

Resumen ejecutivo

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	6
3. Planificación y gestión de la movilidad al trabajo	7
4. Instrumentos para el fomento de la movilidad sostenible al trabajo.....	9
5. Buenas prácticas en movilidad sostenible al trabajo.....	13
6. Propuestas de actuación para fomentar la movilidad sostenible al trabajo	22



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.

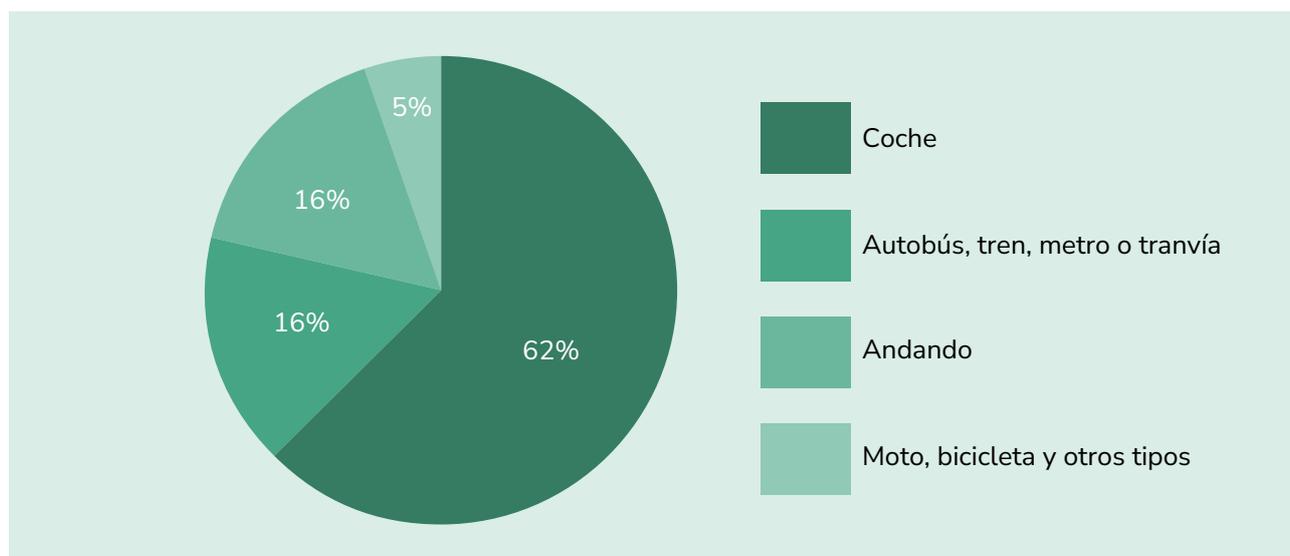
En consecuencia, aquellos que tenemos la responsabilidad de representar y, en consecuencia, defender los derechos laborales de las personas trabajadoras debemos incorporar en la acción sindical y la negociación colectiva el derecho a la movilidad sostenible al trabajo, saludable, segura, equitativa,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

2. Caracterización de la movilidad al trabajo

A partir de la encuesta de Características Esenciales de la Población y Viviendas, la población de 16 y más años, en 2021 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%.

Modos de movilidad en los desplazamientos al trabajo y estudios



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



3. Planificación y gestión de la movilidad al trabajo

La Mesa de movilidad

En cada centro de trabajo o gran centro generador de movilidad 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. 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 y los operadores de transporte. Igualmente, si lo hubiera, deberá participar el órgano de gestión del gran centro generador de movilidad.

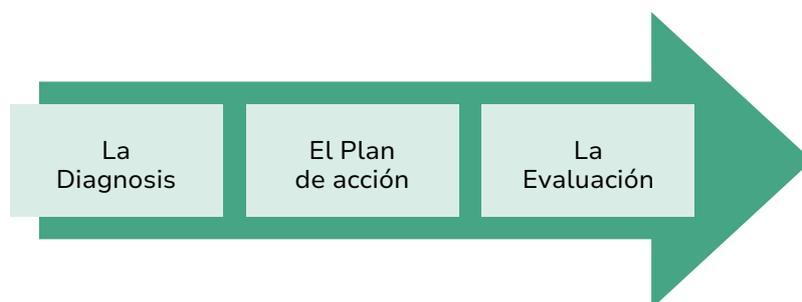
El objetivo de la Mesa es promover y colaborar en la realización del plan, impulsar y divulgar la puesta en marcha de las propuestas, a la vez, que ser el órgano de referencia en la gestión de la movilidad en su ámbito.

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 plan de movilidad sostenible al trabajo



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.

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.

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.



4. 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.

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.

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 Vasca.
- 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.

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.

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.*

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.*

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.*

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 trabajadores¹.

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.

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.

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.

En este contexto, el Gobierno navarro aprobó en 2024 aprobó la convocatoria de ayudas para la realización de planes de transporte sostenible en empresas².

En ella se indica que será subvencionable la realización de planes de transporte de una empresa y también contempla la posibilidad de que se subvencionen planes de transporte sostenible destinados a un conjunto de empresas ubicadas en un mismo polígono industrial.

1 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.

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

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.

Se establece 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.

Certificados de Ahorro Energético (CAE) del coche colaborativo³

Según el Decreto 36/2023 por el que se establece un sistema de Certificados de Ahorro Energético (CAE), las empresas energéticas 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.

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.

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 trabajadoras⁴.

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.

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.

3 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

4 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.



La movilidad laboral en la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona

En el año 2024 se aprobó en Catalunya el Plan de calidad del aire horizonte 2027⁵. 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 –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 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.

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) dispone en su página web de un apartado de movilidad laboral en la que se recoge información sobre los planes de desplazamientos de empresas.

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 individuales o de agrupaciones de empresas.

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.

⁵ 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.

5. Buenas prácticas en movilidad sostenible al trabajo

En este apartado del estudio se hace un repaso a diversas acciones de distinta naturaleza que se han llevado a cabo para fomentar la movilidad sostenible al trabajo en el marco de la negociación colectiva.

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.

Finalmente, lo pactado ha sido que a partir de 2025 se pague 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 flexible.

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. La representación sindical de esta tienda de Apple junto con la de otros comercios y establecimientos de hostelería ubicados en el mismo centro comercial está reclamando al Ayuntamiento de Barcelona que mejore la oferta de transporte público en general y más específicamente los sábados y los festivos que se abre, que es de los días que más clientes acuden al centro comercial y por ello más personas trabajadoras. 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.

Azucarera Ebro

La empresa Azucarera Ebro facilitaba el aparcamiento gratuito a sus personas trabajadoras en las oficinas que tenía en el centro de Barcelona. 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 facilitarían 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 usuarios 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.

SEMANA EUROPEA DE LA MOVILIDAD

16-22 DE SEPTIEMBRE 2019



#SEM2019
#mobilityweek

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. 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.

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.

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. 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.

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.*

Denso

La empresa Denso tiene una plantilla de unas 800 personas y está situada en un polígono industrial, en Sant Fruitós de Bages.

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. 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. Su 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.

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. 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:

- Se daba la opción de que se realizasen permutas entre personas funcionarias que quisieran ir voluntariamente al DAB y las que no lo quisieran.
- Se aumentó la flexibilidad horaria de entrada y salida en media hora.
- Se acordó que se pudieran realizar un máximo de 3 jornadas de teletrabajo semanales, cuando este modo de trabajo aún no estaba tan generalizado como paso a partir de la pandemia de la COVID-19.
- 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.

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 que se ceden 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.

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 personas trabajadoras 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 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.

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. 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.

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.

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. 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.

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. Para la plantilla de Masorange los buses lanzadera son un servicio gratuito, pues el coste lo asume íntegramente la empresa.

Gracias a la labor de años realizada por CCOO, en el año 2019 se firmó el IV Convenio Colectivo de Orange⁶ en el que se recogen muchas de las medidas de movilidad que se llevaban reivindicando desde 2006.

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

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.*

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€.

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. 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.

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, la falta de luz y porque en algunos tramos estacionaban los coches. 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.



Para revertir esta situación la representación sindical de CCOO propuso a la empresa elaborar un plan de movilidad para que se comprometiera a buscar soluciones que se elaboró en 2011. 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.

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.

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.

Como resultado, ha habido un trasvase hacía modos más sostenibles, 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.

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 y la representación de las personas trabajadoras. En una reunión de la Comisión la empresa propuso reducir el número de líneas de transporte existentes argumentando que había poco uso.

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.

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 permitió ver que varias líneas no pasaban por dónde residían muchas de las personas, lo que podría explicar su reducido uso.

A partir de aquí, conjuntamente con la empresa, se hizo una encuesta a todo el personal. 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.

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 ver la ubicación de las paradas y establecer sus nuevas posibles ubicaciones. 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.

En último término, se llegó a un diseño final de las rutas conjunto entre la empresa y el comité. Incrementando el servicio con una línea más, pero con la condición de que si esta no tenía suficientes personas usuarias sería suprimida, cosa que no sucedió. El resultado de todo ello fue que hubo un incremento destacado de personas usuarias.

Puerto de Valencia

En el año 2012, a propuesta de CCOO se impulsó el plan de movilidad de la Autoridad Portuaria de Valencia (APV). Asimismo, CCOO propuso y se constituyó una Comisión de movilidad formada por la representación sindical y la empresa que se ha ido reuniendo periódicamente.

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 le planteó al presidente de la APV que habría que involucrar al resto de empresas del puerto, 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 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.

El nuevo plan 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. Como el puerto es de acceso restringido se han habilitado unos tornos en las puertas que permiten entrar en bici al puerto.

El Acuerdo Local de Empresa de la Autoridad del Puerto de Valencia 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.*

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.

En 2018 fue ratificado por la representación sindical el Plan de Transporte Sostenible al trabajo. Para impulsar las diversas modalidades de movilidad sostenible se elaboró un reglamento para establecer los requisitos para poder recibir una serie de incentivos.

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 negoció con establecimientos de venta de bicicletas para que las personas trabajadoras tuvieran un descuento incluyendo una revisión anual.

La promoción del transporte público se define de la siguiente manera:

- Cuando se use este medio de transporte se dispondrá de un bonobús.

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.

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

A continuación, pasamos a proponer una serie de propuestas que creemos necesarias 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.

- 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.
- Designación de gestores/as de movilidad de centros de trabajo de empresas e instituciones públicas e, igualmente, para grandes centros generadores de movilidad.
- 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.
- 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.
- Concesión de ayudas económicas o beneficios fiscales para la elaboración de los planes de movilidad y la ejecución de las medidas del plan.
- Exención fiscal por el uso de la bicicleta para los 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.
- Extensión de la exención del IRPF del transporte público al transporte colectivo de empresa con los mismos criterios de hasta 1.500€ anuales.
- Realización periódica de encuestas específicas de movilidad al trabajo a escala estatal y autonómica
- 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.
- Incorporar entre los criterios de valoración de las compras públicas y la adquisición de bienes y servicios por parte de las Administraciones públicas que las empresas adjudicatarias cuenten con planes de movilidad sostenible al trabajo.



