



Preparat per a



ACTUACIONS DE LES EMPRESES EN L'ÀMBIT DE LA MOBILITAT LABORAL

Informe Resum

Desembre de 2020



SITUACIÓ DE PARTIDA I OBJECTIUS

En el marc de la crisi provocada per la COVID-19 s'han registrat **canvis importants en la mobilitat**, i especialment **la mobilitat laboral**.

L'ATM ha impulsat diferents actuacions per la gestió i millora d'aquesta mobilitat, però també resulta necessari la corresponsabilitat de les empreses.

L'Autoritat del Transport Metropolità necessita disposar d'informació robusta i concloent per conèixer quines són **les principals necessitats de les empreses en la mobilitat laboral** en el marc de la COVID-19 i **reorientar l'estratègia de mobilitat futura**, en concret:

MESURES SOBRE MOBILITAT

Les **mesures implementades** arrel de la crisi de la Covid-19 en relació a la **gestió horària i presencial, flexibilitat horària, desplaçaments per visites i mitjans de transport** arrel de la crisi Covid'19, per tal de disposar d'informació per tal **d'anticipar quins canvis es produiran en la mobilitat laboral** una cop es recuperi la "nova mobilitat".

NECESSITATS DE LES EMPRESES

Les **necessitats concretes** de les empreses respecte als **mitjans de transport, mobilitat dels treballadors en general i mobilitat sostenible**, tenint en compte les característiques de cada companyia com el seu tamany, ubicació, etc..

EXPECTATIVES PER L'ATM

Obtenir una valoració en relació a les **accions implementades per les empreses i mitjans de transport**, i conèixer **què esperen que pot aportar l'ATM** respecte a la mobilitat dels treballadors als centres de treball i visites.

PÚBLIC OBJECTIU:

EMPRESSES AMB CENTRE DE TREBALL A LA PROVÍNCIA DE BARCELONA

FASES:

Dues fases metodològiques
aplicant



TÈCNiques:

tres tècniques diferents de
recollida d'informació:

1- ENTREVISTA TELEFÒNICA – CATI
2- QÜESTIONARI ONLINE - CAWI

3- PLATAFORMA DE
VIDEOCONFERENCIA

ENTREVISTATS:

S'han entrevistat als responsables de la presa de decisions sobre empleats o recursos humans, a dos nivells:

RESPONSABLES DE RRHH

Responsables del departament ó
àrea funcional de RRHH o de la
presa de decisions de RRHH

GERENTS, DIRECTIUS I MANAGERS

Gerents, responsables de divisió, de departament
o d'àrea funcional, i amb poder de decisió de la
gestió sobre les persones a càrrec

MOSTRA:

S'han entrevistat **211 empreses** en total: 82 entrevistes a responsables de RRHH i 129 entrevistes a gerents, directius i managers amb equip a càrrec, i a la dinàmica de grup online han participat **7 empreses** .

La selecció de les empreses inclou una **major proporció d'empreses mitjanes i grans** que la realitat del teixit empresarial a l'àrea de Barcelona per tal de representar millor el **impacte en la mobilitat laboral**.

MESURES IMPLEMENTADES

La majoria de les empreses entrevistades han vist **reduïda la seva activitat** de forma important arrel de la crisi de la Covid'19. En aquest sentit, el nivell l'impacte ha arribat a superar en molts casos **decreixements superiors al 50%** de l'activitat o facturació en el període de l'estat d'alarma dels mesos d'Abril i Maig.

Com a resultat, quasi la **totalitat de les empreses** han aplicat algun tipus de **mesura** que afecta a la **mobilitat dels treballadors** des de la fi de l'estat d'alarma, és a dir, des del mes de Juny'20.

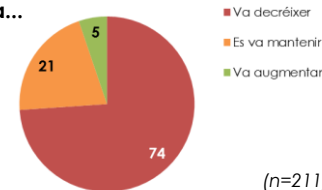
Les **mesures més implementades** per les empreses fan referència als desplaçaments per motius de feina (**visites**) i en relació a la gestió presencial/online dels treballadors (**teletreball**). Una menor proporció de companyies, encara que també majoritària han adoptat alguna mesura que afecta a l'**horari laboral**.

Només una part de les organitzacions (**menys d'un terç**) han aplicat alguna mesura respecte als **mitjans de transport** utilitzats per part dels seus treballadors per desplaçar-se al centre d treball.

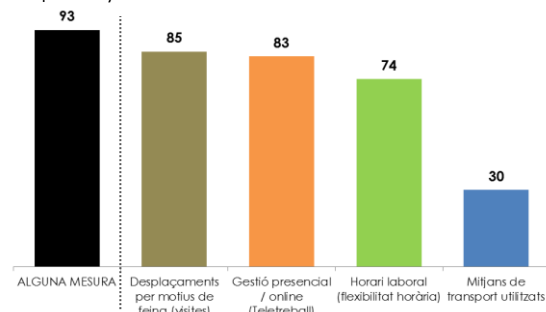
6 de cada 10 empreses han establert un "**Pla de contingència**" o "**Protocols d'actuació**", establert i aprovat per la direcció de l'empresa respecte a la organització del teletreball, horaris de treball, desplaçaments, etc.

No obstant, **només 2 de cada 10 empreses** han establert un Pla de contingència **incloent un pla específic** pel que fa referència a la **mobilitat dels treballadors**, bàsicament respecte als desplaçaments i mitjans de transport.

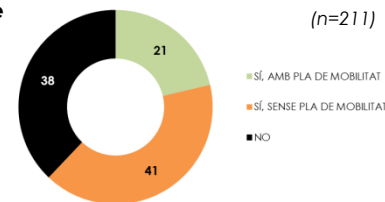
Durant l'estat d'alarma Abril-Maig 2020, l'activitat de l'empresa...
(% empreses)



Tipologia de mesures sobre mobilitat dels treballadors aplicades des del mes de Juny
(% empreses)

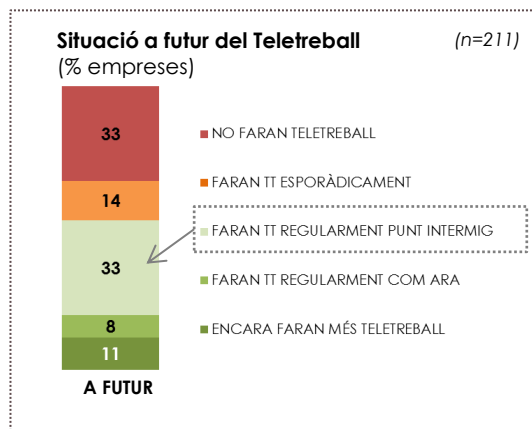
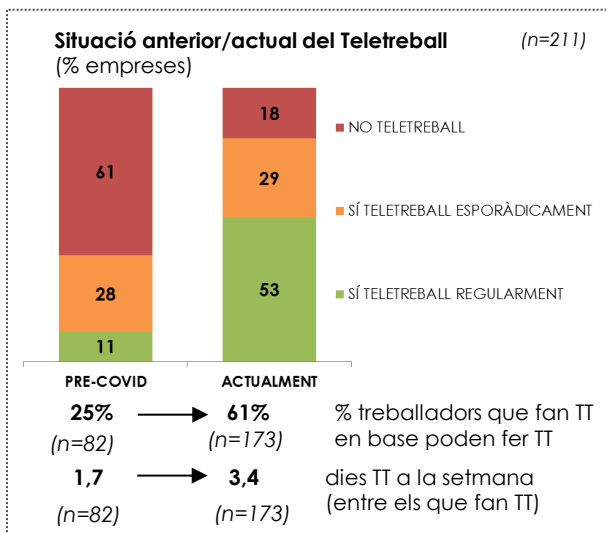
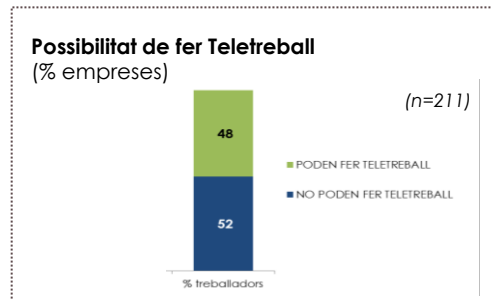


Han establert un pla de contingència
(% empreses)



Arrel de la Covid-19, l'increment del teletreball ha estat molt significatiu a tots els nivells:

- El % d'empreses que fan teletreball regularment s'ha multiplicat per 5 (de l'11% al 53%)
- **Dos terços de les empreses han començat a implementar el teletreball o l'han aplicat de manera més regular:** un 45% de les empreses han començat a fer TT per primera vegada, i un 20% han passat de fer TT esporàdicament a regularment.
- El teletreball **s'ha generalitzat a més treballadors** (tenint en compte que quasi la meitat dels treballadors desenvolupen tasques que es poden fer amb teletreball)
- S'ha fet més temps de teletreball, **més dies a la setmana** que abans: la mitjana de dies/setmana teletreballats s'ha multiplicat per dos.



El teletreball ha vingut per quedar-se, però **no amb tanta intensitat com la que té actualment.**

A futur s'espera una major proporció d'empreses que implementarà el **teletreball** de forma regular, encara que amb un model mixte presencial-online dependent de l'empresa.

Com a conseqüència del teletreball, 1 de cada 10 empreses preveuen que **reduiran els centres de treball** o numero de plantes o edificis a mig termini.

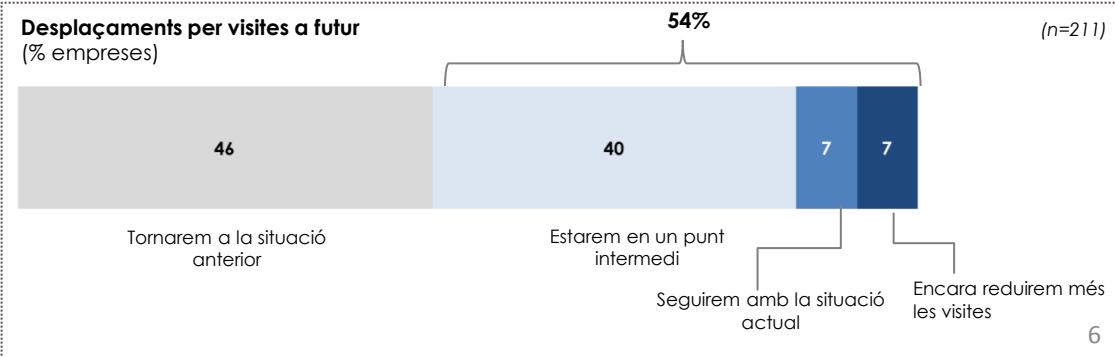
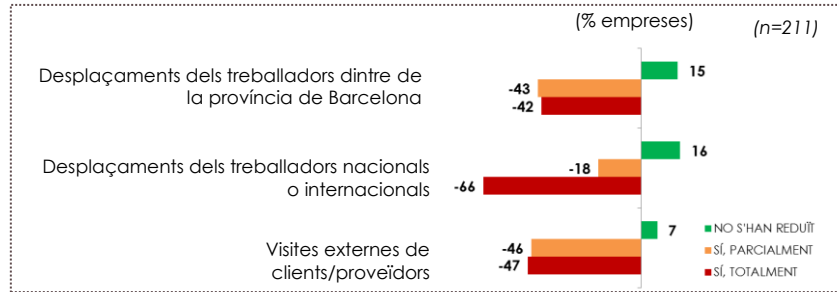
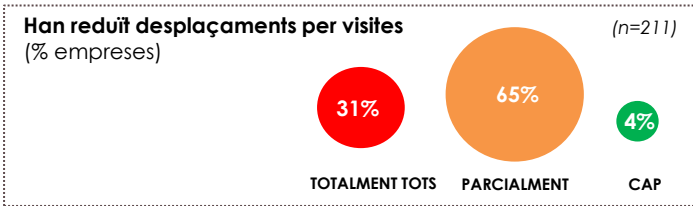
DESPLAÇAMENTS PER VISITES

Un terç de les empreses han **reduït radicalment tots els desplaçaments per visites reunions, gestions o viatges** fora del centre de treball i **dos terços les han reduït en part**, en la mesura del possible.

Les **visites externes** de clients, proveïdors, etc. al centre de treball **també s'han vist reduïdes** en la mateixa proporció que les visites dintre la província de Barcelona.

Aquesta reducció de la mobilitat per visites es produeix en **major mesura els desplaçaments fora de la província de Barcelona**, viatges nacionals o internacionals.

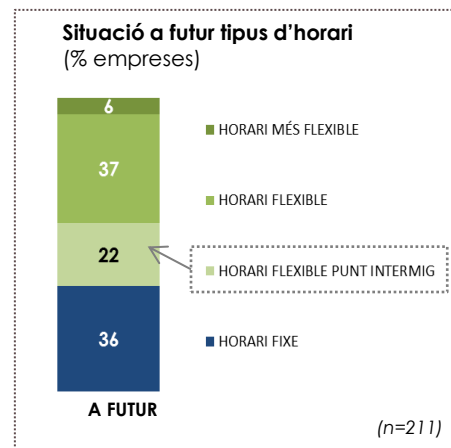
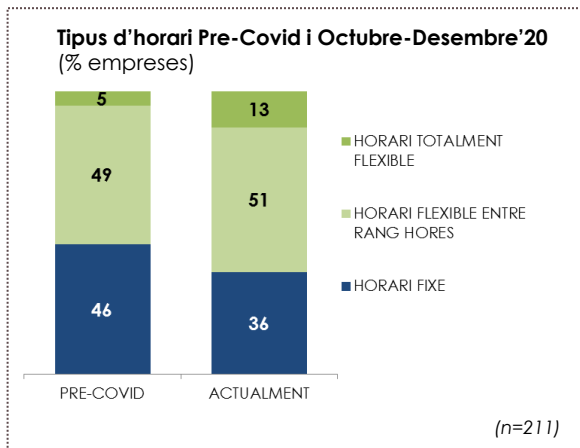
A futur, el **menor nombre de desplaçaments** per visites, reunions o viatge i amb externs també estarà en un punt intermedi, Hi haurà un **major escrutini dels desplaçaments**: es seguiran fent les més importants i es reduiran les més prescindibles segons les necessitats de cada empresa. i que es veuran substituïts en part per opcions telemàtiques en el cas que no es tractin de reunions o visites claus o prioritàries.



Abans de la crisi de la Covid-19, **la meitat de les empreses ja feia horari flexible**, bàsicament entre un **rang d'hores** d'entrada i de sortida, i amb la crisi del coronavirus 1 de cada 10 empreses ha deixat enrere l'horari fixe i ha començat a fer **horari flexible**.

De cara a futur, també estarem en un punt intermedi en la flexibilització de l'horari. Es preveu una **certa major flexibilització de l'horari laboral** dels centres de treball (excloent centres productius, centres amb atenció al client, etc.) però un terç de les empreses encara mantindrà el **mateix tipus d'horari fixe**.

Des del punt de vista de les empreses, la flexibilitat horària es considera que és sobre tot un **benefici pel treballador més que per l'empresa**. La flexibilitat horària permet al treballador ajustar el seu horari a la seva conveniència, mentre que les empreses tenen més despeses de llum, vigilància, menys interacció amb els equips, perden control sobre les tasques, i pot afectar a la qualitat del servei, temes de imatge, etc. Per tant, la cultura d'empresa i la seva predisposició a la flexibilitat de l'horari és el que marcarà el punt intermedi a futur.



MITJANS DE TRANSPORT UTILITZATS

Ens **principals mitjans de transport** utilitzats pels treballadors de les empreses entrevistades són el **vehicle privat** (majoritàriament cotxe i moto) i el **transport públic** com a segona opció (dos terços de les empreses).

Una tercera part de les empreses tenen treballadors que **van a peu** a la feina, seguit de l'ús de **vehicles de transport individual particular o de lloguer**.

Com a conseqüència de la crisi del Coronavirus i per tal de minimitzar el risc de contagi, quasi un terç de les empreses han detectat un **major ús del cotxe o moto particular**. Les empreses també afirmen que han detectat un **major ús de vehicles de transport individual o caminant**.

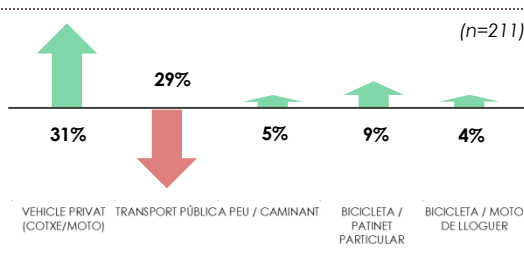
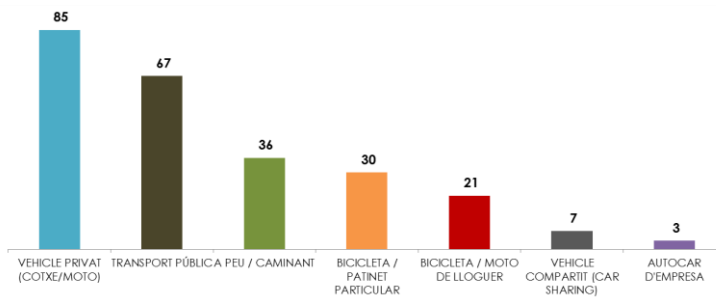
Per contra, **el transport públic s'ha deixat d'utilitzar o s'ha reduït la freqüència d'ús** en quasi un terç de les empreses.

Una petita part de les empreses han fet **alguna recomanació** o han implementat alguna mesura restrictiva **respecte al transport públic**, principalment minimitzar l'ús del transport públic en la mesura del possible, indicacions de prendre les màximes precaucions (mascareta, distància seguretat) o evitar les hores punta.

Altres empreses han **recomanat l'ús del vehicle privat** (no compartit) pels desplaçaments i en aquest sentit han habilitat més places d'aparcament per cotxe/moto a disposició dels treballadors.

Mitjans de Transport més utilitzats pels treballadors actualment (% empreses)

(n=211)



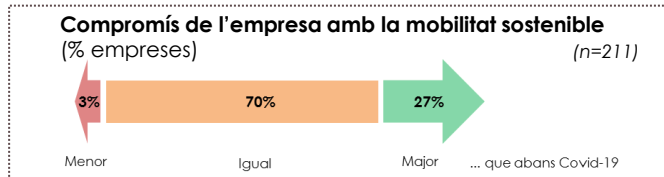
16%

Han fet alguna recomanació respecte el Transport Públic

(n=211)

MITJANS DE TRANSPORT FOMENTATS

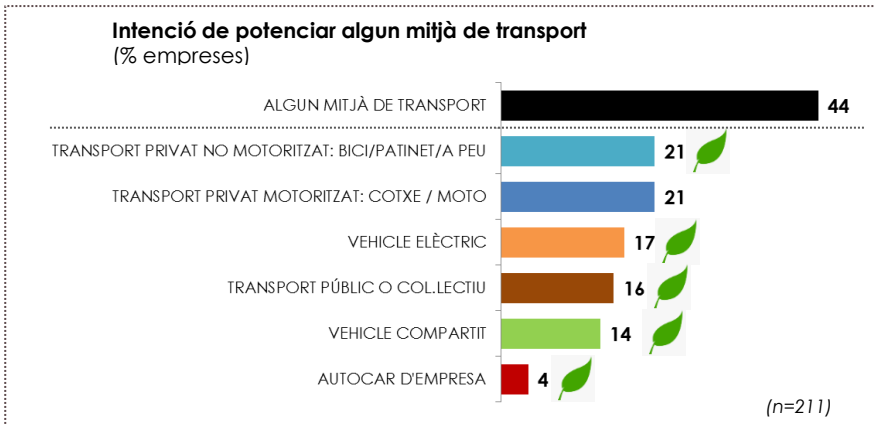
El nivell de **compromís de les empreses envers la mobilitat sostenible** no s'ha vist reduït arran de la crisi de la COVID-19, però sí que durant aquest període de pandèmia hi ha aspectes que han aturat la inèrcia de les empreses envers la mobilitat sostenible.



Quasi la meitat de les empreses declaren una **intenció de fomentar**, en un futur proper, **algun mitjà de transport** pels seus treballadors. La majoria d'empreses es decanten per opcions de transport més orientades cap a la **mobilitat sostenible**, com fomentar el transport no motoritzat, el vehicle compartit, el vehicle elèctric o el transport públic.

Precisament en aquest sentit, algunes empreses han declarat que en aquest moments estan en un impàs temporal, ja que estan fomentant l'ús del cotxe degut a la situació de pandèmia, però que **quan la crisi passi, tornaran a fomentar l'ús del transport públic**.

Les empreses que manifesten una major intenció de fomentar algun mitjà de transport són, lògicament, les que estan **ubicades en zones on hi ha més distància de desplaçament** per part dels treballadors: les zones urbanes allunyades del centre, zones aïllades i els polígons industrials. Els centres de treball en **polígons aïllats** fomenten més el **cotxe privat** i les que estan en **zones sub-urbanes** fomenten més el transport **privat individual** (bici, patinet), el **vehicle elèctric** i el **transport públic**.



Segons la ubicació centre de treball
(% empreses)

	URBANA CÈNTRICA	URBANA ALLUNYADA	AÏLLADA/ POLÍGON
ALGUN MITJÀ DE TRANSPORT	34	53	55
TRANSPORT PRIVAT NO MOTORITZAT	18	30	20
TRANSPORT PRIVAT MOTORITZAT	13	25	35
VEHICLE ELÈCTRIC	13	26	16
TRANSPORT PÚBLIC O COL·LECTIU	15	26	6
VEHICLE COMPARTIT	6	23	20
AUTOCAR D'EMPRESA		7	8

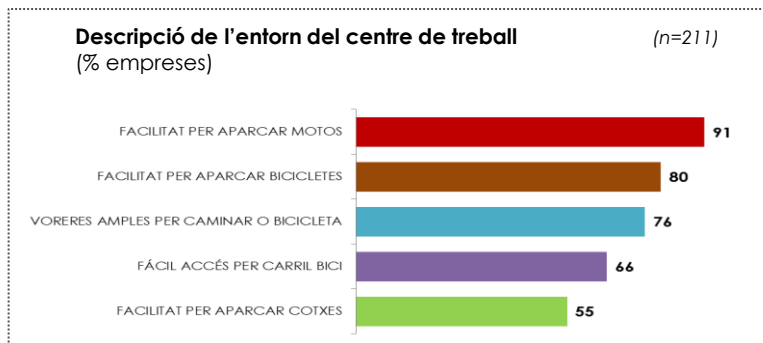
(n=211)

La majoria d'empreses consideren que en l'entorn del seu centre de treball és **fàcil aparcar vehicles petits** com ara motos o bicicletes, però només la **meitat tenen facilitat per aparcar cotxes** a prop del centre de treball.

Una bona part de les empreses disposen de **voreres amples** per poder anar caminant o en patinet al centre de treball o amb bicicleta pel **carril bici**.

La facilitat per aparcar cotxes i motos és quasi total en les empreses situades en polígons o zones aïllades, mentre que a les **zones urbanes cèntriques** és **molt més complicat** aparcar a prop dels centres de treball.

L'entorn de carril bici és majoritari per les empreses més cèntriques, però no és tant present als centres més allunyats i encara menys en les empreses més aïllades.



Descripció de l'entorn del centre de treball segons la ubicació centre treball (n=211)
(% empreses)

	URBANA CÈNTRICA	URBANA ALLUNYADA	AÏLLADA/POLÍGON
FACILITAT PER APARCAR MOTOS	89	89	98
FACILITAT PER APARCAR BICICLETES	81	75	84
VORERES AMPLES PER CAMINAR/BICI	86	65	67
FÁCIL ACCÉS PER CARRIL BICI	81	60	43
FACILITAT PER APARCAR COTXES	39	53	92

EQUIPAMENTS I SERVEIS

La **meitat de les empreses** disposen de places d'aparcament per a **vehicles privats** (cotxe i moto) per als treballadors, **aparcaments segurs** per a **bicicletes o patinets**, juntament amb **dutxes/vestuaris** a disposició dels empleats.

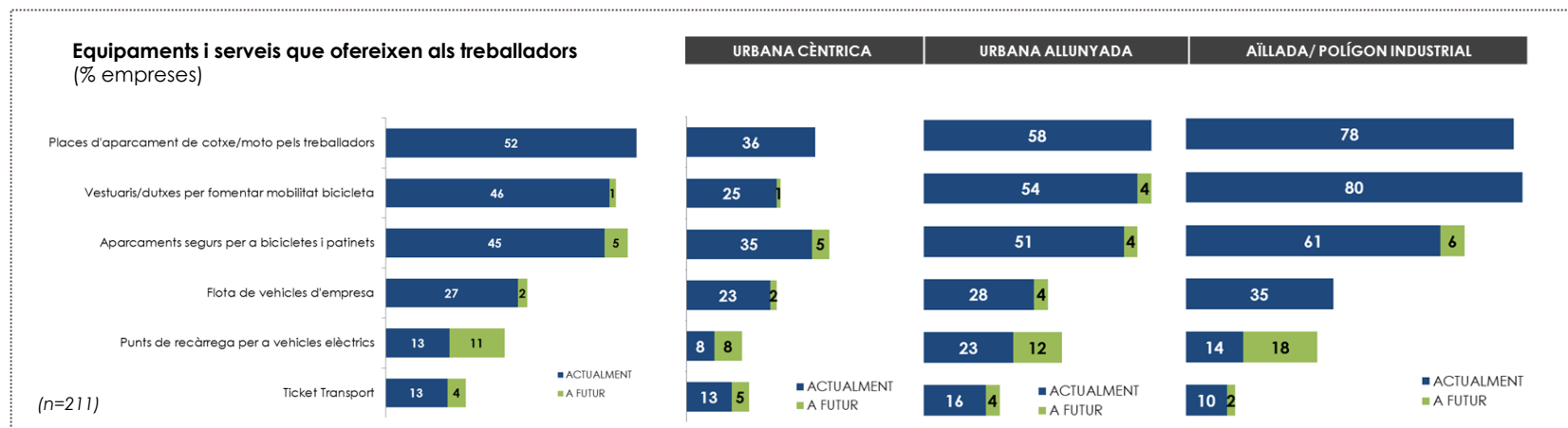
Es preveuen algunes **inversions futures** en aparcaments segurs per **vehicles no motoritzats** com bicicletes o patinets.

Menys freqüent és la presència de punts de recàrrega per a **vehicles elèctrics**, encara que es preveu que les empreses en disposin de nous **en un futur**.

El **ticket transport** l'ofereixen també algunes empreses, i també es preveu que algunes empreses l'oferiran a futur als seus treballadors.

Es constata que hi ha una **relació directa** entre la **penetració d'equipaments i serveis** destinats a la mobilitat i la **distància dels centres de treball** als centres urbans:

els centres de treball més allunyats dels centres urbans disposen de més instal·lacions i serveis a disposició dels treballadors, excepte el tiquet transport, que és transversal per ubicació.



NECESSITATS DE LES EMPRESES

Millores que pot aportar l'Administració Pública a la mobilitat del treballadors de les empreses (% empreses)

83%

MILLORES EN EL TRANSPORT PÚBLIC

- *Funcionament*
- *Freqüència de pas*
- *Connexions*
- *Ampliar horari*

48%

MILLORES/AJUDES PER APARCAMENTS

- *Park&Ride*
- *Ajudes per aparcament cotxes/motos*
- *Aparcament segurs per patinets i bicicletes*

33%

SOSTENIBILITAT VEHICLE PRIVAT

- *Punts recàrrega vehicles elèctrics*
- *Ajudes foment ús cotxe compartit*

27%

MILLORES I AJUDES PER PATINETS I BICICLETES

- *Més carrils bici*
- *Ajudes compra bicis/patinets*

30%

AJUDES FOMENT DEL TELETREBALL

- *Ajudes per fomentar el Teletreball o reduir els desplaçaments*

La **gran majoria de les empreses** demanden millores en el **Transport Públic**, especialment la major freqüència de pas, millorar el funcionament, les connexions de la xarxa de TP, seguit de l'ampliació de l'horari

Ajudes per **aparcaments**, especialment els **Park&Ride** en estacions de tren, encara que també per a **cotxes**, motos, patinets i bicicletes en els centres de treball

En línia amb el compromís de les empreses amb la **mobilitat sostenible**, hi ha expectatives d'ajuda per nous **punts de recàrrega per a vehicles elèctrics**, **més carrils bici** o per ajudes a la compra de patinets o bicicletes

Les **ajudes econòmiques al Teletreball** per així disminuir bona part dels desplaçaments

La gran majoria de les empreses amb centres de treball a la província de Barcelona han aplicat mesures de reducció de la mobilitat dels seus treballadors, encara que amb diferents intensitats segons l'empresa:

- Dos terços de les empreses **han començat a implementar el teletreball** o l'han aplicat de manera **més regular**
- Un terç de les empreses **han reduït radicalment** tots els desplaçaments per visites i dos terços les han reduït **en part**
- Una de cada 10 empreses ha deixat enrere l'horari fixe i ha començat a fer **horari flexible**

De cara a futur i respecte a la situació Pre-Covid, **es preveu una reducció de la mobilitat** dels treballadors que es situarà en un **punt intermedi** entre la menor mobilitat que hi ha actualment i la mobilitat hi havia abans de la crisi.

Aquesta reducció de mobilitat provindrà de diferents factors:

- 1) Una major proporció d'empreses que implementarà el **teletreball** de forma regular, fins i tot després de la pandèmia, ja que han pogut experimentar avantatges rellevants del treball a distància.
- 2) El **menor nombre de desplaçaments** per visites, reunions o viatge i amb **externs**, que es veuran substituïts en part per opcions telemàtiques en el cas que no es tractin de reunions o visites claus o prioritàries.
- 3) En menor mesura, es preveu una **certa major flexibilització de l'horari** laboral dels centres de treball (excloent centres productius) ja que una bona part de les empreses ja l'aplicaven abans, que es traduirà en menors tensions en l'hora punta d'entrada i sortida. Des del punt de vista de les empreses, la flexibilitat horària es considera que és sobre tot un **benefici pel treballador més que per l'empresa**.

Els **mitjans de transport** utilitzats pels treballadors **no han estat el focus de les mesures** preses arrel de la crisi de la Covid-19 (3 de cada 10 han pres alguna mesura relacionada amb els mitjans de transport i 2 de 10 han inclòs un apartat específic en els seus protocols d'actuació), però sí que **algunes empreses han fet recomanacions** sobre l'ús dels mitjans de transport per tal prevenir el contagi.

El vehicle privat motoritzat com cotxe o moto i els diferents mitjans de transport públics són els principals mitjans amb els quals es desplacen els treballadors de les empreses al centre de treball. No obstant, ambdós mitjans han evolucionat de manera inversa a partir de la crisi de la Covid: **més treballadors han optat pel cotxe i menys pel transport públic**.

CONCLUSIONS

Bona part de les empreses té **intenció de fomentar l'ús de mitjans de transport sostenibles** com ara els vehicles privats no motoritzats, (patinets i bicicletes), l'ús del vehicle elèctric, el cotxe compartit o el transport públic. En aquest sentit, el **nivell de compromís** de les empreses envers la **mobilitat sostenible no s'ha vist reduït** arrel de la crisi, i en alguns casos ha augmentat, però la situació de la pandèmia és clarament prioritària respecte a la mobilitat sostenible en aquest moment actual.

Respecte a les necessitats de les empreses i les expectatives d'ajuts per part de l'ATM, gran part de les demandes recauen en tres àmbits d'actuació diferenciats:

1) Transport Públic: millorar-ne el **funcionament** i augmentar la **frequència de pas** entre es empreses que més utilitzen el transport públic. Les empreses que estan ubicades en zones més aïllades o en **polígons industrials** tenen una necessitat clara de **millora de la xarxa de connexions** ja que en molts casos no hi ha més opció que utilitzar el cotxe com a mitjà de desplaçament.

2) Ajudes per **aparcaments** de vehicles, especialment per als **cotxes**. La meitat dels centres de treball tenen dificultats d'aparcament (especialment en les àrees urbanes) i els **Park&Ride** en estacions de tren properes als domicilis dels treballadors consideren que és una bona solució. Altres demandes es basen en ajudes per aparcaments per a **cotxes, motos, patinets i bicicletes** en els propis centres de treball.

3) En línia amb el compromís de les empreses amb la **mobilitat sostenible**, hi ha expectatives d'ajuda per nous **punts de recàrrega per a vehicles elèctrics**, més **carrils bici** o per **ajudes a la compra de patinets o bicicletes**.

Una altra demanda molt rellevant de les empreses, tot i que és una àrea on la ATM no en té responsabilitat directa, són les **ajudes econòmiques al Teletreball** per així disminuir bona part dels desplaçaments.



elena@elenacomas.com
+34 610 56 57 95