

Planes de movilidad sostenible al trabajo

Reducir accidentes in itinere y fomentar la seguridad vial luchando contra el cambio climático



OBSERVATORIO VASCO PARA LA CULTURA PREVENTIVA
EN LA PEQUEÑA Y MEDIANA EMPRESA
ENPRESA TXIKI ETA ERTAINETAKO
PREBENTZIO-KULTURAREN EUSKAL BEHATOKIA



EUSKO JAURLARITZA
GOBIERNO VASCO

EKONOMIA, LAN ETA
ENPLEGU SAILA
DEPARTAMENTO DE ECONOMÍA,
TRABAJO Y EMPLEO



euskadiko langile komizioak

¿El desplazamiento al trabajo daña nuestra salud?

Más de lo que pensamos. Un buen número de desplazamientos al trabajo se hacen en coche, suponiendo **el transporte por carretera un 30% del total de emisiones de gases** de efecto invernadero en el conjunto del estado. No sólo se genera un problema de contaminación ambiental, **también se acentúa la problemática del cambio climático, provocando**, entre otras cosas, una mayor incidencia de olas de calor y lluvias torrenciales, **aspectos que afectan a la salud de la ciudadanía.**

La contaminación acústica y la congestión del tráfico que una buena parte de la clase trabajadora sufre a diario **aumentan el riesgo psicosocial y la irritabilidad.** Un atasco es un tiempo muerto que roba salud, pero **también una prolongación de jornada que nadie paga y de la que nadie se hace responsable**, generando problemas para la conciliación de la vida laboral y familiar.

Los accidentes de tráfico in itinere suponen el 60% de todos los percances sufridos al ir o al volver del trabajo. Hay una correlación



clara y directa entre transporte por carretera y gravedad de las consecuencias: **los accidentes de tráfico in itinere son el 9% de todos los que causan baja**, pero el 14% de los graves y el 19% de los mortales. **Una de cada cinco personas que pierde la vida debido al trabajo lo hace al ir o al volver del trabajo.**

¿El desplazamiento al trabajo daña nuestro bolsillo?

Por supuesto. **El coche privado reduce nuestro salario** y le roba partidas que podríamos dedicar a otras cosas: compra de vehículo, mantenimiento, combustible, aparcamiento o seguros son costes que tiene que afrontar, sí o sí, quien no cuenta con transporte público para desplazarse al trabajo.

Esto último afecta a la exclusión



social: el 30% de las personas mayores de edad carecen de carnet de conducir, por lo que pierden oportunidades de trabajo en zonas o polígonos aislados sin transporte público.

El vehículo privado implica el pago de una tasa invisible por el mero hecho de ir a trabajar. Todo lo que provoca llegar con más dificultades a fin de mes, o directamente no llegar, afecta también a nuestra salud psicosocial.

¿El desplazamiento al trabajo es un problema medioambiental?

Todo lo dicho sobre la contaminación ambiental y el cambio climático se relaciona con el transporte por carretera en general y el uso del vehículo privado con motor de combustión en particular, por mantenernos esto encadenados aún en gran medida a los combustibles fósiles. **El transporte público de calidad y la electrificación a través de fuentes renovables contribuirían a mejorar la situación.**

De la misma manera, **una movilidad más insostenible y basada en el vehículo privado contribuye a una mayor ocupación de territorio y extensiones de suelo**, lo que limita su posible aprovechamiento para usos sociales.

¿Qué dice la legislación?

El artículo 14.1 de la Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Labo-

rales, establece que **las personas trabajadoras tienen derecho a una protección eficaz en materia de seguridad y salud en el trabajo** y que esto supone un deber de la empresa de protección frente a los riesgos laborales.

El transporte al trabajo está considerado como un riesgo laboral, porque el artículo 156.2.a) de la Ley General de la Seguridad Social considera accidente de trabajo aquellos que se sufran al ir o al volver del lugar de trabajo.

La aprobación de la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, nos ha dado la oportunidad de eliminar o reducir riesgos a través de un instrumento: los planes de movilidad sostenible al trabajo.

El artículo 25 de esta ley **establece la obligación de que existan planes de movilidad sostenible** para grandes centros de actividad en general. Después, el artículo 26 especifica que las empresas y las entidades pertenecientes al sector público con más de 200 personas trabajadoras o 100 por turno, tienen la obligación de tenerlos.

En Euskadi, hay dos normas que ya obligaban a elaborar planes de movilidad:

« Ley 4/2019, de Sostenibilidad Energética de Euskadi: **establece la obligación de que deter-**

minadas empresas de los ámbitos industrial, comercial y de servicios **donde haya más de 100 personas por turno**, incluyendo al personal de empresas subcontratadas, **tengan planes de transporte al trabajo.**

« El Decreto 254/2020, sobre Sostenibilidad Energética de Euskadi: obliga a los **centros de trabajo del sector público** en los que **haya más de 100 personas trabajadoras**, contando el personal laboral y eventual, a **tener planes de transporte al trabajo.**

Según la normativa estatal, los **planes deben ser negociados con la representación legal de la plantilla.** Donde no la hubiese se **creará una comisión negociadora constituida por la representación de la empresa y por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos** con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo.

Cómo elaborar un plan de movilidad al trabajo:

1.Fase de diagnóstico

Para **elaborar un buen plan de movilidad** es necesario **conocer la situación de la que se parte**, analizando **hábitos de movilidad y necesidades** sobre transporte al trabajo. Se debe realizar este estudio a través de un cuestionario, **siendo necesario también fijar a**

cuántas personas, tanto de plantilla como de empresas subcontratadas, **afectará el plan**, así como sus turnos (partido, intensivo, rotatorio...), horarios o tipos de jornada (completa, parcial...).

Conocer el número de personas trabajadoras agrupadas según lugar de residencia y horario/turno es una información de gran utilidad. El objetivo es anticipar el posible potencial de uso de la movilidad colectiva.

También es necesario **recopilar la oferta de servicios e infraestructuras para acceder al puesto de trabajo** según distintos posibles modos de transporte: a pie, en bicicleta, en transporte público, en transporte colectivo de empresa o en vehículo privado.

2.Elaborar el plan de acción

En muchas ocasiones el **plan no se elaborará sólo en el interno de la empresa**, sino que requerirá de la **participación de agentes externos**, como ayuntamientos o consorcios de transportes. Podemos plantear establecer mecanismos de impulso, encuentro, coordinación y gestión como las mesas de movilidad o el gestor de movilidad.



También es necesario impulsar acciones de formación, información y sensibilización con un **objetivo claro: dar a conocer nuevas perspectivas** y formas de entender la **movilidad** a la plantilla de los centros, para que conociendo las alternativas que se tienen al alcance elijan la más adecuada y beneficiosa. **Precisamente, el objetivo no es estigmatizar el vehículo privado** ni a quien lo usa, **sino ofrecer alternativas** útiles en modos sostenibles que cubran las necesidades de desplazamiento al trabajo.

Existen infinidad de buenas prácticas que fomentan una movilidad más saludable, segura y sostenible al trabajo, como podrían ser:

« **Fomentar el desplazamiento** a través de **coche compartido:** utilizando webs y apps de coche compartido, **reservando plazas de aparcamiento,** mediante revisiones anuales u operaciones de mantenimiento sufragadas por la empresa, **mediante ayudas en la compra del coche que vaya a ser compartido,** bonificando peajes, etc.

« **Incentivar e incrementar el uso de transporte público** (aunque a algunas modalidades de transporte público también les pueden afectar los atascos como al vehículo privado, son un tiempo aprovechable no dedicado a la conducción y sin el

estrés que puede producir conducir atrapado continuamente en un atasco): **bonificando los viajes** por parte de la empresa, informando sobre la oferta, **ampliando frecuencias** en transporte público, adecuando y ampliando horarios según turnos, mediante lanzaderas de autobús entre estaciones de tren y empresas o polígonos, **mejorando equipamientos y accesibilidad de paradas** de autobús, intermodalidad, etc. También **existe la posibilidad** de que las **personas trabajadoras tengan desgravaciones en el IRPF** por la adquisición de títulos o abonos de transporte.

« **Aumentar los desplazamientos a pie o en bicicleta:** formando en seguridad vial en tiempo de trabajo también a peatones y personas usuarias de bicicleta (no sólo para las conductoras), incentivando este tipo de desplazamientos, **organizando y recomendando los accesos e itinerarios,** mejorando la seguridad en pasos de peatones, **reduciendo la velocidad de automóviles y motos en los accesos a los centros de trabajo,** **habilitando el aparcamiento de bicicle-**



tas en el interior de la empresa para más seguridad, habilitando **vestuarios y duchas** para quien hace movilidad activa (allí donde por las propias características de la tarea no fuese necesario ya), formando en mantenimiento y pequeñas reparaciones de bicicleta, **costeando la reparación de averías de bicicleta** por parte de la empresa, habilitando flotas de bicicletas de empresa, aumentando los carriles-bici en los itinerarios, etc.

- « **Implantar el transporte colectivo de empresa**, con posibilidad de mancomunarlo entre varias para abaratar costes.
- « **Gestionar de manera sostenible el estacionamiento**: priorizando a las personas sin otra modalidad de acceso posible, **compensando dejar de utilizar el aparcamiento**, etc.
- « **Reducir la necesidad de desplazamientos con la organización del trabajo**: implantando el **teletrabajo y horarios flexibles** para facilitar el uso del transporte público, **agrupando las jornadas laborales** de cinco a cuatro por semana, promoviendo el trabajo lo más cerca posible del lugar de residencia si la empresa dispone de varios centros de trabajo, etc.

3.Evaluación del resultado

Hay un **indicador principal** para **evaluar los resultados** de las líneas de acción de los planes: **medir el uso de cada modo de movilidad en los desplazamientos**, así como la evolución hacia modalidades más seguras y sostenibles. **Otros indicadores pueden ser la cuantificación de emisiones de gases contaminantes**, el coste social y económico de la movilidad o la evolución de los accidentes in itinere.

También es importante el análisis de las **barreras u obstáculos** que han impedido el resultado deseado.

**LA MOVILIDAD
SOSTENIBLE Y
SEGURA AL TRABAJO
ES UN DERECHO.
EXÍGELO Y EJÉRCELO.**

