

Informe

LA ACCIÓN SINDICAL PARA IMPULSAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO Y DESCARBONIZAR EL TRANSPORTE



MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

Agradecimientos:

Para la realización del estudio agradecemos especialmente la colaboración de:

- Abel García Villena, Delegado sindical de CCOO Coordinador Apple Retail Barcelona.
- Alfonso Carretero Fernández, Delegado sindical de CCOO Navantia Cartagena.
- Alfonso Haro Sánchez, Delegado Sindical de CCOO Holcim Carboneras.
- Berta Garrido Tovar, Área de Medio Ambiente de la Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de CCOO de Castilla y León.
- Carmen Tirado Espinosa, Secretaria de Salud Laboral de CCOO de Sevilla.
- Fernando Fraile Sanz, Secretario de Acción Sindical, Salud Laboral y Medio Ambiente de CCOO de Castilla y León.
- Francisco Martínez Guillén, Secretaría Estatal del Mar de CCOO, Acción Sindical, Seguridad y Salud y Medio Ambiente y delegado Sindical de la Autoridad del Puerto de Valencia.
- Francisco Quesada Muñoz, Delegado sindical de CCOO de HP Sant Cugat del Vallès.
- Jordi Ortiz Ayala, Delegado sindical de CCOO de HP Sant Cugat del Vallès.
- José Manuel Cuenca Moreno, Delegado Sindical de CCOO del Poder Judicial Barcelona.
- José Manuel Jurado Villena, Secretario de Afiliación, Movilidad y Sostenibilidad de CCOO Baix Llobregat, Alt Penedès, Anoia i Garraf.
- Juan Antonio Perles Gálvez, Sector de la Administración Autonómica de Andalucía CCOO.
- Juan María Hernández Pérez, Delegado Sindical de CCOO Masoranage Pozuelos de Alarcón.
- Juan Pedro Muñoz Ávila, Responsable Salud laboral de la Federación de Sanidad y Sectores Sociosanitarios de CCOO de Asturias.
- Jesús Martínez López, Secretario General de CCOO del sector Generalitat de Cataluña.
- Laura Diéguez Ferrer, Secretaria de Transiciones Justas y Territorio de CCOO de Cataluña.
- Llorenç Serrano Giménez, ex-responsable de Sostenibilidad de CCOO de Cataluña.
- Luís Clarimon Torrecillas, Secretario de Salud Laboral, Sostenibilidad, Transiciones y Territorios CCOO de Aragón.
- Manel Ferri Tomás, ex-responsable de movilidad de CCOO de Cataluña, técnico de movilidad de la Diputación de Barcelona y del Ayuntamiento de Barcelona.
- Marc Bisbal Ansaldo, Responsable de planta de S.A. Masats T.G.
- Marcos Romero López, Delegado Sindical de CCOO Masoranage Pozuelo de Alarcón.
- María Ángeles Moreno Fernández, Delegada sindical de CCOO Hospital Vall d'Hebron Barcelona.
- Meritxell Muñoz Arias, Delegada Sindical de CCOO Apple Retail Barcelona.
- Miguel Ruíz Romero, Delegado Sindical de CCOO Navantia Cartagena.
- Pablo Frutos Rodríguez, Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente CCOO Confederal.
- Pedro Lozano Silos, ex-delegado Sindical Nissan Barcelona.
- Sílvia Alonso, Asociación de Empresarios de Alcobendas (AICA).
- Tania Castañera Bajoz, Delegada sindical CCOO Autoridad Portuaria de Barcelona.

Asimismo, agradecemos las valiosas aportaciones realizadas por los Responsables del Sindicato y los Delegados y Delegadas sindicales participantes en los talleres de Barcelona, Madrid, Murcia, Palencia y Zaragoza.

Edita: Fundación 1º de Mayo - ISTAS.

Autor: Albert Vilallonga Ortiz.

Con el apoyo de: European Climate Foundation.

Diseño gráfico: Pilixip.

Fecha: julio de 2025.

Las opiniones y documentación aportadas en esta publicación son de exclusiva responsabilidad de los autores y no reflejan necesariamente los puntos de vista de las entidades que apoyan económicamente el proyecto.

Índice

1. Introducción	5
2. Caracterización de la movilidad al trabajo	7
La distribución modal al trabajo.....	8
3. Los impactos ambientales, sociales y económicos	12
3.1. El consumo de energía.....	13
3.2. Las emisiones de gases de efecto invernadero.....	15
3.3. La contaminación atmosférica.....	17
3.4. La contaminación acústica.....	19
3.5. La exclusión social.....	21
3.6. Los accidentes in itinere de tráfico.....	23
3.7. La congestión.....	27
3.8. Los costes de la movilidad.....	29
4. Planificación y gestión de la movilidad al trabajo	32
4.1. La Mesa de movilidad.....	32
4.2. El Gestor/a de movilidad.....	33
4.3. El plan de movilidad sostenible al trabajo.....	35
4.4. Los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada (EAMG).....	54
5. Instrumentos para el fomento de la movilidad sostenible al trabajo	55
5.1. Normativa autonómica de los planes de movilidad sostenibles de empresas.....	55
5.2. V Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva.....	56
5.3. Acuerdo Socioeconómico Institucional de Legislatura de Aragón.....	56
5.4. Ayudas del Consorcio de Transportes Área de Zaragoza para autobuses mancomunados.....	57
5.5. Ayudas de la Comunidad Foral de Navarra para la realización de planes de transporte sostenible.....	58
5.6. Bonificación del Impuesto de Actividades Económicas (IAE) por la elaboración de planes de transporte al trabajo.....	60
5.7. Certificados de Ahorro Energético (CAE) del coche colaborativo.....	61
5.8. Exención en el IRPF por la adquisición de abonos de transporte público.....	62
5.9. La movilidad laboral en la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona.....	63

6. Buenas prácticas en movilidad sostenible al trabajo65

6.1. Apple y el centro comercial La Maquinista	66
6.2. Asociación de empresas de Alcobendas (AICA).....	68
6.3. Ayuntamiento de Madrid.....	70
6.4. Azucarera Ebro	70
6.5. Banco Transatlántico.....	71
6.6. Cementera de Carboneras	71
6.7. CCOO de Castilla y León	72
6.8. Confederación de CCOO	76
6.9. Consejo General del Poder Judicial	77
6.10. Denso	78
6.11. Distrito Administrativo de la Generalitat de Cataluña.....	79
6.12. Fundación 1 de Mayo/CCOO.....	81
6.13. Hewlett Packard	82
6.14. Louis Vuitton.....	84
6.15. Masorange.....	85
6.16. Navantia.....	87
6.17. Nissan	90
6.18. Polígono Les Comes de Igualada.....	92
6.19. Puerto de Barcelona	94
6.20. Puerto de Valencia	95
6.21. Saneamientos de Córdoba (Sadeco).....	97
6.22. Consideraciones finales sindicales de las buenas prácticas.....	99

7. Propuestas de actuación para fomentar la movilidad sostenible al trabajo101

1. Introducción

La movilidad realizada por motivos laborales, el ir y venir del lugar trabajo, es uno de los principales motivos por el que nos desplazamos y es en estos trayectos cuando más se utiliza el coche. Teniendo en cuenta que alrededor de un 98% de nuestro parque de turismos es aun de motor de combustión, es en la movilidad al trabajo cuando más gases de efecto invernadero se emiten.

Con lo que reducir la dependencia de estos vehículos en los desplazamientos al trabajo es la manera más efectiva de descarbonizar el transporte –que es el primer emisor de CO₂ a la atmósfera– y frenar al cambio climático.

Asimismo, el uso masivo del coche provoca una serie de graves impactos que afectan a las personas trabajadoras, pero también a la ciudadanía en general y, sin duda, perjudican la competitividad del tejido productivo y repercuten negativamente en las políticas públicas. Los impactos en forma de externalidades que debemos afrontar cambiando el modelo predominante de movilidad al trabajo son la contaminación atmosférica y el ruido ambiental que daña la salud de las personas; la elevada tasa de accidentalidad que conlleva que los accidentes in itinere de tráfico se hayan convertido en una de las principales causas de accidentes laborales; la exclusión social, reduciendo las opciones de empleabilidad a quienes no tienen acceso al coche; la creciente congestión del tráfico que hace aumentar el tiempo dedicado a los desplazamientos en detrimento de la conciliación de la vida laboral y personal y el incremento de los costes directos por el uso y tenencia del automóvil mermando el salario.

En consecuencia, aquellos que tenemos la responsabilidad de representar y, en consecuencia, defender los derechos laborales de las personas trabajadoras debemos incorporar en la acción sindical y la negociación colectiva el derecho a la movilidad sostenible al trabajo, saludable, segura, equitativa, eficiente y económica.

Ello cobra más relevancia cuando contamos con un proyecto de ley de movilidad sostenible estatal que incorpora en su redactado una parte específica dedicada a la movilidad laboral. En la misma, se hace hincapié en la elaboración de planes de movilidad sostenibles tanto para centros de trabajo de empresas como de instituciones públicas y también para grandes centros generadores de movilidad (polígonos industriales, parques empresariales, centros comerciales puertos, aeropuertos...), poniendo especial énfasis en la negociación colectiva para su elaboración y, por ende, en la participación sindical. Esto puede ser una gran oportunidad para que el activo sindical actúe mediante la acción sindical para transitar hacia un modelo de movilidad al trabajo sostenible y socialmente justo para las personas trabajadoras.

Por ello lo oportuno de hacer este estudio, que pretende dar más argumentos si cabe sobre la necesidad de intervenir sindicalmente en materia de movilidad al trabajo. Empezando el estudio con la caracterización del modelo actual de movilidad al trabajo, seguidamente se hace un repaso de los impactos ambientales, sociales y económicos que genera el modelo predominante de movilidad al trabajo para, a continuación, describir las herramientas de planificación y gestión de la movilidad. Tras ello, el estudio recoge diversos instrumentos normativos, de diálogo social, de índole económica, etc. con los que contamos para el fomento de la movilidad sostenible al trabajo para, posteriormente, compartir experiencias en forma de buenas prácticas que pueden servir de ejemplo de cómo intervenir y de modelo a seguir. Finalmente, se proponen una serie de actuaciones que creemos que se deberían implantar para darle un mayor impulso al cambio y así lograr nuestro objetivo de transformar cómo nos desplazamos al trabajo.

A todo esto, con coherencia con el propósito de este informe que es ofrecer argumentos y herramientas dentro del marco de la negociación colectiva para avanzar en la movilidad sostenible al trabajo, se han realizado 5 talleres con la participación de la representación sindical de empresas y centros de trabajo de administraciones públicas y responsables en materia de sostenibilidad y negociación colectiva de CCOO. Los talleres se han realizado en Zaragoza, Madrid, Barcelona, Palencia y Murcia para así abarcar una mayor diversidad de territorios y casuísticas.

Los talleres tenían un doble objetivo, por un lado, que sirvieran para tomar conciencia de la necesidad de actuar explicando cómo se caracteriza el sistema predominante de movilidad al trabajo, el por qué nos desplazamos de esta manera y qué consecuencias tiene en forma de externalidades negativas ambientales, sociales y económicas sobre las propias personas trabajadoras, las empresas e instituciones públicas y en la sociedad en general. Asimismo, presentar instrumentos para el fomento de la movilidad sostenible al trabajo, que hemos incluido en este informe en un apartado específico y algunos otros instrumentos propios del territorio donde se desarrollaron los talleres (normativa, planes...), poniendo especial énfasis en los planes de movilidad sostenibles al trabajo. De igual manera se han explicado algunas experiencias reales de negociación colectiva, que igualmente están recogidas en este informe, para que sirvan de ejemplo de cómo podemos actuar sindicalmente.

Y, por otro lado, las personas asistentes realizaron un ejercicio consistente en analizar cómo se desplazan a sus propios centros de trabajo, concretamente en que modos de movilidad lo hacen, y cuáles son las causas de que lo hagan de esta manera. Para seguidamente tomar conciencia de cuáles son las consecuencias en forma de impactos ambientales, sociales y económicas que se generan y, finalmente, proponer que medidas se podrían llevar a cabo para potenciar la movilidad sostenible para desplazarse a sus centros de trabajo. Todo ello, con el objetivo principal de reflexionar sobre su propia movilidad y empezar a idear una estrategia de intervención sindical para fomentar la movilidad sostenible en los desplazamientos a sus centros de trabajo.



2. Caracterización de la movilidad al trabajo

La configuración del modelo de movilidad al trabajo obedece fundamentalmente a dos factores: a la forma como se distribuyen por el espacio los centros de trabajo y las viviendas y a la oferta de infraestructuras y servicios de movilidad.

La expansión del uso del automóvil ha condicionado los criterios de planificación territorial y urbanística, transformando profundamente los hábitos de movilidad de las personas trabajadoras para desplazarse al trabajo. La mayor capacidad de movimiento y de recorrer distancias superiores que el vehículo privado ha otorgado a los ciudadanos, ha ido a favor de una gran dispersión de los espacios de actividad humana sobre el territorio y esto, a su vez, ha llevado a una mayor necesidad del uso del automóvil, retroalimentándose mutuamente. Lo que junto a la planificación urbana ha generado una nueva urbanización difusa, extensa, poco densa y altamente zonificada (con la separación entre las zonas donde se asientan las viviendas y los centros de trabajo) y una gran demanda de infraestructura viaria esparcida por el territorio. Esto en contraposición a la tradicional urbanización compacta, densa, con mezcla de usos y con cada vez menos espacio público dedicado al viario o al estacionamiento que caracteriza los centros urbanos, por ello, facilitando una movilidad de más proximidad y menos dependiente del automóvil, pudiéndose satisfacer mejor con modos activos (caminando y en bicicleta) y en transporte público.

En el modelo territorial diseminado, las zonas residenciales se han ido distanciando progresivamente de gran parte de los centros de trabajo y el área del mercado laboral para las personas trabajadoras se ha ampliado, convirtiéndose el vehículo privado, para una buena parte de estas personas, en un elemento imprescindible para realizar los desplazamientos cotidianos al trabajo. Este hecho se ha acentuado porque durante muchos años los instrumentos de planificación urbanística y de transporte no han contemplado la movilidad de las personas como uno de los aspectos a resolver adecuadamente con modos sostenibles.

Asimismo, otro factor concurrente ha sido el encarecimiento de la vivienda, lo que a menudo también ha propiciado un alejamiento entre el lugar de residencia y el de trabajo.

A todo ello han contribuido otras circunstancias como la disponibilidad de más espacio urbanizable mediante la planificación, el encarecimiento del precio del suelo urbano expulsando algunas actividades a la periferia, la mayor especialización del espacio en las distintas funciones urbanas y la presión constructiva, lo que ha llevado a un desarrollo urbanístico residencial cada vez más alejado del centro urbano, diseminado y poco denso.

Lo anterior ha conllevado, en muchas ocasiones, la localización de los polígonos industriales, parques empresariales, centros comerciales, grandes equipamientos (hospitales, universidades...), etc. en la periferia de los núcleos urbanos.

El resultado final ha sido una expansión urbana sobre el territorio en forma de mancha de aceite y de zonas aisladas y dispersas, muchas veces sin continuidad con la trama urbana más consolidada.

A este modelo territorial se le ha sumado la falta de una red de transporte público colectivo que conecte, en condiciones óptimas, las viviendas con los distintos ámbitos de actividad, paralelamente al crecimiento constante de la red viaria y el sobredimensionamiento de la oferta de estacionamiento en los centros de trabajo de las zonas suburbanas.

En definitiva, se ha fomentado un modelo de vida basado en la dependencia del vehículo privado, que es lo que se trata de revertir.

La distribución modal al trabajo

Para saber cómo nos desplazamos al trabajo utilizaremos los datos extraídos de la Encuesta de Características Esenciales de la Población y Viviendas 2021, realizada por el Instituto Nacional de Estadística.

Aunque antes hay que explicar que con esta encuesta se produce una anomalía metodológica, pues se pregunta en una misma pregunta, indistintamente, a las personas de 16 o más años, cómo va normalmente desde su casa hasta el lugar de trabajo/estudio, lo que no debería ser así, pues los comportamientos en movilidad en cuanto al modo utilizado para desplazarse al trabajo o al estudio son muy distintos, como sabemos por otras encuestas de movilidad, con lo que se debería preguntar por separado¹. Aun así, utilizamos estos datos, primero por ser lo más actuales y no disponer de otros a nivel estatal y porque, entre estos dos motivos de desplazamiento la gran mayoría son para ir al trabajo², con lo que creemos que los resultados son suficientemente representativos de esta movilidad y, en todo caso, si no se tuvieran en cuenta los motivados para ir a estudiar los desplazamientos en vehículo privado aun serían más elevados de los publicados en la encuesta.

Aun así, esto último se puede matizar, pues hay que tener en cuenta que la encuesta se realizó en 2021, aún en plena pandemia de la Covid19, afectando a la baja el uso del transporte colectivo para evitar contagios, con lo que probablemente en la actualidad su uso sea mayor en detrimento del uso del vehículo privado. Además, debemos tener presente que desde septiembre de 2022 hasta ahora ha habido gratuidad y descuentos en las tarifas del transporte público, lo que también ha decantado la balanza hacía un mayor uso de este.

En todo caso, aprovechamos estas páginas para sugerir que, para conocer realmente las características esenciales de la movilidad al trabajo y ver su evolución a lo largo del tiempo, deberían hacerse encuestas específicas de esta movilidad y de forma periódica.

A partir de la encuesta de Características Esenciales de la Población y Viviendas, la población de 16 y más años, sabemos que se realizaron un total de 19 millones de desplazamientos cotidianos al lugar de trabajo o centro de estudios, utilizando en el 62,1% de estos desplazamientos el coche. En segundo lugar, y a gran distancia, se utilizó el transporte público, con un 16,3%, seguido de los desplazamientos andando, con un 16,1% y, de manera más residual, la moto y la bicicleta y otros tipos, con solo un 5,4%.

1 Según la Encuesta de movilidad en día laborable de 2023 de la provincia de Barcelona (EMEF) en la que se pregunta por separado a las personas de 16 años y más años en que modos de movilidad se hacen los desplazamientos por motivo trabajo y por motivo estudios, el resultado es que en los desplazamientos por trabajo el uso del vehículo privado es del 52,4%, el transporte público del 25,4% y la movilidad activa (principalmente a pie y en bicicleta) del 20,4%. En cambio, en los desplazamientos por estudios el uso del vehículo privado es del 16,5%, el transporte público del 50,4% y la movilidad activa del 33,1%. Es decir, para ir al trabajo se utiliza el vehículo privado 2 veces y media más que para ir a estudiar, pero además si en el caso de los desplazamientos por trabajo es el modo más utilizado en los desplazamientos por estudios es el menos utilizado. [EMEF 2023](#)

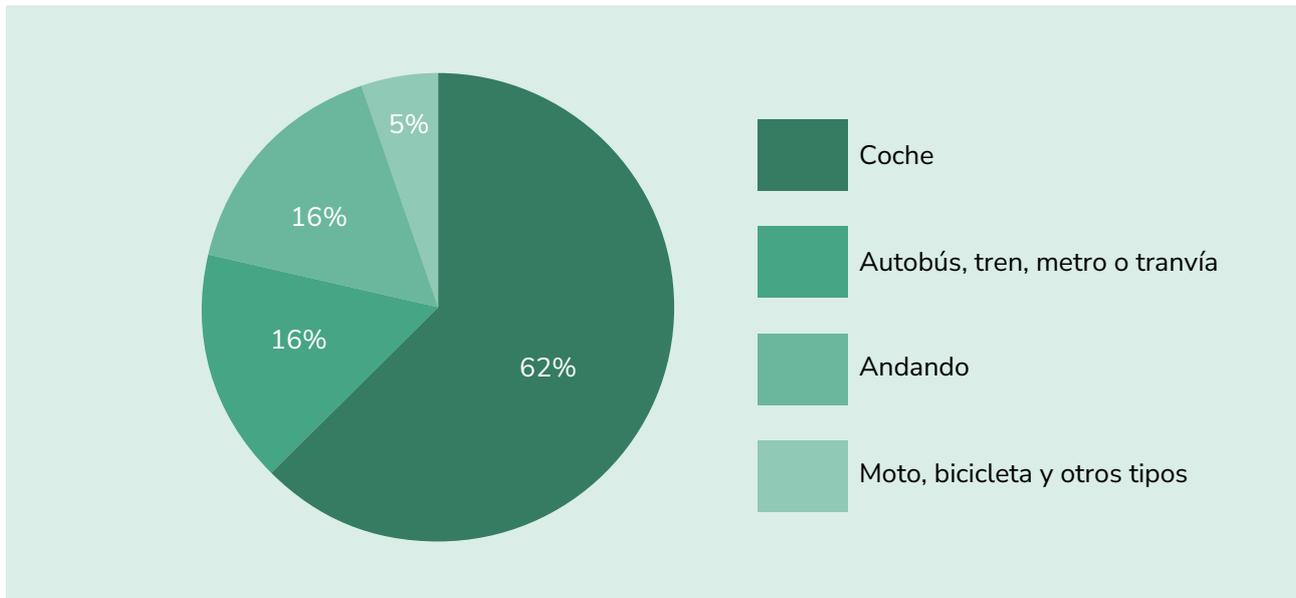
2 Según la Encuesta de movilidad en día laborable de 2023 de la provincia de Barcelona (EMEF) de la suma de los desplazamientos realizados por personas de 16 años o más por motivo trabajo y motivo estudios un 86% lo son por trabajo y el 14% restante por estudios.

Modos de movilidad en los desplazamientos al trabajo y estudios

Coche	%	Autobús, tren, metro o tranvía	%	Andando	%	Moto, bicicleta y otros tipos	%
11.740.741	62,1	3.089.400	16,3	3.046.129	16,1	1.021.281	5,4

Fuente: Encuesta de Características Esenciales de la Población y Viviendas 2021. INE 2023

Modos de movilidad en los desplazamientos al trabajo y estudios

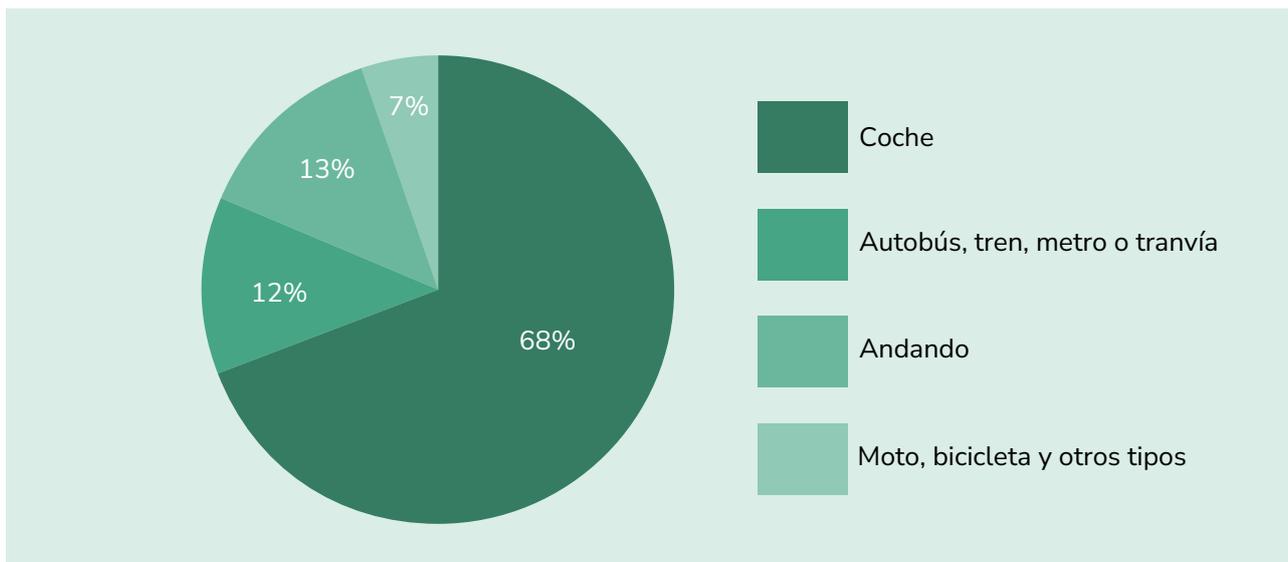


Fuente: Encuesta de Características Esenciales de la Población y Viviendas 2021. INE 2023

Si nos fijamos en el uso de los distintos modos por género, se observa que hay un uso diferencial entre ambos, pues en el caso de los hombres el uso del coche se dispara hasta un 68%, doce puntos por encima que las mujeres, que es de un 56%. Y a la inversa, el uso del transporte público y el ir andando es superior en el caso de la mujer con un 21% y un 20% respectivamente, nueve puntos por encima de los hombres en el primer caso (12%) y siete en el segundo (13%).

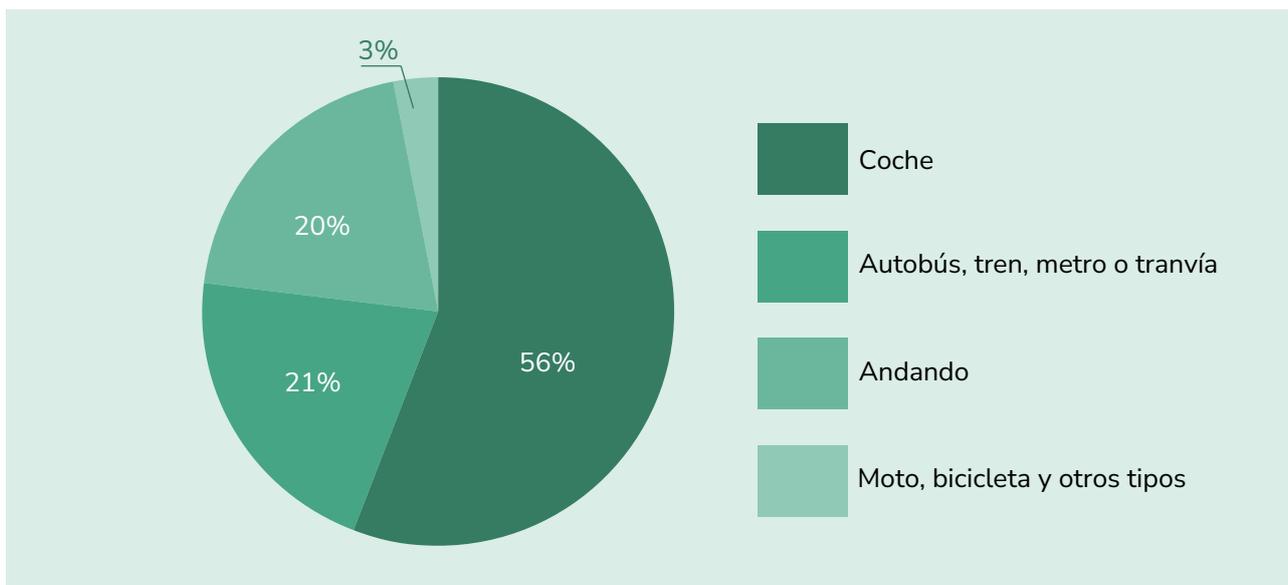


Modos de movilidad en los desplazamientos al trabajo y estudios de los hombres



Fuente: Encuesta de Características Esenciales de la Población y Viviendas 2021. INE 2023

Modos de movilidad en los desplazamientos al trabajo y estudios de las mujeres



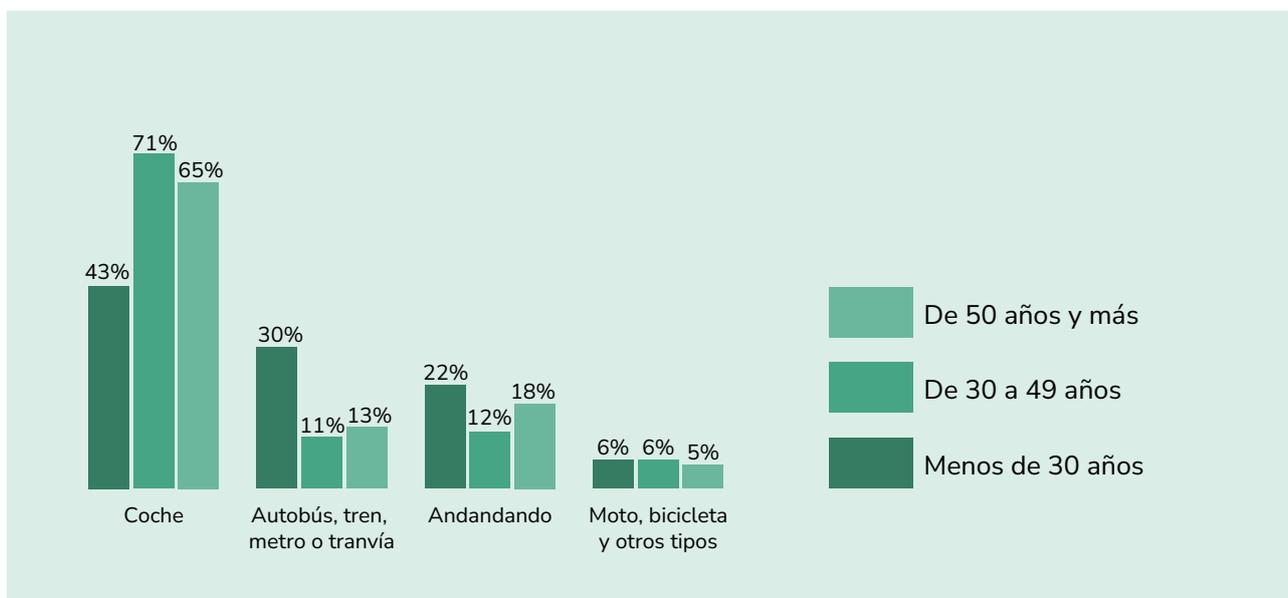
Fuente: Encuesta de Características Esenciales de la Población y Viviendas 2021. INE 2023

Con lo que observamos que las mujeres tienen un comportamiento modal más sostenible. Esto se puede explicar porque, generalmente, las mujeres tienen menos capacidad económica para adquirir un vehículo al tener salarios más bajos, una mayor temporalidad, trabajan más a tiempo parcial y proporcionalmente tienen más dificultades para ascender a categorías más cualificadas, lo cual conlleva menos renta y menor estabilidad laboral. Pero, también, porque hay mayor feminización laboral en algunos sectores de servicios, cuyos centros de trabajo se localizan mayormente en el casco urbano, lo que puede reducir la necesidad de desplazarse en coche. Igualmente, las mujeres se responsabilizan más del cuidado de las personas dependientes, niños y personas mayores; por ello, tienden a trabajar más cerca de sus lugares de residencias. Finalmente, la posesión del carnet de conducir es menor entre las mujeres. Aunque, sí bien esto es totalmente cierto con las mujeres más mayores, en las jóvenes la situación tiende a igualarse hasta llegar casi a la paridad entre hombres y mujeres.

Si nos fijamos por franjas de edades, si bien en todas ellas el uso del coche es mayoritario, es en el caso de las personas de 30 a 49 años cuando el uso del coche es mucho mayor, con un 71% de todos sus desplazamientos. En cambio, las generaciones más jóvenes de menos de 30 años son las que se desplazan menos en coche y más lo hacen en transporte público con un 30% y andando con un 22%. En el caso del transporte público superan en 17 puntos las edades superiores.

Las personas más jóvenes trabajadoras, en contraposición a los adultos, tienen las remuneraciones más bajas, más trabajo a tiempo parcial y estacional, muchas veces compaginando estudios y trabajo. Asimismo, generalmente tienen las categorías laborales más bajas, a consecuencia del más reciente acceso al trabajo. Pero también debe tenerse en cuenta la no disponibilidad de carnet de conducir por ser menor de 18 años y, a partir de esta edad, lo obtienen de forma paulatina, condicionado por la necesidad, o no, de poseerlo y, sobre todo, por el efecto limitador de la renta disponible que también condiciona la adquisición de un vehículo. Asimismo, a diferencia de lo que pasaba en anteriores generaciones, hay un cambio cultural que empieza a darse en ciertos colectivos de jóvenes, donde la posesión del coche ya no se considera un bien tan indispensable cuando se puede prescindir de él, lo que sucede esencialmente en ámbitos urbanos.

Principal modo de movilidad en los desplazamientos al trabajo y estudios por edades



Fuente: Encuesta de Características Esenciales de la Población y Viviendas 2021. INE 2023



3. Los impactos ambientales, sociales y económicos

En este apartado haremos un repaso de los impactos ambientales, sociales y económicos que genera la movilidad con dominio del uso del vehículo privado de combustión. Como hemos visto que este modelo de movilidad es el que caracteriza la movilidad al trabajo, podemos asociarla directamente a estos impactos.

Hemos querido destacar unos impactos concretos, pero somos conscientes de que no hemos sido exhaustivos y nos hemos dejado otros que también podemos relacionar con los desplazamientos cotidianos al trabajo.

Entre otros, podríamos señalar los siguientes:

- La gran generación de residuos cuando terminen su vida útil los vehículos, teniendo en cuenta el inmenso parque de vehículos y en aumento que hay en España.
- La enorme ocupación del espacio de la red viaria y los aparcamientos desplazando otros usos, como puede ser en las zonas urbanas el espacio de juego, paseo o estancia para las criaturas o adultos, pero también en el ámbito rural, quitando espacio a la agricultura o los espacios naturales afectando a la biodiversidad. Este espacio ocupado es muy superior al que necesita el transporte público y, por supuesto, al necesario para andar o ir en bicicleta.
- El agravio comparativo que se genera entre las zonas urbanas, más dotadas de, por ejemplo, transporte público, con respecto a las zonas rurales, con servicios escasos o inexistentes, lo que conlleva más gastos en transporte para las familias y personas que habitan en el medio rural.
- El sedentarismo que ocasiona el desplazarse continuamente en vehículo privado a diferencia especialmente de los desplazamientos en movilidad activa, a pie o en bicicleta, pudiendo afectar a las personas causando sobrepeso o propiciar enfermedades cardiovasculares, entre otros problemas de salud.



3.1. El consumo de energía

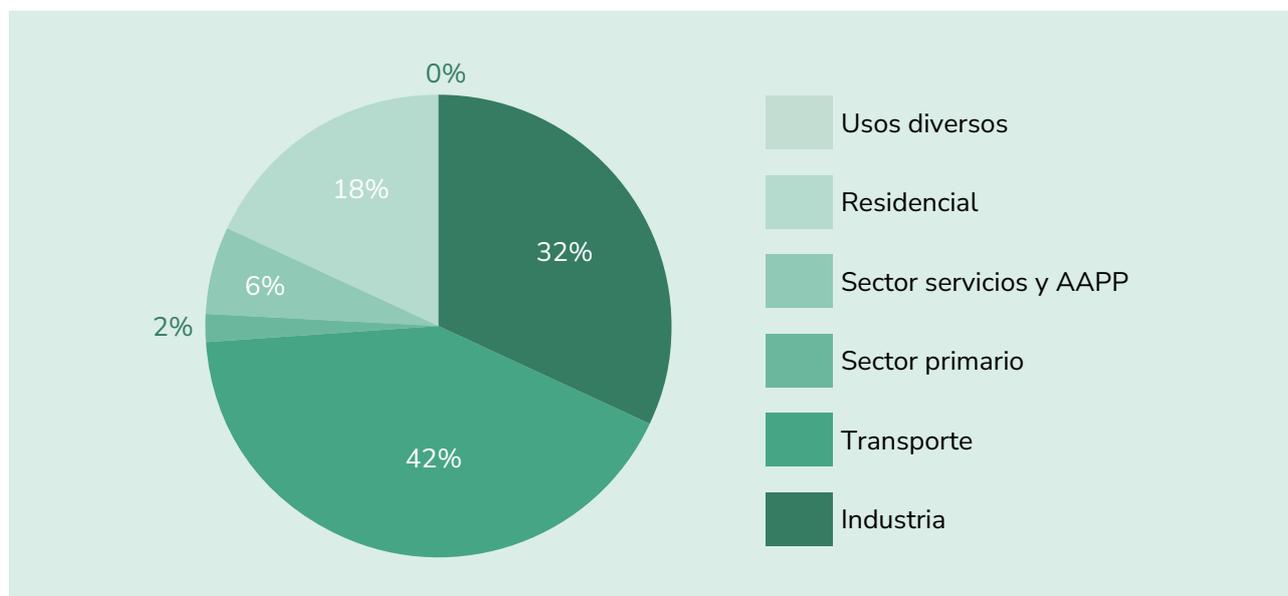
El consumo de energía del transporte aumentó un 48% entre el año 1990 y el 2022. Del total del consumo del transporte estatal en 2022, el 92% lo fue del transporte por carretera. Asimismo, del total de consumo del transporte, el 68% lo fue de gasolina y gasóleo y el consumo eléctrico del 1%. Este elevado consumo nos hace depender del exterior afectando desfavorablemente la balanza comercial, a diferencia de lo que pasaría si el parque de vehículos fuera eléctrico alimentado con energías renovables o se utilizaran otros modos más eficientes como el transporte público. Pero, sobre todo, tiene efectos perniciosos con la intensificación del cambio climático y en la mala calidad del aire.

Consumo de energía por sectores 1990

Sectores	Consumo	%
Industria	16.648	32
Transporte	21.920	42
Sector primario	1.166	2
Sector servicios y AAPP	3.199	6
Residencial	9.150	18
Usos Wdiversos	-	-
Total	52.083	100

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística de España 2024.
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Consumo de energía por sectores 1990



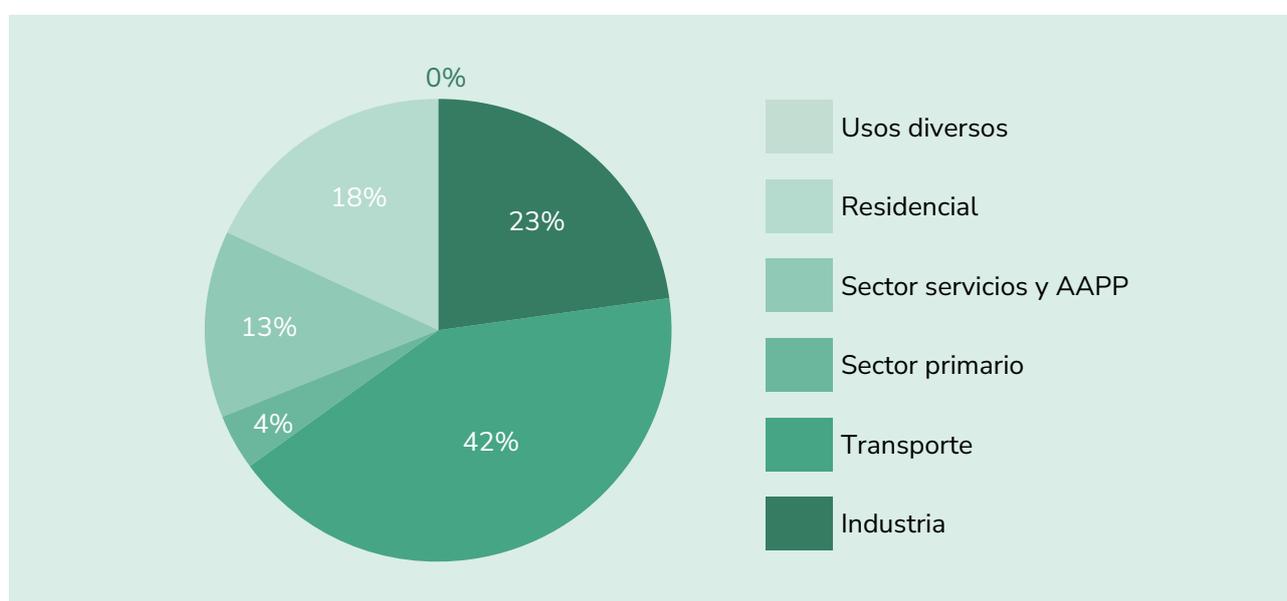
Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística de España 2024.
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Consumo de energía por sectores 2022

Sectores	Consumo	%
Industria	17.947	23
Transporte	32.478	42
Sector primario	2.863	4
Sector servicios y AAPP	10.074	13
Residencial	14.279	18
Usos diversos	203	0
Total	52.083	100

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística de España 2024.
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Consumo de energía por sectores 2022



Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística de España 2024.
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

3.2. Las emisiones de gases de efecto invernadero

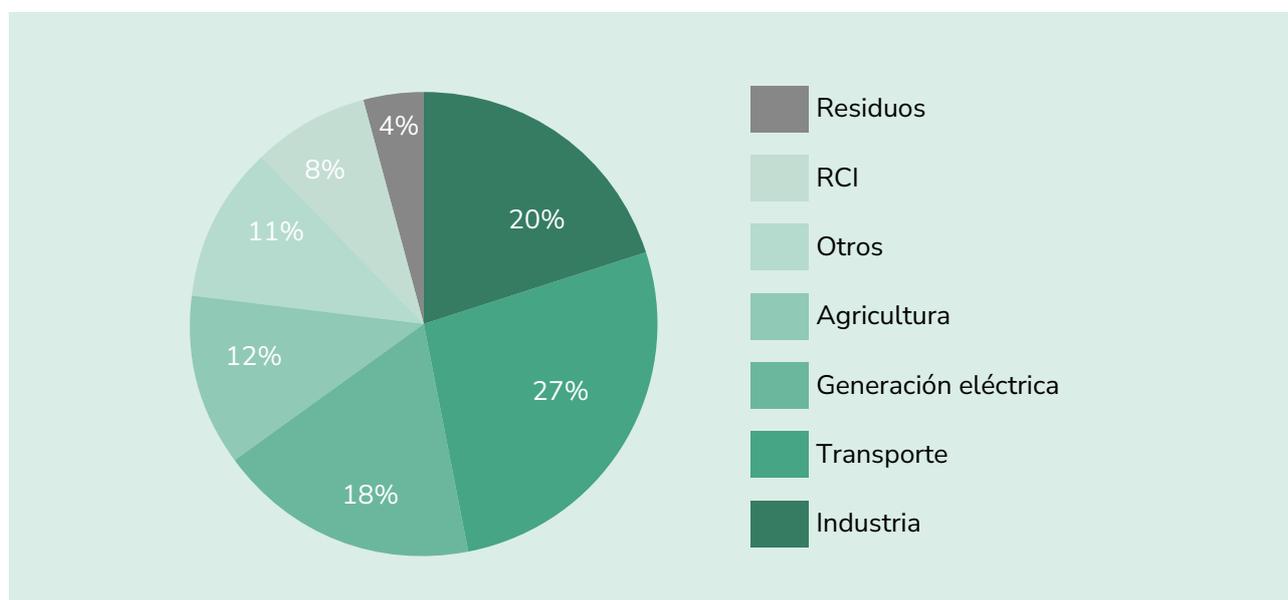
Según la Agencia Europea del Medio Ambiente en un informe publicado en 2017³, el sur de Europa será un punto crítico y ya está acusando un aumento de las temperaturas máximas, disminución de las precipitaciones, incremento del riesgo de sequías más intensas, fenómenos tormentosos extremos y mayor riesgo de inundaciones, pérdida del rendimiento de los cultivos, aumento de los incendios forestales, pérdida de diversidad biológica, olas de calor más frecuentes y alteraciones en la distribución de enfermedades sensibles al cambio climático que se traducen en un aumento de los riesgos para la salud y el bienestar de la población.

El cambio climático no es sólo uno de los retos ambientales más trascendentales a los que se enfrenta la humanidad a escala global, sino que influye sobre muchos ámbitos, alcanzando su máximo exponente en el área de la salud.

El principal emisor de gases de efecto invernadero es el transporte con un 33% de emisiones. Si bien, el número de toneladas emitidas por el transporte han disminuido muy levemente en 2023 (-0,7%) en comparación con 2022. Como vemos en la comparativa de los gráficos siguientes, la generación eléctrica ha tenido una disminución muy significativa con lo que el peso del transporte ha crecido hasta alcanzar una tercera parte del total de emisiones en España.

De este porcentaje, el mayor número de emisiones el 30% corresponde al transporte por carretera. El 3% restante corresponde a otros transportes: tráfico aéreo nacional, transporte por ferrocarril, transporte marítimo nacional y transporte por tubería.

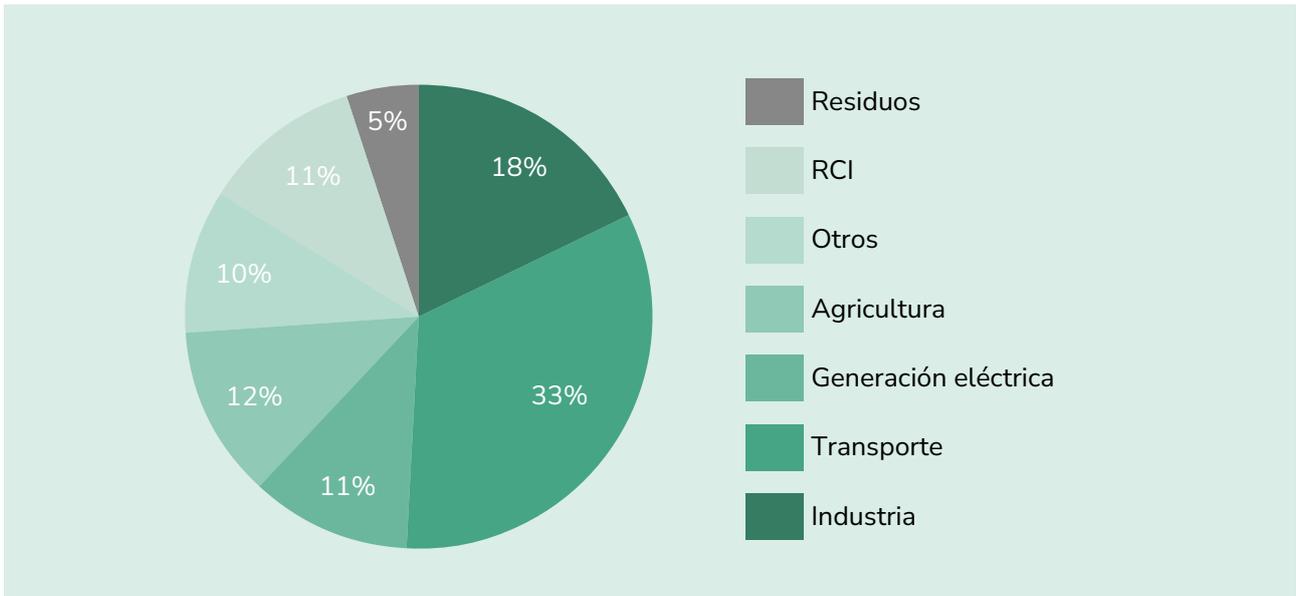
Emisiones de gases de efecto invernadero por sectores 2018



Fuente: Informe de inventario nacional gases de efecto invernadero 1990-2022. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. 2023

3 European Environment Agency. (2017). *Climate change, impacts and vulnerability in Europe 2016: An indicator-based report*. <https://www.eea.europa.eu/publications/climate-change-impacts-and-vulnerability-2016>

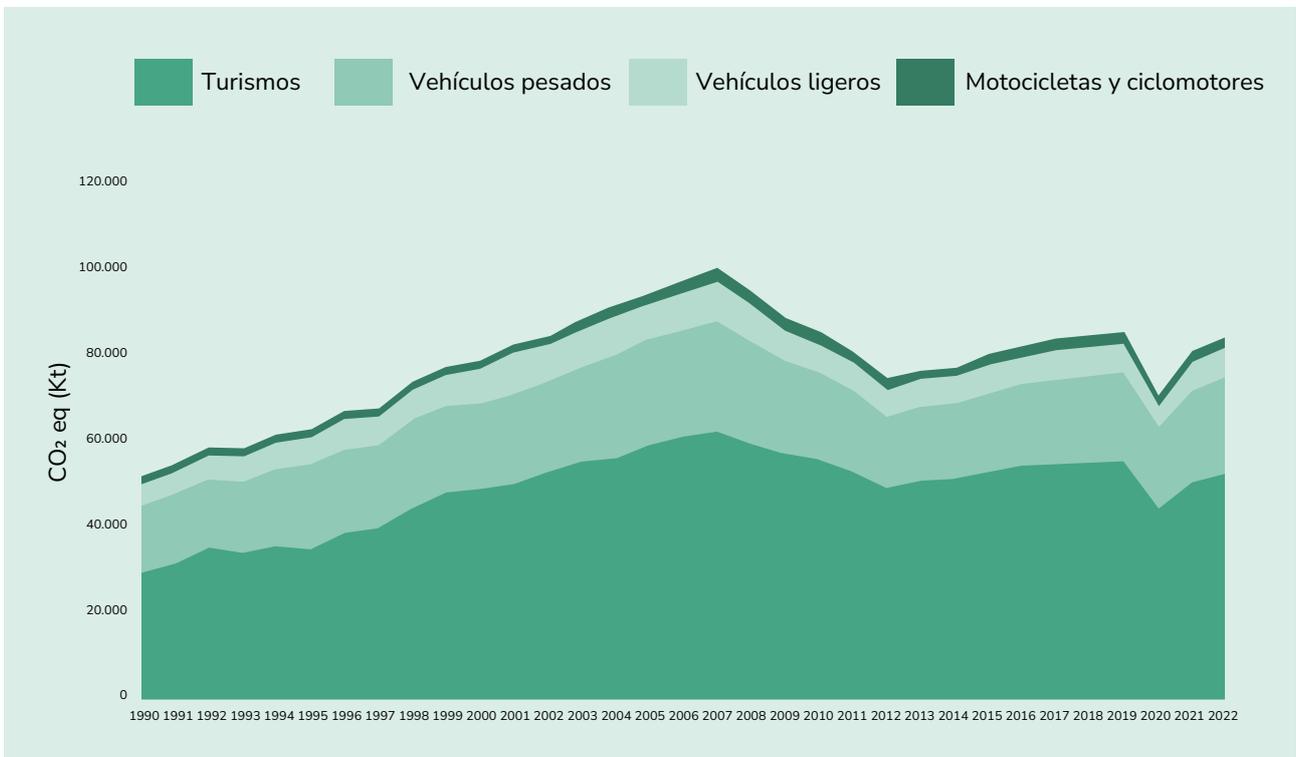
Emisiones de gases de efecto invernadero por sectores 2023



Fuente: Avance de emisiones de gases de efecto invernadero correspondientes al año 2023. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. 2024

Dentro del sector del transporte por carretera en 2022, el 63% de las emisiones procedían de los turismos, muy por delante de los vehículos pesados, que ocupan la segunda posición con el 26%.

Emisiones CO₂-eq del transporte por carretera



Fuente: Informe de inventario nacional gases de efecto invernadero 1990-2022. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. 2024

3.3. La contaminación atmosférica

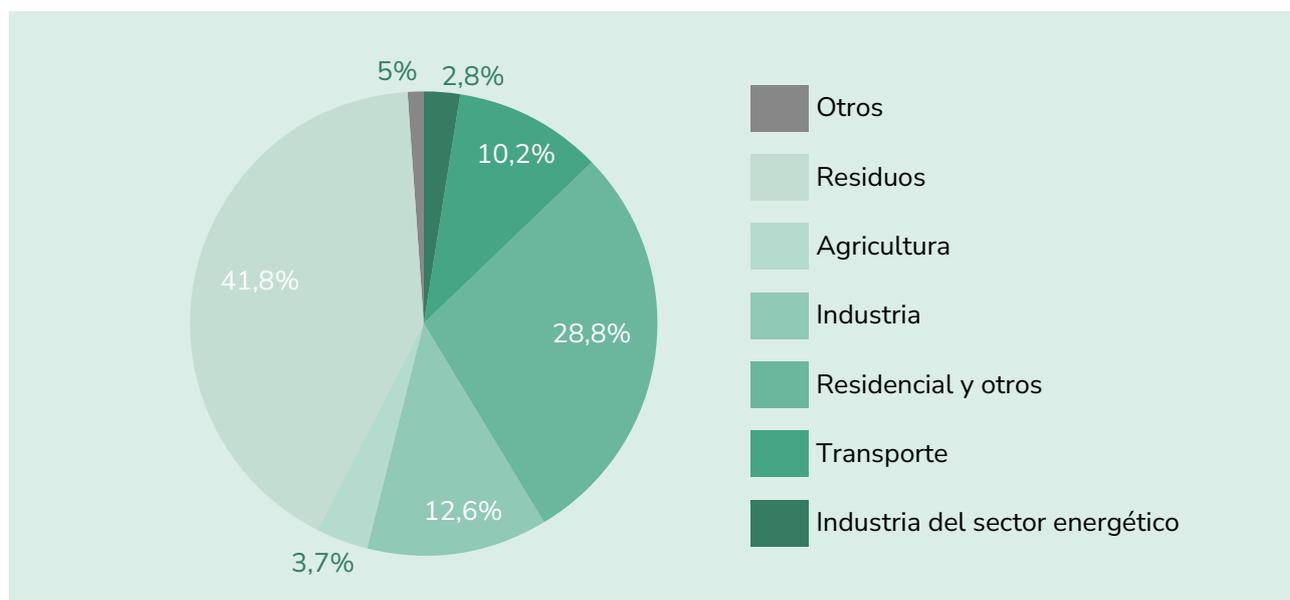
La calidad del aire en España sigue siendo un motivo serio de preocupación y continúa impactando seriamente en la calidad de vida de la ciudadanía. El problema es especialmente acuciante en las grandes zonas urbanas, donde reside un importante porcentaje de población. La contaminación atmosférica es la primera causa medioambiental de muerte prematura.

En el caso de las micropartículas PM_{2,5}, el sector del transporte es el cuarto mayor emisor. Mayormente son debidas al motor de combustión, pero también en menor medida a la misma rodadura del vehículo.

Las micropartículas han sido muy estudiadas en relación con los efectos adversos sobre la salud humana. Los que han sido más relacionados con la población española son: la mortalidad (general y por causas cardiovasculares y respiratorias), complicaciones gestacionales (partos prematuros, bajo peso de nacimiento y otras), la enfermedad de Alzheimer y el desarrollo cognitivo y trastornos relacionados con la salud mental como depresión y ansiedad⁴.

La influencia que tienen las micropartículas en la mortalidad observada en España se traduce en un mínimo de 26.000 muertes entre el año 2000 y el 2009 y reducciones importantes en la esperanza de vida.

Emisiones PM_{2,5} en España 2022



Fuente: Inventario Nacional de emisiones a la atmósfera emisiones de contaminantes atmosféricos. Serie 1990-2022 Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico 2023

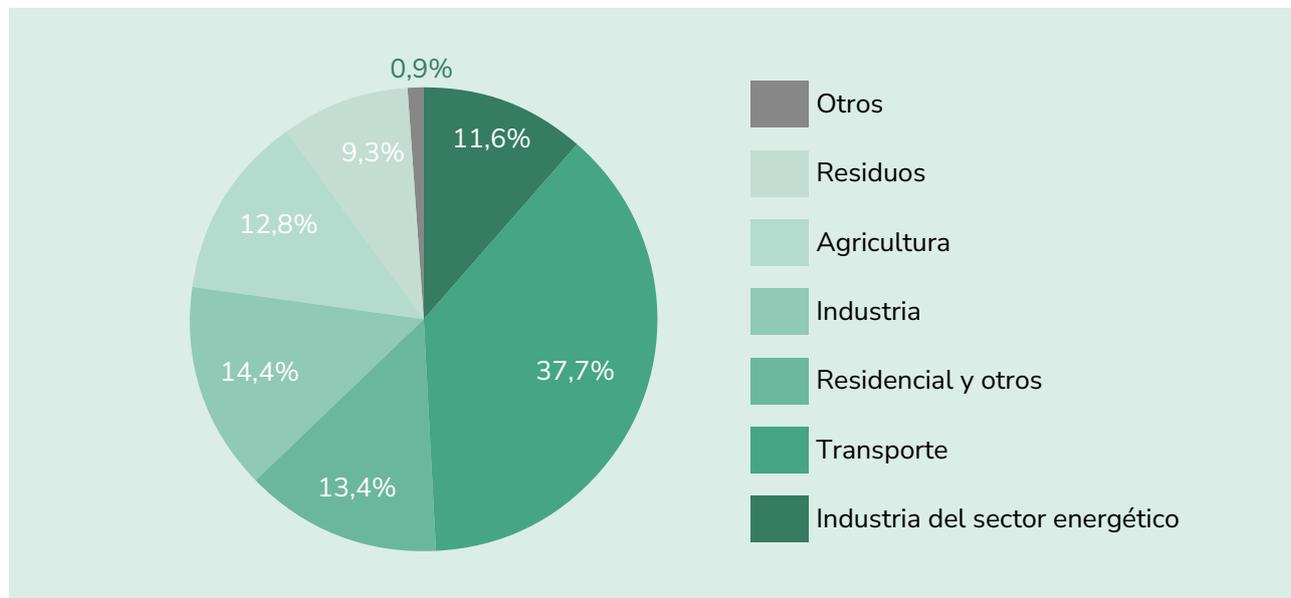
En España, los óxidos de nitrógeno (NO_x) han sido relacionados con el riesgo de sufrir mortalidad prematura (general y por causas cardiovasculares y respiratorias), complicaciones gestacionales (partos prematuros, bajo peso de nacimiento y otras complicaciones), alteraciones del desarrollo cognitivo y en la función pulmonar.

4 [Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. \(2024\). Evaluación de la calidad del aire en España 2023.](#)

Como se puede observar, son prácticamente los mismos efectos con los que se han relacionado a las PM 2,5, ya que ambos son productos de la quema de combustibles fósiles.

Como se puede ver en el grafico que sigue, este contaminante procede en primer lugar del transporte, llegando a ser de casi al 40% del total de emisiones.

Emisiones NO_x en España 2022



Fuente: Inventario Nacional de emisiones a la atmósfera emisiones de contaminantes atmosféricos. Serie 1990-2022
Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico 2023



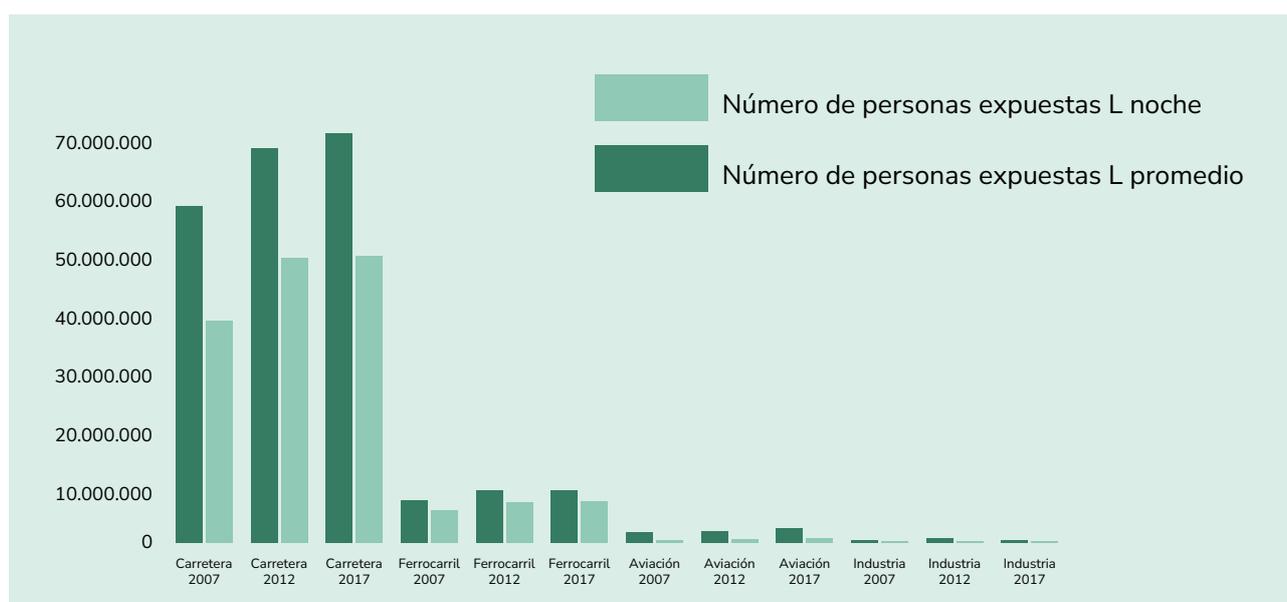
3.4. La contaminación acústica

La contaminación acústica interfiere con actividades fundamentales como dormir, descansar o estudiar y se relaciona con trastornos tanto físicos como psicológicos tales como enfermedades cardiovasculares, pérdida de oído, alteraciones del sistema nervioso (estrés, irritabilidad, tensión...), fatiga, insomnio crónico, sensación de malestar general, problemas de concentración, alteración de los procesos de aprendizaje y dificultades de comunicación y de relación social. El tráfico de vehículos a motor es la principal causa de contaminación acústica en las ciudades produciendo la mayor parte del ruido ambiental.

El ruido ambiental, y en particular el ruido del tráfico rodado es un problema ambiental importante en Europa. Al menos el 20 % de la población de la UE vive en zonas donde los niveles de ruido del tráfico, que es la principal fuente de ruido ambiental, son nocivos para la salud⁵.

El ruido del tráfico rodado es la principal fuente de ruido ambiental. Se estima que 113 millones de personas se ven afectadas por niveles de ruido del tráfico diurno-tarde-noche de al menos 55 dB(A).

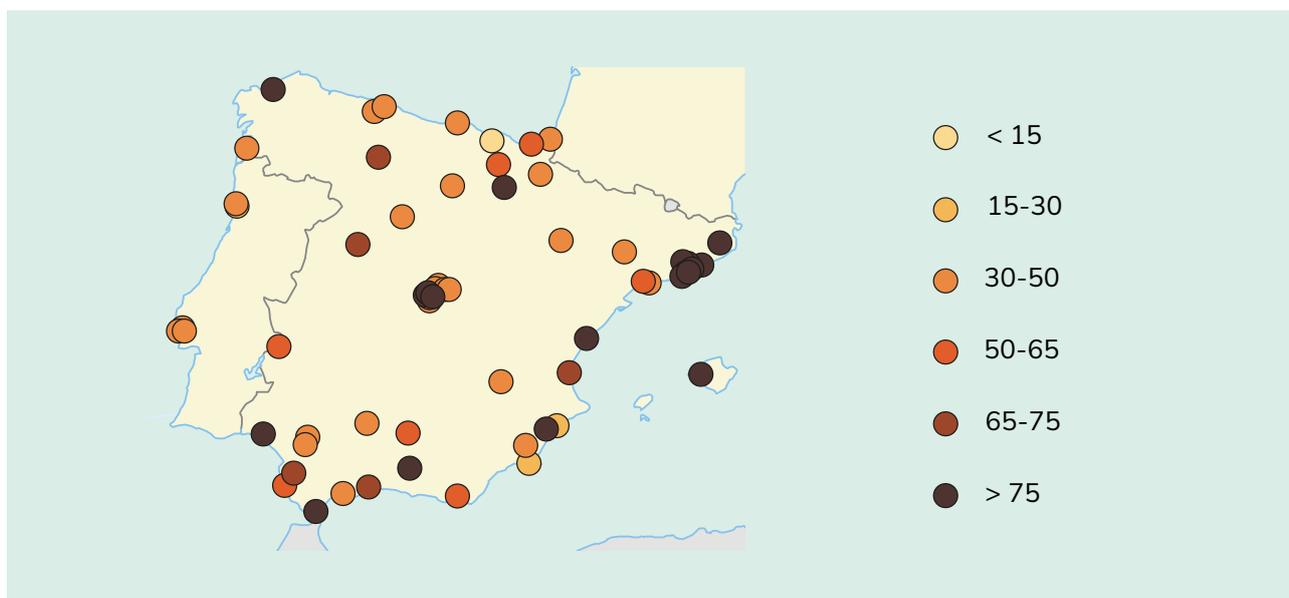
Personas expuestas al ruido ambiental en Europa en áreas urbanas por fuentes emisoras 2007-2017



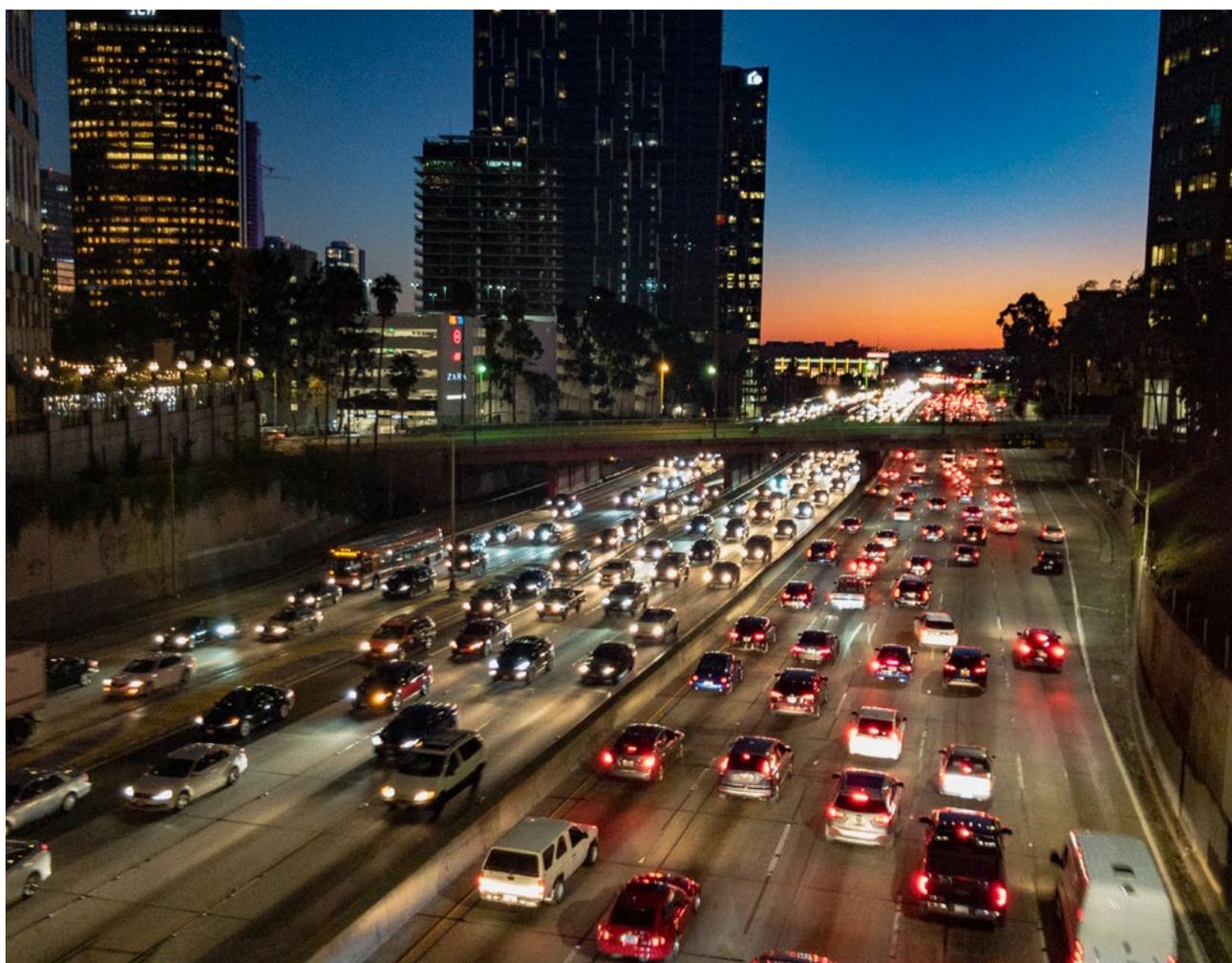
Fuente: El ruido ambiental en Europa. Agencia Ambiental Europea 2020

5 Agencia Europea de Medio Ambiente. (2020). *El ruido ambiental en Europa*.

Porcentaje estimado de habitantes de áreas urbanas expuestos a niveles de ruido de carretera Lden 55 dB 2017



Fuente: El ruido ambiental en Europa. Agencia Ambiental Europea 2020



3.5. La exclusión social

Un modelo de movilidad al trabajo basado en la preminencia del vehículo privado cuando se trata de desplazarse a centros de trabajo dispersos por el territorio con escasas o nulas posibilidades de acceder a ellos andando, en bicicleta o en transporte público excluyen a aquellas personas que carecen de carnet de conducir o de vehículo propio. Con ello, se ven mermadas sus opciones de encontrar trabajo al ver limitado su mercado laboral. Esto representa una gran anomalía, pues por un factor totalmente ajeno a las capacidades o habilidades de una persona, esta puede quedar descartada para ocupar un puesto de trabajo siendo apta para ello.

Esto también puede afectar a las personas estudiantes en prácticas que puedan llegar a no poderlas realizar donde correspondería por no tener cómo desplazarse, lo que repercute negativamente en la capacitación de la fuerza de trabajo del futuro.

Esto perjudica de entrada a las personas trabajadoras, pero, sin duda, también a las empresas que ven reducidas sus posibilidades de contratar personal, generándose disfunciones en el mercado laboral que afectan al tejido productivo.

Porque a diferencia de las facilidades que hay generalmente para desplazarse en coche, las carencias del transporte público, la inseguridad de los itinerarios, las distancias y la existencia de barreras físicas entre el lugar de residencia y el de destino les impiden desplazarse en transporte colectivo, a pie o en bicicleta.

Aun así, aunque el transporte público que pueda haber sea deficiente, por ejemplo, para acceder a un polígono industrial, las personas trabajadoras que no disponen de vehículo propio y, en consecuencia, son captivas de este modo de movilidad, deben dedicar mucho más tiempo a desplazarse que si lo hicieran en automóvil en detrimento de su vida personal y familiar. Pero también puede darse el caso que, aun no habiendo itinerarios adecuados para desplazarse a pie o en bicicleta por resultar peligrosos, por ejemplo, por no estar protegidos y por la presencia de un tráfico muy denso, haya personas que al no tener alternativa vayan andando o en bicicleta a su centro de trabajo poniéndose en riesgo.

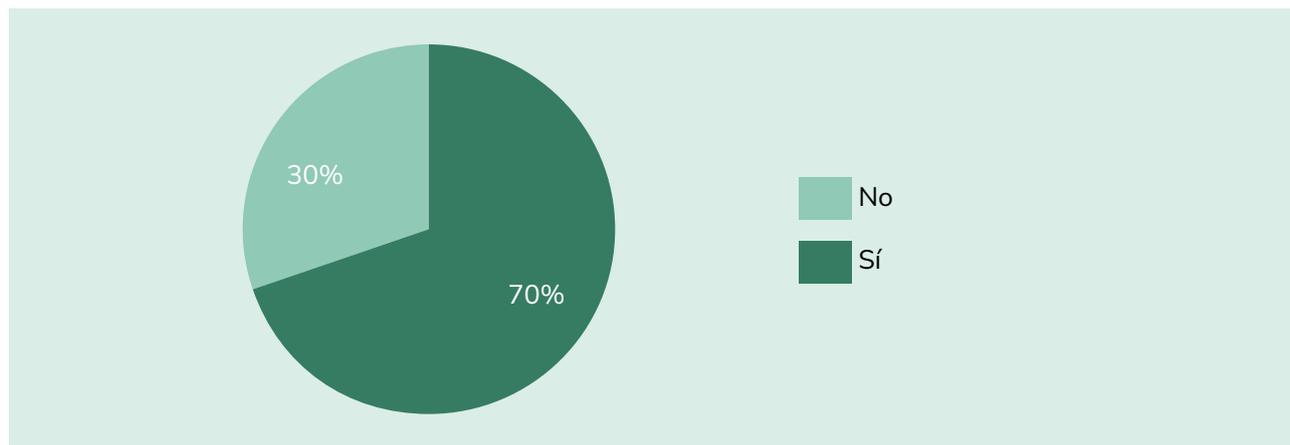
Esto afecta, principalmente a las personas con menos rentas y, en consecuencia, con menor capacidad económica de adquirir, utilizar y mantener un vehículo privado siendo generalmente estas personas las que tienen ocupaciones más precarias (bajos salarios, jornadas parciales, más temporalidad...).

La no tenencia de carnet de conducir y vehículo está más relacionado con unos sectores de población concretos:

- Las mujeres.
- Los jóvenes.
- Algunos inmigrantes extracomunitarios.

Como podemos comprobar en la siguiente gráfica, no toda la población adulta dispone de carnet de conducir. Ello significa que cuando el vehículo privado es el único recurso útil para ir al centro de trabajo se descarta una parte significativa de la población, en concreto un 30%.

Población mayor de 18 años con carnet de conducir 2022



Fuente: Anuario Estadístico del Ministerio del Interior 2023

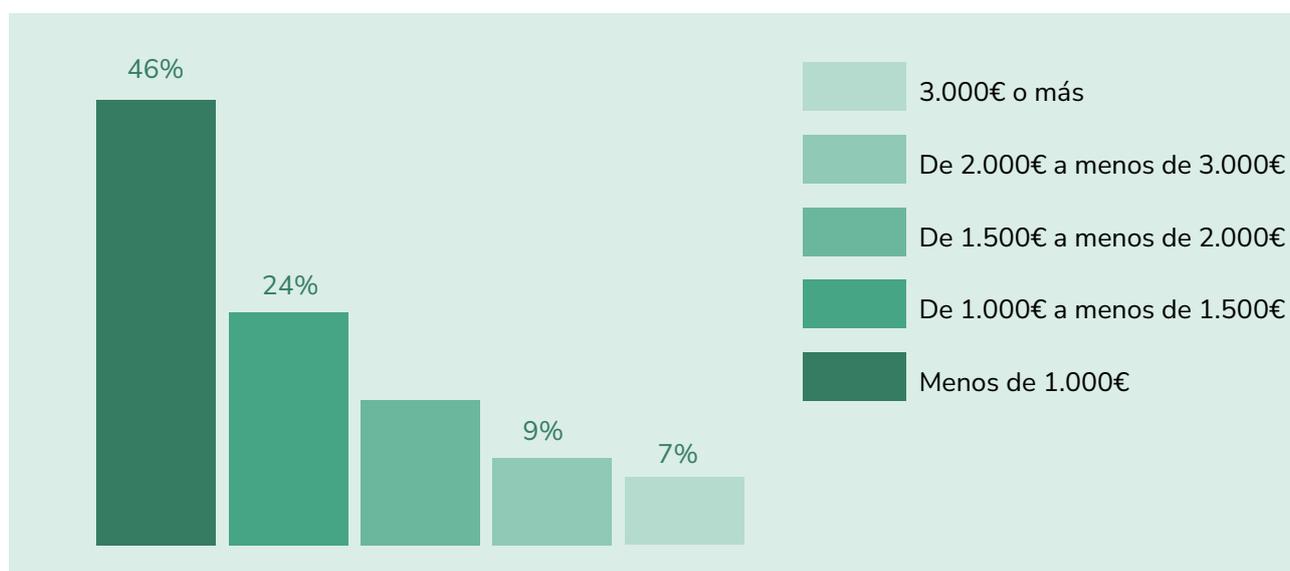
Si nos fijamos en la posesión del carnet de conducir, desde una perspectiva de género, vemos que, aunque con el pasar de los años la diferencia se ha ido reduciendo considerablemente, aún ahora las mujeres los tienen menos en proporción que los hombres.

Género	1990	2022
Hombres	71%	57%
Mujeres	29%	43%

Fuente: Dirección General de Tráfico

Si relacionamos ingresos por hogar, vemos claramente como entre aquellos que tienen menos son más los que no poseen ningún vehículo. En concreto, en un 46% de los hogares con menos de 1.000€ de ingresos netos mensuales no hay ningún vehículo; en cambio, en el otro extremo en los hogares con 3.000€ o más de ingresos netos mensuales, sólo en un 7% no hay ningún vehículo. Pero, además, el número de vehículos por hogar también aumenta paralelamente a los ingresos, siendo el porcentaje más elevado de los que tienen 3 o más vehículos por hogar los hogares con 3.000€ o más ingresos.

Hogares sin ningún vehículo según el nivel de ingresos netos mensuales 2021



Fuente: Encuesta de Características Esenciales de la Población y Viviendas 2021. INE 2023

3.6. Los accidentes in itinere de tráfico

Es importante remarcar que no todos los accidentes in itinere son accidentes de tráfico. En concreto los accidentes de tráfico son alrededor del 60% del total de accidentes que se producen en los desplazamientos hacia y desde el trabajo. Según la normativa que regula la comunicación de accidentes de trabajo a la autoridad laboral, para que un accidente sea considerado como accidente de tráfico debe reunir estos tres requisitos:

- Que tenga lugar en una vía sujeta a la legislación de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial (carreteras, autopistas, calles...) o también pistas forestales o en zonas de aparcamiento.
- Que implique un vehículo —de motor o no— en movimiento.
- Que el trabajador accidentado sea o bien ocupante del vehículo, o bien un peatón que sufre las consecuencias de un accidente de tráfico —como en el caso de los atropellos

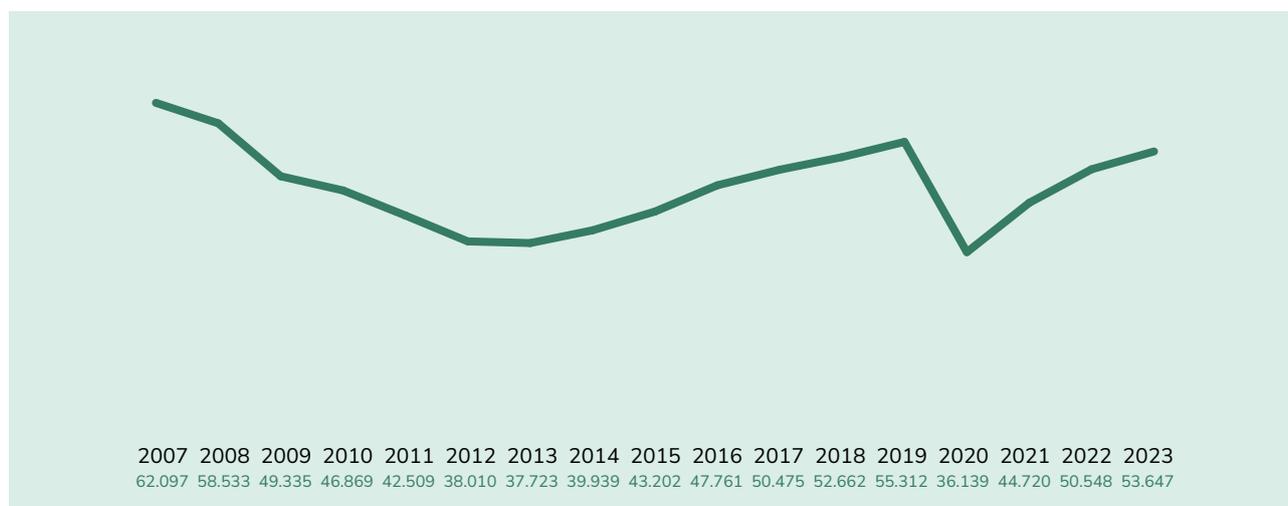
Observando el gráfico de los accidentes in itinere de tráfico, podemos dividir el período en tres fases distintas:

En primer lugar, se observa que en el momento de mayor impacto de la crisis económica hubo 37.723 víctimas, con una bajada en relación a 2007 de la nada desdeñable cifra de 24.374 víctimas, lo que significó una reducción del 39%.

A partir de entonces, la leve recuperación económica se tradujo en un aumento continuado de las víctimas hasta llegar a 2019 con 55.312. Esta cifra supuso un aumento de 17.589 víctimas, con una subida del 47%.

Posteriormente, con la drástica reducción de la movilidad a consecuencia de la pandemia de la COVID-19, las cifras cayeron al mínimo de la serie, con 36.139 víctimas para, seguidamente, iniciar una nueva etapa de ascenso hasta alcanzar en 2023, casi el mismo número de accidentados que en el año 2019.

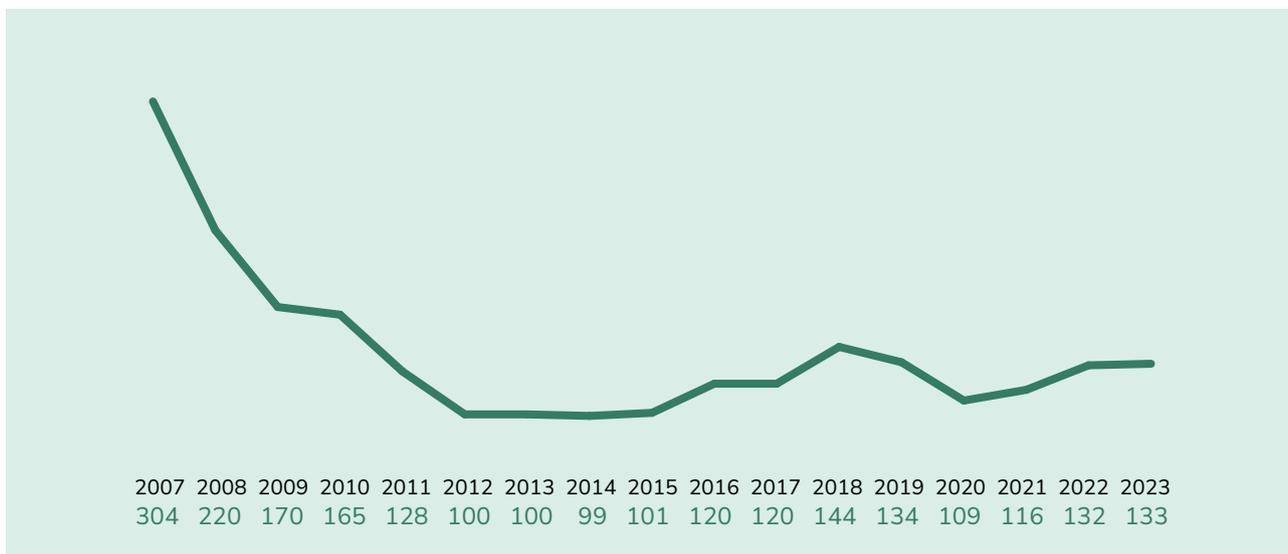
Total de accidentes in itinere de tráfico 2007-2023



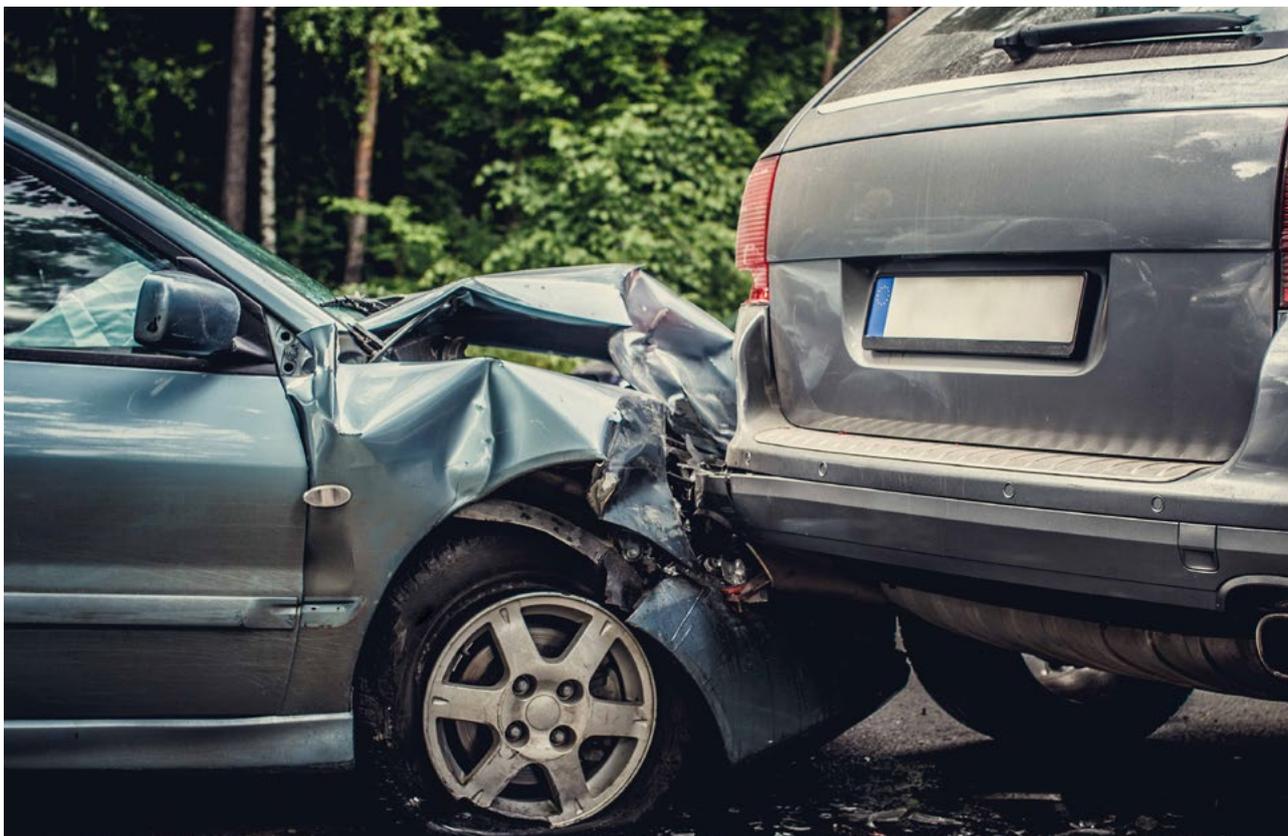
Fuente: Informes de accidentes laborales de tráfico. 2007-2023.
Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo

Un hecho que debe causar alarma es la evolución que han seguido los fallecidos en accidentes in itinere de tráfico en los últimos años. Si bien, en un primer momento estos iniciaron una bajada prolongada, reduciéndose en una tercera parte de 2007 a 2014, cuando se pasó de 304 a 99, respectivamente. Pero desde entonces han vuelto a iniciar una escalada constante hasta alcanzar las 134 víctimas mortales en 2019. Posteriormente, como efecto de la COVID-19 disminuyeron para luego volver a crecer el número de fallecidos.

Accidentes in itinere de tráfico mortales 2007-2023



Fuente: Informes de accidentes laborales de tráfico. 2007-2023.
Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo



Otra cuestión para retener es lo que representan los accidentes in itinere de tráfico dentro del total de accidentes laboral con baja. Pues bien, si nos referimos a todos los accidentes in itinere de tráfico, estos son entre el 7% y el 9%, algo menos de 1 de cada 10. En cambio, los graves suben hasta representar entre el 13% y el 16% en 2017. Si nos fijamos en los accidentes mortales, su peso sube hasta situarse entre un 14% a un 20%, llegando a ser algún año 1 de cada 5 fallecidos por accidente laboral.

Es decir, a medida que los accidentes son más graves la presencia de accidentes in itinere de tráfico va aumentando. Con lo cual, se puede concluir que los accidentes in itinere son más graves en comparación con el resto de los accidentes laborales.

Porcentaje de accidentes in itinere de tráfico sobre el total de accidentes laborales 2015-2023

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Total de accidentes de trabajo	529.248	566.235	596.606	617.508	650.602	505.528	601.123	653.510	647.495
Total de accidentes in itinere de tráfico	8%	8%	8%	9%	9%	7%	7%	8%	8%
Accidentes de trabajo leves	524.210	560.957	595.409	611.728	644.487	500.299	595.585	647.737	641.803
Accidentes in itinere de tráfico leves	8%	8%	8%	8%	8%	7%	7%	8%	8%
Accidentes de trabajo graves	4.409	4.649	4.968	5.035	5.394	4.474	4.796	4.903	4.930
Accidentes in de tráfico graves	15%	16%	16%	15%	15%	13%	13%	14%	15%
Accidentes de trabajo mortales	629	629	629	725	721	755	742	870	762
Accidentes in itinere de tráfico mortales	16%	19%	19%	20%	19%	14%	16%	15%	17%

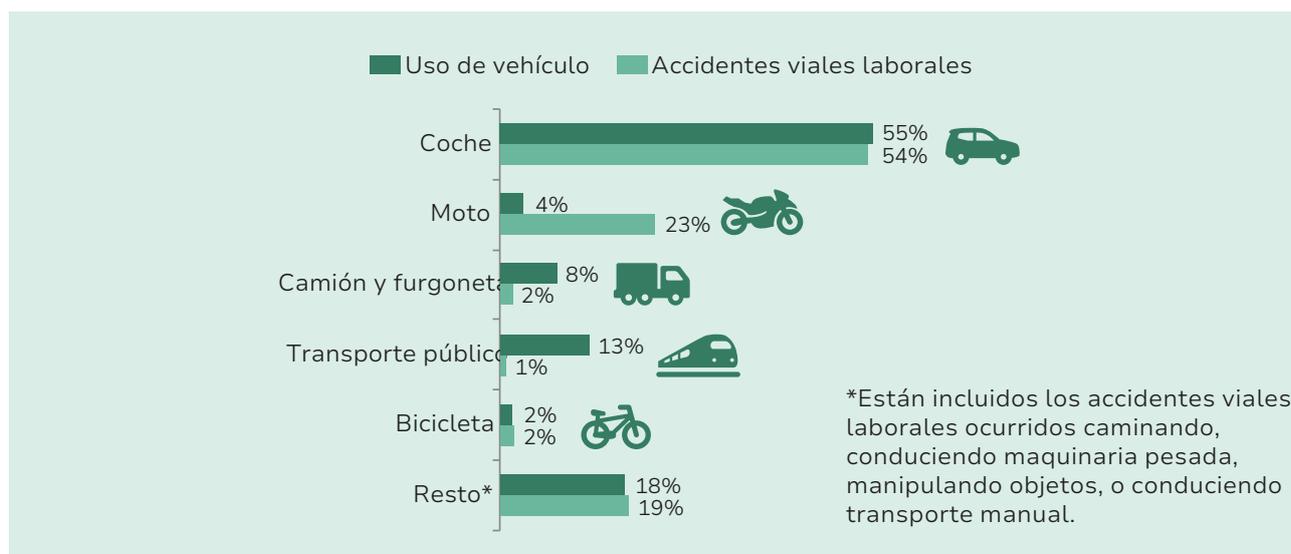
Fuente: Informes de accidentes laborales de tráfico. 2015-2023. Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo

Accidentes in itinere de tráfico por modos de movilidad

Una encuesta llevada a cabo en el año 2018 por el Real Automóvil Club de España (RACE) entre 2.000 trabajadores y trabajadoras relacionaba el modo de movilidad con la siniestralidad asociada. En ella se da el uso de los distintos modos en los desplazamientos al trabajo y como se reparten porcentualmente el total de accidentes ocurridos.

La mayor parte de los trabajadores (55%) manifiestan que utilizan el coche, un 13% el transporte público, un 4% la moto y el 2% la furgoneta.

Uso de modos de movilidad y accidentes in itinere de tráfico



Fuente: Informe RACE. La seguridad vial laboral en España. 2019

Pues bien, el resultado no puede ser más claro: el coche, con una representación preponderante, tiene un porcentaje de uso equivalente al de los accidentes, es decir, a más uso del coche más accidentes proporcionalmente y, a la inversa, a menos uso del coche menos accidentes. Así pues, se concluye que reducir el uso del coche automáticamente significa reducir el número de accidentes.

Pero el caso que más nos debe alarmar es el de la moto, dado que el 23% de los trabajadores encuestados que han sufrido un accidente conducían una moto. Sin embargo, sólo un 4% de los trabajadores utiliza este medio para ir o volver del trabajo. Es decir, la moto es el modo más peligroso y, sin lugar a dudas, disminuir su uso puede ser una manera eficaz de reducir la accidentalidad laboral.

En contrapartida, el transporte público, aun teniendo una cuota de uso del 13% solo tiene el 1% de accidentes. Así pues, es evidente como debemos prevenir los accidentes in itinere de tráfico, por un lado, promoviendo el uso intensivo del transporte público y, por otro lado, desincentivando el uso del coche y, sobre todo, de la moto.



3.7. La congestión

La congestión se define como una condición en la que los vehículos sufren retrasos durante su desplazamiento. En particular, se produce congestión cuando un vehículo adicional reduce la velocidad de los demás vehículos del flujo y, por tanto, aumenta su tiempo de viaje. Este fenómeno no se puede aplicar a otros modos de transporte, como el ferrocarril (tren, metro y tranvía), ya que proporcionan esencialmente servicios programados y se planifican sobre la base de la capacidad de asignación de redes y nodos.

La gestión del tráfico o de la circulación, como tradicionalmente se ha dicho, es una de las funciones de las instituciones y organismos responsables de la movilidad en el espacio urbano y vías interurbanas. Durante las últimas décadas, el aumento exponencial del parque de vehículos ha superado la capacidad de calles y carreteras en algunos momentos del día, especialmente en los accesos a las grandes ciudades. Pero también a las zonas de gran concentración de centros de trabajo como pueden ser los polígonos industriales y los parques empresariales.

Las congestiones de tráfico se han convertido así en un fenómeno habitual, con el consiguiente aumento del consumo de energía (poca eficiencia energética) y de las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero.

Evitar estos atascos ha hecho olvidar las necesidades de movilidad del resto de usuarios de la vía pública, dado que los responsables de la planificación urbanística y territorial han estado centrando sus esfuerzos en ampliar las calzadas y construir nuevas infraestructuras viarias para garantizar teóricamente la fluidez del tráfico, sin importarles otras consecuencias derivadas de esta política de promoción del automóvil que van en detrimento de otros modos de movilidad más sostenibles.

La congestión conlleva una pérdida de tiempo de los conductores en detrimento de la calidad de vida y de la conciliación de la vida familiar y personal. Se puede llegar a considerar que es un alargamiento de la jornada laboral cuando se produce en los desplazamientos al trabajo. A su vez, puede ocasionar retrasos en la entrada de la plantilla al centro de trabajo pudiendo afectar a la remuneración de los trabajadores y al normal funcionamiento de la empresa. De igual manera, perjudica al sector productivo al entorpecer la distribución de mercancías, encareciendo el transporte y pudiendo afectar al proceso productivo por no llegar a tiempo las mercancías.

También los medios de transporte público en superficie, principalmente los autobuses, se ven atrapados en los atascos; en detrimento de su velocidad comercial y su regularidad y, en consecuencia, pierden fiabilidad de cara a los usuarios.

Otro fenómeno asociado, cuando se trata de nuevas vías de circulación teóricamente para descongestionar las existentes, es que aumenta el proceso de descentralización de la actividad productiva y residencial relocalizándose en las áreas cercanas y de mayor accesibilidad en coche a estas carreteras, lo que en última instancia añade más presión a estas vías al aumentar la demanda.

De igual modo, la ampliación del espacio viario, por ejemplo, añadiendo más carriles de circulación, incentiva más su uso porque en una primera etapa hay mayor fluidez del tráfico, lo cual invita a usar más el automóvil hasta que de nuevo se vuelve a superar su capacidad ampliada y finalmente se llega a la misma situación de partida con la vía otra vez congestionada, entrando en un círculo vicioso que debe romperse. Así pues, la ampliación de la red viaria no es, como aparentemente puede parecer, una solución a la congestión sino más bien una causa de más congestión.

Sin embargo, la imposibilidad de ampliar indefinidamente las vías, y la constatación de los impactos ambientales y sociales del tráfico y de los costos económicos asociados, así como la emergencia de la cultura de la movilidad sostenible, están modificando las prioridades de los

planificadores y gestores del espacio público en favor de un reparto más equitativo de este espacio, por ejemplo, mediante la reconversión de espacios en peatonales y la ampliación de las aceras. Y también con la implantación cada vez más frecuente en la calzada de carriles de uso exclusivo para bicicletas y autobuses quitando espacio a la circulación de los vehículos privados.

Los embotellamientos son también un fenómeno característico de las áreas de concentración de actividad productiva, donde la concentración de vehículos privados y de transporte de mercancías en las horas punta de entrada y salida de los centros de trabajo, colapsa los accesos. La implantación, ampliación o adaptación de los servicios de transporte público colectivo a las necesidades laborales es una de las principales soluciones para resolver estos atascos habituales.

Mapa de intensidad media diaria de tráfico (IMD) 2022



Red de carreteras por IMD

- IMD de 0 a 1.000 vh/día
- IMD de 1.001 a 2.000 vh/día
- IMD de 2.001 a 5.000 vh/día
- IMD de 5.001 a 10.000 vh/día
- IMD de 10.001 a 15.000 vh/día
- IMD de 15.001 a 20.000 vh/día
- IMD de 20.001 a 50.000 vh/día
- IMD de 50.001 a 80.000 vh/día
- IMD de 80.001 a 100.000 vh/día
- IMD Mayor de 100.000 vh/día

Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad

3.8. Los costes de la movilidad

El cálculo de los costes reales del transporte es una labor compleja que exige integrar diversos tipos de variables y considerar tanto los costes internos, principalmente generados por el uso, como los costes externos asociados a las externalidades de los desplazamientos. La suma de ambos costes representa la factura que paga la sociedad por disfrutar de un determinado servicio. Por ello, los costes del transporte han de ser un factor a considerar a la hora de establecer las políticas de movilidad. Al hacer el balance entre costes y beneficios no solo se deben tener en cuenta los costes económicos, sino que también se deben tener en cuenta los beneficios sociales y ambientales, por ejemplo, de la implantación de un servicio de transporte público, pues generalmente estos beneficios superan con creces los costes de inversión y de operación.

El coste directo de la movilidad sufragado por el usuario para ir al trabajo con vehículos privados motorizados debido a su uso y tenencia tiene un coste creciente, no solo debido al aumento del precio de los carburantes sino del resto de costes que conlleva desde la propia adquisición, el seguro, los impuestos, las revisiones y reparaciones mecánicas, así como otras variables posibles como el pago del estacionamiento, los peajes y las multas. Por ello, los costes de las personas conductoras en solitario que deben afrontar para ir y volver al trabajo en coche son superiores al precio de las tarifas del transporte público y, por supuesto, a los desplazamientos a pie o en bicicleta, pero también a prácticas más eficientes del uso coche como es el coche compartido entre varias personas trabajadoras al compartir gastos.

Los costes externos

Los costes externos, también conocidos como externalidades, surgen cuando las actividades sociales o económicas de una o más personas tienen un impacto en otra o más personas y cuando ese impacto no es totalmente contabilizado o compensado por la primera o las primeras personas. En otras palabras, los costes externos del transporte generalmente no son asumidos por el usuario del transporte y, por lo tanto, no se tienen en cuenta cuando se toma una decisión sobre el uso de un modo u otro. Los automóviles que emiten NO_x , por ejemplo, causan daños a la salud humana, lo que impone un coste externo y generalmente el conductor del automóvil no tiene en cuenta el impacto en quienes sufren daños a su salud cuando decide tomar el automóvil.

Al internalizar estos costes, es decir pagar por ellos, las externalidades pasan a formar parte del proceso de toma de decisiones de los usuarios del transporte. Esto se puede hacer mediante la regulación, por ejemplo, con la imposición de impuestos y tasas.

Un caso concreto puede ser un impuesto que grave las emisiones de CO_2 de los vehículos de tracción mecánica como el que se viene aplicando en Cataluña, donde los ingresos se destinan íntegramente al Fondo Climático y al Fondo del Patrimonio Natural. Esto genera retorno a la ciudadanía a través de la inversión en acciones para mejorar el medio ambiente, entre otras acciones hay la de fomentar la movilidad sostenible.

La figura siguiente presenta los costes externos totales del transporte para la UE28 (incluía a Reino Unido) por modos de transporte y categoría de costes en 2016. El total de los costes externos del transporte por carretera, ferrocarril, vías navegables interiores, aviación y transporte marítimo (excluidos los costes de congestión, porque no son calculables para todos los modos) corresponden al 4,8% del PIB total de la UE28.

Aun así, si se incorporan los costes de congestión (costes de demora generados por los modos de transporte por carretera) a los costes externos totales estos ascienden a un 6,6% del PIB.

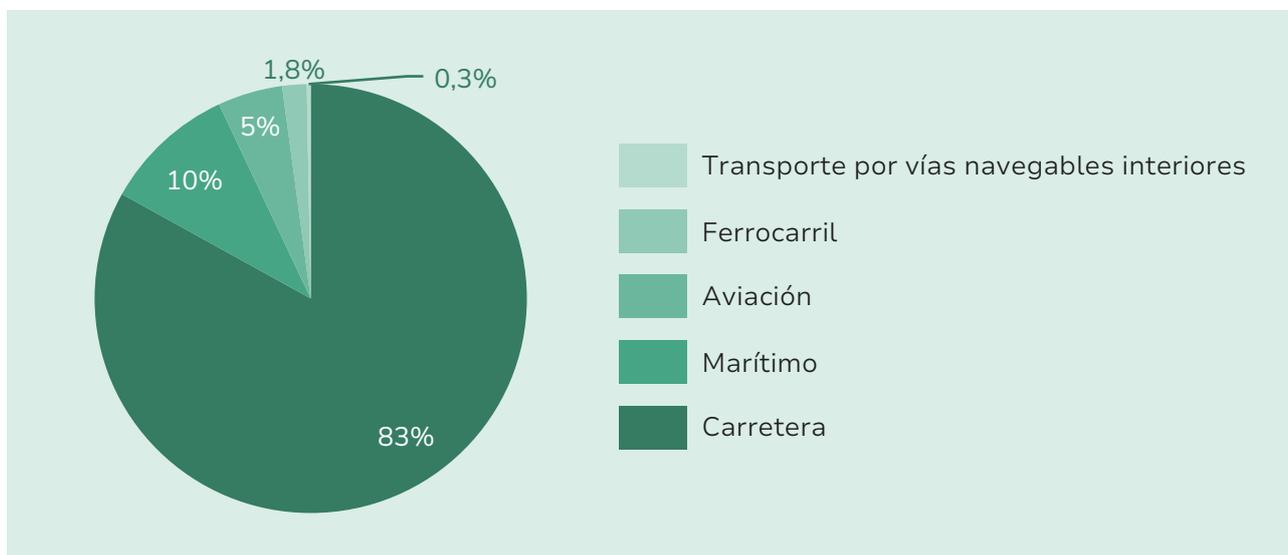
Costes externos totales en 2016 para la UE28 (excluida la congestión)



Fuente: *Handbook on the external cost of transport*. European Commission 2020

El transporte por carretera es el modo que causa, con diferencia, la mayor parte de los costes externos, en concreto el 83 %. De estos costes el 69% se deben al transporte de pasajeros y el 31% son causados por el transporte de mercancías (incluidos los vehículos comerciales ligeros).

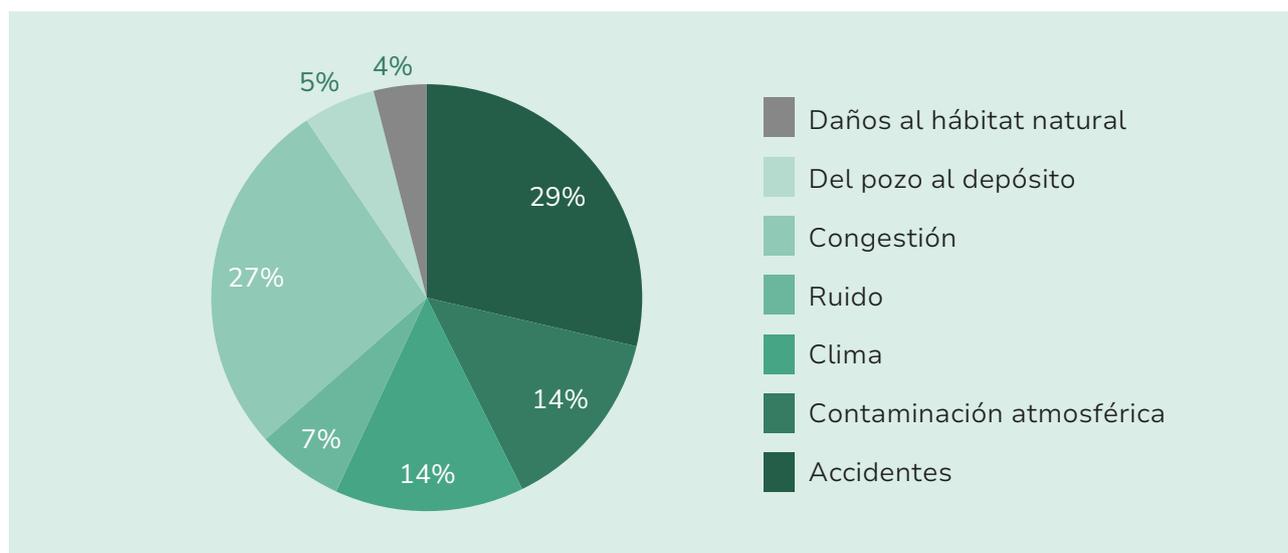
Participación de los distintos modos de transporte en los costes externos totales en 2016 para la UE28



Fuente: *Handbook on the external cost of transport*. European Commission 2020

En cuanto a las categorías de los costes, los más importante son los de los accidentes, que equivalen al 29% de los costos totales, seguidos por los costes de congestión que son el 27%. Los costes del cambio climático y la contaminación del aire contribuyen ambos al 14% de los costes totales, los costes del ruido al 7% y los daños a los hábitats naturales al 4% de los costes totales. Los costes de las emisiones del “pozo al depósito” –aquellos que se refieren al análisis de las emisiones y pérdidas de energía asociadas con la producción, transformación y distribución de un combustible desde su origen hasta el momento en que llega al depósito del vehículo– contribuyen al 5% de los costes.

Participación de las distintas categorías de costes en los costes externos totales en 2016 para la UE28



Fuente: *Handbook on the external cost of transport*. European Commission 2020

En España, si sumamos los costes del transporte por carretera y el ferrocarril –los primeros constituyen el 99% del total– representan el 5,2% del PIB. No obstante, hay que tener en cuenta que los costes no son ni mucho menos iguales para el transporte por carretera o por ferrocarril de tracción eléctrica o de combustión, obviamente siendo en este último caso superiores.

Costes externos totales del transporte por carretera y ferrocarril en España 2016 Billones en €

Carretera	Ferrocarril	Total	PIB
64,3€	0,83€	65,1€	5,2%

Fuente: *Handbook on the external cost of transport*. European Commission 2020

4. Planificación y gestión de la movilidad al trabajo

En este apartado se detallan las herramientas principales con las que se cuenta para promover la movilidad al trabajo y hacerla más sostenible. Para ello se abordará la planificación y gestión de la movilidad en los centros de trabajo de empresas e instituciones públicas y de grandes centros generadores de movilidad. Se hará poniendo especial énfasis en los planes de movilidad sostenible al trabajo, la herramienta básica de planificación que contempla el proyecto de Ley de movilidad sostenible.

4.1. La Mesa de movilidad

En cada centro de trabajo o gran centro generador de movilidad (polígonos industriales, parques empresariales, hospitales, universidades, aeropuertos, puertos, centros comerciales...) hay que crear una Mesa de movilidad que es un espacio estable de participación y concertación. En la Mesa de un centro de trabajo deben participar los representantes de las personas trabajadoras y los representantes de la dirección y otras personas responsables de áreas relacionadas directamente con la movilidad, la sostenibilidad, la responsabilidad social, la gestión de personal, de los recursos económicos, etc. Cuando se trata de grandes centros generadores de movilidad, también deberían participar, además de los sindicatos y los empresarios, otros agentes como son las Administraciones públicas con competencias en movilidad (Ayuntamiento, Consorcio de Transportes...) y los operadores de transporte (empresas de transporte urbano e interurbano, de los servicios de préstamo de bicicletas...). Igualmente, si lo hubiera, deberá participar el órgano de gestión del gran centro generador de movilidad, por ejemplo, en un centro comercial la propiedad que lo gestiona o en un puerto la autoridad portuaria.



El objetivo de la Mesa es promover y colaborar en la realización del plan, impulsar y divulgar la puesta en marcha de las propuestas, a la vez, que ser el órgano de referencia en la gestión de la movilidad en su ámbito.

En las Mesas de movilidad de los centros de trabajo de empresa o instituciones públicas deben estar también representadas las personas trabajadoras de empresas externas que desarrollan su actividad en el mismo centro de trabajo a través de los representantes de estas empresas y sus representantes sindicales. La razón para ello es que, aunque no pertenezcan a la empresa principal, igualmente generan movilidad y, además, generalmente sus condiciones laborales son menos ventajosas y, por ello, más necesitados de oferta de movilidad sostenible.

En el interno de las empresas puede incorporarse la movilidad en los ámbitos ya existentes de negociación colectiva, entre la representación sindical y la dirección de la empresa, o, bien establecer un nuevo ámbito de diálogo específico.

Reunir en una misma mesa a agentes y personas con intereses no siempre coincidentes debe ser considerado como un objetivo prioritario, dado que es un paso más en la construcción de un modelo de gestión de la movilidad basado en la participación en igualdad de condiciones y con responsabilidades compartidas. La Mesa debe tener una figura que trabaje para que sus decisiones y propuestas se lleven a cabo. Esta figura es el Gestor/a de movilidad de movilidad.

4.2. El Gestor/a de movilidad

El Gestor/a de movilidad deberá dedicarse a facilitar la ejecución de las actuaciones previstas en el Plan de movilidad de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo o gran centro generador de movilidad. Deberá coordinar a los diferentes actores implicados, generar información y promover la ejecución del Plan de Movilidad. Debe ser la persona de referencia en movilidad del centro de trabajo.

Igualmente, será responsable de difundir las medidas de movilidad sostenible. Por ello, conjuntamente con la Mesa de movilidad, deberá hacer el seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo y evaluar el grado de ejecución y de cumplimiento del plan de movilidad.

El Gestor/a es una persona que debe tener conocimientos en movilidad como concepto transversal. Para ello debe estar formada en esta materia y debería tener el soporte técnico y el asesoramiento de las Administraciones públicas con competencias en movilidad. Asimismo, se le debería ofrecer formación específica para su responsabilidad.

De igual manera, se debería promover la constitución de una red de gestores y gestoras en un territorio concreto para poder trabajar conjuntamente, intercambiar experiencias y recibir formación periódica, actualizando los conocimientos.

El gestor/a debe tener la capacidad de comunicar y negociar con diferentes actores responsables de planificar, ordenar y gestionar aspectos relacionados con la movilidad. Por ejemplo, con el responsable de la gestión del aparcamiento del centro de trabajo, para así poder negociar la reserva de espacios para el estacionamiento de coches compartidos para incentivar su uso o con el departamento de gestión de personal para establecer una ayuda en la adquisición de tarjetas de transporte público para las personas trabajadoras.

Es conveniente que el Gestor/a tenga un conocimiento de la realidad territorial, socioeconómica y ambiental del lugar donde se ubica el centro de trabajo, ya que sólo teniendo esta visión sistémica e integrada puede asumir las funciones antes mencionadas.



El Gestor/a de movilidad debe ser una persona accesible a la que pueda acudir todo el personal o agentes del gran centro generador de movilidad para hacerle consultas, sugerencias o quejas en movilidad. Para ello debe tener un espacio físico y una prolongación digital para comunicarse con él/ella.

Las funciones, atribuciones y responsabilidades de un Gestor/a de movilidad se pueden concretar en los puntos siguientes:

- Dinamizar la ejecución de las propuestas del plan de movilidad.
- Facilitar la ejecución de las decisiones de la Mesa de Movilidad.
- Convocar las reuniones de la Mesa, redactar las conclusiones de las reuniones y los informes de comunicación de los acuerdos que adopte la Mesa y las propuestas que haga.
- Impulsar y mantener activos los canales de comunicación con los agentes de la Mesa de Movilidad y las personas trabajadoras.
- Hacer el seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo y evaluar el grado de ejecución y de cumplimiento.
- Realizar acciones de negociación con los diversos agentes públicos y privados relacionados con el gran centro generados de movilidad y con los organismos, entidades, etc. del ámbito de la movilidad, con el objetivo de impulsar la ejecución de las propuestas del Plan de movilidad.
- Generar y transmitir adecuadamente la información sobre la movilidad (servicios de transporte público, de bicicletas, etc.), y hacer la difusión oportuna.

- Realizar acciones de concienciación y sensibilización, informativas y formativas con relación al fomento de la movilidad sostenible a las personas trabajadoras, representantes sindicales, directivos/as del centro de trabajo y a otros colectivos implicados.
- En el caso de tratarse de un centro de trabajo con varias empresas externas estar en contacto permanente con los responsables de estas y los representantes de las personas trabajadoras.
- Hacer de nexo de unión entre las diferentes administraciones y los operadores de transporte público.
- Proponer medidas de actuación en materia de transporte público colectivo, movilidad a pie y en bicicleta, coche compartido y otros modos de movilidad que redunden en avanzar en la movilidad sostenible.
- Garantizar la convivencia entre la movilidad de las personas y el transporte de mercancías de los proveedores con el fin de evitar las disfunciones que puede haber por el hecho de que interactúen.
- Promover la edición de materiales informativos y divulgativos sobre los servicios de transporte y la movilidad sostenible en general.
- Debe conocer la planificación e implantación de los nuevos servicios e infraestructuras de movilidad que repercutan en la movilidad del ámbito, así como las modificaciones y, en la medida de lo posible, intervenir en su planificación y ejecución.
- Mantener un diálogo y establecer colaboración, con las entidades y plataformas en defensa del transporte público, la bicicleta, etc.

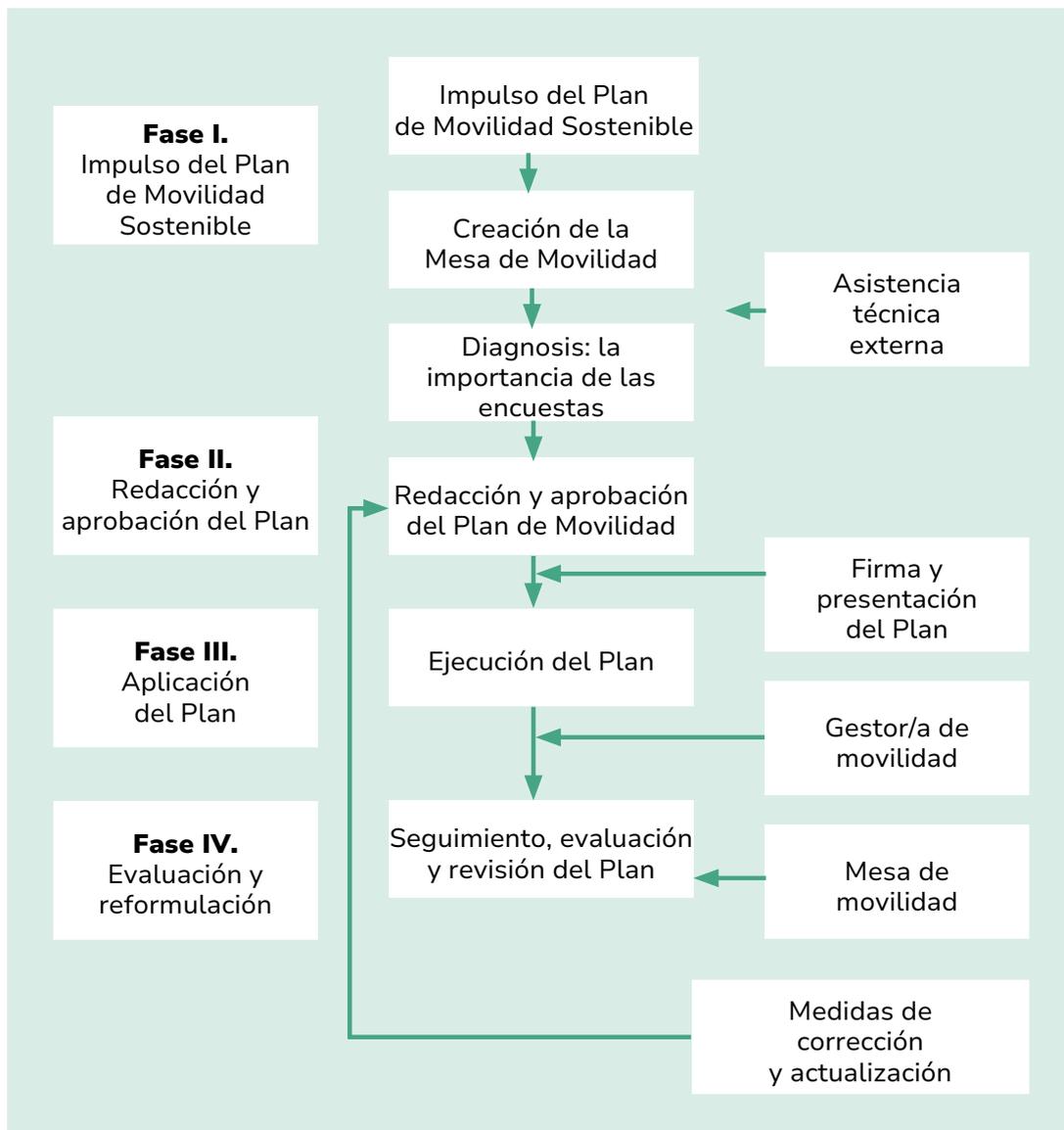
4.3. El plan de movilidad sostenible al trabajo

El Plan de movilidad sostenible al trabajo, también conocidos por plan de transporte al trabajo, planes al trabajo sostenibles o plan de desplazamientos de empresa, puede ser impulsado por alguno de los agentes que componen la plantilla del centro de trabajo, por ejemplo, por la Dirección o la representación sindical. Aun así, el compromiso desde un inicio de la Dirección es esencial para que se lleven a cabo las medidas necesarias para una movilidad sostenible. En el caso de los grandes centros generadores de movilidad, puede liderar el proceso cualquiera de los agentes implicados en este ámbito. Pongamos por caso, el ayuntamiento o el órgano de gestión si existiera, si bien puede ser de manera colegiada entre ambos.

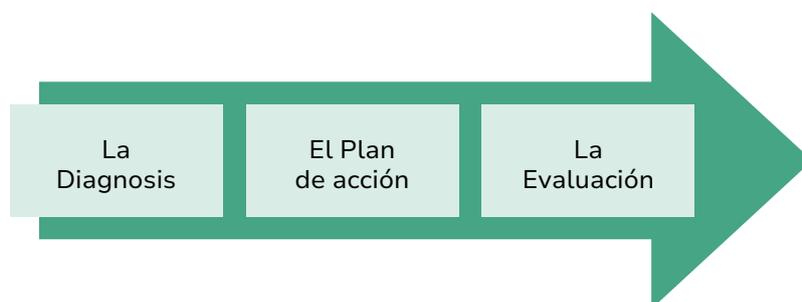
Un plan de movilidad al trabajo es un proceso dinámico que nunca se cierra, sino que debe estar en revisión permanente, en un proceso de mejora constante.

A partir de la demanda y la oferta de la movilidad deben establecerse las estrategias y las medidas de intervención para fomentar la movilidad sostenible. Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas y determinar sus responsables y definir el presupuesto. En el caso de un centro de trabajo si algunas propuestas del plan exceden sus competencias y corresponden ejecutarlas a agentes externos que no participan de la Mesa de movilidad se debe establecer quién es el responsable y disponer cómo se les informará para que las desarrollen. Y, por último, establecer indicadores de seguimiento de los resultados de la aplicación de las medidas del plan.

Esquema de las distintas fases del plan de movilidad y las figuras para planificar y gestionar la movilidad en los centros de trabajo



Esquema del proceso a seguir en un plan de movilidad en el trabajo



Los contenidos del Plan de movilidad al trabajo

Fases de la elaboración del plan:

Realización de la diagnosis

¿Cuál es el escenario de partida y qué problemas se detectan?

Recogida de información, identificación de los problemas y comprensión de la situación de partida para evaluar el potencial de cambio y definir la estrategia a aplicar para alcanzar los objetivos propuestos.

Elaboración del plan de acción

¿Qué queremos cambiar y dónde queremos llegar?

Adoptar soluciones para avanzar hacia una movilidad más sostenible y segura de las personas trabajadoras, identificando a los agentes implicados en el proceso, el calendario de actuación y la inversión material y económica necesaria.

Seguimiento y evaluación del plan

¿Qué mejoras hemos logrado?

Concreción de los beneficios ambientales, sociales y económicos de haber aplicado el plan de acción y de la evolución de cada una de las medidas realizadas.

La Diagnosis

- ¿Cuál es el escenario de partida y qué problemáticas se detectan?
- Recopilación de la información.
- Análisis de los datos y la información cualitativa.
- Elaboración de las conclusiones.

El análisis de la situación de un centro de trabajo en lo que se refiere a la accesibilidad y a los ámbitos que se relacionan o derivan de ello es el punto clave del proceso de implantación de un modelo más sostenible y seguro. La información que se obtiene sobre los hábitos de movilidad de las personas y sobre la oferta de servicios e infraestructuras de movilidad para acceder al centro de trabajo y, asimismo la gestión de la movilidad que ya se pueda llevar a cabo, son aspectos capitales de la diagnosis. Su conocimiento tendrá una influencia decisiva sobre las propuestas y medidas de actuación que se planteen a posteriori.

Se debe realizar un cuestionario específico a las personas trabajadoras del centro de trabajo o gran centro generador de movilidad, lo que dará una radiografía ajustada de las demandas de movilidad y de los hábitos personales y colectivos, así como de las posibles problemáticas asociadas a la movilidad. Además, permitirá identificar a los grupos sujetos a posibles mejoras o los que tienen comportamientos en los que se puede influir. Más aun, se encontrará la explicación del por qué se realizan los desplazamientos de una forma u otra.

La información recogida también permite realizar un balance social, ambiental y económico cuantificando las emisiones de gases contaminantes y de gases de efecto invernadero (por ejemplo, a través del factor de emisión $\text{kg CO}_2/\text{km}$), la accidentalidad y el coste social y económico de la movilidad, etc.

Estos datos son fundamentales para incidir en la planificación de los servicios de transporte público colectivo que dan o pueden dar servicios al centro de trabajo o gran centro generador de movilidad, impulsar otros modos de movilidad más eficientes y sostenibles o repartir más equitativamente el espacio público del área donde se localizan. Asimismo, servirán para plantearse escenarios a alcanzar, por ejemplo, en la disminución de las emisiones de las micropartículas que empobrecen la calidad del aire, pero también en la reducción de los accidentes in itinere de tráfico previniéndolos, fomentando una movilidad más segura.

La etapa de análisis y de diagnóstico de la movilidad finaliza con la redacción de las conclusiones de los principales resultados que deben servir para definir las líneas estratégicas de actuación y el planteamiento de las propuestas concretas a ejecutar que recogerá el plan de acción.

El primer paso a realizar en el proceso de diagnóstico de un centro de trabajo es determinar su tipología y sus características, pero también su localización y la contextualización del entorno.

De entrada, nada tendrá que ver si el centro de trabajo se localiza en una zona urbana consolidada del centro urbano, con una elevada concentración y diversificación de funciones urbanas (actividad productiva, comercial, residencial, equipamientos, etc.) o en una zona periférica y alejado del núcleo urbano, con una gran especialización funcional como puede ser un polígono industrial.

En adelante, nos referiremos más concretamente a un plan de movilidad sostenible al trabajo de un centro de trabajo de empresa o institución pública y no así a un gran centro generador de movilidad. No obstante, muchas de las cuestiones que trataremos son válidas para ambos casos.



A. Características del centro de trabajo

- Localización y dimensiones.
- Sector o sectores de actividad.
- Número de personas trabajadoras internas y externas.

B. La demanda de movilidad

La encuesta a las personas trabajadoras

Antes de hacer la encuesta es necesario tener un mínimo conocimiento del centro de trabajo. En concreto, es importante conocer las condiciones laborales, por ejemplo, de la jornada (días laborables, horarios...) y de la oferta de servicios e infraestructuras de movilidad, tales como: sí hay aparcamiento en el centro de trabajo; si es de pago o no; qué modos de movilidad le dan servicio... para así adaptar mejor la encuesta a la realidad de cada centro de trabajo.

Asimismo, deberá tenerse en cuenta el global de personas trabajadoras, aunque sean de distintas empresas, pero que trabajan en el mismo centro de trabajo. Es decir, el personal externo que realiza sus labores en el mismo centro de trabajo y consecuentemente, también genera movilidad.

Un paso previo al lanzamiento de la encuesta es hacer una encuesta piloto a un grupo reducido de personas para comprobar su validez. Probar si la encuesta es comprensible y clara y responde a los objetivos que nos hemos marcado. Es decir, si la información que obtendremos se ajusta a la que necesitamos.

Modelo de encuesta a las personas trabajadoras:

- Perfil del encuestado: sexo y edad (año de nacimiento).
- Origen del desplazamiento. Municipio y código postal (determinar distritos y barrios en ciudades medias y grandes).
- El modo principal o modos con los que se realizan los desplazamientos a la ida y a la vuelta (A partir de los resultados obtenidos se puede realizar un balance de las emisiones según el porcentaje de uso de los diferentes modos de movilidad y la distancia del desplazamiento).
 - A pie.
 - Bicicleta (privada o pública).
 - Patinete.
 - Autobús urbano.
 - Autobús interurbano.
 - Autobús de empresa.
 - Metro.
 - Tranvía.
 - Ferrocarril.
 - Coche (conductor).
 - Coche (pasajero).
 - Motocicleta.
 - Otros.

Además del modo principal del desplazamiento hay que dar la opción de responder si se realiza Intermodalidad, a saber, coche + ferrocarril.

- Por qué se ha escogido un modo u otro de movilidad. Por ejemplo, se desplaza en transporte público porque no tiene carnet de conducir o se desplaza en coche porque no existe transporte público.
- Días de trabajo de la semana.
- Tipo de jornada. A turnos, intensiva o partida.
- Horarios de entrada y salida al trabajo.
- Distancia recorrida. Ida y vuelta (Km).
- Tiempo invertido en el recorrido. Ida y vuelta, incluyendo el tiempo de búsqueda de aparcamiento si es el caso (minutos).
- Gasto mensual yendo y volviendo al trabajo.
- Posesión o no de carné de conducir.
- Si se desplaza en transporte público que línea utiliza habitualmente y que parada o estación.
- Si se desplaza en vehículo propio donde se aparca. Aparcamiento de empresa, calle, aparcamiento privado, aparcamiento público. Si es de pago, el coste mensual.
- La realización de teletrabajo y el número de días que se hace.
- Los accidentes in itinere de tráfico ocurridos en un período determinado (últimos 3 años). Si se ha estado de baja, cuantos días y con qué modo de movilidad lo ha sufrido.
- Conocimiento que se tiene de la oferta de los modos sostenibles para acceder al centro de trabajo.
- Disponibilidad de cambiar de modo de desplazamiento y bajo qué condiciones se cambiaría.
- Valoraciones personales y propuestas en materia de movilidad.

Una vez recopilados los datos obtenidos en las encuestas, más allá de presentarlos y analizarlos por separado, también es necesario hacerlo cruzando los datos; por ejemplo, para relacionar los distintos modos de movilidad con los orígenes de los desplazamientos, con los horarios de entrada y salida al trabajo, con el tiempo invertido, con las distancias recorridas y con los costes de la movilidad. Asimismo, indicar los usos de los modos por género y edades. Y, también, especialmente los accidentes in itinere asociarlos a los modos de movilidad.

La realización de la encuesta debería complementarse con un grupo de entrevistas personales con los responsables de personal o de la dirección del centro de trabajo, de medio ambiente y sostenibilidad, de responsabilidad social, así como también con los representantes sindicales para saber sus conocimientos y opiniones sobre la accesibilidad al centro de trabajo.

Otras fuentes de información

De igual modo se pueden entrevistar a colectivos específicos que se desplazan en un modo concreto de movilidad, por ejemplo, a quienes se desplazan en bicicleta y transporte público para así conocer, basándose en su experiencia, sus opiniones y valoraciones sobre la movilidad en estos modos, así como las propuestas para mejorar las condiciones para desplazarse con estos modos.

Otra información puede proceder directamente de la empresa, con el fin de saber el número total de personas trabajadoras agrupadas según lugar de residencia y horarios, para así, entre otras cosas, obtener el potencial de uso para implantar modos de movilidad colectivos. Pero también se puede obtener información sobre el total de accidentes in itinere de tráfico ocurridos e información sobre las personas trabajadoras externas y sus respectivas empresas, tanto para tenerlas en cuenta en la diagnosis como en el planteamiento de las propuestas.

También debe tenerse en cuenta si hay implantadas medidas de organización del trabajo relacionadas con la movilidad para evitar o reducir desplazamientos como es el teletrabajo, la jornada continua, la reducción de jornadas laborales semanales o se si se dispone de varios centros de trabajo ofrecer la posibilidad de pedir un traslado para ir a un centro próximo al domicilio y/o bien servido con movilidad sostenible. Igualmente, para facilitar el uso del transporte público y encajar con sus horarios, se puede implantar la flexibilidad horaria al entrar y salir del trabajo.

C. Medidas y ámbitos de organización y gestión de la movilidad sostenible

Finalmente se debe hacer referencia a las posibles medidas ya existentes de organización y de gestión de la movilidad en el centro de trabajo, tales como, la existencia de una Comisión de movilidad o algún acuerdo o pacto en el marco de la negociación colectiva, por ejemplo para beneficiarse de la exención en la tributación del IRPF en los importes dedicados a la compra de abonos de transporte público⁶.

- Presencia en la negociación colectiva de acuerdos para organizar y gestionar la movilidad (apartado de movilidad en el convenio colectivo, en pactos o acuerdos, propuestas en la prevención de riesgos laborales que incorporen los accidentes in itinere de tráfico...).
- Existencia de medidas de movilidad en las empresas (como se gestiona el aparcamiento, transporte de empresa, gestión del coche compartido e incentivos a su uso, ayudas para la adquisición de abonos de transporte, cesión de bicicletas...).
- Formación e información en movilidad sostenible (concienciación y sensibilización, información en la intranet de la oferta de modos sostenibles...)
- Presencia de planificación o de algún ámbito de gestión de la movilidad en las empresas (Plan de movilidad, Mesa de movilidad, Gestor/a de movilidad...).

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

D. Oferta de movilidad

Posteriormente, se recopilará información y se describirán y analizarán las infraestructuras y servicios de los distintos modos de movilidad para acceder al centro de trabajo.

Accesibilidad a pie:

- Los itinerarios a pie localización, conexión y continuidad
- Estado del espacio público, dimensión, localización y condiciones de seguridad de los cruces de la calzada.
- Estado de la iluminación de los itinerarios.
- Estado del mobiliario urbano y verde urbano.

Accesibilidad en bicicleta y con patinete:

- Itinerarios para bicicletas localización, conexión y continuidad.
- Estado de los itinerarios ciclistas pavimentación, señalización, iluminación...
- Oferta de aparcamiento de bicicleta y patinete, localización y dimensión, puntos de recarga eléctrica.
- Presencia de duchas y vestuarios.
- Flota de bicicletas de empresa.
- Acceso a servicios de bicicleta o patinete compartido.

Accesibilidad en transporte público colectivo:

- Red de infraestructuras ferroviarias (tren, metro, tranvía).
- Servicios de ferrocarril, itinerarios, localización y accesibilidad a las estaciones, amplitud horaria y frecuencias.
- Servicios de autobús urbano e interurbano, diurno y nocturno, itinerarios, localización y accesibilidad a las paradas, amplitud horaria y frecuencias.
- Corredores segregados, carriles bus.
- Intermodalidad (estaciones y paradas de intercambio modal y disponibilidad de aparcamiento disuasivo).

Acceso en transporte colectivo de empresa:

- Líneas en servicio, itinerarios, horarios y frecuencias.
- Gestión propia o compartido con otras empresas.
- Condiciones de uso y acceso de la plantilla (general o por colectivos específicos).
- Uso del servicio.

Vehículo privado:

- Red de infraestructuras viarias, itinerarios, conectividad, grado de congestión, de pago o gratuita.
- Estacionamiento en el centro de trabajo, número de plazas, gestión y ocupación.
- Estacionamiento en el espacio público, regulación, número de plazas y ocupación.
 - Gestión del coche colaborativo (*carpooling*).
 - Adscripción a un servicio de coche compartido (*carsharing*).

E. Conclusiones

Una vez analizadas las infraestructuras y servicios de movilidad, teniendo en cuenta las necesidades de movilidad de las personas trabajadoras y las personas usuarias, se elaborarán las conclusiones

Algunos ejemplos de posibles conclusiones del análisis de la demanda y la oferta pueden ser:

Movilidad a pie:

- Las aceras son estrechas y se encuentran en mal estado o son anchas y están en buen estado.
- Los pasos de peatones están lejos y no son seguros o están cerca y son seguros
- La iluminación nocturna es inadecuada y afecta a la seguridad de los peatones o es óptima y beneficia a la seguridad.
- Algunas aceras están invadidas por automóviles aparcados o las aceras están libres de obstáculos.

Movilidad en bicicleta:

- No hay red de carriles bici, ni espacios protegidos para circular las bicicletas o existe un itinerario seguro para bicicletas.
- Falta aparcamiento seguro y resguardado para bicicletas o hay aparcamiento seguro y resguardado.
- No hay paradas cercanas o hay suficientes paradas de servicios de bicicleta pública.

Transporte público:

- Faltan servicios en algunos corredores con demanda potencial o están cubiertos todos los corredores.
- Los horarios de servicios no se adecuan a las necesidades o los horarios se adecuan a las necesidades.
- Los tiempos de viaje son excesivos en algunas líneas o los tiempos de viaje son óptimos.
- La frecuencia de paso es muy baja o es suficiente.
- La distancia y la accesibilidad a la parada o estación es conveniente o es inconveniente.

- Hay una iluminación deficiente en el recorrido nocturno a pie a las paradas y estaciones o tiene una iluminación adecuada.
- El mobiliario de las paradas de transporte público se encuentra en buen estado o en mal estado.
- Los horarios de ferrocarril están coordinados con el de los autobuses o no están coordinados.
- La información de los servicios: líneas, itinerarios y horario es deficiente o es correcta.

Vehículo privado:

Red viaria

- La configuración recta y la amplia anchura de las calles favorece la elevada velocidad de los vehículos o la configuración sinuosa y la poca anchura de las calles provoca la reducción de la velocidad.
- Hay accesos directos a las grandes vías de circulación o se carece de accesos directos.
- Las vías de acceso están colapsadas en hora punta o son fluidas.
- Hay restricciones de acceso por la implantación de una Zona de bajas emisiones o no hay restricciones de acceso.

Aparcamiento

- El excedente de plazas de aparcamiento gratuitas fomenta el uso del coche o la falta de plazas disuade del uso del coche.
- Hay escasez de estacionamiento en la vía pública y se estaciona en lugares no permitidos o el estacionamiento es abundante y totalmente correcto.
- La regulación del estacionamiento exclusivo para vecinos y vecinas impide aparcar en la vía pública del entorno o la inexistencia de regulación del estacionamiento posibilita aparcar en toda la vía pública.



El Plan de acción

- Definición de las líneas estratégicas.
- Planteamiento de las medidas de actuación.
- Elaboración del Plan de acción.

Una vez analizada la información recopilada, realizada la diagnosis y extraídas las conclusiones, el procedimiento continúa con el planteamiento de los objetivos y líneas estratégicas que deben agrupar las diferentes propuestas de actuación.

Una línea estratégica es un ámbito de actuación planteado en forma de objetivo genérico. Por ejemplo, aumentar el uso del transporte público o incrementar los desplazamientos en bicicleta. Cada una de estas líneas de actuación contendrá una serie de medidas adecuadamente definidas en el Plan de acción.

Para que sea un documento verdaderamente efectivo, es necesario que, de cada medida se concreten los siguientes aspectos:

- El objetivo que se pretende alcanzar.
- La situación actual.
- Prioridad en el conjunto del Plan.
- Periodo de realización y plazos.
- Responsabilidad de ejecución: áreas de la empresa o agentes externos.
- Presupuesto, recursos necesarios y financiación.
- Beneficios sociales, ambientales y económicos esperados.
- Indicadores de seguimiento.

El Plan de acción constituirá el documento marco de trabajo que definirá la labor de la Mesa de Movilidad para avanzar hacia la movilidad sostenible. La figura del Gestor/a de movilidad también tendrá un papel fundamental en la puesta en funcionamiento y seguimiento de las medidas.

Gran parte de las propuestas implicará necesariamente la intervención de más de un área de la empresa o de un agente externo (Ayuntamiento, Consorcio de transportes...). Las actuaciones, por tanto, deben ser vistas como un proyecto común y colectivo, que requiere la colaboración y la cooperación de todos los actores implicados.

La implantación del Plan debe ir acompañada de acciones informativas y formativas que aporten conocimiento e instrumentos a las personas trabajadoras para estimular un cambio de actitudes y hábitos. Esta transmisión de información debe hacerse en clave positiva y creativa para hacer entender que el objetivo no es estigmatizar el automóvil y las personas que lo utilizan, sino introducir nuevas perspectivas y formas de entender la movilidad cotidiana, para que a partir de todas las alternativas de movilidad que se tengan al alcance, se sea capaz en cada momento de optar por la más adecuada y beneficiosa, tanto para las personas trabajadoras como para el conjunto de la sociedad.

A continuación, se presentan dos ejemplos de fichas con medidas concretas de actuación:

Fomento del coche compartido

Objetivo

Fomentar el uso compartido del coche para reducir los impactos de los desplazamientos motorizados, mediante la creación de una página web y una app del coche compartido e incentivarlo reservando plazas de aparcamiento exclusivas para sus usuarios

Situación actual

Actualmente no hay ningún mecanismo –base de datos, página web...– que fomente el uso compartido del vehículo. El número de personas trabajadoras que se desplazan al trabajo en su automóvil sin compartirlo es muy elevado, lo que produce congestión, satura las plazas de aparcamiento y genera una gran cantidad de emisiones contaminantes.

Grado de prioridad

Media

Plazo de implantación

A medio plazo

Agentes implicados

Sindicatos

Dirección de la empresa

Financiación

Empresa

Coste económico aproximado

XXX € anuales

Beneficios esperados

Reducción del 5% número de automóviles utilizados con una sola persona, y disminución de las emisiones contaminantes y un consumo más ineficiente de energía.

Indicadores de seguimiento

- Número de usuarios del coche compartido.
- Número de automóviles que han dejado de circular.
- Distribución modal.
- Número de plazas de aparcamiento reservadas.

Ampliación de la cobertura horaria del autobús

Objetivo

Garantizar un servicio de transporte público colectivo que cubra todos los horarios de los trabajadores/as con más intensidad en las horas punta de entrada y salida al trabajo.

Situación actual

Las personas trabajadoras que entran a trabajar a las 6 de la mañana o salen a partir de las 10 de la noche no disponen de un servicio de autobús interurbano que los enlace con los municipios de origen de sus desplazamientos.

Igualmente, la frecuencia horaria es de un autobús cada hora, lo que limita el uso que podrían realizar las personas trabajadoras, especialmente en horas punta.

Grado de prioridad

Alta

Plazo de implantación

A corto plazo

Agentes implicados

Dirección de la empresa

Consorcio de transporte territorial

Municipio

Operador de transporte del territorio

Sindicatos

Financiación

Empresa

Consorcio de transporte territorial

Municipio

Coste económico aproximado

XXX € anuales

Beneficios esperados

Aumento del número de personas usuarias del autobús interurbano (10%), reducción de la utilización del automóvil y de las emisiones y el ruido.

Indicadores de seguimiento

- Cobertura horaria
- Frecuencia de paso
- Usuarios mensuales del autobús (incremento)
- Satisfacción de los usuarios
- Distribución modal

A continuación, se exponen varios ejemplos de posibles líneas estratégicas y de medidas de actuación para su desarrollo e incorporación en el plan de acción del plan de movilidad sostenible de empresa o de un gran centro generador de movilidad. Algunas de las medidas de actuación corresponderán a centros de trabajo y otras indistintamente a centros de trabajo y a grandes centros generadores de movilidad.

LÍNEA ESTRATÉGICA	RESPONSABILIDAD	MEDIDAS DE ACTUACIÓN
1. Gestión y planificación de la movilidad	Interna (centro de trabajo de empresa o institución pública)	<p>1.1 Constitución y consolidación de la Mesa de movilidad.</p> <p>1.2 Designación del Gestor/a de movilidad.</p> <p>1.3 Elaborar un espacio web y una app para informar y promover la oferta de movilidad sostenible.</p> <p>1.4 Realizar campañas y charlas periódicas de sensibilización y concienciación y sobre la oferta en modos sostenibles.</p> <p>1.5 Ofrecer un kit de bienvenida en movilidad a las nuevas incorporaciones.</p> <p>1.6 Difusión del plan de movilidad entre las personas trabajadoras.</p> <p>1.7 Revisión y reelaboración del plan de movilidad cada 5 años y elaborar informes intermedios de evaluación.</p>
	Externa (administraciones públicas)	<p>1.8 Formación y soporte técnico al Gestor/a de movilidad.</p>
2. Aumentar los desplazamientos a pie	Interna	<p>2.1 Ofrecer incentivos a los desplazamientos a pie.</p> <p>2.2 Garantizar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida.</p>
	Externa	<p>2.3 Ampliar las aceras e iluminarlas adecuadamente.</p> <p>2.4 Ordenación de los itinerarios para los desplazamientos a pie.</p> <p>2.5 Mejorar la seguridad de los pasos de peatones.</p> <p>2.6 Pacificar el tráfico del entorno del centro de trabajo.</p>



3. Aumentar los desplazamientos en bicicleta y patinete	Interna	<p>3.1 Instalación de aparcamiento seguro en el interior de la empresa.</p> <p>3.2 Instalación de vestuarios y duchas.</p> <p>3.3 Disponer de puntos de recarga para bicicletas y patinetes eléctricos.</p> <p>3.4 Realizar formación en seguridad vial en bicicleta y patinete.</p> <p>3.5 Realizar formación en mantenimiento y pequeñas reparaciones de la bicicleta.</p> <p>3.6 Poner a disposición de las personas trabajadoras una flota de bicicletas de empresa.</p> <p>3.7 Bonificación por parte de la empresa de la suscripción al servicio público de bicicletas.</p> <p>3.8 Celebrar el “Día de la bicicleta al trabajo” con rutas compartidas y un acto lúdico y de sensibilización.</p>
	Externa	<p>3.9 Construcción de carriles bicicleta conectados a la red de itinerarios de la bicicleta.</p> <p>3.10 Implantación de una estación del servicio público de bicicletas cercana al centro de trabajo.</p>
4. Consolidación o implantación de transporte colectivo de empresa	Interna	<p>4.1 Garantizar el acceso a todas las personas trabajadoras de un mismo centro de trabajo sin exclusiones.</p> <p>4.2 Mancomunar entre empresas el servicio de bus.</p> <p>4.3 Garantizar la intermodalidad con otros servicios y modos de transporte público.</p> <p>4.4 Revisar periódicamente los itinerarios y horarios adecuándolos a las posibles nuevas necesidades.</p> <p>4.5 Implantar un servicio de autobús de empresa o ampliar las líneas existentes.</p>
5. Incrementar el uso del transporte público	Interna	<p>5.1 Bonificación por parte de la empresa de los viajes en transporte público.</p> <p>5.2 Informar de la oferta de transporte público.</p>
	Externa	<p>5.3 Adecuar los horarios del transporte público a los horarios laborales.</p> <p>5.4 Ampliación de la cobertura horaria.</p> <p>5.5 Aumentar la frecuencia de paso.</p> <p>5.6 Integración tarifaria de todos los modos de transporte público.</p> <p>5.7 Coordinación de los horarios del autobús con los del ferrocarril para garantizar la intermodalidad.</p> <p>5.8 Mejora del equipamiento y accesibilidad a las paradas de autobús.</p> <p>5.9 Mejora de la velocidad comercial y la regularidad del autobús (carril bus, priorización semaforica).</p> <p>5.10 Información clara y dinámica de las rutas y horarios del transporte público a través de una web y una app.</p> <p>5.11 Implantar una nueva línea de autobús que de servicio al centro de trabajo.</p>

6. Fomentar el uso sostenible del coche	Interna	<p>6.1 Implantar una web y una app para gestionar el coche compartido.</p> <p>6.2 Realizar una campaña de promoción del coche compartido.</p> <p>6.3 Priorizar las plazas de aparcamiento para los usuarios del coche compartido.</p> <p>6.4 Ofrecer ayudas al coche compartido.</p> <p>6.5 Disponer de puntos de recarga del vehículo eléctrico.</p>
	Externa	<p>6.6 Implantar un carril bus-VAO (vehículos de alta ocupación).</p> <p>6.7 Bonificar los peajes al coche compartido.</p>
7. Gestión sostenible del estacionamiento	Interna	<p>7.1 Establecer criterios de gestión sostenible del aparcamiento: priorización de las personas trabajadoras sin opción de acceder en otros modos y de los usuarios/as del coche compartido.</p> <p>7.2 Establecer una tarifa con un doble objetivo: disuadir del uso del vehículo privado y financiar las medidas de fomento de los modos sostenible.</p> <p>7.3 Compensar a las personas trabajadoras que dejen de utilizar el aparcamiento.</p> <p>7.4 Reducir las plazas de aparcamiento a medida que aumenta el uso de otros modos.</p>
	Externa	<p>7.5 Regular el aparcamiento en superficie.</p> <p>7.6 Impedir el aparcamiento inadecuado en los itinerarios para peatones y bicicletas.</p>
8. Medidas de organización del trabajo favorables a la movilidad sostenible	Interna	<p>8.1 Instaurar el teletrabajo.</p> <p>8.2 Compactar las jornadas laborales para instaurar la semana laboral de 4 días.</p> <p>8.3 Implantar la jornada intensiva.</p> <p>8.4 Al haber varios centros de trabajo posibilitar el trabajo al más cercano al lugar de residencia y/o mejor servido con modos de movilidad sostenibles.</p>

La Evaluación

- Elaboración de un informe de evaluación
- Presentación en la Mesa de Movilidad
- Actualización del Plan de acción según los resultados obtenidos

En la evaluación se realizará el seguimiento de las medidas previstas en el plan de acción que han sido ejecutadas y cuáles han sido los resultados de su ejecución.

Una vez implantadas las propuestas de actuación previstas en el plan de acción, y, una vez, haya transcurrido el tiempo necesario para consolidar las medidas aplicadas, es necesario realizar una evaluación de los resultados conseguidos. Este seguimiento es totalmente imprescindible para determinar el grado de consecución de la línea estratégica planteada y, en el caso que las haya, cuáles son las barreras u obstáculos que han impedido el resultado deseado. Ello debe permitir, si es necesario según los resultados, replantearse las medidas y el cómo llevarlas a cabo.

La Mesa de Movilidad, a través de la figura del Gestor/a de movilidad, debe llevar a cabo la evaluación continua del desarrollo de las medidas y la evolución de los resultados.

Dado que el plazo de realización de cada medida será diferente –mientras algunas se aplicarán a corto plazo, otras lo serán a medio o largo plazo–, probablemente se tendrán que definir diferentes niveles temporales de revisión.

Sea como fuere, el proceso de evaluación, como en el caso del resto de fases de elaboración del Plan, debe contar con la participación activa de todos los agentes implicados en la Mesa de movilidad, dado que las medidas aplicadas han sido previamente consensuadas y/o acordadas por todos ellos.

Si bien en la mayoría de los casos esta evaluación puede basarse en indicadores numéricos que permitan ver la evolución de un fenómeno determinado (número de personas usuarias del transporte público, del vehículo privado, plazas de aparcamiento...), no todas las mejoras podrán ser determinadas por medio de estos indicadores cuantitativos, si no que será necesario introducir análisis cualitativos que vayan más allá de las cifras (satisfacción de las personas usuarias del transporte público, conocimiento de las alternativas en modos sostenibles implantados...)

Toda esta información de carácter cuantitativo y cualitativo debe permitir elaborar un informe de valoración del grado de aplicación del Plan, que contendrá un análisis a tres niveles:

- Estado de ejecución de cada línea estratégica.
- Estado de ejecución de las medidas de actuación.
- Resultados conseguidos con cada medida de actuación.

El informe de evaluación deberá ser sometido a valoración y aprobación por los miembros de la Mesa, incorporando los puntos fuertes y débiles que se han manifestado durante el proceso de implantación de las distintas medidas.

El Plan de acción es sobre todo un documento vivo y abierto que de forma periódica debe ser revisado y reformulado. Será trabajo del Gestor/a de movilidad proponer los contenidos del Plan de acción para adaptarlos y adecuarlos para lograr los objetivos del plan de movilidad y planificar las actuaciones futuras de forma consensuada con los agentes de la Mesa de movilidad.

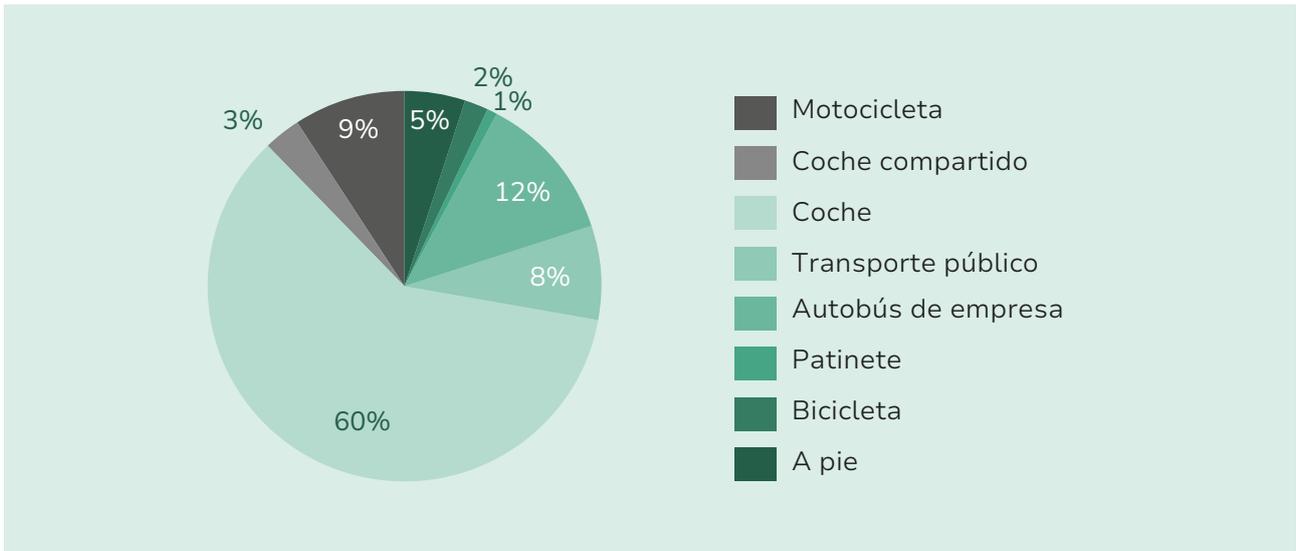
El principal indicador que se debe tener presente y que aglutina los resultados del resto de indicadores es cómo evoluciona la distribución modal como resultado de la implantación de las medidas de actuación contenidas en el plan de acción. Es decir, qué peso tiene cada modo de movilidad en los desplazamientos en el centro de trabajo y cómo van evolucionando con el paso del tiempo en relación con el punto de partida. Obviamente, el resultado esperado debería ser que los modos sostenibles vayan ganando peso en detrimento de los insostenibles. Para comprobarlo habrá que preguntar periódicamente a las personas trabajadoras con qué modo de movilidad se desplazan al trabajo.

Ejemplos de algunos de los indicadores a aplicar en el plan de desplazamientos de empresa

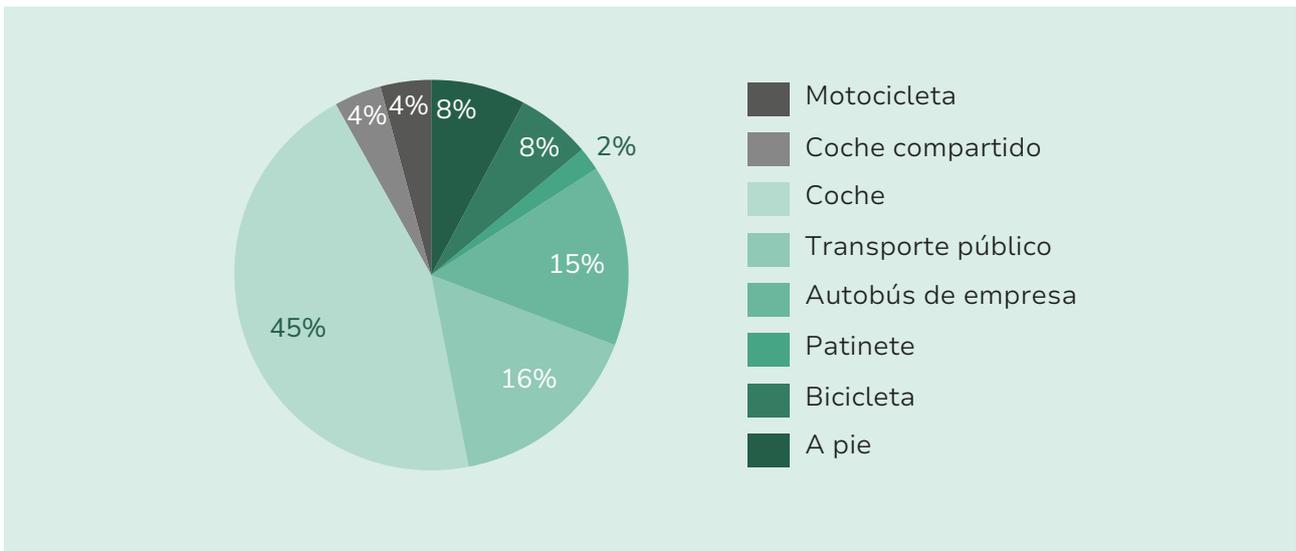
Indicadores	Estado inicial	Valor objetivo	Valor conseguido
<p>1. Distribución modal de los desplazamientos al trabajo</p> <ul style="list-style-type: none"> - a pie % - bicicleta % - patinete % - autobús de empresa % - transporte público % - coche % - coche compartido % - motocicleta % 			
<p>2. Formación en bicicleta</p> <ul style="list-style-type: none"> - personas que han hecho formación en seguridad vial - Personas que han realizado formación en mantenimiento y pequeñas reparaciones 			
<p>3. Bonificación del transporte público y del servicio público bicicletas</p> <ul style="list-style-type: none"> - personas que tienen bonificado el transporte público - personas que tienen bonificado el servicio público de bicicletas 			
<p>4. Plazas de estacionamiento dentro del centro de trabajo</p> <ul style="list-style-type: none"> - bicicletas - patinetes - coche compartido - coche - motocicletas - puntos de recarga eléctrica por modos 			
<p>5. Modo en que se han producido los accidentes in itinere de tráfico</p> <ul style="list-style-type: none"> - peatones - bicicleta - patinete - autobús de empresa - transporte público - coche - motocicleta 			

Indicador de distribución modal de un centro de trabajo

Distribución modal antes de la implantación del plan de movilidad sostenible al trabajo



Distribución modal después de la implantación del plan de movilidad sostenible al trabajo



4.4. Los Estudios de Evaluación de la Movilidad Generada (EAMG)

Los EAMG son una herramienta obligatoria de la legislación catalana vigente desde el año 2006. Estos estudios analizan el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación urbanística o una nueva implantación de un centro de trabajo, así como la capacidad de absorción de los servicios viales y de los sistemas de transporte, incluyendo los desplazamientos en bicicleta o a pie. Con ello, se pretende priorizar la movilidad sostenible para acceder a este nuevo emplazamiento⁷.

Evalúan asimismo la viabilidad de las medidas propuestas en el propio estudio, para gestionar de forma sostenible la nueva movilidad y, especialmente, las fórmulas de participación del promotor inmobiliario, en el caso, por ejemplo, de un parque empresarial, para colaborar en la solución de los problemas derivados de esta nueva movilidad generada.

De la implantación de un nuevo centro de trabajo o conjunto de ellos se debe estudiar su accesibilidad, analizando cuáles serán las necesidades de movilidad de las personas que se desplazarán hasta él. Los objetivos de cualquier estudio de la movilidad generada deben ser:

- Conocer las características de la movilidad del área de influencia del nuevo centro que generará movilidad (caracterización del centro de trabajo o ámbito multiempresas y su entorno).
- Estimar la movilidad que generará en días laborables, en las horas punta de acceso y salida de las personas trabajadoras (estimación de la demanda).
- Identificar los recorridos de acceso y de salida al área que permitan optimizar la capacidad del sistema de movilidad (estudio de los servicios y las infraestructuras).
- Proyectar y valorar la posible distribución modal de los desplazamientos de las personas trabajadoras.
- Identificar los puntos críticos del sistema de movilidad del nuevo sector y proponer las medidas necesarias para mejorar las condiciones de accesibilidad. La integración del emplazamiento en el territorio aportará información en materia de flujos y redes de movilidad para cada modo o sistema de movilidad, y determinar cuáles deberán ser predominantes y con qué medidas se alcanzarán los objetivos predeterminados.

La Autoridad del transporte realiza un informe de obligado cumplimiento sobre la AEMG el cual determina su idoneidad y suficiencia.

7 [DECRET 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada](#)

5. Instrumentos para el fomento de la movilidad sostenible al trabajo

En este apartado se ha recopilado la legislación autonómica relativa a la elaboración de planes de movilidad sostenibles en empresas. También se ha querido poner en valor los acuerdos bipartitos entre la patronal y los sindicatos e, igualmente, los pactos de concertación en el marco del diálogo social entre las Administraciones públicas, los empresarios y los sindicatos. De igual modo, se presentan algunos instrumentos de soporte y asesoramiento, así como de financiación y fiscalidad favorables a la movilidad sostenible.

Se trata de iniciativas que por su relevancia se deberían hacer extensivas a todo el territorio estatal. La realidad es que se trata de casos aislados presentes solo en unas pocas comunidades autónomas o en algunas administraciones locales.

Si nos referimos a la obligación de elaborar y ejecutar planes de movilidad, previsiblemente esto sucederá con la aprobación de la Ley de movilidad. En cambio, en relación a las ayudas económicas para elaborarlos, aunque la ley también las menciona, no las concreta: así pues, hay que establecer un programa de subvenciones suficientemente potente, es decir, bien dotado económicamente y amplio en cuanto a casuísticas, para que las ayudas sean eficaces.

Por otro lado, en cuanto a las medidas que explicamos ya existentes y aplicables en el ámbito estatal, más allá de difundirlas adecuadamente, se deberían profundizar abarcando otros supuestos para que tuvieran más incidencia. Por ejemplo, en el caso de los certificados de ahorro energético o las exenciones en la tributación del IRPF, para potenciarlos podrían incluir el uso de los autobuses de empresa.

5.1. Normativa autonómica de los planes de movilidad sostenibles de empresas

En España contamos con normativa y planificación en movilidad y ambiental en siete Comunidades Autónomas que imponen o proponen la realización de planes de movilidad en empresas o en grandes centros generadores de movilidad. Aunque hay otras normas, planes y estrategias, a diferentes escalas territoriales, que contemplan los planes de movilidad al trabajo, nos hemos ceñido a aquella legislación que es más explícita y completa a la hora de abordarlos.

Por orden cronológico de aprobación, está vigente la siguiente normativa autonómica:

- Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad de Cataluña.
- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana.
- Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible de Asturias.
- Decreto 178/2015, de 22 de septiembre, sobre la sostenibilidad energética del sector público de la Comunidad Autónoma de Euskadi.
- Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasco.
- Decreto 254/2020, de 10 de noviembre, sobre Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.

- Ley Foral 4/2022, de 22 de marzo, de Cambio Climático y Transición Energética de Navarra.
- Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias.
- Decreto 132/2024, de 30 de julio, por el que se aprueba el Plan de calidad del aire, horizonte 2027 de Cataluña, el Plan de acción a corto plazo por altos niveles de contaminación del aire y las determinaciones normativas para alcanzar los objetivos de calidad del aire.
- Plan Extremeño de Movilidad Sostenible. Junta de Extremadura 2030. Marzo de 2025.

5.2. V Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva

En 2023 se firmó el V Acuerdo por el Empleo y la Negociación Colectiva (V AENC) entre las organizaciones sindicales CCOO y UGT y las organizaciones empresariales CEOE y CEPYME. Al igual que los anteriores, este acuerdo trata de dinamizar la negociación colectiva, mejorar los salarios y modernizar los contenidos de los convenios colectivos. Su finalidad es la adaptación a las nuevas realidades y cambios continuos que se producen en la sociedad, el mundo laboral y la realidad de las empresas, y que sus contenidos contribuyan a mejorar la creación de empleo y garantizar su calidad.

El Acuerdo es de naturaleza obligacional y tiene como objetivo guiar la negociación de los convenios colectivos durante la vigencia del mismo, estableciendo criterios y recomendaciones para acometer los procesos de negociación.

En el apartado de Transición ecológica se hace mención explícita a los planes de movilidad para incorporarlos a la negociación colectiva en los siguientes términos: *para garantizar la reducción de emisiones y la eficiencia de las medidas que en su caso se apliquen, tanto en beneficio de las empresas como de las personas trabajadoras, se impulsarán planes de movilidad sostenible, fomentando el transporte colectivo por áreas geográficas, polígonos industriales o espacios de gran concentración de personas trabajadoras.*

5.3. Acuerdo Socioeconómico Institucional de Legislatura de Aragón

A finales de 2024 se ha abierto una oportunidad para trabajar los temas de la movilidad al trabajo en Aragón con la aprobación en noviembre de 2024 del Acuerdo Socioeconómico Institucional de Legislatura en el marco del diálogo social firmado por el Gobierno de Aragón, la CEOE, CEPYME, UGT y CCOO.

Este acuerdo, a propuesta de CCOO de Aragón, incorpora dentro del apartado de Cohesión, Acción Social y Servicios públicos la movilidad al trabajo, diciéndose que *es necesario abordar los desplazamientos a los grandes centros de trabajo especialmente de los polígonos industriales, pero también de los grandes centros de la administración pública o privados.*

Sigue añadiendo que *la movilidad constituye un problema de accesibilidad, pero también de acceso de personas trabajadoras a los lugares de trabajo. Refiriéndose esto último a los problemas para acceder a ciertos centros de trabajo localizados en lugares alejados donde se carece, por ejemplo, de transporte y si no tienes vehículo propio difícilmente podrás llegar.*

Justamente este acuerdo incorpora parte del texto contenido en el Acuerdo para el Empleo y la Negociación Colectiva, que antes hemos mencionado, diciéndose que *para garantizar la reducción de emisiones y la eficiencia de las medidas que en su caso se apliquen, tanto en beneficio de las empresas como de las personas trabajadoras, se impulsarán planes de movilidad sostenible de empresas y grandes centros generadores de movilidad, fomentando el transporte colectivo por áreas geográficas, polígonos industriales o espacios de gran concentración de personas trabajadoras.*

Y lo complementa diciendo que *se deben implantar medidas de movilidad sostenible, segura y equitativa a los polígonos, con actuaciones como el transporte público, las rutas de autobús mancomunadas entre empresas, el uso de la bicicleta, etc.*

5.4. Ayudas del Consorcio de Transportes Área de Zaragoza para autobuses mancomunados

En 2022 el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ) aprobó las bases de la convocatoria para la concesión de ayudas a las empresas que contraten servicios de transporte público regular de viajeros para trabajadores⁸.

El objetivo es promover el uso del transporte de empresa y compartirlo entre distintas empresas, para así reforzarlo y, al crecer la demanda, poderlo ampliar y dar la oportunidad que personas trabajadoras de pequeñas y medianas empresas que comparten emplazamiento, como puede ser un polígono industrial, lo puedan utilizar.

Esta convocatoria nace de una iniciativa de CCOO de Aragón que partió con la celebración en 2015 de una jornada de movilidad que llevaba como nombre “Experiencias colaborativas en movilidad sostenible y segura al trabajo” en la que se expusieron casos en que se compartían buses entre empresas de Europa y España y que desembocó en la elaboración de un documento cuyo nombre fue “Promoción del uso compartido o mancomunado de autobús de empresa para el transporte al trabajo en polígonos industriales o áreas de actividad económica del municipio de Zaragoza”.

Volviendo a las ayudas, estas están destinadas a subvencionar, por un lado, el mantenimiento de los servicios de transporte público regular de viajeros por carretera de trabajadores, prestados en el ámbito de territorial del CTAZ que ya estén implantados y, por otro lado, la implementación de nuevas iniciativas en relación con estos servicios.

En todo caso, se debe tratar de servicios de autobuses mancomunados. Es decir, aquel servicio que se proporciona a personas trabajadoras de más de una empresa realizando para ello más de una parada en destino. Las ayudas se concretan en:

- *Los servicios mancomunados de transporte público regular de viajeros trabajadores prestados que se mantengan activos en el momento de publicación de la convocatoria tendrán una subvención 20% de los costes operativos anuales.*
- *La implementación de nuevos servicios mancomunados de transporte público regular de viajeros de trabajadores tendrá una subvención 30% de los costes operativos anuales.*

8 ACUERDO de 9 de diciembre de 2022, de la Comisión Ejecutiva del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, por el que se aprueban las bases del procedimiento administrativo y primera convocatoria para la concesión de ayudas a las empresas que contraten servicios de transporte público regular de viajeros.

En ambos casos el límite máximo será de 15.000€. En el caso de los nuevos servicios que incluyan desarrollos tecnológicos para la gestión del servicio, esta cuantía máxima se podrá aumentar en 5.000€ adicionales.

Para llevar a la práctica esta iniciativa el propio Consorcio está realizando una serie de estudios propositivos entre diversas empresas localizadas en varios polígonos del entorno de Zaragoza. Esto se concreta en la elaboración de entrevistas a empresas y encuestas a personas trabajadoras para conocer las características de los servicios de autobuses de empresa que ya se están prestando. Y, asimismo, para saber la predisposición para compartirlos que tienen las empresas titulares de estos servicios y, al mismo tiempo, el grado de interés por usarlos de quienes no los tienen. Para pasar luego a realizar propuestas concretas de rutas de autobuses mancomunados. El objetivo es concluir este proyecto con una prueba piloto que se acabe consolidando y se pueda replicar en otros polígonos.

5.5. Ayudas de la Comunidad Foral de Navarra para la realización de planes de transporte sostenible

Navarra aprobó en 2022 la Ley de Cambio Climático y Transición Energética. En la misma se establece un artículo sobre Planes de transporte sostenibles de las empresas e instituciones.

Estos planes deben hacerlos las empresas e instituciones con más de 200 personas empleadas en un centro de trabajo y las grandes superficies comerciales, según su definición en la legislación reguladora del comercio en Navarra.

También deberán hacerlos los polígonos industriales con más de 200 personas trabajadoras ubicados en municipios de menos de 5.000 habitantes, en cuyo caso serán elaborados por los ayuntamientos correspondientes en colaboración con las empresas ubicadas en el polígono.

De acuerdo con la normativa navarra, los planes de transporte sostenible de las empresas e instituciones deberán definir las medidas necesarias para favorecer la movilidad sostenible de su personal en los desplazamientos al lugar de trabajo, reducir las necesidades de desplazamiento, así como posibilitar y priorizar los desplazamientos en transporte público colectivo, peatonales y en medios autónomos de cero emisiones de los usuarios y usuarias. Asimismo, deberán incorporar los indicadores básicos de seguimiento de las medidas y los objetivos.

En este contexto, el Gobierno navarro aprobó en 2024 una resolución por la que se aprobaba la convocatoria de la subvención de ayudas para la realización de planes de transporte sostenible en empresas⁹.

En ella se indica que será subvencionable la realización de planes de transporte de una empresa que podrá ser realizado por personal técnico cualificado que pertenezca a dicha empresa o externo.

También contempla la posibilidad de que se subvencionen planes de transporte sostenible destinados a un conjunto de empresas ubicadas en un mismo polígono industrial. En este caso, de que *un mismo plan de transporte sostenible esté destinado a más de una empresa, se podrán realizar solicitudes diferentes a nombre de las diferentes empresas. El gasto subvencionable y la cuantía máxima de ayuda correspondiente a cada solicitud se calculará en base al porcentaje del presupuesto total del plan de transporte que se asigne a cada empresa en un acuerdo realizado entre las partes.*

9 [Ayudas para la realización de planes de transporte sostenible en empresas. Comunidad Foral de Navarra.](#)

Las ayudas varían según el tamaño de la empresa, quedando de la siguiente manera:

- Pequeña empresa (menos de 50 personas trabajadoras) ayuda del 60% del coste con un máximo de 5.000 €.
- Mediana empresa (a partir de 50 personas trabajadoras y menos de 250) ayuda del 50% del coste con un máximo de 7.500 €.
- Gran empresa (a partir de 250 personas trabajadoras) ayuda del 40% del coste con un máximo de 10.000 €.

La Resolución de la convocatoria de las ayudas define las principales medidas a incorporar en los Planes de transporte sostenibles:

a. *Medidas principalmente dirigidas a personas trabajadoras:*

- *Información, concienciación y experimentación.*
- *Fomentar el uso del transporte público colectivo.*
- *Proporcionar transporte colectivo privado.*
- *Fomento del uso de la bicicleta y los desplazamientos a pie.*
- *Fomento del viaje compartido en coche (carpooling).*
- *Gestión del aparcamiento propio.*
- *Medidas relacionadas con reducción del número de viajes.*
- *Otras medidas de fomento de los modos más sostenibles.*
- *Conducción eficiente.*
- *Participación en asociaciones o mesas de movilidad.*
- *Flexibilidad horaria.*
- *Creación de tablón de movilidad segura y sostenible.*

b. *Medidas principalmente dirigidas a visitantes, clientes o proveedores*

- *Ofrecer información de acceso en transporte público al centro de trabajo.*
- *Lanzaderas para clientes o visitantes.*
- *Exigir a proveedores la adopción de medidas de sostenibilidad en su sistema de transporte.*



5.6. Bonificación del Impuesto de Actividades Económicas (IAE) por la elaboración de planes de transporte al trabajo

El Real Decreto Legislativo 2/2004, de 5 de marzo, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales, reglamenta la posibilidad de beneficiarse de una bonificación en el Impuesto de Actividades Económicas (IAE) por la elaboración de un plan de transporte para sus trabajadores. Al ser este impuesto de recaudación municipal, son los municipios quienes a través de sus ordenanzas fiscales pueden establecer este incentivo fiscal.

La norma es:

Subsección 3ª Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE)

Artículo 78. Naturaleza y hecho imponible.

1. El Impuesto sobre Actividades Económicas es un tributo directo de carácter real, cuyo hecho imponible está constituido por el mero ejercicio, en territorio nacional, de actividades empresariales, profesionales o artísticas, se ejerzan o no en local determinado y se hallen o no especificadas en las tarifas del impuesto.

2. Se consideran, a los efectos de este impuesto, actividades empresariales las ganaderas, cuando tengan carácter independiente, las mineras, industriales, comerciales y de servicios.

Artículo 88 TR. de la ley reguladora de las haciendas locales

c) Una bonificación de hasta el 50% de la cuota correspondiente para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y que:

Establezcan un plan de transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o el compartido.

Para dejar constancia de dos casos distintos en que se están aplicando estas bonificaciones destacamos los casos del Ayuntamiento de Palencia y el de Rubí. En el primer caso porque explícitamente se dice que para poderse beneficiar de la bonificación se requiere la participación de la representación sindical en la elaboración del plan. En el segundo caso, porque la bonificación tiene continuidad temporal y va más allá de la elaboración del plan, pues el primer año se bonifica por la realización del plan y en años posteriores, para incentivar su ejecución, es decir, se bonifica por la implantación de medidas contenidas en el plan que al, final es lo más trascendente.

Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Actividades Económicas del Ayuntamiento de Palencia

Una bonificación del 50% de la cuota correspondiente para los sujetos pasivos que tributen por cuota municipal y establezcan un plan de transporte para sus trabajadores que tenga por objeto reducir el consumo de energía y las emisiones causadas por el desplazamiento al lugar del puesto de trabajo y fomentar el empleo de los medios de transporte más eficientes, como el transporte colectivo o compartido, y previa acreditación de que en su configuración ha tenido intervención la representación legal de los trabajadores de la empresa beneficiaria, si la hubiere.

Ordenanza Fiscal Reguladora del Impuesto sobre Actividades Económicas del Ayuntamiento de Rubí

Los sujetos pasivos que establezcan un plan de transporte por su personal (plan de desplazamiento de empresa) que tenga por objeto reducir el consumo de energía y emisiones, gozarán de una bonificación del 20% de la cuota de cada actividad el primer año.

A partir del segundo año se bonificarán los servicios acreditados con un importe de hasta el 20% de la cuota. Este Plan debe estar aprobado por la Autoridad del Transporte Metropolitano. Se considerará como servicio acreditado, aquellas medidas aprobadas en el plan e implementadas durante el año en curso con un informe favorable del Ayuntamiento conforme son medidas que contribuyen a reducir el consumo de energía y emisiones.

5.7. Certificados de Ahorro Energético (CAE) del coche colaborativo¹⁰

Según el Decreto 36/2023, de 24 de enero por el que se establece un sistema de Certificados de Ahorro Energético (CAE), las empresas energéticas comercializadoras de gas y electricidad, y operadores al por mayor de productos petrolíferos y gases licuados de petróleo, por ley deben alcanzar una cuota anual de ahorro energético.

Una posibilidad es comprando Certificados de Ahorro Energético (CAE) a empresas que puedan acreditar el ahorro energético obtenido mediante la realización de coche colaborativo (*carpooling*) de sus personas trabajadoras.

Se tienen en consideración los viajes compartidos realizados por usuarios que se hayan puesto en contacto para realizar trayectos urbanos o metropolitanos. El ahorro energético se calcula con la suma de todos los km realizados anualmente. El servicio debe estar gestionado por una persona jurídica denominada operador de plataforma digital de movilidad colaborativa que controla los viajes realizados.

El operador de plataforma vende los certificados a las empresas energéticas y, a su vez, el importe percibido puede ser transferido a la empresa que tiene implantado el sistema de coche colaborativo con lo que se ahorra, por ejemplo, los costes de la plataforma o directamente puede ser un incentivo para las personas usuarias del coche colaborativo con lo que además de compartir los costes del desplazamiento, con el ahorro que ya supone, también pueden recibir una ayuda económica a partir de los CAE.

¹⁰ En el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible se define los servicios de movilidad colaborativa o *carpooling* como: servicios en los que varias personas usuarias comparten en un mismo viaje un vehículo de turismo, efectuados a título no oneroso, excepto, en su caso, por la compartición de gastos

5.8. Exención en el IRPF por la adquisición de abonos de transporte público

La adquisición de abonos de transporte público puede estar exento de tributar el Impuesto de Renta sobre las Personas Físicas (RPF) al estar contemplado como retribución flexible para las personas trabajadoras¹¹.

Cuando una empresa o institución lo incluye en su política de retribución flexible, la persona trabajadora puede decidir pagar directamente del sueldo bruto el importe que corresponde a la compra de los abonos del transporte público.

Esta exención proviene de un Real Decreto de 2010 por el que se modificaron los reglamentos de los impuestos sobre la renta de las personas físicas. En esta normativa se especifica que:

Tendrán la consideración de fórmulas indirectas de pago de cantidades a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros, la entrega a los trabajadores de tarjetas o cualquier otro medio electrónico de pago que cumplan los siguientes requisitos:

- *Que puedan utilizarse exclusivamente como contraprestación por la adquisición de títulos de transporte que permitan la utilización del servicio público de transporte colectivo de viajeros.*
- *La cantidad que se pueda abonar con las mismas no podrá exceder de 136,36 euros mensuales por trabajador, con el límite de 1.500 euros anuales.*
- *Deberán estar numeradas, expedidas de forma nominativa y en ellas deberá figurar la empresa emisora.*
- *Serán intransmisibles.*
- *No podrá obtenerse, ni de la empresa ni de terceros, el reembolso de su importe.*
- *La empresa que entregue las tarjetas o el medio electrónico de pago deberá llevar y conservar relación de los entregados a cada uno de sus trabajadores, con expresión de:*
 - *Número de documento.*
 - *Cuantía anual puesta a disposición del trabajador.*

11 Real Decreto 1788/2010 por el que se modifican los reglamentos de los impuestos sobre la renta de las personas físicas, sobre sociedades y sobre la renta de no residentes en materia de rentas en especie, deducción por inversión en vivienda y pagos a cuenta.

5.9. La movilidad laboral en la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona

En el año 2024 se aprobó en Catalunya y vigente para todo su territorio el Plan de calidad del aire horizonte 2027¹², el cual sustituye a dos planes de calidad del aire anteriores que sólo abarcaban el municipio de Barcelona y 39 municipios más de su alrededor con altas tasas de contaminación.

En el plan se establece un artículo centrado en la elaboración de Planes de Desplazamientos de Empresas (PDE), en el que se dice que en las zonas que superen los límites de contaminación establecidos por la Unión Europea –situación que se produce en la mayor parte de Cataluña– los centros de trabajo con más de 200 personas trabajadoras, propias o externas, se dotarán de PDE. En cambio, en las zonas en las que no se superan los límites de contaminación, igualmente se deberán hacer PDE, pero en este caso en los centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras, propias o externas, o más de 250 personas por turno.

Esta normativa incide en que todos los PDE deben basarse en criterios de sostenibilidad y deben orientarse a la reducción de la contaminación. Se considera que se adecuan a estos criterios si prevén que los desplazamientos se realicen en transportes sostenibles y prioritariamente colectivos.

Para ambos casos, se manifiesta que estos planes de movilidad deben elaborarse con la participación de las personas trabajadoras.

En este marco, la Autoridad del Transporte Metropolitano del Área de Barcelona (ATM), que abarca todo el territorio de la provincia de Barcelona, dispone en su página web de un apartado de movilidad laboral en la que se recoge información sobre los planes de desplazamientos de empresas. En los subapartados en los que se divide, esta web contiene información diversa sobre¹³:

- Metodología para la elaboración del PDE, incluyendo modelos de cuestionarios para personas trabajadoras y empresas para la realización de la diagnosis y una herramienta de cálculo de las externalidades producidas por la movilidad laboral de una empresa.
- Diversas publicaciones relacionadas con la elaboración de planes de movilidad y un catálogo y enlaces a webs de buenas prácticas.
- Un mapa a través del cual se pueden ver la relación de PDE aprobados.

También incorpora un ámbito específico de ayudas públicas en el cual se informa de una ayuda económica que otorga la propia ATM de Barcelona para la elaboración de planes de movilidad de empresas que empezaron a concederse en 2019.

En las bases para otorgar las subvenciones se establece que estas tienen la finalidad principal de fomentar la realización de un PDE. Acto seguido precisa cuáles son los porcentajes y la cuantía de los gastos subvencionables:

- *Para las empresas con más de 250 trabajadores, el importe de la subvención será de como máximo el 50% del presupuesto del coste de la realización del PDE. El importe máximo será de 7.000 €.*

12 DECRETO 132/2024, de 30 de julio, por el que se aprueba el Plan de calidad del aire, horizonte 2027, el Plan de acción a corto plazo por altos niveles de contaminación del aire y las determinaciones normativas para alcanzar los objetivos de calidad del aire.

13 [Mobilitat laboral ATM de Barcelona](#)

- *Para las empresas con 250 personas trabajadoras o inferior, el importe máximo de la ayuda será del 65% del presupuesto del coste de realización del PDE. El importe máximo será de 7.000 €.*
- *Para las agrupaciones de empresas, el importe máximo será del 70% en el caso de PDE participados por 2 empresas, 80% en el caso de PDE participados por 3 empresas y 90% en el caso de PDE participados por 4 o más empresas del presupuesto del coste de realización del PDE. El importe máximo será de 9.000€.*

Finalmente, en la web hay un espacio donde, además de explicarse las condiciones y la naturaleza de las subvenciones, se puede consultar la relación de las que han sido admitidas a trámite, concedidas o denegadas.

De igual manera es importante reseñar que la ATM de Barcelona asesora y da soporte técnico a las empresas e instituciones públicas que elaboran los planes e, igualmente, una vez concluido el plan hace una valoración de los contenidos y tiene la potestad de aprobarlos.



6. Buenas prácticas en movilidad sostenible al trabajo

En este apartado del estudio se ha querido hacer un repaso a diversas acciones de distinta naturaleza que se han llevado a cabo para fomentar la movilidad sostenible al trabajo.

Se han seleccionado principalmente –aunque no exclusivamente– experiencias en las que ha primado la negociación colectiva y esta ha sido parte fundamental para desarrollar medidas para progresar en la movilidad sostenible en los centros de trabajo, tanto públicos como privados. Son experiencias en las que los acuerdos entre la parte sindical y empresarial han permitido logros que difícilmente se hubieran alcanzado sin la implicación y, en muchas ocasiones, el impulso sindical, lo que demuestra la necesidad de contar con su participación activa en base a la negociación colectiva.

Aquí abrimos un paréntesis para hacer constar que el proyecto de Ley Movilidad Sostenible, incide en la obligación de que los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras.

Este proyecto de Ley continúa diciendo lo que desde CCOO propusimos incluir en su momento, que es que en las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector.

Además, el Proyecto de Ley propone incorporar en el Estatuto de los Trabajadores –la ley fundamental que regula las relaciones laborales entre personas trabajadoras y empleadoras– una modificación referente a la negociación colectiva en estos términos:

Existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen:

- *El impulso del transporte colectivo.*
- *La movilidad eléctrica.*
- *La movilidad activa.*
- *La movilidad compartida o colaborativa.*

El texto finaliza subrayando que estos planes se harán con la finalidad de conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como de evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo.

Es en este contexto se ha creído necesario recopilar, principalmente experiencias de negociación colectiva que demuestran, por un lado, que se puede transformar la movilidad al trabajo en beneficio de las personas trabajadoras y, por otro lado, ilustran de cómo se puede hacer. Actuaciones de intervención sindical que han tenido un recorrido desigual y han alcanzado con más o menos intensidad el objetivo de fomentar la movilidad sostenible al trabajo. Actuaciones que en general no han estado exentas de obstáculos que ha habido que sortear, pero que, mediante la constancia y la tenacidad, en algunos casos de años, han llegado a buen fin. Eso no quita que haya que continuar trabajando para progresar aún más y consolidar los avances obtenidos.

Se trata de experiencias que pueden servir de ejemplo para replicarlas a doquier para impulsar la transformación del modelo de movilidad al trabajo y por supuesto nos reafirman en nuestra creencia inicial de que además de necesario el cambio es posible y sabemos cómo hacerlo.

Asimismo, en este mismo apartado de buenas prácticas, también se ha querido poner en valor otras iniciativas, al margen de la negociación colectiva, impulsadas por empresarios y Administraciones públicas en la promoción de la movilidad sostenible, que por sus resultados y singularidad es pertinente darlas a conocer.

6.1. Apple y el centro comercial La Maquinista

La empresa Apple cuenta con 11 tiendas repartidas por España y una plantilla total de unas 1.400 personas.

A raíz de una negociación entre la empresa y la representación sindical para llevar a cabo modificaciones sustanciales de las condiciones de trabajo, la parte sindical propuso incluir en la misma negociación el tema de la movilidad al trabajo. Aunque la empresa al principio se negó a tratarlo, al final, al menos, accedió a hablarlo.

La primera propuesta que salió en la negociación es que la empresa pagara alguna compensación por los desplazamientos al trabajo independientemente del vehículo que se utilizará, aunque fuera uno de motor de combustión. Pero la representación sindical de CCOO propuso que fuera sólo para promover los desplazamientos que sirvieran para descarbonizar el transporte y, en consecuencia, frenar al cambio climático, es decir, en movilidad activa, a pie y en bicicleta y en transporte público. También, se pretendía que se incluyeran los vehículos con la etiqueta ambiental cero emisiones. El planteamiento era establecer una retribución según una jerarquía de los modos de movilidad de más a menos sostenibles.

En un primer momento la empresa puso reticencias cuestionando el motivo del por qué debía pagar. Por ello, la parte sindical utilizó como justificación la próxima aprobación de la Ley de movilidad sostenible estatal que establece que debe fomentarse la movilidad sostenible al trabajo.

Finalmente, lo pactado ha sido que a partir de 2025 se pague exclusivamente el transporte público con un máximo de 60€ mensuales que equivale a 720€ año (12 meses). Si el importe de la adquisición de los abonos fuera superior, el importe excedido se beneficiaría de la exención del IRPF que contempla la ley para los abonos de transporte público al incluirse este concepto en el salario como retribución flexible¹⁴.

Tal como recoge el texto del acuerdo fruto de la negociación colectiva, el objetivo es conceder una ayuda social a las personas trabajadoras y poder compensar los gastos incurridos por el desplazamiento desde el domicilio hasta su lugar de trabajo y, a la vez, ser una medida para fomentar la movilidad limpia y sostenible.

Esta propuesta de que se pagaran los costes de la movilidad sostenible partió de los delegados y delegadas de CCOO de la tienda de Apple del centro comercial de La Maquinista de Barcelona, que ya desde hace varios años han ido participando en diferentes iniciativas sindicales para avanzar en la movilidad sostenible, tales como la formación y participación en jornadas y estudios. Asimismo, han recibido formación sindical en movilidad sostenible al trabajo.

14 [Real Decreto 1788/2010, de 30 de diciembre, por el que se modifican los Reglamentos de los Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas, sobre Sociedades y sobre la Renta de no Residentes en materia de rentas en especie, deducción por inversión en vivienda y pagos a cuenta.](#)



Uno de los detonantes para plantear que la empresa cubriera los gastos de la movilidad fue el anuncio de que se haría pagar a las personas trabajadoras por estacionar en el aparcamiento de coches del centro comercial, no así en el de bicicletas que es gratuito, lo que daba más argumentos para potenciar los modos de movilidad alternativos al automóvil.

En concordancia con todo esto, desde la representación sindical de esta tienda de Apple y de otros comercios y establecimientos de hostelería ubicados en el mismo centro comercial, conjuntamente con el sindicato, se está reclamando al Ayuntamiento de Barcelona que mejore la oferta de transporte público en general y más específicamente los sábados, que es de los días que más clientes acuden al centro comercial y por ello más personas trabajadoras, pero también los días festivos en que se abre. Además de las noches, teniendo en cuenta que hay actividades de ocio y restauración que cierran muy avanzada la noche. Pues es en estos días y en la franja horaria nocturna cuando la oferta de transporte público es menor y por ello se debería reforzar.

En esta misma tesitura, a propuesta de CCOO y la Asociación de vecinos y vecinas del barrio del Bon Pastor y la Asociación de empresas, se ha reanudado la Mesa de movilidad del llamado Eix Besòs, la cual dejó de funcionar en 2020 como consecuencia de la pandemia. La Mesa abarca a una serie de polígonos colindantes de actividad económica e incluye el centro comercial La Maquinista. En la misma están representados además de los sindicatos y los vecinos y vecinas, los dos ayuntamientos donde se asienta esta zona de actividad económica y comercial, Barcelona y Sant Adrià de Besòs, la asociación de empresas del lugar y el centro comercial.

En este foro de participación se ha hecho llegar la petición de que se haga una actualización del plan de movilidad, pues el anterior data de 2013¹⁵ y la zona está en plena transformación urbana con implantaciones de nuevos grandes centros generadores de movilidad, ampliaciones de los ya existentes como es el caso del centro del comercial y la construcción de un gran número de viviendas aledañas que, sin duda, afectaran aumentando la movilidad de la zona.

Además del plan de movilidad vigente, ya se han ejecutado varias de las propuestas de actuación que contiene y ahora habría que evaluar que repercusión han tenido en los hábitos de movilidad de las personas trabajadoras haciendo de nuevo una encuesta. Y, al mismo tiempo, habría que

15 [Pla de mobilitat sostenible als polígons del Bon Pastor i Torrent de l'Estadella i al centre comercial de La Maquinista. ISTAS 2013.](#)

recuperar y reformular algunas de las medidas del plan que aún están por hacer, tal como hemos reflejado en dos informes de seguimiento que hemos realizado conjuntamente con CCOO¹⁶.

En concreto, entre otras actuaciones se ha mejorado el espacio público de algunas calles, ampliando las aceras e iluminándolas convenientemente; se ha aumentado el número de cruces semaforizados; se ha ensanchando un puente que solo tenía una calzada para vehículos, añadiendo una acera y un carril bici; ha habido un incremento de la red de carriles bici internos y de conexión con el exterior de los polígonos; se han instalado más estaciones del servicio público de bicicletas de Barcelona (*bicing*) y se ha reforzado, aunque no suficientemente, el servicio de autobús con nuevas líneas, más frecuencia y con la extensión del horario de funcionamiento.

Otra de las demandas que se ha hecho en el marco de esta Mesa de movilidad es que se concrete en que se invertirá la aportación económica de 2 millones de euros al Ayuntamiento de Barcelona a la que se ha comprometido hacer el centro comercial, como contrapartida a otorgarle el permiso de ampliación de la superficie comercial y de edificación de viviendas. Inversión que, tal como recoge la planificación urbana para llevar a cabo estas obras, debe ser destinada a mejorar la movilidad del entorno del centro comercial, lo que entre otras cosas comprende mejorar los itinerarios a pie, haciéndolos más seguros, implantar carriles bus y de bicicleta para enlazar algunos tramos inconexos juntándolos con el resto de la red e instalando marquesinas con pantallas de tiempo de espera de las líneas de autobús.

6.2. Asociación de empresas de Alcobendas (AICA)

En el municipio de Alcobendas hay unos 125.000 puestos de trabajo y se calcula que cada día acceden al municipio unos 72.000 vehículos privados por desplazamientos al trabajo. Esto genera una gran congestión en hora punta. Además, el municipio es atravesado por la autopista A1, con lo que también hay mucho tráfico de paso. Y, al mismo tiempo, esta infraestructura viaria genera un efecto barrera, separando el municipio en dos partes, pudiéndose cruzar sólo por unos pocos pasos concretos donde se genera un tapón en horas punta. Por otro lado, para desplazarse por dentro del municipio para ir a los centros de trabajo, los residentes a menudo tienen que coger más de un autobús.

En 2004, a demanda de las empresas asociadas a AICA, se pone en funcionamiento un autobús laboral dentro del municipio de Alcobendas que hace varios servicios en las franjas horarias de mañana y tarde y conecta con la estación de Cercanías de Alcobendas-San Sebastián de los Reyes (C4a) y la estación de metro de La Granja (L10). Posteriormente, en 2007, el ayuntamiento se incorporó en la financiación de estas líneas de autobús laboral.

En este mismo año de 2007 llegó el metro (metronorte) a Alcobendas, con una prolongación de la L10, pero para conectar con el resto de la línea 10 que proviene del sur de Alcorcón, pasando por el centro de Madrid y Chamartín, se construyó un intercambiador en la estación de Tres Olivos, debiéndose hacer transbordo cambiando de metro. Como se pasa de un metro de 6 vagones a otro de 3, si el primero va lleno hay personas que no pueden subir al segundo, pues no tiene suficiente capacidad y además la frecuencia de paso es menor en el metronorte, con lo que en hora punta de mañana el tiempo de espera puede ser prolongado y todo esto retrae de su uso. A ello hay que añadir que Alcobendas (zona B1) está en una zona tarifaria diferente al municipio de Madrid (zona A), con lo que deben pagar por dos zonas las personas que provienen de esta ciudad.

16 [Anàlisi dels polígons del Bon Pastor del Torrent de L'Estadella i de La Maquinista. CCOO Catalunya 2021 y Estat de situació del Pla de mobilitat sostenible als polígons del Bon Pastor i Torrent de L'Estadella i al centre comercial La Maquinista. CCOO Catalunya 2023.](#)



En 2013 el Consorcio de Transportes de Madrid y el IDAE, en colaboración con AICA y el Ayuntamiento de Alcobendas, desarrollaron un Plan de transporte sostenible del área de actividad empresarial del Arroyo de la Vega. En el diagnóstico se constataba que un 45% de las personas trabajadoras procedían de Madrid como principal origen de los desplazamientos, seguido de las personas que residían en Alcobendas con un 12%. En la distribución modal se imponía el uso del coche con un 64%.

En el plan se propone una redefinición del servicio de autobús promovido por AICA. A partir del estudio de la demanda existente y del potencial de captación de nuevas personas usuarias del autobús, se rediseña la línea actual optimizando y mejorando el servicio.

En 2021 se incorporó un nuevo servicio de autobús compartido. Se trata de la reconversión del autobús de empresa de las oficinas de Leroy Merlin en Arroyo de la Vega. Habiendo una línea que une esta zona con Atocha y otra con plaza Castilla. Este autobús estaba infrautilizado con lo que quedaban plazas libres. Por eso, se abrió a otras empresas interesadas y se incluyó una nueva parada en su paso por esta área de actividad económica para así poder dar servicio a más centros de trabajo. Las empresas adheridas pagan proporcionalmente según las personas usuarias de cada una de ellas. En la actualidad hay 9 empresas adheridas al servicio de autobús.

En 2019, el servicio de autobús laboral se digitalizó y lo pasó a gestionar una empresa especializada en ello, creando una web específica para informar sobre las rutas, las paradas y los horarios y con una app para visualizarlo en un mapa e informando sobre los billetes y sus precios y para reservar plazas online. Los autobuses se pueden utilizar a través de las empresas adheridas al servicio o haciendo un uso particular. Actualmente, AICA está trabajando para incorporar en la misma plataforma de los autobuses laborales un servicio de coche compartido para los desplazamientos al trabajo.

El transporte interempresas se define en la web de AICA como un servicio especial de transporte que ofrece AICA en colaboración con el Ayuntamiento de Alcobendas. Su fin es acercar a las personas trabajadoras a los centros empresariales. El objetivo de este servicio es mejorar el acceso a sus puestos de trabajo, evitando el uso del transporte privado e incentivando un transporte colectivo más rápido, económico y puntual.

Debido a la presión en el aparcamiento, tanto por parte de las personas residentes como de las personas trabajadoras al haber insuficientes plazas de aparcamiento en la vía pública, en 2024 entró en vigor la regulación del aparcamiento en una parte de la zona del Arroyo de la Vega. Convirtiéndose en una zona verde de estacionamiento con prioridad de aparcar para los vecinos. Esta situación está haciendo aumentar el interés por los autobuses y se está planteando la posibilidad de ampliar las rutas.

AICA dispone de un área específica de trabajo sobre movilidad que entre otras funciones informa y asesora a las empresas, por ejemplo, en la elaboración de planes de movilidad. Esta información, así como sobre los servicios de autobús, se puede encontrar en la página web de esta asociación empresarial.

6.3. Ayuntamiento de Madrid

El Ayuntamiento de Madrid, con sus casi 40.000 personas trabajadoras, hace entrega gratuita de la Tarjeta de Transporte Anual expedida por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM) al personal funcionario de carrera, al personal que ostente la condición de funcionario en prácticas, al personal laboral fijo, laboral indefinido, funcionario y laboral interino de vacante y eventual.

La tarjeta que se entrega comprende la zona correspondiente al domicilio desde el que se produce el desplazamiento al centro de trabajo.

En concreto, el documento de Bases de la convocatoria de ayudas de acción social de 2025 expone que *la tarjeta se corresponderá con la zona en la que se ubique bien el domicilio real y efectivo a efectos de transporte, o bien con la zona en la que se ubique el lugar de trabajo si éste se situara en una zona superior a la que correspondiera dicho domicilio, siempre que, al menos, uno de los dos esté incluido en una de las siguientes zonas: A, B1, B2, B3, C1, C2, E1 y E2*. Es decir, abarca todas las zonas tarifarias del Consorcio de transporte pertenecientes a la Comunidad de Madrid y a algunas poblaciones limítrofes de Castilla-La Mancha, incluyendo Guadalajara y Toledo.

Por otro lado, el ayuntamiento ofrece a su personal una ayuda de transporte en metálico que es incompatible con obtener la tarjeta anual de transporte público.

A su vez se especifica que serán personas beneficiarias de la ayuda de transporte en metálico las que cumplan alguno de los siguientes requisitos:

- Inexistencia de transporte público para desplazarse a su centro de trabajo.
- Distancia superior a un kilómetro desde la parada más próxima al centro de trabajo o domicilio.
- Frecuencia de transporte colectivo incompatible con la realización del horario de trabajo. Se considerará incompatible la frecuencia de intervalos que superen los 20 minutos.
- Domicilio fuera de la Comunidad de Madrid cuya zona de cobertura no esté contemplada por el CRTM.

6.4. Azucarera Ebro

La empresa Azucarera Ebro facilitaba el aparcamiento gratuito a sus personas trabajadoras en las oficinas que tenía en el centro de Barcelona. En 2001, a partir del traslado de la empresa a una nueva zona de la ciudad, el Comité de CCOO negoció con la dirección de la empresa que se les facilitaran abonos de transporte público, fuera el que fuese el origen del desplazamiento, con el fin de poner en igualdad de condiciones a quienes accedían en transporte público con los que lo hacían en vehículo privado y, a la vez, incentivar su uso.

Desde entonces el número de personas trabajadoras que se desplazan al centro de trabajo en transporte público no ha hecho más que aumentar y, al mismo tiempo, se han reducido los usua-

rios del aparcamiento. Antes de que la empresa pagara los títulos de transporte de las personas trabajadoras, más de la mitad de éstos acudían al trabajo en vehículo privado y ahora se ha invertido la situación.

6.5. Banco Transatlántico

En el año 1993, el Banco Transatlántico trasladó su sede desde el del centro de Barcelona al nuevo parque empresarial de Can Sant Joan en Sant Cugat del Vallès. El traslado afectaba a unas 500 personas trabajadoras.

La representación de las personas trabajadoras de CCOO llegó a un acuerdo con la empresa para compensar debidamente a las personas afectadas por el traslado. Entre las condiciones de compensación que se llevaron a cabo en relación al transporte colectivo se incorporaron las siguientes:

- La empresa pondrá a disposición de las personas trabajadoras a la hora de inicio de su jornada laboral los autobuses necesarios para su desplazamiento a la nueva sede. Cualquier retraso del autobús en el viaje de ida será considerado tiempo efectivo de trabajo. Para el viaje de vuelta la empresa pondrá a disposición de las personas trabajadoras autobuses con salida del edificio corporativo según su horario.
- Se exceptúa aquellas personas empleadas con horarios especiales que no puedan utilizar el transporte colectivo dispuesto por el Banco, por lo que la empresa facilitará transporte alternativo asumiendo el coste del mismo. El tiempo transcurrido tanto en el viaje de ida como en el de vuelta se considera tiempo de trabajo efectivo. El transporte alternativo consiste en la utilización de los Ferrocarriles Catalanes.
- En caso de averías en el transporte público utilizado para llegar al punto de partida de los autobuses o transporte alternativo puestos por la empresa, el tiempo de retraso será previa justificación a cargo de la empresa.

6.6. Cementera de Carboneras

La Fábrica de cemento de Carboneras desarrolla su actividad en el municipio de Carboneras, en un polígono industrial que dista 4 kilómetros del centro urbano. En la empresa trabajan un centenar de personas.

Los modos con los que pueden optar las personas trabajadoras para desplazarse al centro de trabajo son el transporte de empresa y el vehículo propio individualmente o compartido.

Desde Carboneras, donde reside la gran mayoría de la plantilla hay la posibilidad de utilizar el transporte de empresa. Éste consiste en un autobús que realiza cuatro paradas en puntos estratégicos del núcleo urbano para recoger a las personas usuarias. Este servicio lleva funcionando desde el inicio de la actividad en 1980, el coste corre a cargo de la empresa y está recogido en el convenio colectivo.

Algunas de las personas trabajadoras que proceden de la capital provincial Almería, y que hacen un recorrido de unos 70 kilómetros, comparten vehículo en la medida que los horarios se lo permiten.

A consecuencia de una reestructuración se produjo el cierre de la Fábrica de cemento del grupo de Lorca, a unos 120 kilómetros de la cementera, lo que provocó que muchas personas fueran reubicadas en Carboneras. También en estos desplazamientos se comparte coche. Existe el caso de un grupo de personas trabajadoras que se han organizado y disponen de un vehículo en multipropiedad para realizar el trayecto, compartiendo los gastos de este.

En relación con la organización del trabajo con consecuencias en la movilidad, a partir del Convenio colectivo de 2020 se incluye un apartado de trabajo en remoto/teletrabajo.

La regulación del teletrabajo se expresa en los siguientes términos:

- El trabajo en remoto / teletrabajo será de aplicación al personal, para aquellos puestos de trabajo que puedan cumplir sus funciones al 100% de manera remota, y para casos especiales serán ámbito de estudio por parte de la Dirección de Recursos Humanos.
- Tendrá siempre carácter voluntario para la persona teletrabajadora.
- El teletrabajo no modifica la relación laboral, ni las condiciones económicas y laborales de los trabajadores, de conformidad con lo establecido en la ley.
- Las jornadas de teletrabajo serán de 3 días completos por semana.
- El lugar de Teletrabajo será la residencia habitual del trabajador, Recursos Humanos analizará los casos que por causas excepcionales puedan requerir los trabajadores en relación a realizar el teletrabajo desde una segunda residencia y durante un periodo definido de tiempo.
- La empresa proporcionará y mantendrá los materiales y equipos necesarios tanto para poder ejecutar el teletrabajo, como para garantizar la seguridad y salud laboral de las personas, tales como ordenador, pantalla, teclado, ratón y silla ergonómica, con un máximo de cinco años para su renovación.

Actualmente, uno de los objetivos de la representación sindical es que se constituya una Mesa de Movilidad en el seno de la empresa. Un espacio de concertación y diálogo para acordar medidas para avanzar en la movilidad sostenible.

Esta iniciativa está amparada en el VII Acuerdo para la valorización y la sostenibilidad de la industria andaluza del cemento, firmado por CCOO y UGT como representación laboral y por la Agrupación de Fabricantes de Cemento de Andalucía (AFCA) como representación empresarial.

El Acuerdo contiene un artículo titulado: Planes de movilidad sostenible en las fábricas andaluzas de cemento, en el cual se escribe que *la representación empresarial y la social consideran que la movilidad sostenible, en línea con el objetivo de la Unión Europea de reducir un 55% las emisiones la Unión Europea, debe constituir una línea de acción estratégica en la política de descarbonización del sector cementero en Andalucía.*

Y sigue afirmando que, en este contexto, las empresas cementeras en Andalucía se comprometen al estudio, la elaboración e implantación de planes de movilidad sostenibles, con la representación legal de las personas trabajadoras.

6.7. CCOO de Castilla y León

La elaboración del Plan de movilidad de CCOO de Castilla y León formaba parte de un Plan de Sostenibilidad que se aprobó en el año 2019 en el Consejo de CCOO de Castilla y León –el órgano dentro de la estructura de CCOO, encargado de tomar decisiones estratégicas y coordinar

la acción sindical a nivel regional– . En concreto el plan de movilidad se incluía en un apartado dedicado a la eficiencia energética para reducir la huella de carbono.

El ámbito de aplicación del plan es en las 11 sedes del sindicato repartidas por toda la comunidad, correspondientes a las capitales de provincias y otras localidades. Así, el plan de movilidad abarcaba a las 850 personas que trabajan en estas sedes. El primer paso fue realizar el diagnóstico de los desplazamientos yendo y volviendo del trabajo y de los desplazamientos en la jornada laboral a empresas, reuniones, elecciones sindicales, formación... Y, al mismo tiempo, un análisis de los servicios e infraestructuras externas de acceso a las instalaciones del sindicato, por ejemplo, del transporte público, los carriles bici y de cara al interno, por ejemplo, si había habilitado aparcamiento de bicicletas en los locales propios.

Para ello, se pasó una encuesta de hábitos de movilidad aprovechando la Semana de la Movilidad Sostenible del año 2019. Respondieron 950 personas, pues se incluyó en la encuesta a personas afiliadas que no trabajaban en las sedes de CCOO, para así conocer, también como eran en general los desplazamientos al trabajo en toda la Comunidad y para que las personas tomaran conciencia y reflexionaran sobre su propia movilidad.

También se les preguntó si estaban dispuestas a cambiar de modos de movilidad y bajo qué condiciones lo harían. En este caso exclusivamente se preguntó a las personas trabajadoras del sindicato para valorar en que ámbitos se debían focalizar las actuaciones del plan.

Parte del éxito de la elevada participación en la encuesta fue porque se hizo una campaña para animar a la gente a responderla y entre las personas afiliadas se sorteó una cesta con productos ecológicos.



Para elaborar el plan y hacer su seguimiento se constituyó una Mesa de movilidad como órgano de participación y diálogo con la participación de las personas que representan a los distintos territorios y federaciones que finalmente son las personas que han tenido que ver con la puesta en marcha y difusión del plan.

Dentro de la diagnosis del plan se hizo un análisis DAFO (Debilidades, Amenazas, Fortalezas y Oportunidades), una herramienta que ayuda a identificar los puntos fuertes y débiles internos, así como las oportunidades y amenazas que existen en el externo.

Una debilidad era la complejidad de la organización y la dispersión de centros de trabajo y, a su vez, que en algunos locales hay muy poca gente y es difícil implantar medidas como el coche compartido. Una amenaza es no tener capacidad de decisión en implantar o modificar el transporte público al ser una competencia externa. Una de las fortalezas es que los desplazamientos al trabajo en vehículo privado eran minoría, pues solo representaban el 26%, lo que hay relacionar con que la mayor parte de centros de trabajo están en el centro de las ciudades, siendo los desplazamientos a pie los principales.

En consecuencia, el plan de movilidad, sobre todo, se focalizaba en los desplazamientos en jornada que es cuando se utilizaba más el automóvil. Por ello una de las acciones destacadas fue promover el compartir coche, que, además de ser una medida favorable a la sostenibilidad, permite ahorrar en los costes del transporte a la organización. Otra acción fue priorizar las reuniones por videoconferencia, lo que representaba un ahorro de tiempo considerable al evitar desplazamientos y más en una Comunidad Autónoma tan extensa. Hay que tener en cuenta que el plan de movilidad se elaboró antes de la pandemia, que provocó la generalización de las reuniones a distancia. Otra oportunidad surgió porque la mitad de las personas encuestadas estaban dispuestas a compartir coche. Para ellas se propuso habilitar una agenda compartida con el propósito de hacer coincidir, por ejemplo, reuniones y así poder compartir viajes.

Como elemento favorable a la implantación del plan se tuvo en cuenta el Plan Moves II del Instituto de Diversificación y Ahorro Energético (IDAE) que subvencionaba medidas de los planes de movilidad de empresas u organizaciones. La ayuda estaba dirigida a la implantación de actuaciones de movilidad sostenible que tuvieran como objetivo actuar sobre la movilidad de las personas trabajadoras para conseguir una mayor participación de los modos más eficientes. El contenido del Moves II especificaba el tipo de actuaciones subvencionables:¹⁷

- Actuaciones que faciliten el acceso al centro de trabajo a pie o en bicicleta (inversión en aparcamiento de bicicletas, dotación de vestuarios, etc.)
- Disposición de líneas específicas de transporte colectivo y autobuses lanzadera a los centros de trabajo.
- Actuaciones para facilitar y fomentar el uso del transporte público o colectivo.
- Plataformas y sistemas de vehículos compartidos.

De forma injustificada, en el posterior plan, el MOVES III, se retiraron estas ayudas a la movilidad sostenible al trabajo, tan necesarias para, justamente, impulsar la elaboración y ejecución de los planes de movilidad al trabajo cuando aún escasean; por lo que se deberían reanudar estas subvenciones a la ejecución de las medidas que contiene un plan de movilidad sostenible al trabajo.

Otra oportunidad que favorecía los modos sostenibles de desplazamiento era el tamaño pequeño de algunas ciudades donde están los locales de CCOO, lo que facilita el poder desplazarse a pie y en bicicleta por las cortas distancias que hay que recorrer.

¹⁷ [Plan MOVES II.](#)

La siguiente etapa del plan fue el diseño de las medidas de actuación con la vista puesta en reducir la huella de carbono y, al mismo tiempo, promover una nueva cultura de la movilidad.

Algunas medidas concretas fueron implantar la flexibilidad horaria para poderse adaptar a los horarios del transporte público, instalar aparcamiento seguro para bicicletas dentro de las sedes e, igualmente, pedir a los ayuntamientos aparcamiento de bicicletas en la calle allá donde no lo hubiere. Tener un kit de pequeñas reparaciones y mantenimiento de bicicletas en los propios locales o informar sobre la oferta de transporte público.

Para los viajes en jornada laboral, se propuso establecer un horario de inicio de reuniones común para facilitar el compartir coche. Organizar eventos donde haya más oferta de transporte público y no donde hay más aparcamiento para coches. Entregar abonos de transporte para que se utilice más el transporte público, por ejemplo, en vez de un coche de flota. Otras medidas propuestas fueron la adquisición de vehículos eléctricos o híbridos para la flota del sindicato y hacer formación en movilidad sostenible para la estructura sindical y para delegados y delegadas.

La ejecución del plan representaba un ahorro económico por la reducción de los costes, por ejemplo, en el pago del kilometraje, en aparcamiento y en disminuir el *renting* de vehículos, lo que compensaba de lleno los gastos de la aplicación de las medidas del plan que suponían una inversión.



La iniciativa del coche compartido se hizo con una empresa que proporciona una aplicación personalizada para las personas que trabajan en la organización CCOO de Castilla y León. En la misma se publicaban los trayectos que realizarían las personas que utilizaran su vehículo y posteriormente se apuntaban las personas con las que compartirán el viaje. Además, a través de la aplicación, que es compartida con otras empresas, se organizan retos sobre quienes realizan más desplazamientos en movilidad sostenible, pues una vez instalada la aplicación en el móvil detecta quienes se desplazan a pie, en bicicleta y en transporte público. Premiendo a quienes hacen más kilómetros en cada modo de movilidad con algún tipo de obsequio.

Una de las partes más positivas de esta experiencia es que muchas personas han vivido todo el proceso de elaboración de un plan y han adquirido la capacitación para promover planes de movilidad como representantes sindicales en sus empresas e instituciones públicas.

Últimamente, la aplicación se ha dejado de utilizar básicamente por no poder asumir los costes y porque, por ejemplo, una vez se ha consolidado el compartir coche este se practica al margen de la plataforma.

En relación el coste, se pidió durante dos años la financiación de los fondos del plan Moves II para obtener la subvención para llevar a cabo medidas de fomento de la movilidad sostenible que estuvieran en un plan de movilidad. Pero, solo se concedieron los fondos el primer año, porque el segundo año el IDAE denegó la ayuda argumentando que no se podía financiar dos veces la misma actuación.

De todas maneras, con el impulso de la digitalización del sindicato, se está creando una plataforma propia de movilidad sostenible en la cual también se incluirán retos a alcanzar.

Asimismo, otro campo de trabajo, directamente relacionado con la negociación colectiva, es pretender incluir en todos los convenios colectivos que se están negociando y cerrando actualmente en la Comunidad cláusulas referentes al fomento de la movilidad sostenible al trabajo. Mediante el asesoramiento y el ofrecimiento a las personas negociadoras del sindicato de cláusulas ya redactadas con este fin.

6.8. Confederación de CCOO

Tal y como recoge el Convenio Colectivo del personal de la Confederación Sindical de CCOO, a partir de 2024 y con el fin de contribuir a una movilidad sostenible, como parte relevante de la responsabilidad social corporativa de la organización, se paga el abono de transporte público a las personas trabajadoras según las zonas tarifarias establecidas en la Comunidad de Madrid, de acuerdo a su domicilio de residencia.

Igualmente, se recalca que el fin es incentivar el uso del transporte público colectivo e intentar disuadir del uso del vehículo a motor individual y que, entre la plantilla, así como entre la dirección, exista el compromiso por el uso de medios de desplazamiento sostenibles y menos contaminantes.

A la par se subraya que quedan excluidas de este beneficio aquellas personas que hagan uso del aparcamiento del sindicato.

6.9. Consejo General del Poder Judicial

El Consejo General del Poder Judicial cuenta con unas 450 personas trabajadoras repartidas en 4 centros de trabajo, dos de los cuales están en Madrid, uno en San Sebastián y otro en Barcelona.

A través de la negociación colectiva, la representación sindical de CCOO consiguió que, a través del Fondo de Acción Social, les paguen los títulos de transporte público, entregándoles una tarjeta mensual. El importe dedicado a transporte público está garantizado, sea cual sea el precio de la tarifa, ya que este gasto se ha acordado que tenga prioridad. Con la bonificación que se aplica en la tarifa desde 2022 se ha reducido el precio hasta un 50%, pero si dejará de estar bonificada y subiera el importe, según el acuerdo, igualmente se pagaría íntegramente.

La Escuela Judicial de Barcelona se localiza a media altura de la Serra de Collserola, a los pies de la cima del Tibidabo, con lo que hay un fuerte desnivel en relación al resto de la ciudad que está en el llano. Para salvar esta pendiente, hay un funicular que parte de una estación ferroviaria de la línea urbana de los Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya y está integrado tarifariamente con el resto de la red de transporte público. Desde la estación del funicular se ha implantado un microbús para salvar los casi 2 km de distancia que hay hasta llegar a la Escuela Judicial. Este servicio intermodal es utilizado aproximadamente por un 45% de las personas trabajadoras. Además, el personal externo que trabaja en la escuela, pero que no pertenece a la plantilla, también puede utilizarlo regularmente.



6.10. Denso

La empresa Denso tiene una plantilla de unas 800 personas. Está situada en un polígono industrial, en Sant Fruitós de Bages, a una decena de kilómetros de la ciudad de Manresa, lugar del que proceden buena parte de las personas trabajadoras.

El polígono no cuenta con servicio de transporte público. El acceso en bicicleta sería posible desde el núcleo urbano más cercano, que se encuentra, aproximadamente, a tres kilómetros, pero las malas condiciones del recorrido hacen muy difícil que el trayecto se pueda realizar con comodidad y seguridad. A su vez, la empresa tiene un amplio espacio interior de aparcamiento para vehículos. Todo ello explica que una mayoría abrumadora de las personas trabajadoras accedan habitualmente en automóvil a la empresa.

Debido a la necesidad de aumentar la producción se tuvo que ampliar la fábrica. Ello se hizo ocupando espacio del aparcamiento del recinto de la empresa con lo que había que reducir las plazas de aparcamiento.

Por este motivo, la dirección de la empresa, con la implicación de la representación sindical de CCOO, impulsó la introducción del coche compartido como vía para disminuir la demanda de plazas de aparcamiento y aprovechar la circunstancia para reducir el acceso mayoritario en coche con un solo ocupante. Lo que se pretendía era concienciar la plantilla para que acudieran a trabajar varias personas en un mismo coche, con lo que se conseguiría solventar el problema de saturación del aparcamiento y mejorar el comportamiento ambiental.

Para incentivar este sistema, las plazas de estacionamiento más cercanas a la puerta de acceso a fábrica se reservaron para los coches con alta ocupación (las denominadas plazas verdes). Esta iniciativa se llevó a cabo como una prueba piloto que se suprimiría en caso de no tener suficiente demanda.



Para poder hacer uso de estas plazas, el coche debía estar ocupado como mínimo por dos personas que no residieran en el mismo domicilio. Inicialmente, se reservaron 15 plazas, número que se ha ido incrementando paulatinamente, gracias a la buena aceptación que ha tenido la iniciativa.

Esta buena acogida ha conseguido que cerca de un 15% de la plantilla de Denso se desplace al trabajo en coche compartido. Al compartir coche se reduce la presión sobre el aparcamiento, pero, principalmente, se reducen los costes individuales del transporte, ya que se comparten los gastos. Además, posibilita que las personas que no disponen de vehículo tengan opciones de trabajar en esta empresa.

Esta acción se enmarca dentro del sistema de gestión ambiental EMAS de la empresa. El objetivo del certificado europeo EMAS es promover mejoras continuas del comportamiento medioambiental de las organizaciones mediante el establecimiento y la aplicación de un sistema de gestión medioambiental, la evaluación del comportamiento de tal sistema, la difusión de información sobre el comportamiento medioambiental, el diálogo abierto con la ciudadanía y otras partes interesadas y la implicación activa de personas trabajadoras.

La organización debe determinar todos los aspectos ambientales directos e indirectos que tengan un impacto positivo o negativo sobre el medio ambiente, cualificados y cuantificados según convenga, y compilar un registro de los aspectos ambientales identificados. El compartir coche se relaciona directamente con el ahorro de emisiones de gases de efecto invernadero, al reducirse una media de 40 desplazamientos diarios en coche.

6.11. Distrito Administrativo de la Generalitat de Cataluña

En 2019 se empezaron a trasladar 5 consejerías de la Generalitat de Catalunya que estaban localizadas en el centro de la ciudad al nuevo Distrito Administrativo de Barcelona (DAB) que se encuentra en una zona más periférica de la ciudad y en general peor comunicada en transporte público, aunque en 2018 se inauguró una estación de metro a escasos metros del complejo administrativo lo que favoreció el cambio de ubicación de las consejerías. El traslado del personal se hizo paulatinamente hasta que se llegaron a reunir en este nuevo edificio 3.200 personas de la función pública.

Antes del traslado se negociaron una serie de medidas propuestas por CCOO para atenuar los efectos del traslado entre las personas trabajadoras y que beneficiaban la movilidad sostenible.

- Se daba la opción de que se realizasen permutas entre personas funcionarias que quisieran ir voluntariamente al DAB y las que no lo quisieran o bien podían pedir hacer comisiones de servicio¹⁸. También se facilitó al personal interino y temporal el cambio de puesto de trabajo.
- Se aumentó la flexibilidad horaria de entrada y salida en media hora. Permitiéndose la entrada hasta las 9:3h y a las 10h a quienes tuvieran hijos menores.
- Se acordó que se pudieran realizar un máximo de 3 jornadas de teletrabajo semanales (excepto las personas que realizan tareas presenciales o de atención al público), cuando este modo de trabajo aún no estaba tan generalizado como paso a partir de la pandemia de la COVID-19.

18 Situación administrativa temporal en la que se encuentra un funcionario público cuando, por necesidades del servicio, es destinado a un puesto de trabajo distinto al que ocupaba.

- La Generalitat implantó tres líneas de autobuses lanzaderas que conectan el centro de trabajo con dos de los principales intercambiadores de ferrocarril, metro y autobuses de Barcelona, plaza Catalunya y estación de Sants, además ambas rutas tienen parada en el tercer gran intercambiador de transporte público de Barcelona, Plaza España. La tercera ruta une el DAB con la estación de Ferrocarriles de la Generalitat de Sarrià dando cobertura a las personas que vienen del llamado metro del Vallès
- Se adquirió el compromiso de que la Generalitat pediría al Ayuntamiento de Barcelona la construcción de un carril bici que pasará por el paseo de la Zona Franca, la vía principal que transcurre cerca del DAB. En 2021 se inauguró el carril bici solicitado.
- Las plazas de parking del edificio se debían reservar preferentemente a personas con movilidad reducida y se incrementarían los inicialmente previstos puntos de recarga de bicicletas y patinetes.

Una de las rutas de los autobuses lanzaderas ya existía anteriormente, para dar servicio a la Agencia Tributaria de Cataluña (ATC) que previamente también se había trasladado, del centro de la ciudad a un emplazamiento muy cercano al DAB. Para conseguir tener este servicio la representación sindical de CCOO de la ATC hizo una consulta a la plantilla a través de una encuesta para confirmar el interés por un autobús lanzadera. Una vez confirmado que el servicio despertaba gran interés el sindicato participó activamente en la creación y desarrollo del servicio de lanzadera.

La implantación de 3 días de teletrabajo y el servicio de los autobuses lanzaderas en el DAB era un acuerdo inicialmente solo para dos años. Una vez transcurridos los dos años, se pasó a realizar un máximo de 2 días de teletrabajo, como en general hace el resto de personal de la Generalitat, en cambio las lanzaderas siguen funcionando como el primer día, pues los delegados y delegadas sindicales se opusieron a que se redujeran o se suprimieran.

Al inicio de la implantación de los autobuses, se detectaron algunas incidencias en el servicio, tales como falta de coordinación con el transporte público o el incumplimiento de los horarios; la representación sindical de CCOO comunicó a la dirección estas deficiencias para que fueran corregidas. Asimismo, de forma permanente CCOO ha puesto a disposición de todo el personal trabajador del DAB un correo electrónico para que les hagan llegar todas las quejas, propuestas y sugerencias que se consideren necesarias.

Otra iniciativa que se llevó a cabo fue para promover los desplazamientos en bicicleta, para ello se estableció en el DAB el proyecto bicifeina (bicitrabajo) impulsado por la Generalitat para su personal. Se han puesto a disposición de las personas trabajadoras un total de 40 bicicletas (35 plegables y 5 rígidas) que se ceden personalmente de forma rotativa durante un período de 6 meses para que las personas usuarias se familiaricen con este modo de movilidad y pasado el tiempo de cesión se desplacen con una bicicleta propia. El servicio incluye además del préstamo de la bicicleta, los accesorios necesarios, un seguro y un espacio reservado para aparcarlas. También incluye el mantenimiento de la bicicleta y un servicio de atención y asesoramiento personalizado. Además, se permite subir al transporte público y a los autobuses lanzadera las bicicletas plegables con lo que se facilita la combinación intermodal.

A su vez, el centro dispone de un espacio de aparcamiento, cubierto y cerrado habilitado para cerca de 160 bicicletas y patinetes. Para la recarga eléctrica de estos vehículos se han habilitado enchufes. Habitualmente la ocupación del estacionamiento es bastante alta.

Otra de las propuestas sindicales que también prosperó fue la elaboración en 2022 de un plan de desplazamientos de empresa (PDE), equivalente a un plan de movilidad para promover con más fuerza la movilidad sostenible.

Del PDE se desprende que el principal modo utilizado para desplazarse al DAB son los autobuses lanzadera con un 42%, lo que demostraría la idoneidad de contar con este servicio, seguido del transporte público con un 29%, en tercer lugar, se coloca el vehículo privado con un 24%, detrás la bicicleta se sitúa en un 3% y finalmente los desplazamientos a pie son un exiguo 2%. Así pues, la gran mayoría de desplazamientos al trabajo son en movilidad sostenible alcanzado una preminencia del 76%.

A consecuencia del plan, disponen dentro de su intranet de un apartado de movilidad donde se encuentra el mismo PDE para su difusión, información de la gestión del aparcamiento, de las lanzaderas, del programa bicefeina y de la oferta de transporte público y del *bicing*, el servicio público de préstamo de bicicletas de Barcelona ciudad.

Por otro lado, el edificio cuenta con aparcamiento, pero este es básicamente para la flota propia de la Generalitat, con la excepción de las personas con movilidad reducida que también tienen plaza reservada. El resto de personal sólo puede utilizarlo ocasionalmente de forma justificada 5 días al año con reserva previa.

En relación a la electrificación de la flota de vehículos, el Gobierno de la Generalitat aprobó el Plan de Impulso del Vehículo Eléctrico 2025 que incluye que de cara al 2030 el 90% de los vehículos oficiales sean eléctricos. Precisamente hasta hace muy poco en el aparcamiento del DAB solo había ocho puntos de recarga y ahora se han colocado un centenar de carga normal y cinco de recarga ultrarrápida. Hay que tener en cuenta que en este aparcamiento se estaciona casi toda la flota de vehículos de representación (altos cargos) de la Generalitat que cuenta con unos 120 automóviles.

6.12. Fundación 1 de Mayo/CCOO

La Fundación 1 de Mayo de CCOO que cuenta con una treintena de personas trabajadoras, tiene en el Convenio colectivo un artículo llamado *Medidas de disuasión del uso del vehículo motorizado privado* que establece lo siguiente:

Con el fin de contribuir a una movilidad sostenible, como parte relevante de la responsabilidad social corporativa de la organización, y teniendo como objetivo final el uso del transporte público, todas las trabajadoras y los trabajadores de la Fundación tendrán derecho a un abono de transporte mensual u otro título de transporte equivalente que cubra el trayecto entre el domicilio particular al del centro de trabajo (para 11 meses).

En definitiva, la F1M sufragará la totalidad del coste del abono de transporte con indiferencia de donde se resida.

Para favorecer los desplazamientos o bien íntegramente en bicicleta, o combinando la bicicleta y el transporte público también se paga, de forma compatible con el pago del transporte público, el abono base de los servicios públicos de bicicletas de las personas trabajadoras que lo soliciten.

6.13. Hewlett Packard

La empresa tiene la sede principal en el parque empresarial de Can Sant Joan en el municipio de Sant Cugat del Vallès y cuenta con 3.000 personas trabajadoras. La empresa en 2016 para poder obtener la autorización municipal para construir un nuevo edificio dentro su recinto tuvo que realizar previamente los Estudios de evaluación de la movilidad (EMAG), tal como marca la legislación catalana.

Estos estudios analizan el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación urbanística o una nueva implantación de un centro de trabajo, como era el caso, así como la capacidad de absorción de los servicios viales y de los sistemas de transporte público, incluyendo los desplazamientos en bicicleta o a pie. Con el objetivo de priorizar la movilidad sostenible para acceder al nuevo emplazamiento¹⁹.

La elaboración de los EAMG desencadenó que la representación sindical de CCOO para promover el uso del transporte público existente en el parque empresarial (ferrocarril + autobús lanzadera) propusiera que se implantará el incentivo conocido como tiquet transporte, que consiste en que el importe que se dedica a la adquisición de los abonos de transporte público está exento del pago del IRPF²⁰.

En 2024 se aprobó un plan de desplazamientos de empresa (PDE), después de mucho tiempo siendo solicitado por la representación de las personas trabajadoras. Según este documento, el 26% de las personas empleadas en HP se desplazan con este servicio de transporte público intermodal, cifra muy destacable al tratarse de un parque empresarial suburbano, lo que demostraría que la oferta de transporte público es aceptable. Aunque recientemente se han reducido las frecuencias, según alega el operador porque ha disminuido el número de personas usuarias, en gran parte debido al incremento del teletrabajo en las empresas del complejo empresarial. Ante ello CCOO ha reclamado que se recupere el número de frecuencias anterior, para así ofrecer un servicio de calidad acorde a las necesidades laborales y, asimismo, convencer a más usuarios para que lo utilicen.

En esta tesitura el comité ha propuesto que la empresa pague parte de los títulos de transporte como medida, además de favorable a la sostenibilidad, también a favor de la igualdad de género ya que proporcionalmente las mujeres (34%) hacen un uso del transporte público bastante superior a los hombres (25%).

De igual manera, otra iniciativa de CCOO fue que se reservaran plazas de estacionamiento, las más cercanas a la entrada del centro de trabajo, para coche compartido. Se ha llevado a cabo y actualmente hay 54 plazas reservadas. Pero, el uso es inferior al previsto, por eso CCOO ha propuesto que se implante una aplicación digital para la búsqueda de personas que quieran compartir viajes.

En HP existe un grupo de promoción del uso de la bicicleta que impulsa acciones para mejorar las condiciones de los desplazamientos en bicicleta. Sus objetivos principales son demostrar que se puede acceder en bicicleta al centro de trabajo, pero que ello depende de que los accesos sean más seguros. Pues pese a que dentro del parque empresarial hay carriles bici, aunque algunos inconexos, los accesos al parque empresarial no garantizan la seguridad vial convirtiendo la bicicleta en muy vulnerable, lo que retrae de su uso.

19 [DECRET 344/2006, de 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.](#)

20 [Real Decreto 1788/2010, de 30 de diciembre, por el que se modifican los Reglamentos de los Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas, sobre Sociedades y sobre la Renta de no Residentes en materia de rentas en especie, deducción por inversión en vivienda y pagos a cuenta.](#)



Este grupo de ciclistas ha hecho “pedaleadas reivindicativas” para que se construya una pasarela para cruzar la autopista AP7, vía que separa el núcleo urbano residencial del parque empresarial, debiéndose atravesar a través de un puente con un tráfico muy intenso y, por ello peligroso.

Recientemente se ha anunciado que la pasarela para ciclistas y peatones la construirá el área Metropolitana de Barcelona. Para ello actualmente está en redacción el proyecto ejecutivo y se prevé tenerla terminada en 2027. Según la encuesta del PDE un 4% de las personas trabajadoras de HP van en bici al trabajo.

La llegada de la COVID-19 hizo que se implantara masivamente el teletrabajo. Ahora, a través de la negociación colectiva, se ha consolidado y la mayor parte de la plantilla hace 2 días de teletrabajo a la semana.

Para hacer el teletrabajo en buenas condiciones se ha llegado a un acuerdo que consiste en:

- Reembolso de hasta 350€ cada 4 años para la compra de los medios informáticos y los equipos ergonómicos.
- Se garantizan los mismos derechos que el trabajo presencial: retribución salarial; estabilidad en el empleo, tiempo de trabajo y flexibilidad; promoción profesional y formación.
- El Servicio de Prevención de HP garantiza las medidas necesarias a nivel de prevención de riesgos laborales.
- Los accidentes ocurridos a trabajadores en su puesto de teletrabajo, se consideran accidente laboral.

6.14. Louis Vuitton

La empresa Louis Vuitton tiene 4 centros de trabajo repartidos en la comarca del Vallès Oriental. La empresa cuenta con una plantilla de unas 1.300 personas trabajadoras.

En 2011 el ayuntamiento de Barberà del Vallès suprimió la línea de autobús urbano que daba servicio al polígono Salvatella donde se ubicaban varios centros de trabajo de la empresa. Este autobús enlazaba el polígono con la estación de Cercanías de este municipio. Como respuesta, la representación sindical de CCOO, conjuntamente con otras personas trabajadoras del polígono, acudió al ayuntamiento para reivindicar la restitución del transporte público al polígono. Como respuesta a esta reclamación, el consistorio restableció el autobús, pero disminuyendo el servicio y con un cambio de horarios que no se adecuaban a las necesidades reales de las personas trabajadoras de Louis Vuitton.

Esto coincidía con una escasez de plazas de aparcamiento en el polígono y con los embotellamientos continuos del tráfico, que se ocasionaban principalmente en las horas de salida del trabajo para acceder a la autopista y acababan colapsando buena parte de las calles internas del polígono.

Ante estas circunstancias, la representación sindical interpeló a la empresa para que se implicara en buscar soluciones a los problemas de movilidad que sufrían las personas trabajadoras. La empresa respondió ofreciendo un servicio de autobús propio para las personas trabajadoras de la empresa.

Se trata de un servicio de autobús que gestiona una empresa especializada en ofrecer servicios de autobús laborales adaptándolos a las necesidades concretas de cada empresa. Se crean los itinerarios y se ubican las paradas, así como, se confeccionan los horarios según el interés demostrado por las potenciales usuarias que previamente lo han indicado a través de un formulario digital. Es decir, se crean las líneas de autobús a demanda de las personas trabajadoras que lo solicitan.

A resultas de este proceso, en 2019 se puso en funcionamiento la primera línea de autobús. Posteriormente se han ido añadiendo más rutas llegando a tener 16 líneas activas.

En un principio la empresa proponía que el coste del servicio fuera asumido íntegramente por las personas usuarias, lo que representaba una barrera importante para su uso. La representación sindical se opuso y se abrió un período de negociación con la empresa, que finalmente concluyó con un acuerdo por el que la empresa se hacía cargo del 75% del importe del viaje y el 25% restante corría a cargo de las personas usuarias. Esto hace que el precio sea muy competitivo frente a los gastos que ocasiona, por ejemplo, desplazarse en vehículo propio lo que hace muy atractivo el servicio.

Los billetes, se pueden comprar para un día para una semana entera o para un mes. El precio varía, siendo más barato si se adquiere un pase mensual, premiándose el uso más habitual del servicio, lo que también motiva un mayor uso.

La implantación de nuevas líneas ha sido fruto del intenso trabajo propositivo de la representación sindical al ir planteando aumentar la oferta a medida que se incrementaba la necesidad de nuevas rutas, según las peticiones que iban surgiendo de las personas trabajadoras. Una de las grandes ventajas de estas rutas es que como son elaboradas según las peticiones de las personas viajeras las paradas están próximas a sus lugares de residencia y eso incentiva su uso.

Precisamente la representación sindical realiza una labor constante de divulgación y fomento del servicio para captar más personas usuarias que permita consolidar más los servicios ya existentes al haber más pasaje.

Todo esto es posible porque la elaboración de las rutas es relativamente flexible, en comparación con el transporte público que es más rígido, pues se van añadiendo nuevas paradas a medida que surgen nuevas demandas. Sin embargo, esto puede tener el inconveniente de alargar los tiempos de desplazamiento al tener que realizar más recorrido y tener que detenerse en más paradas. Justamente, para evitar este alargamiento del tiempo de recorrido y debido a la creciente demanda se han ido creando las nuevas rutas. Es decir, a medida que ha habido más peticiones se han reconfigurado las líneas y se han ido sumando nuevas rutas.

La digitalización permite que con una aplicación en el móvil las usuarias saben en todo momento en qué punto de la ruta se localiza el autobús y cuándo tardará en llegar a su parada. Lo que hace que se confíe más en el servicio delante la incertidumbre que puede generar no saber exactamente cuánto será el tiempo de espera. La aplicación también sirve para adquirir billetes y recibir notificaciones, por ejemplo, de incidencias. Hay que tener en cuenta que, si el autobús se demora y no se llega puntual a la empresa, esto no penaliza a las personas trabajadoras. Lo que también es una ventaja frente al vehículo privado pues si este se encuentra atrapado en un atasco y se llega tarde al trabajo si cuenta el retraso.

El uso de los autobuses es bastante elevado y oscila dependiendo del centro de trabajo entre un 20% y un 40% de la plantilla. Aunque todavía el uso del vehículo privado es mayoritario para desplazarse al trabajo este uso va menguando a medida que se produce un trasvase al transporte colectivo.

6.15. Masorange

La empresa Masorange (resultante de la fusión de Más Movil y Orange) cuenta con una plantilla de alrededor de 2.500 personas y se localiza en el parque empresarial de La Finca de Somosaguas en el municipio de Pozuelo de Alarcón.

Desde el año 2006 la representación sindical de CCOO ha estado trabajado para potenciar la movilidad sostenible en su empresa. De entrada, aquel año hicieron una encuesta de movilidad debido a que se iba a concentrar en solo dos centros de trabajo toda la plantilla cuando hasta entonces había estado repartida en una docena de centros de trabajo por el área metropolitana de Madrid. Los resultados de la encuesta pusieron de manifiesto que esta unificación de centros implicaba que solo el 2% de la plantilla que iba a trabajar a Pozuelo tuviera su residencia en este mismo municipio, en cambio antes del traslado alrededor del 60% de la plantilla la tenían en el mismo municipio en el que trabajaban. Este alejamiento entre el domicilio y el lugar de trabajo generó una mayor dependencia del vehículo privado. Consecuentemente aumentaron los costes del transporte para las personas trabajadoras, los accidentes in itinere de tráfico, la contaminación atmosférica y acústica y obviamente las emisiones de gases de efecto invernadero.

Una de las primeras propuestas que se puso en marcha para quienes no podían prescindir del vehículo privado fue cambiar el sistema de adjudicación de las plazas de aparcamiento. Se propuso que las personas que compartían coche tuvieran una plaza reservada de las que la empresa contrata al parque empresarial, pues hasta entonces todas las plazas se adjudicaban según la categoría profesional, principalmente a directivos. Para favorecer el encuentro entre los conductores y los pasajeros del coche compartido, los representantes sindicales presentaron varias propuestas de empresas que gestionan este uso más sostenible del automóvil. Trabajar sobre este tema desembocó en la creación de una comisión de movilidad en el interno de la empresa con participación de la dirección de la empresa y la representación de las personas trabajadoras.

Hasta 2008, para quienes aparcaban en las calles de alrededor del parque empresarial, el estacionamiento era gratuito, pero a partir de ese año paso a ser de pago. Se trata del Servicio de

Estacionamiento Regulado (S.E.R.) de Pozuelo aplicado en el aparcamiento localizado en las zonas empresariales con gran afluencia de vehículos por motivos laborales y se distinguen por ser plazas de aparcamiento de color rojo. En estas plazas se permite estacionar durante todo el día con un coste de 2€. Como respuesta, se produjeron protestas para conseguir que el ayuntamiento de Pozuelo suprimiera el pago, pero este no cedió.

Estas circunstancias dieron más argumentos para que los delegados y delegadas de CCOO pidieran a la empresa que potenciara los modos alternativos al vehículo privado pagando por su uso.

A todo ello hay que añadir que el parque empresarial dispone de un servicio de 7 rutas de autobuses lanzaderas que lo une a zonas céntricas de Madrid y están a disposición de las empresas que lo soliciten. Las rutas tienen enlaces con estaciones de la red de metro promoviendo la intermodalidad. Para la plantilla de Masorange los buses lanzadera son un servicio gratuito, pues el coste lo asume íntegramente la empresa. Además, actualmente el parque empresarial pone a disposición de todas las personas trabajadoras del complejo empresarial una plataforma para compartir coche.

Gracias a la labor de años realizada por CCOO, en el año 2019 se firmó el IV Convenio Colectivo de Orange²¹ en el que se recogen muchas de las medidas de movilidad que se llevaban reivindicando desde 2006.

En concreto, en el capítulo de Responsabilidad social de la empresa, hay un artículo dedicado a la movilidad sostenible. En él se dice que *la generalización de un modelo de transporte urbano basado fundamentalmente en la utilización del vehículo privado ha generado importantes inconvenientes entre los que cabe señalar la contaminación del aire y la saturación de las vías de comunicación. Como empresa socialmente responsable, ha decidido apostar por el cuidado del medioambiente y de sus empleados, fomentando un uso responsable de los medios de transporte.*

Acorde con esto se concluye que, por todo ello, y con objeto de fomentar una movilidad sostenible, la empresa procederá a implementar iniciativas que promuevan esta práctica, incentivando el uso del transporte público y un uso compartido y responsable de los vehículos privados, incluyendo la posibilidad de promover medidas de carácter económico o de cualquier otra naturaleza.

Fruto de este acuerdo, se premia económicamente a las personas que se desplazan en modos sostenibles, el conocido como “plus de movilidad sostenible”. Cuando se utiliza el transporte público o las lanzaderas se cobran 60€ al mes (720€/año). Si los desplazamientos son en coche compartido, moto o en modos que no llevan asociado un coste directo por su uso (andando, en bicicleta y en patinete) dicho complemento se reduce en un 40% quedando el importe en 36€. Considerando que la empresa tiene que asumir el coste de la plaza de aparcamiento –cuando se tiene derecho a ella–, las lanzaderas y el plus de movilidad sostenible, sigue representando una opción más económica para la empresa.

Para percibirlo, las personas trabajadoras deben declarar en qué modo se desplazan de los catalogados como sostenibles. Deben hacerlo cada día, salvo causa justificada. Además, debe ser el modo de movilidad con el que se realiza la mayor parte del trayecto. Entre las condiciones para percibir la ayuda se dice explícitamente que el complemento por movilidad sostenible no es compatible con la utilización individual de un coche como medio de transporte.

En la misma línea, pero en este caso reduciendo el número de desplazamientos al trabajo realizados, también se negoció el teletrabajo pudiéndose hacer 2 días a la semana más 12 días adicionales anuales. Además, para la conexión a internet tienen un descuento substancial en el precio de la línea.

21 En 2024 se procedió a una fusión con la empresa MásMovil quedando el nombre de la compañía en Masorange.

Para trabajar en temas comunes del parque empresarial CCOO ha propuesto instaurar una Mesa de movilidad en la que también participe la representación sindical de otras empresas ubicadas en La Finca, junto al dirección del complejo de oficinas, pero por ahora no ha prosperado. Para tratar entre otras cosas que se instale una marquesina para hacer más cómoda la espera de los buses lanzadera para protegerse en los días lluvia y del sol en verano, mejorar la iluminación de los espacios exteriores del recinto o para que se amplie la capacidad de los buses lanzadera porque ahora con la llegada de la plantilla de MásMovil, que se ha unido a la de Orange, no hay plazas suficientes para toda la nueva demanda que se genera.

Otra cuestión reseñable es que la representación sindical de CCOO ha recibido formación sindical en movilidad sostenible al trabajo y, a su vez, ha participado en varias jornadas de movilidad, difundiendo su experiencia para que sirva de modelo para otras empresas. Dos piezas fundamentales para preparar con conocimientos teórico-prácticos el activo sindical para abordar esta temática y, en consecuencia, fomentar con más herramientas la movilidad sostenible al trabajo.

6.16. Navantia

La factoría de Navantia en Cartagena está en un extremo del núcleo urbano de la ciudad y linda con el puerto. La empresa tiene alrededor de 2.000 personas trabajadoras, entre la plantilla propia y la de las industrias auxiliares.

El acceso para vehículos es a través de una única vía una carretera estrecha, que se conoce por Algameca. Esta carretera une la factoría con el núcleo urbano lo que provoca que en las entradas y sobre todo las salidas de las personas trabajadoras se colapse por el elevado tráfico que se genera llegando a afectar al resto de la ciudad. Asimismo, las áreas de aparcamiento del exterior del recinto de la empresa, tanto las acondicionadas para este fin como las que no lo estaban se saturaban debido a la gran demanda que tenían.

Aun pudiéndose ir a pie por la corta distancia a recorrer desde algunos barrios cercanos los laterales de la carretera no eran aptos para desplazarse a pie por la estrechez, el mal estado del firme, la poca visibilidad y porque en algunos tramos estacionaban los coches con lo que la inseguridad era grande. Además, en este itinerario la iluminación para los peatones era deficiente. Desplazarse por esta vía en bicicleta tampoco era muy seguro debido a la alta densidad de tráfico y a la gran afluencia de transporte pesado de mercancías que atrae y genera esta industria.

Paralela a la carretera hay una rambla y en su cauce hay una senda, conocida como la Senda de los Elefantes. Esta estaba bastante deteriorada y sin acondicionar. Se usa para ir andando o en bicicleta a la factoría, siendo impracticable con la lluvia al encharcarse o periódicamente cuando el agua la cubre. Igualmente, la rambla era utilizada como estacionamiento irregular de vehículos.

Para revertir esta situación y promoviendo alternativas al uso masivo del coche que provocaba tal congestión y problemas de estacionamiento, la representación sindical de CCOO propuso a la empresa elaborar un plan de movilidad para que se comprometiera a buscar soluciones. Se le hizo ver a la empresa que llevarlo a cabo le daría prestigio y buena imagen al poder estar en la vanguardia de la movilidad sostenible, preservando el medio ambiente y previniendo los accidentes en itinere de tráfico. Después de un intenso trabajo de fondo por parte de los delegados sindicales, la empresa accedió a su elaboración en el año 2011.

En consecuencia, se creó una comisión de movilidad sostenible con la participación del comité de empresa. La comisión tenía como tareas principales elaborar el plan, promover su aplicación y finalmente hacer un seguimiento de los resultados obtenidos con su aplicación.



Para la realización del plan de movilidad se pasó una encuesta a la plantilla para así conocer sus pautas de movilidad y simultáneamente se crearon grupos de trabajo específicos para analizar y elaborar propuestas en relación con los desplazamientos andando, en bicicleta, en transporte público y en vehículo privado.

De la encuesta se extrajo que una inmensa mayoría de los desplazamientos al trabajo se hacían en vehículo privado, el 80%, después venían los desplazamientos a pie un 14% y en bici un escaso 5%. El uso del transporte público era residual siendo solo de un 1%. Este uso tan bajo del transporte público era porque los horarios en general no eran compatibles con los de las entradas y salidas al trabajo, por la baja frecuencia y la lejanía de las paradas.

Posteriormente, en el año 2020 se vio la necesidad de actualizar el plan de movilidad para adecuarlo mejor a la realidad y avanzar más en el propósito de reducir el uso del coche y en contrapartida aumentar el peso de los modos sostenibles. Además, teniendo en cuenta el gran número de personas subcontratadas se las incluyó en el plan a diferencia de lo que se había hecho en el anterior.

Al hacer la encuesta a las personas trabajadoras se pudo constatar que el uso del vehículo privado disminuyó levemente en 5 puntos en comparación a la encuesta anterior, pasando a ser del 75% y, sobre todo, se constató que había aumentado el uso de la bicicleta, justamente en el mismo porcentaje, pasando a ser de un 10%. El resto de los modos, a pie y en transporte público, no tuvieron apenas variación.

En la encuesta se quiso comprobar la percepción que se tenía del entorno desde el punto de vista del peatón, teniendo en cuenta el estado de las aceras, la anchura de estas, si había pasos adecuados para cruzar la carretera, la luminosidad, la seguridad y otros aspectos que se consideraron relevantes. El resultado fue claro un 55% lo consideraban deficiente y un 24% insuficiente, con lo que se evidenció la necesidad apremiante de tener que mejorar las condiciones de los itinerarios peatonales.

También, preguntados sobre qué les haría utilizar más la bicicleta se respondió masivamente que teniendo en mejor estado los recorridos para desplazarse en bicicleta.

Todo ello y porque lamentablemente se produjo un atropello de un trabajador que acudía a pie a la empresa, desencadenó que se interviniera decididamente para solventar las condiciones de los itinerarios para los peatones y los ciclistas.

En consecuencia, dentro del capítulo de propuestas del Plan de movilidad se incluyen actuaciones sobre los accesos a Navantia para que sean acondicionados debidamente para desplazarse a pie y en bicicleta, tanto en la carretera de Algameca como en la Senda de los Elefantes. En ambos casos las actuaciones incluían la eliminación del aparcamiento indebido, si bien en parte se pretendía reubicarlo en otra zona, esta medida fue rechazada por parte de la plantilla lo que significó un desgaste para la representación sindical de CCOO firmes defensores de la movilidad sostenible y, por ello, a favor de medidas impopulares como fue la pérdida de plazas de aparcamiento. Aunque hay que recalcar que CCOO llevó a cabo una labor previa y posterior a esta actuación para resaltar sus beneficios sociales y ambientales y así debilitar su oposición. Para ello, se ha hecho un trabajo constante en las redes sociales destacando los logros que contribuyen a mejorar el bienestar de toda la plantilla y del resto de la ciudadanía, al reducirse la congestión y el estrés que acarrea, convirtiendo en más saludables los desplazamientos, haciéndolos más seguros, comportando un ahorro económico y disminuyendo la contaminación y la huella de carbono.

En este sentido, es oportuno decir que los delegados sindicales habían recibido formación sindical en movilidad sostenible al trabajo impartida por CCOO, con lo que disponían de conocimientos y argumentos para defender su postura, lo que revela la importancia de la formación para avanzar en este cometido.

Otras medidas relacionadas con el estacionamiento son que se instalarían puntos de recarga para vehículos eléctricos en el parking exterior de la empresa para así incentivar su uso entre las personas trabajadoras. Asimismo, en las zonas de aparcamiento el objetivo es que tanto los vehículos eléctricos como los coches compartidos tengan las mejores plazas de aparcamiento.

En cuanto a la carretera, se ampliaron las aceras, se construyó un carril bici y se iluminó adecuadamente todo el itinerario. Asimismo, se implantaron pasos de peatones elevados para proteger a los peatones al disminuir la velocidad de los vehículos y, al mismo tiempo, facilitar el cruce de las personas con movilidad reducida. Por su lado, una parte de la senda se adecentó pavimentándola y en otra parte se colocó una cubierta vegetal. También se iluminó adecuadamente y se señaló el itinerario.

Para lograr estas mejoras, los delegados sindicales involucraron al Ayuntamiento de Cartagena, haciéndole ver la conveniencia de estas intervenciones para la ciudad en general. Y que, al ejecutar este proyecto de integración urbana y conectividad de todo este espacio se cumplía el objetivo del consistorio de reducir la dependencia del vehículo privado tal como se dice en el plan de movilidad sostenible de la ciudad de Cartagena.

Asimismo, dentro de la factoría se han ido habilitando varias zonas de estacionamiento tanto para bicicletas como para patinetes que en total ya superan las 250 plazas y se prevé que sigan aumentando al ir al alza la demanda. Igualmente se ha habilitado una zona de mantenimiento y pequeñas reparaciones de bicicletas que incluye un inflador y un kit de herramientas básicas. En esta misma tesitura para la adquisición de bicicletas o patinetes la empresa ofrece un préstamo sin intereses a las personas trabajadoras a devolver en un año y también por ser de la plantilla de Navantia se tienen descuentos en comercios de la ciudad que venden estos vehículos.

Como resultado, ha habido un trasvase hacía modos más sostenibles, pues había personas que, aun viviendo cerca de la factoría, sobre todo, por las malas condiciones de acceso, se desplazaban

en coche y ahora lo hacen a pie o en bicicleta. Actualmente, alrededor de una tercera parte de las personas trabajadoras van diariamente al trabajo en movilidad activa con lo que el uso del coche se ha reducido muy significativamente.

Finalmente, mediante la negociación colectiva se ha alcanzado un acuerdo para que aquellas personas de las que no sea imprescindible su presencialidad en el centro de trabajo puedan realizar 2 días a la semana de teletrabajo, para ello se facilitan las herramientas informáticas para realizarlo. También, se ha implantado flexibilidad horaria de una hora, tanto a la entrada como a la salida del trabajo, con lo que se dilatan más en el tiempo las entradas y salidas. Esto junto con el teletrabajo y el cambio modal está evitando que se colapsen los accesos viarios como sucedía antaño.

6.17. Nissan

En el año 2016 la empresa Nissan contaba con 3.500 personas trabajadoras y tenía formada una Comisión de Transportes donde participaba la dirección de la empresa la representación de las personas trabajadoras y un representante de la empresa de autobuses que ofrecía el transporte de empresa. En una reunión de la Comisión la empresa propuso reducir el número de líneas de transporte existentes argumentando que había poco uso. El objetivo era pasar de las 22 rutas que existían en aquel momento a solo 13.

Si bien ciertamente algunas líneas tenían pocas personas usuarias, CCOO se opuso de inmediato a esta eliminación de las mismas. Desde CCOO se lideró una estrategia para darle la vuelta a la situación, proponiendo que lo que se debería hacer era reordenar las rutas adaptándolas a las necesidades reales de las personas trabajadoras con lo que se podría aumentar el uso.

De entrada, se proponía hacerlas pasar por donde verdaderamente hubiera demanda, pues estas líneas tenían su origen en los años 80 y no se habían actualizado desde entonces, exceptuando alguna leve modificación del recorrido o de alguna parada puntual. A lo largo del tiempo, algunas personas trabajadoras habían ido cambiando de domicilio, otras tantas habían dejado de trabajar en la empresa y, al mismo tiempo se habían producido incorporaciones, con lo que las necesidades del servicio podrían haber cambiado.

Además, hay que tener en cuenta que el V Convenio colectivo de trabajo de la empresa Nissan, suscrito en diciembre de 2016 y con vigencia hasta finalizar el 2019, decía precisamente que, *Atendidas las dificultades de transporte público para las distintas horas de entrada y salida de los trabajadores, se mantendrán los actuales servicios de autocares a cargo de la empresa, incluido el turno de noche.*

En el año 2017, el uso mensual de este medio de transporte era de alrededor de 1.300 personas, si bien no todas las personas se subían todos los días laborables. Aquí habría que incluir a las personas de las empresas subcontratadas que sumaban alrededor de un millar personas y se les permitía subir a los autobuses. Aunque a diferencia de la plantilla de Nissan, que pagaban un precio simbólico porque se debía cotizar a la Seguridad Social el uso del autobús, las personas usuarias de las subcontratadas pagaban unos 45€ mensuales, generándose un evidente agravio comparativo que CCOO intentó que se subsanara.

Para elaborar la propuesta de reordenación de las líneas de autobús, desde la representación sindical se le solicitó a la empresa que facilitara información sobre el lugar de residencia de las personas trabajadoras, lo cual permitiría ver que las líneas pasaban por donde residía la plantilla o, al contrario, como se demostró, que no pasaban por dónde residían muchas de las personas, lo que podría explicar su reducido uso y, por ello era menester modificar la rutas para adecuar la oferta a la potencial demanda en aquel momento no cubierta.

A partir de aquí, conjuntamente con la empresa, se hizo una encuesta a todo el personal incluyendo al de las subcontratas, con el soporte técnico de la Universidad Autónoma de Barcelona para que elaborara el análisis de los resultados. La encuesta tenía como objetivo conocer la opinión sobre el servicio de los autocares de empresa y los aspectos a mejorar para incrementar la cuota de uso. En definitiva, se trataba de:

- Determinar los motivos por los que no se utilizaba el servicio de autocares de empresa y los aspectos que podrían incentivar la demanda.
- Conocer la opinión de las personas usuarias y evaluar el servicio ofrecido.
- Definir los aspectos para mejorar el servicio y ampliar la cuota de uso.

Algunas de las conclusiones de la encuesta más destacadas fueron:

- Las personas trabajadoras que usan el autocar de Nissan de forma habitual tienen menos distancia a la parada más cercana que los que lo usan de forma ocasional o no lo utilizan.
- Entre quienes no los utilizan el principal motivo para no usarlo es que se pierde tiempo comparándolo con el uso del coche, seguido de la distancia a la parada.

En cuanto a las actuaciones para mejorar el servicio se propuso:

- La revisión y ampliación de las rutas son una demanda tanto de las personas usuarias como de las que no los son. En el caso de las personas usuarias habituales, los cuales ya disponen de servicio, la demanda va más orientada a reestructurar los itinerarios mientras en el de no usuarios a la ampliación del servicio a más zonas y municipios.
- La flota de autocares es otro de los ejes de mejora del servicio. Y se refieren a: la renovación de la flota o mejora del estado de los vehículos; mejorar la comodidad y prestaciones de los autocares, ajustar la temperatura de los vehículos y mejorar la limpieza.
- Finalmente hay una mención al aspecto económico expresado por el personal de subcontratas que debe pagar el servicio a diferencia del personal de Nissan diciendo que se debe reducir el coste.

Con toda la información recopilada la representación sindical se propuso estudiar a fondo las líneas en servicio y las posibles alternativas. Para ello recorrieron con sus vehículos todas las rutas existentes para obtener los tiempos de recorrido, ver la ubicación de las paradas y establecer sus nuevas posibles ubicaciones. Igualmente se valieron de Google maps para calcular los tiempos y trazar las propuestas de modificación de las rutas existentes y de nuevas rutas. Una vez configuradas las propuestas, la empresa de autobuses puso a disposición de la representación de las personas trabajadoras un autocar con chofer para reseguir los nuevos trayectos, comprobar su viabilidad y tiempos de recorrido.

Como consecuencia de todo ello, la empresa presentó una primera propuesta de reformulación de las líneas, pero no incluyó nuevas líneas como defendía la representación sindical para abarcar dos territorios con abundantes personas trabajadoras que no tenían servicio (las comarcas del Maresme y el Garraf). Como el añadir más rutas representaba incrementar el coste del servicio, la empresa se opuso, pues no quería gastar más de lo que ya gastaba con las líneas existentes.

Para revertir este posicionamiento de la empresa, la parte sindical planteó optimizar líneas, es decir, en algunos casos llegar a reconvertir dos líneas en una de sola, lo que provocó cierto malestar y rechazo entre las personas usuarias de estas rutas, pues era una medida mal vista. Con lo que el comité se implicó a fondo para defender dando argumentos sobre la necesidad de la

remodelación entre las personas que podían salir perjudicadas, teniendo en cuenta que se trataba de buscar una solución colectiva no individual.

En último término, se llegó a un diseño final de las rutas conjunto entre la empresa y el comité. Si embargo, aun había un sobrecoste, pues, aunque se juntaran líneas, se proponía una enteramente nueva además de alargar otra línea. Es decir, se pasaría de las 22 líneas originales al inicio del proceso de negociación a 23. Finalmente, la empresa aprobó que se implantará la nueva línea, pero con la condición de que si esta no tenía suficientes personas usuarias sería suprimida. A ello accedió la parte sindical, pero dándose un plazo de tiempo suficiente para que la línea se diera a conocer y se consolidará. Y, asumiendo como una tarea propia impulsar la línea y animar a las potenciales personas usuarias a que la utilizarán.

Con este cometido se hizo una campaña de difusión repartiéndose folletos con información de todas las rutas y también se incluyó toda la información en la app interna de la empresa. Igualmente, se propuso incentivar su uso con diversas medidas, por ejemplo, Nissan disponía en el campo de unas instalaciones deportivas a las que se podía acceder un número limitado de veces y se planteó que las personas usuarias de los buses tuvieran un mayor número de accesos. También se propuso que el servicio comedor interno fuera gratuito para estas personas. Por otro lado, como novedad para hacer más atractivo el viaje que los buses incorporaran wifi, principalmente en las rutas más largas.

El resultado de todo ello fue que hubo un incremento destacado de personas usuarias, aumentando la ocupación de los buses alrededor de un 10%. En concreto la nueva línea llegó a tener un uso de casi un 95% de ocupación. Las personas usuarias de esta línea que antes se desplazaban en vehículo privado manifestaron que al utilizarla habían ganado calidad de vida y aumentado el salario, al suprimir los costes del transporte en vehículo privado.

Hay que recalcar que la representación sindical participó en un proyecto organizado por CCOO que incluyó un seminario con el objetivo de fomentar y reforzar los servicios de transporte de empresa del polígono industrial de la Zona Franca donde se localiza la Nissan.

6.18. Polígono Les Comes de Igualada

El polígono industrial Les Comes se localiza en Igualada, comarca de la Anoia, una pequeña ciudad de la provincia de Barcelona, y contiene unas 400 empresas que a su vez dan empleo a unas 3.000 personas trabajadoras.

Al no haber transporte público para desplazarse al polígono, la empresa de transporte público de referencia en la comarca de la Anoia MasatsTGO hizo una propuesta para implantar un servicio de transporte público a la demanda. Esta propuesta contó con el apoyo de la Unión Empresarial de la Anoia (UEA), la Asociación de Empresas del Polígono Industrial Les Comes (AEPIC), así como del ayuntamiento de la localidad.

Previamente a su implantación, la AEPIC hizo una encuesta para saber los hábitos de movilidad de las personas trabajadoras: los horarios de entrada y salida al trabajo, el modo en que se desplazaban, los orígenes de los desplazamientos... gracias a ello supieron que muchas de las personas que se desplazaban al polígono son de Vilanova del Camí y Santa Margarida de Montbui dos municipios con núcleos urbanos colindantes a Igualada, lo que fue un dato fundamental para poner en marcha el servicio ya que inicialmente el proyecto no los incluía en el itinerario del bus. De hecho, un 80% de las personas usuarias son de estos dos municipios y el resto principalmente de Igualada. Al estar el polígono pegado a la zona residencial de Igualada hay personas que van a pie o en bicicleta desde el centro urbano, en cambio los otros dos municipios están bastante

más alejados del polígono con lo que tiene más atractivo el autobús para las potenciales personas usuarias.

El autobús se puso en marcha con dos líneas en el año 2021. Las líneas cuentan con un itinerario preestablecido con una serie de paradas, pero que sólo se detiene en caso de que haya habido una demanda para hacerlo. Hay que tener en cuenta que generalmente el tiempo de parada es de los que más penalizan el tiempo de viaje de un autobús. Justamente, el máximo tiempo invertido en todo el recorrido, si se realizan todas las paradas, es de 25 minutos, pero habitualmente al no parar en todas es de unos 15/20 minutos.

Las reservas se hacen con una aplicación que se puede descargar en el móvil, tecnología que fue creada por el mismo operador de transporte público.

Este servicio de autobús forma parte de la red de autobuses a la demanda clic.cat de la Generalitat que están repartidos por toda Cataluña, especialmente en zonas rurales haciéndose cargo esta administración del pago del déficit de explotación. Es decir, de la parte de los costes de explotación del servicio no cubiertos con el billete, lo que viene a decir que no se busca la rentabilidad económica sino la rentabilidad social y ambiental.

Al principio el bus iba vacío, pues es muy difícil cambiar los hábitos de movilidad ya arraigados en los desplazamientos al trabajo, hasta que los promotores hablaron con una ETT consiguiendo que las personas con vinculación a esta empresa fueran las primeras usuarias, dado que eran personas trabajadoras ocasionales o recientemente contratadas y, por tanto, menos habituadas o con menos posibilidades de utilizar el vehículo privado para ir y volver al trabajo.

Los horarios del autobús se establecieron principalmente para dar servicio a los turnos de producción con salidas y entradas al trabajo a las 6h, 14h, y 22h, aunque no hay muchas empresas con turnos industriales en el polígono, pues abundan más las de servicios. Sin embargo, se vio que se podían agrupar más personas al ser horarios rígidos.

Inicialmente el autobús tenía un servicio con horario de ida al polígono para el turno de noche (22h), pero lo suprimieron porque apenas lo cogía nadie. Pues a esa hora hay menos masa crítica y menos tráfico siendo este más fluido, además de ser más fácil aparcar lo que facilita el uso del vehículo privado. Ahora sólo hay servicio de bus para las personas que terminan en el turno de noche y vuelven hacia sus domicilios.

Para captar a más usuarios, aparte de promoverlo entre las empresas asociadas a la AEPIC y de hacer campañas de difusión, por ejemplo, colocando folletos en los vehículos estacionados en el polígono, la empresa de autobuses fue proactiva y fueron a visitar las empresas susceptibles de generar demanda del autobús. Una de ellas, la empresa Buff, que cuenta con unas 300 personas trabajadoras, a raíz de esta iniciativa paso a fomentar este transporte público entre sus personas trabajadoras asumiendo el coste de los títulos de transporte para que se beneficiara su plantilla. Esta acción dio un impulso importante al servicio de bus.

El pasado mes de mayo de 2025 hicieron récord de validaciones con casi 1.600, cuando durante 2024 la media mensual rondaba las 1.400 validaciones y en total tuvo 15.200 personas pasajeras en todo el año. Así pues, se constata que el número de personas usuarias va aumentando año tras año, lo que es un incentivo para su continuidad.

La empresa de transporte público tiene una nueva propuesta para hacer llegar otro servicio similar a los polígonos de los Plans, también en la misma comarca y en el entorno de Igualada. Estos polígonos tampoco tienen transporte público y en su interior se ubica más industria y más personas trabajadoras que en el de las Comes con lo que el potencial de uso es mayor. Además, son un grupo de polígonos más aislados y lejos de los núcleos urbanos de población. La aso-

ciación de empresas de los polígonos de los Plans está interesada en la implantación del bus a la demanda y tiene previsto hacer una encuesta a las personas trabajadoras para acabar de confeccionar las rutas según los orígenes de las personas trabajadoras y los horarios de trabajo. Con el objetivo de preparar una propuesta para presentarla a la Generalitat para que implante un nuevo servicio de autobús a la demanda laboral.

6.19. Puerto de Barcelona

En la Autoridad Portuaria de Barcelona (APB) trabajan unas 560 personas, desempeñando diferentes actividades y repartidas en distintos emplazamientos dentro del puerto.

En su momento se constituyó la Mesa de Movilidad, con representantes de distintos departamentos de la APB y el Comité de Empresa, con el objetivo final de definir acciones para promover la movilidad sostenible en los desplazamientos al trabajo del personal portuario.

Una de las medidas implantadas consiste en que la APB entrega títulos de transporte público a su plantilla como una mejora social a las personas que renuncian a una plaza de aparcamiento. Se trata de tarjetas mensuales multiviajes pudiéndose hacer un número ilimitado de viajes. Estas tarjetas pueden abarcar hasta las 6 zonas máximas del sistema tarifario integrado del área de Barcelona. Si alguna persona reside más allá se le paga con el máximo valor de las 6 zonas y el resto va a cargo de la persona trabajadora. Esto surgió básicamente, como compensación por la pérdida de plazas de estacionamiento con el traslado de las oficinas principales de la APB de una localización donde había abundante estacionamiento a otra con menos oferta el edificio World Trade Center de Barcelona (WTC). En 2023 un total de 242 personas se han beneficiado de este incentivo al transporte público y cada año se va incrementando, lo equivale a alrededor de un 40% de la plantilla.

Por otra parte, la entrada en vigor de la Zona de Bajas Emisiones de la ciudad de Barcelona y en cuatro municipios más colindantes, prohibiendo desde el año 2020 la circulación de lunes a viernes de 7 a 20 horas de los vehículos sin etiqueta ambiental, también ha impulsado un mayor uso del transporte público.

Para fomentar el uso de la bicicleta, como el aparcamiento de bicicletas del edificio del WTC es de pago, la APB subvenciona su coste a las personas que quieran utilizarlo. Asimismo, a las personas que se desplazan en bicicleta se les entrega anualmente 4 tarjetas integradas de transporte público, cada una con 10 viajes, para los días que por cuestiones climáticas no puedan llegar en bicicleta al trabajo. El WTC está conectado a la red de carriles bici de Barcelona lo que facilita su acceso en este modo de movilidad. Igualmente, desde finales de 2023 la APB da a su plantilla préstamos sin interés para adquirir bicicletas, patinetes y vehículos eléctricos.

Simultáneamente, el puerto financia la línea de autobús 88/89 que transcurre por el interior del recinto portuario para dar servicio a toda la comunidad portuaria. Se trata de una línea desdoblada con dos itinerarios paralelos en la mayor parte de su recorrido, excepto en un pequeño tramo que realizan cada una un trayecto diferente para abarcar más espacio portuario. En el año 2023 se hicieron una serie de modificaciones de la línea que han comportado una mejora de la frecuencia. También se cambió parte de la ruta para favorecer la intermodalidad, acercándola a la recientemente abierta parada de metro ZAL/Riu Vell (L10 sud), permitiendo el transbordo entre ambos modos de transporte público.

Precisamente, la llegada de esta Línea de metro en 2021 ha ampliado la oferta de transporte público para llegar al puerto. Aunque, inicialmente había un muro que reseguía buena parte del recinto portuario que impedía el acceso directo al metro, ahora se ha abierto una puerta para hacerlo permeable.



A raíz de la pandemia se impulsó el teletrabajo, y a través de la negociación colectiva se ha llegado al acuerdo de hacer dos días de teletrabajo a la semana todas aquellas personas que realizan tareas que no necesitan estrictamente presencialidad. El equipo informático corre a cargo de la empresa y se realiza una evaluación de los riesgos laborales mediante una encuesta (visualización de pantallas, ergonomía...).

6.20. Puerto de Valencia

Cuando se puso en marcha en la ciudad de Valencia el servicio público de préstamo de bicicletas, el Valenbisi, el Comité de empresa de la Autoridad portuaria con el conocimiento de la empresa envió una carta al concejal de movilidad del Ayuntamiento de Valencia pidiéndole una estación de Valenbisi en el acceso al puerto. La respuesta fue que no era necesario porque ya había suficiente transporte para acceder al puerto. Esta negativa sirvió para que se viera la necesidad de trabajar el tema de la movilidad desde el comité, pues se creía que la oferta alternativa al uso del vehículo privado para desplazarse al puerto era insuficiente y debía mejorar sustancialmente.

En el año 2012, a propuesta de CCOO se impulsó el plan de movilidad, recogiendo más de 400 encuestas entre las 800 personas trabajadoras con que cuenta la Autoridad Portuarias del Puerto de Valencia (APV). Para ello, previamente el comité se reunió con el Departamento de Soste-

nibilidad y Transporte de la APV, que de inicio no veía claro intervenir en la movilidad al trabajo hasta que se logró convencerlos de la necesidad de impulsar la movilidad sostenible.

El plan de movilidad incluía muchas actuaciones de las propuestas por CCOO, pero, finalmente la mayoría no se llegaron a ejecutar, aunque se está trabajando en ello. Una de las que se implantaron fue el coche compartido, para lo cual se creó una aplicación, pero como no se difundió correctamente ni entre el personal de la APV ni del resto del puerto y no se ofrecieron incentivos como reservar plazas de aparcamiento a quien lo realizará, esta no prosperó.

A raíz de este poco éxito, el comité se reunió con el presidente de la APV porque se creía que su apoyo era esencial para que tuviera viabilidad y visibilidad el tema de la movilidad. Se propuso y se constituyó una Comisión de movilidad formada por la representación sindical y la empresa que se ha ido reuniendo periódicamente. Al principio la empresa estaba representada por personas con poca capacidad ejecutiva, pero después, con la implicación del presidente, la representó un subdirector con mayores responsabilidades y autoridad.

Para sensibilizarse y adquirir conocimientos sobre la temática de la movilidad, tal como propuso la representación sindical, todas las personas integrantes de la Comisión de movilidad recibieron una formación telemática que impartió CCOO del País Valenciano.

A partir de entonces se empezaron a llevar a cabo medidas. Por ejemplo, se construyó un espacio cerrado de acceso con tarjeta para aparcar unas 30 bicicletas del que antes se carecía. Igualmente se hizo un vestuario con duchas para las personas que pedaleen para desplazarse al trabajo. Posteriormente, se habilitó un espacio para aparcar los patinetes.

Posteriormente se le planteó al presidente de la APV que habría que involucrar al resto de empresas del puerto (terminales, empresas de suministros, consignatarias, transitarias, los estibadores...), creando un espacio participativo en el que estuvieran representadas todas las empresas y, en consecuencia, se creó la Comisión de movilidad de todo el puerto. En ella se integran personas que tienen alguna relación con los temas de movilidad en sus respectivas empresas. En su seno se tomó la decisión de elaborar un plan de movilidad englobando todo el Puerto comercial de Valencia.

El plan se concluyó en el año 2024, y en él se ve claramente el predominio del vehículo privado para desplazarse al complejo portuario de las personas trabajadoras. En concreto, del personal del puerto (exceptuando a los estibadores), un 80% lo hacen en coche y un 6% en moto. Aun así, hay que remarcar que el uso de la bicicleta y el patinete es de un 7%, más del doble del uso habitual en la ciudad de la bicicleta, lo cual es sintomático del papel y potencial que tiene, principalmente por la proximidad a la ciudad. En el otro extremo destaca el escaso uso del transporte público con un bajísimo 3,6%. Justamente, para contrarrestar este uso testimonial del transporte colectivo, una de las propuestas que ha tenido más aceptación en la encuesta del plan es realizar una prueba piloto implantando un bus lanzadera compartido entre distintas empresas del puerto.

El nuevo plan de 2024 incluye medidas de acceso al puerto y para desplazarse por su interior en bicicleta. Se han implantado carriles bici por dentro del recinto portuario, aunque son carriles bici mixtos, pues también son peatonales. Pero, falta completar la red de acceso al puerto, pues actualmente el acceso del norte cuenta con carril bici conectado con la red de la ciudad, en cambio la entrada sur carece de carril bici. Como el puerto es de acceso restringido se han habilitado unos tornos específicos en las puertas que permiten entrar en bici al puerto.

El III Convenio estatal de Puertos del Estado y Autoridades Portuarias 2023-2026 prevé la posibilidad de que haya acuerdos locales específicos. El Acuerdo Local de Empresa de la Autoridad del Puerto de Valencia incluye un artículo donde se menciona que debe haber medidas y recursos que incentiven la movilidad sostenible.

Por otra parte, se incluye un apartado de préstamos para incentivar la movilidad sostenible.

En el reglamento de los préstamos se especifica su naturaleza:

- Préstamo de máximo de 7.500€ para adquirir un coche eléctrico (etiqueta 0 o eco) con un período de devolución máximo de 5 años.
- Préstamo sin interés de entrega rápida de 500€ para adquirir una bicicleta o patinete eléctrico con un período de devolución de 12 meses.

En cuanto a la flota de vehículos de la autoridad portuaria actualmente se están reemplazando por vehículos eléctricos. Este tema también se trata en la Comisión de movilidad y desde CCOO se ha planteado la posibilidad de adquirir una flota de bicis eléctricas para uso del personal.

6.21. Saneamientos de Córdoba (Sadeco)

La empresa tiene una plantilla de 870 personas y cuenta con 5 grandes centros de trabajo, incluyendo la sede central y 4 ecoparques, además de otros centros menores. Todos ellos repartidos por el municipio de Córdoba, algunos céntricos y otros localizados en polígonos industriales o zonas periurbanas alejadas del núcleo urbano y con pocos servicios de transporte público y, en consecuencia, poco uso de este e, igualmente, escasos desplazamientos a pie o en bicicleta.

En 2018 fue ratificado por la representación sindical y presentado por el presidente del consejo de administración el Plan de Transporte Sostenible al trabajo de Sadeco, así como el reglamento de implantación del plan.

La participación de las personas trabajadoras en el proceso de elaboración e implantación del plan de transporte se entendió desde un inicio como esencial para asegurar el éxito no solo en su redacción si no a lo largo todo el tiempo de ejecución del mismo.

El plan tiene como objetivo promover actuaciones en relación con los desplazamientos de los trabajadores desde sus domicilios a sus puestos de trabajo y que dichas actuaciones hagan posible un cambio modal que reduzca el uso del vehículo privado de baja ocupación e incremente la utilización de los medios de transporte menos consumidores de energía (transporte colectivo, bicicleta, caminar o vehículos de alta ocupación).

Sadeco se acogió a las ayudas económicas que otorgaba el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE) dentro de un programa que pretendía promover la realización de planes de transporte sostenible al centro de trabajo.²²

Esta ayuda se podía recibir para sufragar el coste de la elaboración del plan y la ejecución de las medidas planteadas. Siempre que al menos una de ellas generase un ahorro energético mínimo del 5% en comparación con el consumo del perfil de movilidad de la empresa de antes de la implantación del Plan de transporte. La cuantía de la ayuda era del 30 % de la inversión.

²² Resolución de 5 de abril de 2017, del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía, por la que se publica la Resolución de 6 de marzo de 2017, del Consejo de Administración, por la que se establecen las bases reguladoras de la segunda convocatoria del programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte.

Según el plan de movilidad de Sadeco, el 67% de las personas trabajadoras se desplazaban en coche y de estas un 80% lo hacían solas al volante. De quienes utilizaban el coche un 36% residían a menos de 3 km de su centro de trabajo y por tanto eran susceptibles de ir a pie y en bicicleta, supeditado a las condiciones de seguridad y comodidad de los itinerarios. Asimismo, un 22% residían entre 3 y 10 km de distancia de su centro de trabajo, con lo que también tendrían la opción de desplazarse en bicicleta.

En el momento que se hizo la encuesta del plan de movilidad un 22% de los desplazamientos se hacían andando y un exiguo 2% se hacían en bicicleta. El transporte público era utilizado únicamente por un 6% de la plantilla de la empresa.

Para impulsar las diversas modalidades de movilidad sostenible, conjuntamente con el plan de movilidad se elaboró un reglamento para establecer los requisitos para poder recibir una serie de incentivos y de este modo aumentar el peso de la movilidad alternativa al coche. El reglamento fue renovado en 2023 con los siguientes criterios:

Respecto a los peatones, se determina que se debe realizar el desplazamiento al centro de trabajo andando una distancia mínima de 2 km o un mínimo de 20 minutos. Se contemplan dos tipos de incentivos para promover los desplazamientos a pie:

- Cuando la persona trabajadora acuda al trabajo a pie, al menos 10 días al mes recibirá entradas gratuitas a actividades culturales/ocio.
- Cuando la persona trabajadora acuda al trabajo a pie, al menos 60 días al semestre obtendrá un día extra de vacaciones/asuntos propios.

Los incentivos por el uso de cualquier tipo de bicicleta se concretan en:

- Disponibilidad de aparcamiento prioritario cubierto.
- Las personas trabajadoras que vayan en bicicleta eléctrica podrán hacer uso, de forma gratuita, de los puntos de carga de que disponga la empresa.
- Posibilidad de disponer de un anticipo de nómina reintegrable en hasta 24 meses y por un importe máximo de 2.000€ por la compra de una bicicleta.
- La empresa negociará con establecimientos de venta de bicicletas eléctricas para que las personas trabajadoras las adquirieran a un buen precio. Se incluirá una revisión anual de mantenimiento por un período máximo de 5 años.
- Además, se añadirán los incentivos de la modalidad peatones a quienes usen la bicicleta, siempre que al menos recorran una distancia de 3 km, obteniendo los beneficios siempre que la suma de días caminando y en bicicleta lleguen a los mínimos mensuales o semestrales.

Para finalizar el apartado de movilidad activa, el reglamento establece que tanto para los desplazamientos a pie como en bicicleta se establecerá un sistema de seguimiento del cumplimiento mediante una aplicación digital.

La promoción del transporte público con el uso de los autobuses urbanos de Córdoba y barriadas periféricas se define de la siguiente manera:

- Cuando se use este medio de transporte se dispondrá de un bonobús o similar correspondiente a los días efectivamente laborables de una semana al mes, en desplazamiento de ida y vuelta.

Para incentivar el uso del coche cero emisiones, se ofrecen los siguientes incentivos:

- Abonar el seguro a terceros del vehículo.
- Posibilidad de disponer de un anticipo reintegrable en hasta 24 meses para adquirir uno de estos vehículos.

Para fomentar el coche compartido se establecen los siguientes incentivos:

- Prioridad en el uso de plazas de aparcamiento cubiertos.
- A los coches con etiqueta Eco y de combustión se les facilitará una revisión anual gratuita consistente en control de niveles y filtros, cambiando lo necesario de estos elementos.
 - A los coches con etiqueta Eco compartidos por dos o más personas se les hará entrega de entradas gratuitas a actividades culturales/ocio.
 - A los vehículos de combustión compartidos por tres o más personas se les hará entrega de entradas gratuitas a actividades culturales/ocio.

6.22. Consideraciones finales sindicales de las buenas prácticas

A partir de las buenas prácticas podemos llegar a algunas conclusiones que nos pueden servir para encarar la acción sindical, mediante la negociación colectiva y el diálogo social, para impulsar con mayor éxito la movilidad sostenible al trabajo.

Una constante que nos hemos encontrado en muchas de estas experiencias es la importancia de la formación sindical para poder avanzar con mayores garantías hacia un nuevo modelo de la movilidad al trabajo más sostenible. Con un doble valor, por un lado, para constatar la necesidad de intervenir sindicalmente en este ámbito y, por otro lado, adquiriendo los conocimientos y habilidades para poder participar activamente y con solvencia en este cometido.

En esta misma tesitura hemos comprobado que las jornadas u otros eventos organizados por el sindicato, también han servido para concienciar y sensibilizar al activo sindical sobre los impactos que genera una movilidad al trabajo demasiado dependiente del vehículo privado de combustión y de los beneficios de trabajar por la movilidad laboral sostenible.

Asimismo, se ha visto que disponer en la estructura sindical de personas responsables en movilidad sostenible al trabajo y personal técnico para asesorar a las personas delegadas sindicales de empresas e instituciones públicas ha contribuido a que se progrese en los centros de trabajo en las iniciativas de propuestas de elaborar planes de movilidad.

Igualmente, las campañas favorables a la movilidad sostenible promovidas por el sindicato con la edición y difusión de materiales de soporte a la acción sindical, por ejemplo, manuales para elaborar los planes de movilidad sostenible al trabajo y guías de buenas prácticas en el fomento de la movilidad sostenible han servido para actuar con más confianza y firmeza.

Como resultado, hemos podido constatar que todo ello ha concluido en incorporar cada vez más cláusulas en los convenios colectivos o pactos de empresas y sectoriales acuerdos para constituir mesas de movilidad en los centros de trabajo y planificar y gestionar la movilidad sostenible al trabajo. Pero también, estas medidas paulatinamente se han ido consensuando a través del diálogo social, entre administraciones públicas, patronales y sindicatos, para incluirlas en los acuerdos marco para llevarlas a la negociación colectiva.

En este orden de cosas sería conveniente introducir elementos relacionados con la movilidad sostenible en todas las herramientas que tenemos el alcance en ámbitos concretos para la negociación colectiva. Como por ejemplo incorporar la prevención de los accidentes in itinere de tráfico, promoviendo los modos de movilidad sostenibles y más seguros, en la evaluación y en los Planes de prevención de riesgos laborales y trabajarlo en el seno del Comité de Seguridad y Salud. Y, de igual manera, incluir medidas de incentivo del transporte público, como puede ser el pago de los títulos de transporte al ser las mujeres quienes más lo utilizan, en los planes de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres.

En resumen, lo que hemos podido extraer de las buenas prácticas, nos conduce inevitablemente a la conclusión de la necesidad de que se garantice la participación sindical activa en todo el proceso de transición hacia un nuevo modelo de movilidad al trabajo donde los modos y las prácticas sostenibles se impongan. Para conseguirlo es necesario que nos impliquemos inequívocamente en impulsar el cambio mediante la acción sindical porque al hacerlo estamos defendiendo la mejora de las condiciones laborales de las personas trabajadoras que es nuestro cometido.

7. Propuestas de actuación para fomentar la movilidad sostenible al trabajo

A continuación, pasamos a proponer una serie de propuestas que creemos necesario implantar para alcanzar nuestro objetivo de transformar la manera en que nos desplazamos al trabajo. Las propuestas que aquí se exponen emanan principalmente de las experiencias que se han relatado en los apartados anteriores de instrumentos de fomento de la movilidad sostenible al trabajo y de las buenas prácticas.

Una cuestión perentoria, y que es de las principales propuestas que formulamos, es la aprobación definitiva de la Ley de Movilidad Sostenible. No obstante, su actual versión, en proceso de trámite y aprobación parlamentaria, es mejorable en lo referente a la movilidad al trabajo en varios aspectos.

Destacando la que ha sido una de las principales propuestas de CCOO de modificación de la propuesta de Ley. La norma, tal como esta ahora, fija que la obligación de elaborar planes de movilidad sostenible al trabajo sea en los centros de trabajo a partir de 500 personas trabajadoras o 250 por turno y nosotros defendemos que estas cifras se reduzcan y la obligación sea para los centros de trabajo a partir de 100 personas trabajadoras o 50 por turno.

De no ser así, quedarían fuera de la aplicación de este requisito gran parte de las empresas y de la población trabajadora. Por ejemplo, un gran número de las 29.297 medianas empresas que suman en total a 2.943.741 personas trabajadoras.²³

A esta cifra habría que sumar las grandes empresas de más de 250 personas trabajadoras, pero que no llegan a las 500, que deben ser buen parte de las 6.168 grandes empresas del tejido empresarial español y que tienen en global 7.335.106 personas trabajadoras²⁴.

Si además se deja fuera el empleo que hay en los centros de trabajo de las Administraciones públicas con más de 100 personas trabajadoras o 50 por turno y por debajo de 500, que en el total de centros de trabajo suman alrededor de 3.000.000 de personas, una parte importante de estas se quedarían al margen de la aplicación de este requisito, lo que aumentaría muchísimo más los centros de trabajo y personas trabajadoras no cubiertas por planes de movilidad.²⁵

Como consecuencia, se dejaría de intervenir reglamentariamente para avanzar en la movilidad sostenible en millares de desplazamientos, alejándose del objetivo último de esta propuesta de ley que es cambiar el modelo de movilidad al trabajo. Así pues, creemos imprescindible disminuir el umbral a partir del cual se deben realizar los planes de movilidad para así incorporar la mayor parte de las personas trabajadoras.

- **Constitución de Mesas de movilidad en centros de trabajo de empresas e instituciones públicas con la participación de la representación de la empresa o de la institución pública y la representación de las personas trabajadoras.** Asimismo, se propone la constitución de Mesas de movilidad en los grandes centros generadores de movilidad de polígonos industriales, parques empresariales, universidades, hospitales, ciudades de la justicia, puertos, aeropuertos, centros comerciales, etc. Estos órganos deben contar con la participación

²³ Cifras PYME, abril 2025. Ministerio de Industria y Turismo.

²⁴ Medianas empresas 50-249 personas trabajadoras y Grandes empresas 250 o más personas trabajadoras.

²⁵ Evolución de los efectivos de las Administraciones Públicas. Ministerio para la Transformación Digital y de la Función Pública.

esencialmente del ayuntamiento o ayuntamientos, si están localizados en más de término municipal, el consorcio de transporte, el órgano de gestión del gran centro generador de movilidad, si lo hubiera, la asociación de empresarios de la zona, los operadores de transporte y los sindicatos.

En ambos casos las Mesas de movilidad tendrán como objetivo principal impulsar y participar en la elaboración del plan de movilidad, promover su implantación y hacer el seguimiento de los resultados.

- **Designación de gestores/as de movilidad de centros de trabajo de empresas e instituciones públicas e, igualmente, para grandes centros generadores de movilidad.** Deberá ser la persona de referencia, de coordinación e interlocución entre todos los agentes con vinculación con la planificación y gestión de la movilidad del centro de trabajo y el gran centro generador de movilidad. Se les debe proporcionar formación específica en planificación y gestión de la movilidad por parte de las Administraciones públicas u otras organizaciones y, a la vez, recibir soporte técnico y asesoramiento para desarrollar su labor.
- **Elaboración de planes de movilidad sostenibles al trabajo en los centros de trabajo a partir de 100 personas propias y externas o 50 por turno, así como, elaborar informes de seguimiento anuales del estado de ejecución de plan y de los resultados obtenidos con su implantación.** Igualmente, se harán planes de movilidad sostenibles al trabajo en todos los grandes centros generadores de movilidad y, también, se realizarán informes de seguimiento anuales del estado ejecución del plan y de los resultados obtenidos. En ambos casos los planes de movilidad se actualizarán, al menos, cada cinco años.
- **Creación de Agencias públicas de soporte y asesoramiento técnico a las empresas e instituciones públicas en la elaboración e implantación de los planes de movilidad sostenibles al trabajo a través de los consorcios de transporte o de las Comunidades Autónomas.** Asimismo, se deberían promover la edición de guías u otros materiales de apoyo e impartir formación en movilidad sostenible al trabajo a los gestores/as de movilidad.



- **Elaboración de estudios de evaluación de la movilidad generada (EAMG).** Los EAMG se elaborarán con la finalidad de dotar a las nuevas implantaciones de empresas y, sobre todo, a los nuevos grandes centros generadores de movilidad o en su ampliación, antes de empezar su actividad, de itinerarios para peatones y bicicletas conectados, seguros y cómodos junto con servicios de transporte público óptimos para la movilidad laboral según las necesidades detectadas y no cubiertas suficientemente.
- **Concesión de ayudas económicas o beneficios fiscales para la elaboración de los planes de movilidad y la ejecución de las medidas del plan.** Se deben ofrecer desde los Consorcios de transporte o las Comunidades Autónomas ayudas para la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo de empresas. Asimismo, proponemos la recuperación del Plan Moves con ayudas a la implantación de las medidas incluidas en los planes de movilidad sostenible al trabajo de empresas para realmente se coherente y cumplir su objetivo de incentivar la movilidad eficiente y sostenible como proclama. Igualmente, se debe extender, sobre todo en los municipios grandes o medianos, la bonificación al Impuesto de Actividades Económicas (IAE) por la realización de planes de movilidad sostenible al trabajo y la ejecución de actuaciones contempladas en el plan.
- **Exención fiscal por el uso de la bicicleta para los desplazamientos al trabajo.** Se debe ofrecer a las personas trabajadoras por parte de las empresas una cuantía exenta de IRPF por kilómetro o fija mensual y la deducción del IVA soportado por las empresas al ofrecer bicicletas a las personas trabajadoras para sus desplazamientos al trabajo.
- **Obligación de las empresas e instituciones públicas a pagar al menos el 50% de los títulos de transporte público multiviajes y los abonos de los servicios públicos de bicicletas para los desplazamientos al trabajo.** Este importe debería estar exento de tributación.
- **Extensión de la exención del IRPF del transporte público al transporte colectivo de empresa con los mismos criterios de hasta 1.500€ anuales.** Asimismo, se debería incluir en los Certificados de Ahorro Energético (CAE) a los desplazamientos en transporte colectivo de empresas.
- **Realización periódica de encuestas específicas de movilidad al trabajo a escala estatal y autonómica** para conocer el comportamiento de las personas trabajadoras en sus desplazamientos y ver su evolución al pasar del tiempo.
- **Desarrollo de campañas de sensibilización y concienciación** sobre los impactos del modelo de movilidad predominante y, a su vez, de los beneficios de la movilidad sostenible al trabajo en términos sociales, ambientales y económicos tanto para las personas trabajadoras, las empresas, las Administraciones públicas y la sociedad en general.
- **Integración de la movilidad sostenible al trabajo en las políticas de responsabilidad social corporativa de las empresas, en los sistemas de gestión ambiental, en los informes de sostenibilidad y en el cálculo de la huella de carbono.** Esta integración debe incluir un análisis de la movilidad generada y, en consecuencia, el establecimiento de medidas con la finalidad de promover e intensificar la movilidad sostenible.
- **Incorporar entre los criterios de valoración de las compras públicas** y la adquisición de bienes y servicios por parte de las Administraciones públicas el hecho de que las empresas adjudicatarias cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo. De igual manera, las empresas, para profundizar en su compromiso ambiental, también deberían tenerlo presente dentro de sus políticas de compras.

