

# Plan de Movilidad Sostenible

Fundación para la Investigación Biomédica del Hospital  
Universitario la Paz



Ed. 01, Aprobado por Comisión Delegada 23/04/2026

© IdiPAZ Madrid

Este documento está protegido por derechos de autor y su titularidad corresponde a la Fundación para la Investigación Biomédica del Hospital Universitario la Paz (FIBHULP). Queda estrictamente prohibida su reproducción, distribución, modificación o cualquier otro uso total o parcial sin la autorización previa y por escrito del titular de los derechos. Su uso es exclusivo para los fines expresamente autorizados por su titular, cualquier uso no autorizado constituye una infracción de las leyes de propiedad intelectual y podrá ser perseguido legalmente.

## CONTENIDO

INTRODUCCIÓN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	4
EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA MOVILIDAD.....	5
MODELO ACTUAL DE LA MOVILIDAD.....	8
OBJETIVOS DE UN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	12
ENCUESTA REALIZADA PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE.....	13
PREGUNTAS REALIZADAS:.....	13
CONCLUSIONES DE LA ENCUESTA.....	16
MEDIDAS A TOMAR POR PARTE DE LA FIBHULP.....	17
LEGISLACIÓN QUE AFECTA A LA MOVILIDAD.....	17
LEGISLACIÓN COMUNITARIA.....	17
LEGISLACIÓN ESPAÑOLA.....	18
CONTACTO.....	20

CONTROL DE EDICIONES Y MODIFICACIONES		
FECHA	EDICIÓN	MODIFICACIÓN
23/04/2026	01	Primera versión del documento

## INTRODUCCIÓN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

El desplazamiento de personas y bienes es una de las variables críticas en la operativa diaria de la FIBHULP. En un entorno urbano cada vez más complejo y regulado, la gestión de la movilidad ha dejado de ser una cuestión individual para convertirse en un factor determinante de nuestra eficiencia operativa y nuestra responsabilidad con el entorno.

Este Plan de Movilidad Sostenible surge como una respuesta técnica y organizada ante los retos actuales de transporte. Su propósito es establecer un marco de actuación que optimice los flujos de desplazamiento vinculados a nuestra actividad, basándose en tres pilares fundamentales:

- Optimización de Tiempos y Procesos: Reducir el impacto del tráfico y las ineficiencias logísticas en la jornada laboral, promoviendo soluciones que favorezcan la puntualidad y la seguridad de nuestra plantilla.
- Sostenibilidad y Mitigación de Impacto: Integrar criterios ambientales en la toma de decisiones para reducir las emisiones indirectas de nuestra organización y cumplir con los estándares de calidad ambiental vigentes.
- Seguridad y Prevención: Minimizar los riesgos asociados a los desplazamientos in itinere y en misión, reforzando la seguridad vial como parte integral de nuestra cultura de prevención de riesgos laborales.

A través de este documento, definimos las líneas estratégicas y las acciones concretas que nos permitirán evolucionar hacia un modelo de movilidad más inteligente. La implementación de este plan no solo responde a una necesidad de cumplimiento normativo, sino que se posiciona como una inversión en la resiliencia y la competitividad a largo plazo de la FIBHULP.

Con el lanzamiento de este Plan de Movilidad Sostenible, reafirmamos nuestro compromiso con la Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

## EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA MOVILIDAD

Una buena parte de los problemas asociados con los desplazamientos domicilio/trabajo se debe al modelo de organización territorial, a la disposición de las actividades productivas y residenciales. No cabe duda que las relaciones entre vivienda y lugar de trabajo han evolucionado significativamente en el último siglo. En la época preindustrial la mezcla de actividades productivas y reproductivas configuraba una ciudad de cercanía, con viajes cortos donde la mayoría de los desplazamientos al trabajo se realizaban caminando.

Será a partir de la aparición de la ciudad industrial, con las primeras fábricas textiles y siderúrgicas a lo largo del XIX y con los avances en el transporte, cuando se facilitará un desarrollo del proceso urbanizador que genera núcleos de mayor tamaño. En ese momento comienza una incipiente segregación entre la residencia y los espacios del trabajo, pero de forma puntual. La aparición a finales del XIX de sistemas de transporte colectivo de tracción eléctrica (tranvías, metros) en los principales núcleos urbanos permite garantizar el acceso diario domicilio-trabajo. Por aquel entonces, los desplazamientos hasta la fábrica seguían siendo cortos, inferiores a los 5 kilómetros. Los/as trabajadores/as residían aún en torno a las fábricas, y sólo los empleados más cualificados podían vivir alejados y pagar los transportes públicos.

A principios del siglo XX, el modelo territorial se mantiene prácticamente igual, con pequeños crecimientos urbanos donde ya se concentraba la actividad económica. El desplazamiento al trabajo era seguro y escasamente contaminante. Es el momento en que aparecen los ensanches y los proyectos de reforma interior en las ciudades. La presencia del automóvil condicionará la configuración urbana que a partir de ahora se apoya en la creación de nuevas infraestructuras para el coche.



En los años treinta se amplía el radio urbano al incorporar los espacios periféricos donde se localizaba el tejido industrial que crecía de forma desordenada. Comienzan a calar las ideas del

urbanismo racionalista que preveían la zonificación espacial, la creación de accesos y rondas. Planteamientos que no serán retomados hasta la época del desarrollismo franquista de los años sesenta que reflejará los nuevos escenarios productivos y territoriales.

La Ley del Suelo de 1956 ordena el territorio y el espacio urbano en unidades de ejecución, polígonos industriales y residenciales, que se localizan separados y alejados de la trama existente. A partir de entonces los/as trabajadores/as recorren distancias cada vez más prolongadas para ir desde casa a la empresa. El transporte público tiene un funcionamiento deficiente y las grandes compañías facilitan la accesibilidad de sus empleados a través de las «rutas» de empresa. Paralelamente la expansión del automóvil llega también a una parte de la clase trabajadora que diariamente utiliza el vehículo privado; estos nuevos conductores colaboran a aumentar la congestión de las áreas urbanas, congestión que a su vez impide el funcionamiento eficiente del transporte colectivo. Comienza en este momento un círculo vicioso que a principios del siglo XXI no parece tener solución.

A partir de los años ochenta, el modelo urbanístico pasa a ordenarse desde la escala regional. Las distancias se incrementan aún más, a partir de ahora la localización del trabajo y de la residencia pueden estar en otro municipio e incluso en otra provincia. El territorio acoge a empresas deslocalizadas y las residencias cada vez se encuentran más distantes y dispersas.

En el mundo del trabajo, los nuevos esquemas de organización productiva buscan la reducción generalizada de costes, lo que ha llevado al empresariado a buscar mecanismos para lograr la desaparición de las rutas de empresa a través del ofrecimiento de plazas de aparcamiento a sus trabajadores/as. Por otro lado, los cambios de usos del suelo en las zonas urbanas y las suculentas plusvalías que se generan con los terrenos de las antiguas industrias periféricas, pero ahora muy céntricas, hacen que los empresarios vendan estos suelos recalificados y adquieran otros en zonas más alejadas y mal comunicadas por transporte público.

Como consecuencia de este nuevo panorama en las relaciones laborales y de transporte, los impactos socioambientales son de una mayor dimensión. Un modelo de movilidad al trabajo basado en los desplazamientos diarios en vehículo privado genera: más riesgo de accidentes en itinere, más contaminación, mayor demanda de infraestructuras, más consumo energético y ocupación de territorio.

Este documento está protegido por derechos de autor. No se permite su reproducción o distribución sin el consentimiento expreso de IdiPAZ. Queda prohibida su reproducción o distribución sin el consentimiento expreso de IdiPAZ.



Por todo ello es necesario que las empresas ordenen de alguna forma los desplazamientos de sus trabajadores/as, ya sea dentro de la jornada o in itinere, de modo que se consiga la reducción de los accidentes laborales que éstos producen. Esta ordenación puede conseguirse a través de los denominados **Plan de Movilidad Sostenible y Plan de Seguridad Vial de la FIBHULP.**

Este documento está protegido por derechos de autor y su reproducción, modificación, distribución, modificación o cualquier otro uso total o parcial. Queda prohibida su reproducción, distribución, modificación o cualquier otro uso total o parcial.

## MODELO ACTUAL DE LA MOVILIDAD

El análisis de la movilidad parte de la evaluación del actual modelo de sociedad, a partir de las causas que generan movilidad y de sus efectos. Es innegable que el desarrollo socioeconómico heredado del siglo XX genera continuamente nuevas necesidades de movilidad que la sociedad tiene que valorar, jerarquizar y asimilar.

El modelo actual de movilidad urbana está condicionado por la combinación de diversos factores:

- **Modelo sociocultural:** entendido como el mantenimiento de la “cultura del coche”, por la cual, la posesión de un determinado modelo de vehículo refleja el estatus social del conductor y su familia. Nos encontramos ante un uso no racional del coche, que se adquiere como reflejo de una posición social, más que como respuesta a unas necesidades concretas de movilidad.
- **Modelo económico:** los periodos de prosperidad económica generan un aumento de la movilidad, tanto en el caso del vehículo privado como, especialmente, en el transporte de mercancías. A menudo, las carreteras se convierten en elementos sustitutivos del almacén, ya que una gran cantidad de camiones transporta mercancías que, en otras condiciones, permanecerían almacenadas.
- **Modelo territorial:** la definición del modelo de ciudad puede evitar un crecimiento incontrolado y fijar las necesidades concretas de movilidad de cada municipio. Los sistemas urbanos e interurbanos llevan asociados pautas y ritmos diferentes que influyen sobre la movilidad, configurando una demanda de movilidad compleja, en cuanto a destinos, horarios y características de los servicios.
- **Modelo industrial:** de las empresas depende, también, el entorno que se configura para vivir y por supuesto para trabajar. Se analizan, por tanto, la movilidad de los empleados para desplazarse al trabajo, los desplazamientos en el contexto de la actividad empresarial y los desplazamientos para la distribución de bienes y servicios.



El Plan de Movilidad Sostenible actual plantea una serie de inconvenientes que, para entender la definición de un plan de movilidad, conviene destacar.

Los inconvenientes o consecuencias negativas de la movilidad pueden ser, entre otras, las siguientes:

- Consumo de energía y aumento de emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera. Producen contaminación y deterioro de la calidad del aire del entorno, aumento de los niveles de ruido, y, por tanto, de las molestias y trastornos de estrés derivados del mismo.
- Congestión: la red vial se ha visto desbordada por el crecimiento del parque automovilístico. Además de la incomodidad en los desplazamientos, la congestión vial tiene un papel importante en la productividad del sector industrial.
- Deterioro de la calidad del trabajo y de la productividad.
- Aumento del absentismo laboral.
- Aumento de enfermedades como el estrés, la ansiedad, y otras ligadas a un modo de vida acelerado.
- Aumento del número de accidentes in itinere, lo que supone, entre otras consecuencias, un aumento del número de jornadas no trabajadas por baja laboral.
- El coste por kilómetro en coche elevado (incluyendo costes fijos y variables).

A lo largo del tiempo, se ha producido una evolución del concepto que pretende definir la necesidad de desplazarse de las personas. Se ha pasado de una concepción puramente mecanicista, en la que lo relevante de los desplazamientos es el medio por el que se realizan los movimientos de personas o bienes, a una concepción más global en la que lo importante es la posibilidad de acceso a bienes o servicios.

El primer concepto a partir del que se estudiaron los desplazamientos fue el de **Tráfico o circulación**. El tráfico es el movimiento o desplazamiento de personas, mercancías o bienes por cualquier medio de transporte. El énfasis de esta definición se sitúa en el medio utilizado para realizar los distintos tránsitos de personas o bienes. Es decir, el transporte y los vehículos son el objeto de análisis.



En una segunda fase el concepto ha evolucionado hacia un nuevo foco de interés. Ya no es el transporte lo importante sino la capacidad de las personas y la calidad (en qué condiciones) del

desplazamiento, independientemente del medio usado para realizarlo. El concepto aglutinador de esta concepción es el de **movilidad**. Es un concepto vinculado a las personas o bienes que desean desplazarse o que se desplazan; se utiliza indistintamente para expresar la facilidad de desplazamiento o como medida de los propios desplazamientos realizados.

Por tanto, se considera a la **Movilidad** como la capacidad de desplazamiento de las personas y los recursos instrumentales que utilizan para llevarla a cabo.

La tercera evolución va todavía más allá y hace referencia al concepto de **Accesibilidad**. Lo relevante ya no es la capacidad de desplazamiento sino la capacidad de acceso a los bienes, servicios y necesidades de las personas sin dar por hecho que éstos requieran de un desplazamiento físico, mecanizado o no. Por tanto, todos los servicios satisfechos por medios telemáticos son un ejemplo de accesibilidad.

La accesibilidad es un concepto académico vinculado a la posibilidad de obtención del bien, del servicio o del contacto buscado desde un determinado espacio. Por extensión, se utiliza el término para indicar la facilidad de acceso de clientes y suministros a un determinado lugar. La accesibilidad, por consiguiente, se valora o bien en relación al coste o dificultad de desplazamiento que requiere la satisfacción de las necesidades, o bien en relación al coste o dificultad de que los suministros o clientes alcancen el lugar en cuestión.

Existen innumerables definiciones de plan de movilidad dependiendo de la visión que del concepto de movilidad se tenga.

Con los precedentes vistos anteriormente podemos establecer una **primera definición de plan de movilidad** de ámbito general. Según este criterio el plan de movilidad es el conjunto de actuaciones destinadas a lograr que los ciudadanos modifiquen sus hábitos de movilidad a gran escala, utilizando para ello una serie de alternativas válidas, reales y atractivas que provoquen esos cambios.

Por otro lado, podemos considerar el plan de movilidad simplemente como una herramienta que nos ayude a mejorar determinados aspectos de la siniestralidad laboral. Este modelo de definición se denomina instrumental, y de ella podemos extraer dos ejemplos:

- El plan de movilidad es una herramienta para la identificación, valoración, control y seguimiento de los accidentes de trabajo in itinere y en misión. Una herramienta de gestión que ayuda a la empresa en el análisis, valoración y posterior actuación, sobre los desplazamientos realizados por la plantilla, tanto “in itinere” como en misión.
- Siendo todavía más reduccionista, **el plan de movilidad es un documento donde se realiza el análisis de los desplazamientos realizados por los/as trabajadores/as en el cumplimiento de sus funciones, así como en el traslado de su vivienda habitual al trabajo y viceversa.**

Por último, y siguiendo la tendencia actual de la concepción de la movilidad, desde una visión holística del concepto, es decir no siempre como una simple herramienta sino como una estrategia o un conjunto de estrategias y acciones destinadas a la mejora de la movilidad en la empresa, la definición de plan de movilidad se encuadra en los siguientes términos:

- Plan de movilidad es el conjunto de estrategias y medidas para la gestión racional de los desplazamientos, y, en consecuencia, de la exposición al riesgo de accidente de tráfico y los impactos ambientales y sociales tanto de trabajadores/as como de proveedores y visitas.

A modo de resumen y para agrupar en una única definición capaz de contener la mayoría de variables que pueden intervenir y que, al mismo tiempo, constituya un compendio de las anteriores proponemos la siguiente:

- Modelo sistemático de estudio de los hábitos y pautas de desplazamiento de los/as trabajadores/as, en un determinado ámbito territorial, con el fin de buscar la forma más sostenible, segura y saludable posible de realizarlos.



Este documento está protegido por  
Queda prohibida su reproducción, dis-

## OBJETIVOS DE UN PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Los objetivos de un plan de movilidad pueden resumirse básicamente en conseguir que los desplazamientos del personal de la empresa sean: sostenibles, seguros y saludables (estos dos objetivos se reflejarán en el Plan de Seguridad Vial de la FIBHULP).

- Sostenibles con el fin de obtener una sensible reducción de los niveles de contaminación ambiental, además de buscar la máxima eficacia y eficiencia de los desplazamientos empresariales.

Una vez conocidos los inconvenientes de la movilidad actual y establecidos cuáles son los objetivos fundamentales de un plan de movilidad y en qué consiste es bueno saber también que ventajas reportará su implantación en la empresa.

Entre otras, podemos destacar las siguientes ventajas:

- Económicas: Ahorro de costes directos como la reducción de gastos de km/combustible en un uso más racional de las flotas de empresa, costes de seguros, etc. Se calcula que el coste aproximado de uso de vehículo propio varía entre 0,35 y 0,7 € por km realizado en función de vehículo y tipo de vía.
- Mejoras en la conciliación de la vida familiar y laboral, al adaptar en lo posible el horario a las necesidades de los/as trabajadores/as, disminuyendo las prisas, el estrés, el absentismo laboral, etc.
- Aprovechamiento del tiempo, al disminuir los intervalos perdidos en los atascos, intentando aparcar, etc., mejorando la puntualidad.
- Disminución de la superficie destinada al aparcamiento y el coste que se deriva del mismo, así como la posibilidad de usarlo con otros fines.
- Mejora de la salud de los/as trabajadores/as por disminución del estrés y mejora del clima de satisfacción laboral.
- Mejoras para la sociedad como: disminución la siniestralidad.

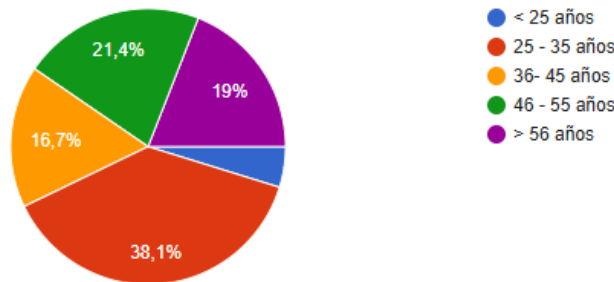
## ENCUESTA REALIZADA PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

Con motivo del plan de movilidad Sostenible llevado a cabo por el departamento de PRL de IdiPAZ/FIBHULP se ha lanzado una pregunta vía encuesta digital a todo el personal del instituto.

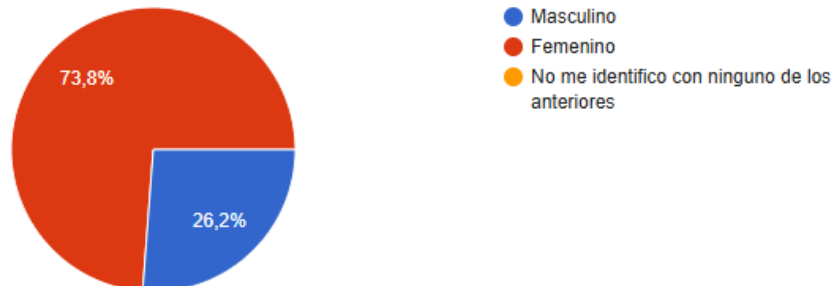
42 personas han contestado esta encuesta.

### PREGUNTAS REALIZADAS:

#### 1. EDAD

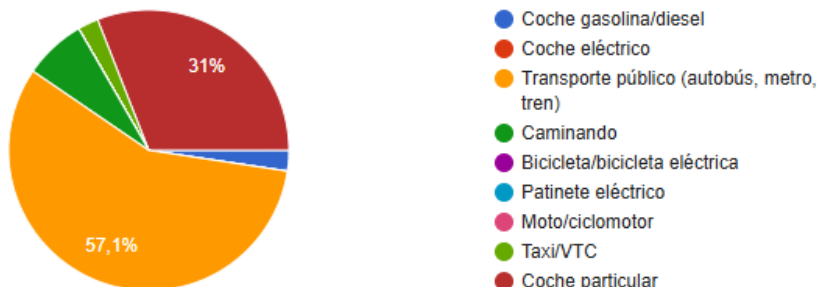


#### 2. GÉNERO

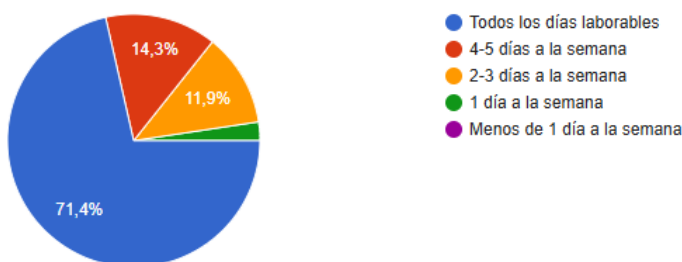


#### 3. ¿CUÁL ES SU PRINCIPAL MEDIO DE TRANSPORTE PARA IR Y VOLVER DEL TRABAJO?

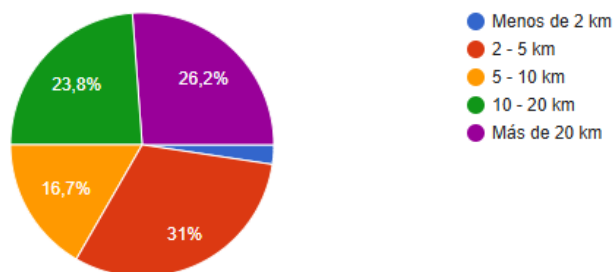
Este documento está protegido por la Ley de Propiedad Intelectual. Queda prohibida su reproducción o uso total o parcial.



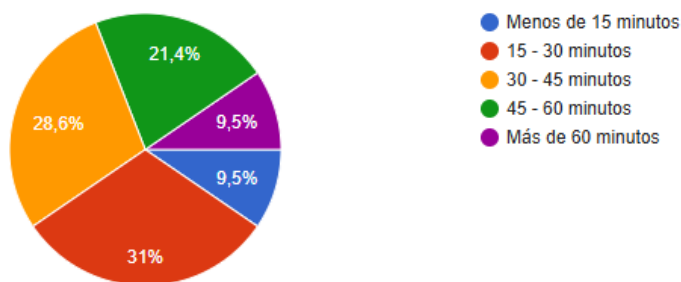
4. ¿CON QUÉ FRECUENCIA UTILIZA ESTE MEDIO DE TRANSPORTE PRINCIPAL?



5. ¿CUÁL ES LA DISTANCIA APROXIMADA DE SU TRAYECTO HABITUAL AL TRABAJO?

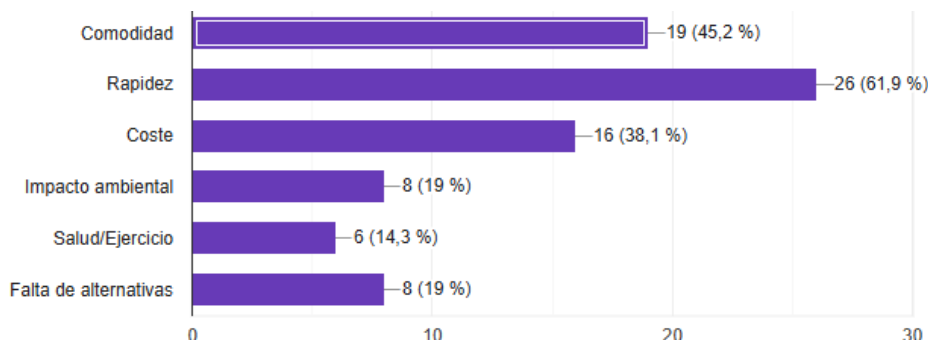


6. ¿CUÁNTO TIEMPO TARDA EN SU TRAYECTO HABITUAL AL TRABAJO?

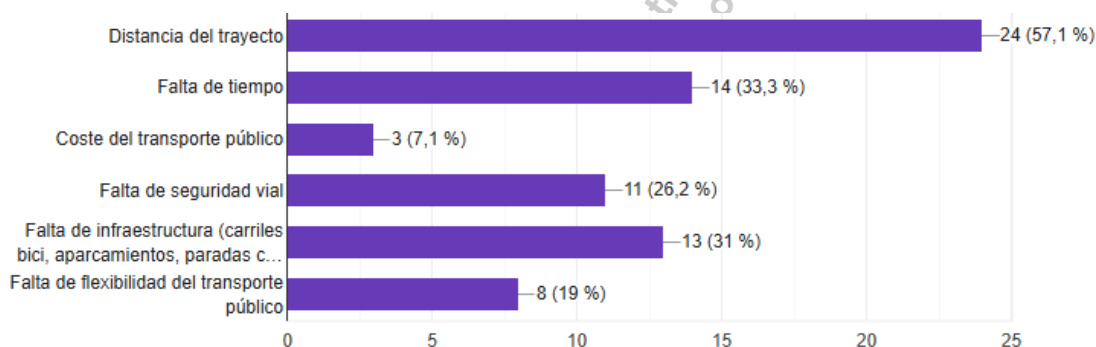


Este documento está protegido por la ley de propiedad intelectual y su reproducción queda prohibida.

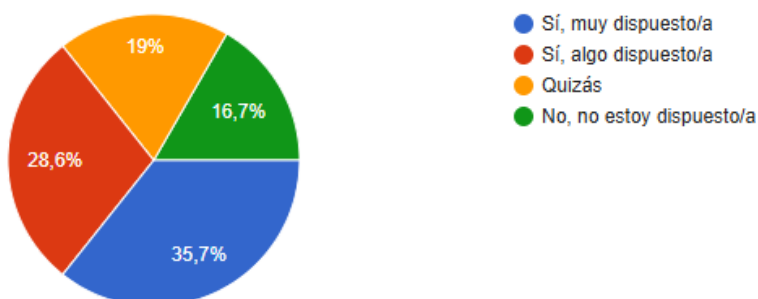
7. ¿CUÁLES SON LAS PRINCIPALES RAZONES POR LAS QUE ELIGE SU MEDIO DE TRANSPORTE PRINCIPAL? (PUEDE SELECCIONAR VARIAS OPCIONES)



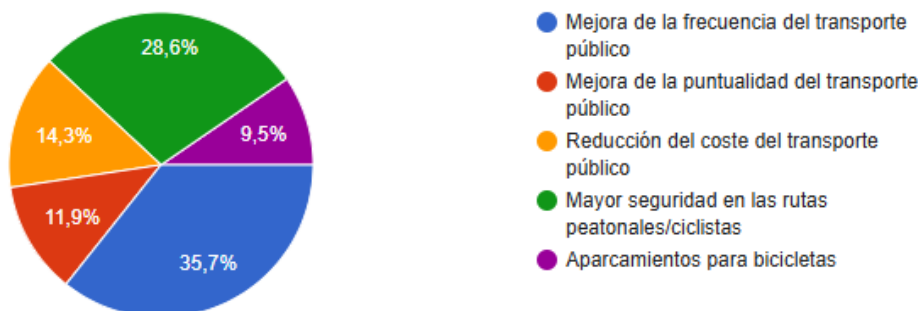
8. ¿QUÉ LE IMPEDIRÍA O DIFICULTARÍA CAMBIAR A UN MEDIO DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLE (EJ. BICICLETA, TRANSPORTE PÚBLICO, CAMINAR...)? (PUEDE SELECCIONAR VARIAS OPCIONES)



9. ¿ESTARÍA DISPUESTO/A A CONSIDERAR EL USO DE UN MEDIO DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLE PARA SU TRAYECTO HABITUAL?



10. ¿QUÉ TIPO DE MEJORAS LE ANIMARÍAN A UTILIZAR UN MEDIO DE TRANSPORTE MÁS SOSTENIBLE?



## CONCLUSIONES DE LA ENCUESTA

Si desasociamos por edades, podemos concluir:

### Hasta los 35 años (18 encuestas):

- 1 persona caminando
  - o 2-5 km
- 13 personas en transporte público
  - o 2-5 km (6 personas)
  - o 5-10 km (2 personas)
  - o 10-20 (2 personas)
  - o > 20 km (3 personas)
- 4 personas en coche
  - o 5- 10 km (1 persona) Falta de alternativas
  - o > 20 km (3 personas) Rapidez y comodidad

### >35 años (24 encuestas):

- 2 personas caminando
  - o <2 km
  - o 2-5 km
- 10 personas en coche
  - o 2-5 km (3 personas) Rapidez
  - o 5-10 km (1 persona) Comodidad, rapidez
  - o 10-20 km (4 personas) Rapidez
  - o >20 km (2 personas) Rapidez
- 1 persona en taxi/vtc
  - o 5-10 km
- 11 personas en transporte público:
  - o 2-5km (2 personas) comodidad, rapidez

- 5-10 km (2 personas) Falta de alternativas, comodidad
- 10-20 km (4 personas) Comodidad, rapidez, falta alternativas
- >20km (3 personas) Comodidad, rapidez, falta alternativas

El personal más joven de la FIBHULP se mueve preferiblemente en transporte público, ya que un total de 14 personas de 18 así lo afirman. Eligen esta alternativa por comodidad y rapidez en los trayectos más largos aunque también por falta de alternativas si los trayectos son más cortos.

Analizando la franja de edad de mayor de 35 años, se divide el tipo de transporte elegido casi de igual forma el transporte público como el vehículo privado. Los que realizan trayectos más largos eligen el coche por la rapidez y el transporte público por la comodidad y en menor medida por la rapidez y falta de alternativas.

En total, de los 42 encuestados/as sólo 3 personas acuden caminando a su centro de trabajo. En datos globales 24 personas vienen en transporte público frente a 15 que elige su coche. Es decir el 57% elige el transporte público.

A destacar que solicitan mayor frecuencia del transporte público así como la mejora de calzadas para caminar y/o carril bici.

Un 64.3 estaría muy/algo dispuesto a buscar alternativas a su actual forma de moverse para que fueran más sostenibles.

## **MEDIDAS A TOMAR POR PARTE DE LA FIBHULP**

### **Las medidas que se tomarán asociadas a la sostenibilidad y mitigación del impacto:**

- Se fomentará el uso de transporte público, así como que los compañeros/as que residan en zonas cercanas compartan vehículo para la ida y vuelta al trabajo.
- Formación digital en material de SEGURIDAD VIAL para todo el personal trabajador del grupo. Acción realizada por el Departamento de Seguridad Salud y Bienestar.

## **LEGISLACIÓN QUE AFECTA A LA MOVILIDAD**

Se expone a continuación una selección de la principal legislación que regula la normativa sobre movilidad, fundamentalmente relativa a la Unión Europea y la relativa a la legislación española a través de las normas promulgadas por distintas administraciones.

### **LEGISLACIÓN COMUNITARIA**

Resolución del Parlamento Europeo, de 12 de julio de 2007, “Por una Europa en movimiento - movilidad sostenible para nuestro continente” (2006/2227(INI)).

Un plan de acción sobre movilidad urbana Resolución del Parlamento Europeo, de 23 de abril de 2009, sobre un plan de acción sobre movilidad urbana (2008/2217(INI)).

El Libro Verde de la Energía de la Comisión Europea sobre abastecimiento energético.

Comunicación de la Comisión al Consejo y al Parlamento Europeo, de 22 de junio de 2006, sobre la revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política de transportes - «Por una Europa en movimiento - Movilidad sostenible para nuestro continente - Revisión intermedia del Libro Blanco sobre la política de transportes de la Comisión Europea de 2001.

Resolución del Parlamento Europeo, de 27 de septiembre de 2011, sobre la seguridad vial europea 2011-2020.



## LEGISLACIÓN ESPAÑOLA

Se exponen a continuación las normativas más relevantes.

Ley de Prevención de Riesgos Laborales 31/95, del 8 de noviembre. Art. 14.2 (reformado por la Ley 54/2003 del 12 de diciembre de reforma del marco normativo en PRL).

Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT).

Ley 51/2002, de 27 de diciembre que reforma la Ley 39/1988 de 28 de diciembre, Reguladora de las Haciendas Locales.

Real Decreto Ley 2/2004, de 9 de marzo aprueba el Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales.

Real Decreto-ley 6/2010 de 9 de abril, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo.

Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral. (BONUS).

Acuerdo de colaboración entre los ministros de Interior y Trabajo, del 1 de marzo de 2011.

Estrategia española de Seguridad vial 2011 -2020.

Sistemas de gestión de la Seguridad vial – Requisitos y recomendaciones de buenas prácticas UNE – ISO 39001.

Ley 6/2014, de 7 de abril, por la que se modifica el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de vehículos a motor y seguridad vial, aprobado por el R.D. 339/1990, de 2 de marzo.

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

**Ley de Movilidad Sostenible (España, en tramitación – 2025):** Obliga a grandes empresas y centros hospitalarios a desarrollar planes de movilidad sostenible. Refuerza requisitos sobre accesibilidad, uso compartido del vehículo, promoción del transporte público y movilidad activa. Introduce nuevas obligaciones para la gestión de Zonas de Bajas Emisiones y fomenta la reducción de la huella de carbono de los desplazamientos diarios

**Estrategia Española de Movilidad Sostenible (2022):** Proporciona directrices nacionales para que las organizaciones fomenten medios de transporte menos contaminantes y mejoren la eficiencia en los desplazamientos. Propone acciones concretas en urbanismo, calidad del aire, digitalización y movilidad inclusiva

**Ordenanza de Movilidad Sostenible de Madrid (última modificación 2024):** Desarrolla obligaciones sobre la movilidad urbana, gestión del espacio público y regulación de vehículos de movilidad personal (VMP). Recoge la adaptación a normativas estatales y refuerza el control sobre acceso a Zonas de Bajas Emisiones, aparcamiento y prioridades de circulación.

Este documento está protegido por derechos de autor y cualquier uso no autorizado queda prohibido. Queda prohibida su reproducción, distribución o transformación. IdiPAZ. Instituto de Investigación Hospital Universitario La Paz.

CONTRATO



Instituto de Investigación del Hospital Universitario La Paz

Paseo de la Castellana 261

28046 Madrid

Tel.: 917277576

[www.idipaz.es](http://www.idipaz.es)