SESSIÓ DEL GRUP DE TREBALL DE LA MOBILITAT LABORAL DEL PACTE PER LA MOBILITAT DE BARCELONA

Dia: dijous 23 d'octubre	Hora: 17.30 h	**Lloc:** Sala Barcelona, 2a planta de l'Avinguda Diagonal 240

Objectiu de la sessió

Presentar la situació dels Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE), per incentivar propostes de les entitats del Pacte sobre temes a tractar en el GT de mobilitat laboral.

Assistència

Ajuntament de Barcelona (5):

1. Adrià Gomila de BR - Barcelona Regional
2. Xavier Sanyer de ATM - Autoritat del Transport Metropolità
3. Gemma Pando de la Direcció de Serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona
4. Miquel Ruscalleda Departament de Participació de l'Ajuntament de Barcelona
5. Anita Garcia, suport participació Raons Públiques Coop

Entitats del Pacte (25):

1. AMB
2. Asociacion Detransportistas Agrupados Condal
3. BAMSA
4. Bicicleta Club de Catalunya - BACC
5. Biciclot SCCL
6. BICIHUB
7. Catalunya camina
8. CCOO de Catalunya
9. ECCAT
10. Escuela de Movilidad Sostenible
11. Gremi de la Construcció de Barcelona
12. Gremi de Reformes d'Interiors de Catalunya
13. Gremi de Transport i Maquinària de la Construcció de Catalunya
14. Gremi d'Hotels de Barcelona
15. Gremi Garatges
16. PIMEC
17. Prevención de Accidentes de Tráfico
18. RACC Mobility Club
19. Revolta Escolar
20. Sindicat del taxi de Catalunya
21. TMB
22. UGT de Catalunya
23. Universitat de Barcelona
24. UNO Logistica
25. Westfield La Maquinista

Nombre total de persones no municipals assistents: 26 persones (8 dones i 18 homes)

En aquest document es recull un resum dels principals temes tractats, aportacions i acords. No constitueix una transcripció literal de les intervencions.

Ordre del dia

1. Benvinguda i contextualització de la sessió
2. Els Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)
3. Torn obert de paraules

Desenvolupament de la sessió

1. Benvinguda i contextualització de la sessió

Adrià Gomila com a representant de **BR - Barcelona Regional** explica que des del mes de maig passat treballa com a gerent de projectes de mobilitat a Barcelona Regional i, per tant, ha deixat de ser el Director de serveis de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i, que en aquest càrrec està actualment la Lídia Torres que no pot assistir a aquesta sessió i que li ha demanat a ell que la condueixi.

Explica també que l'actual sessió és la primera del grup de treball de mobilitat laboral dins del PMB i que l'objectiu és identificar temes d'interès per desenvolupar en properes sessions. Explica que hi ha 4 entitats membres del PMB que tenen per objectiu promoure les diferents sessions d'aquest grup de treball (Foment, PIMEC, UGT i CCOO). I que hi ha 5 grups de treball més: Mobilitat DUM; Mobilitat Escolar i Educativa, Mobilitat Turística, Mobilitat de Comerç i Oci i Mobilitat de Cures i Sanitària. La definició d'aquests grups segueix la lògic del la proposta de PMU 25-30 en el sentit de prioritzar la mirada per motius de desplaçament en lloc dels modes de transport.

Continua explicant la proposta de **Pla de Mobilitat Urbana (PMU) 2020-2030** (encara pendent d'aprovació "política" abans de la seva tramitació) en relació a la Mobilitat Laboral (veure document presentació) que es caracteritza per un predomini del transport públic i el vehicle privat motoritzat i que l'ús de la bicicleta i del desplaçament a peu son menors respecte a altres motius de viatge.

També dona resposta a diferents preguntes:

Propostes i intervencions	**Respostes**
FX d'**ECCAT** planteja que el soroll és un problema creixent i planteja la necessitat d'abordar el tema del soroll urbà dins del PMB.	Aquesta proposta es traslladarà a la Comissió Permanent del PMB per veure com incorporar-lo i reconeix que el soroll és transversal i afecta diverses dimensions de la mobilitat (personal, ambiental, etc.).
EP del **BACC** proposa establir un pla i calendari per baixar els carrils bici de la vorera a la calçada i argumenta que això milloraria la convivència entre vianants i ciclistes.	ho considera una aportació rellevant i es proposarà a la CP del PMB com a sessions específiques i reconeix que cal una visió de la

	mobilitat integrada per motius però sense perdre la visió global del sistema.
AM del **Sindicat del taxi de Catalunya** pregunta sobre on es classifica el taxi.	Aclareix que entra dins dels "altres mitjans públics"

2. Els Plans de Desplaçament d'Empresa (PDE)

Xavier Sanyer de l'**ATM** (Autoritat del Transport Metropolità) inicia la seva intervenció mitjançant una presentació explicant el paper dels PDE com a eina de planificació de la mobilitat laboral i el seu impuls recent arran de les noves normatives sobre qualitat de l'aire. Destaca que els PDE permeten fer corresponsables les organitzacions en la planificació i reducció de la mobilitat motoritzada.

A continuació aborda la situació general de la mobilitat a Barcelona posant en context i la mobilitat laboral:

- ✓ S'observa un descens en la mobilitat obligada (feina, reunions, compres) influït pel teletreball i la digitalització.
- ✓ El teletreball ha passat d'un 4 % abans de la pandèmia fins a un 9,4–9,5 % actual, però amb una lleugera reducció d'aquest 2025 respecte el 2024.
- ✓ S'ha reduït la mobilitat presencial (reunions híbrides o virtuals) i augmentat el comerç electrònic, modificant els patrons de desplaçament.
- ✓ Destaca la tendència en l'ús del vehicle privat entre 2024 i 2025 (augment de la venda de carburants a la província de Barcelona) tot i l'impuls de la mobilitat sostenible (a peu, bicicleta, patinet) possiblement degut a la mobilitat de mercaderies i-o canvis metodològics en l'anàlisi.
- ✓ Paral·lelament, augmenten els modes actius (a peu, bicicleta, patinet) i l'ús del vehicle elèctric (entre un 14 i 20 % d'augments).

En relació als PDE comenta que son una eina clau per promoure una mobilitat laboral sostenible dins les empreses doncs les compromet a planificar i aplicar mesures de mobilitat sostenible per als seus treballadors. I explica que els PMU (Pla de Mobilitat Urbana) i el Pla Director de Mobilitat (PDM) ja incorporen aquesta exigència, però que és el Pla de Qualitat de l'Aire (PQA 2017) que ha estat el veritable impulsor del desplegament dels PDE.

Explica que el Pla de Qualitat de l'Aire (PQA 2017) no és un pla de mobilitat sinó un pla de millora de la qualitat de l'aire, però ha tingut un impacte directe en la mobilitat laboral doncs l'article 12 del decret obliga els centres amb més de 500 treballadors (o 200 en zones amb superacions de contaminació) a elaborar un PDE. I estableix els requisit com per exemple, basar-se en criteris de sostenibilitat i participació, prioritzar transport col·lectiu i modes sostenibles i que sense PDE no es poden renovar permisos administratius o d'activitat.

Respecte els PDE a la regió de Barcelona explica que abans del 2024 només hi havia 130 PDE informats en 15 anys però que entre juliol i setembre de 2024 es van comptabilitzar entre 60–70 PDE. Així, es preveu que a finals de 2025 s'hagi assolit un volum proper als 200 PDEs informats, amb una elevada concentració a la zona del Barcelonès. Tal com s'ha assenyalat, aquest increment és conseqüència directa de l'entrada en vigor del Pla de Qualitat de l'Aire 2027, així com del termini legal establert per a la presentació dels plans, fixat per al 10 d'agost de 2025, un any després de l'aprovació del decret.

Continua explicant que les mesures més freqüents dels PDE son el cotxe compartit (una de les accions més comunes); el teletreball i les reunions virtuals, el foment de la mobilitat activa (a peu o amb bicicleta), Informació sobre transport públic (moltes empreses no tenen capacitat d'actuar-hi directament) i la millora d'aparcaments per bicicletes i punts de recàrrega elèctrica. Però comenta que moltes empreses troben dificultats per negociar mesures amb els treballadors o sindicats.

Explica que l'ATM ha obert convocatòries triennals d'ajuts (amb uns 100.000 € disponibles fins a 2026) i que es permeten PDE conjunts entre empreses properes per compartir costos (fins al 90% subvencionable) i que s'ha simplificat el segell de reconeixement PDE, passant a una declaració autoresponsable més àgil.

També explica noves eines i metodologies com l'actualització contínua de la guia metodològica de PDE amb la incorporació de la perspectiva de gènere en la redacció dels plans, la creació d'una eina d'autodiagnosi per a empreses petites o no obligades a fer PDE que permet avaluar ràpidament la situació i els dona recomanacions i fitxes de bones pràctiques (no substitueix el PDE oficial, però serveix com a punt de partida).

3. Torn obert de paraules

Adrià Gomila obre el torn de paraula explicant l'objectiu de la sessió: tenir idees i propostes per treballar a següents sessions de treball, presentació de bones pràctiques i altres temes per poder tenir diferents propostes a compartir en futures sessions.

Intervencions:

LD en representació de **CCOO Catalunya** comenta diferents qüestions:

- Destaca la importància de l'oficina de Mobilitat Laboral de l'Ajuntament de Barcelona en l'objectiu promoure els PDE i poder ser un bon instrument per sensibilitzar i informar a les empreses, sobretot aquelles que estan obligades i remarca que cal fer-ho amb la participació dels treballadors i les treballadores. En aquest sentit indica que si una secció sindical no han pogut participar en tot el procés es difícil que pugui signar un PDE en el que no ha pogut intervenir.
- Respecte els polígons industrials explica que Barcelona (ciutat) en te dos (Zona Franca i Bon Pastor) que concentren milers de desplaçaments de treballadors i treballadores que venen de ben lluny en cotxe per una qüestió de temps i, per tant, també cal tenir visió de conjunt (poligon) en fer els PDE i, per tant, tenir en compte les línies d'autobusos, la freqüència, els horaris (sobretot els horaris al cap de setmana)
- També destaca la importància de consensuar les propostes dels PDE amb els treballadors i les treballadores i se sentin partícips d'aquests canvis.
- També destaca la importància de la coordinació a través de l'Ajuntament de Barcelona en les diferents "taules de mobilitat" en diferents zones de la ciutat
- Demana que està fent l'oficina de mobilitat laboral i demana que elabori un cens i mapa de les empreses de Barcelona que tenen més de 200 treballadors i treballadores i fer una campanya de sensibilització d'aquestes empreses

JR com a representant de la **UGT Catalunya** planteja diferents punts:

- Explica que la UGT va fer un estudi sobre la mobilitat i les l'afectació dels treballadors i s'ofereix per adaptar-lo i presentar-lo al PMB

- Proposa treballar la mobilitat laboral des de l'accidentalitat que provoca
- En relació a l'accés als polígons diu que molts no tenen un bon accés al transport públic
- Proposen especial atenció als ciutadans que entres/surten de la ciutat per anar a zones mal comunicades amb transport públic
- Comenta que hi ha poc coneixement dels PDE i cal molta divulgació i comenta que no es un tema que estigui sobre la taula en negociació col·lectiva de cada empresa.
- Demana als ponent de l'ATM que participi en una sessió amb delegats sindicals de la UGT
- Coincideix amb la representant de CCOO en promoure els PDE de polígons industrials doncs cal tenir en compte l'espai públic de la zona i no només l'espai de les empreses

EP com a representant del **BACC** comenta diferents qüestions:

- Demana si els PDE son documents són públic
- També vol saber si l'edifici d'Estel, on s'instal·laria AstraZeneca amb uns 2.000 treballadors amb una generació de moviment molt gran, han fer un PDE i si hi poden participar.
- La concessió del Bicing acaba el 2028 i demana si es té en compte per a la futura concessió que molts PDE demanen millores en els punts de Bicing.

RM en representació de **TMB** planteja diferents punts:

- Al polígon de la Zona Franca tenim metro, però la connexió a través de la ronda litoral és problemàtica i proposa que els busos passessin pel port de Barcelona i millorar així les freqüències de pas dels busos.
- El PMU planteja la necessitat d'incrementar la velocitat comercial de l'autobús a la ciutat però l'ús intensiu de l'espai públic i part de tots els modes de transport fa que cada cop sigui més difícil aconseguir-ho i creu que, per aconseguir-ho, caldria altres mesures excepcionals o diferents de les proposades fins ara.
- També proposa subvencionar una part o algun títol de transport, de la mateixa forma que algunes empreses subvencionen el dinar als seus treballadors, perquè no, en el futur, pensar que poden subvencionar una part o algun títol de transport. Si els treballadors i les treballadores tenen un títol de transport públic més econòmic segurament l'utilitzaran més.
- També vol indicar la importància de flexibilitzar l'horari laboral doncs tenint en compte que a "certes hores" el transport públic va congestionat (tothom vol viatjar a la mateixa hora)seria bo incentivar aquesta flexibilitat horària dels treballadors.

FX en representació de **ECCAT** comenta diferents qüestions:

- Proposa fer una radiografia de distribució modal en funció de la distància recorreguda per anar a treballar, i potser afloraria que caminar 5 quilòmetres es poden fer còmodament si les condicions son bones.
- Sobre la retracció del teletreball a l'administració Pública demana si hi ha constància d'això i si es deu a alguna qüestió normativa.

AV en representació de **Catalunya Camina** planteja diferents punts:

- En relació a l'acés als poligons diu que encara que es facin en cotxe o trasport públic cal fer una part del trajecte a peu, i, per tant, calen millores per aquesta part del trajecte, com millorar les voreres o cercar vehicles alternatius.
- També questiona el paper de l'Oficina de Mobilitat Laboral de l'Ajuntament de Barcelona i demana explicacions i demana que faci una tasca proactiva en relació a promoure (i el seguiment) els PDE sobretot a les empreses que hi estan obligades.

- També demana explicacions sobre la Taula de Mobilitat de la Zona Franca.

En resposta a les questions plantejades **Adrià Gomila** transllladarà les queixes i peticions en relacio a l'Oficina de Mobilitat Laboral de l'Ajuntament de Barcelona.

Properes passes

Proposta de temes a treballar en pròximes sessions del GT de Mobilitat Laboral:

- Mobilitat laboral als polígons (Bon Pastor, Zona Franca) i recuperar la Taula de Mobilitat de la Zona Franca.
- Impulsar una línea de bus a través del port, per evitar la congestió de la Ronda Litoral.
- Incentivar els desplaçaments a peu, millorant les condicions entre les estacions de transport públic i el destí, i/o habilitant sistemes de transport per a l'última milla.
- Sinistralitat viària dels desplaçaments laborals
- En referència als PDEs, abordar la situació de:
  - → Residents en àmbits metropolitans amb baixa oferta de transport públic per venir a Barcelona.
  - → Residents a Barcelona i que treballen en àmbits metropolitans amb baixa oferta de transport públic.
- Noves propostes en relació al transport públic i Bicing, que facilitin la gestió a una empresa interessada a subvencionar parcialment als treballadors el cost dels bitllets.
- Incentivar els desplaçaments laborals a peu.
- Analitzar la distància dels desplaçaments laborals (no tots són llargs) per veure les opcions de fer-los a peu.
- Millorar les condicions per desplaçar-se a peu als polígons
- Teletreball i la seva incidència en la mobilitat laboral

Dues peticions a l'organització del Pacte per la Mobilitat de Barcelona:

- Petició de disposar d'un espai participatiu sobre soroll i mobilitat.
- Petició de disposar d'espai participatiu sobre actuacions de millora de la infraestructura ciclista.

Document elaborat per: Raons Públiques, SCCL