

La movilidad sostenible y segura al trabajo en la negociación colectiva



La movilidad sostenible y segura al trabajo en la negociación colectiva

Cada vez más la sociedad demanda un cambio del modelo de movilidad que se base en modos de movilidad alternativos al uso abusivo del vehículo privado motorizado. Teniendo en cuenta que la movilidad realizada por motivos laborales, ir y venir del lugar trabajo, es uno de los principales motivos por el que nos desplazamos y que es en este tipos de viajes cuando más se utiliza el coche es evidente que uno de los objetivos prioritarios, para alcanzar el cambio de modelo, debe ser promover la movilidad sostenible, segura y equitativa en los desplazamientos para acudir al trabajo.

El uso masivo y excesivo del coche para estos desplazamientos provoca una serie de graves impactos que perjudican a los trabajadores y trabajadoras, pero también a la ciudadanía en general y, sin duda, acaban por afectar a la competitividad del tejido productivo. Los impactos en forma de externalidades negativas son básicamente, la elevada tasa de accidentalidad que conlleva que los accidentes *in itinere* se hayan convertido en la primera causa de accidentes laborales; la exclusión social, no toda la población laboral tiene acceso al coche provocando disfunciones en el mercado laboral; la dispersión de los centros de trabajo y la creciente congestión del tráfico hacen aumentar el tiempo dedicado a los desplazamientos en detrimento de la conciliación de la vida laboral y familiar; se incrementan los costes directos por el uso i tenencia del automóvil que deben soportar las economías familiares; las emisiones de gases y compuestos contaminantes, principalmente dióxido de nitrógeno y

micro partículas, perjudican la salud agravando los problemas relacionados con los sistemas cardiovasculares y respiratorios; e, igualmente, el tráfico rodado es uno de los máximos responsables de las emisiones de CO2 a la atmósfera provocando el cambio climático.

Precisamente por esta razón tenemos la necesidad de contar con herramientas que faciliten esta transición hacia este nuevo modelo de movilidad y, por ello, la idoneidad de elaborar estos criterios de negociación colectiva y movilidad sostenible al trabajo, en la cual se exponen los procedimientos y los aspectos criterios que deben incluirse en nuestra intervención sindical en la empresa con el fin de transformar el modo cotidiano de como se desplazan miles y miles de trabajadores y trabajadoras a sus centros de trabajo.

Sin duda esta tarea de promover el cambio modal debe ser impulsado por aquellos que tenemos la responsabilidad de representar y en consecuencia de defender los derechos laborales de los trabajadores y trabajadoras, lo cual incluye sin duda, el derecho a la accesibilidad de manera sostenible y segura.

Para ello nos debemos dotar criterios claros y concretos útiles para el trabajo cotidiano de los sindicalistas, ofreciendo las claves para que nuestras iniciativas avancen por el buen camino, que no es otro que defender y ampliar nuestros derechos laborales, para así mejorar las condiciones de trabajo de los trabajadores y trabajadoras.

Por todo ello, es necesario que se incorpore el tratamiento de los problemas de la movilidad para desplazarse a los centros de trabajo en los convenios colectivos y los pactos o acuerdos de empresa. La negociación colectiva como un instrumento fundamental para mejorar la calidad del empleo, que es la calidad de las condiciones de trabajo, debe contemplar la movilidad sostenible al trabajo como un derecho al alcance de todos los trabajadores.

Se entiende como Movilidad sostenible la definida en la Ley 2/2011, de Economía sostenible como *“El derecho de los ciudadanos al acceso a los bienes y servicios en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible”*.

La negociación colectiva como un instrumento fundamental para mejorar la calidad del empleo que es la calidad de las condiciones de trabajo y entre estas condiciones la movilidad sostenible al trabajo debe ser un derecho al alcance de todos los trabajadores.

Es necesario que se incorpore el tratamiento de los problemas de la movilidad para desplazarse a los centros de trabajo en los convenios colectivos y los pactos o acuerdos de empresa.

Las propuestas que se relacionan a continuación serán tomadas como criterios generales a incorporar en la negociación colectiva y la acción sindical, aunque deberán ser adaptadas y concretadas en función de las diferentes condiciones de accesibilidad a los centros de trabajo que pueden darse en cada ámbito de actuación.

Factores como la ubicación territorial de los centros de trabajo, la titularidad o el tamaño de la empresa, el tipo de actividad que se desarrolla, los horarios de trabajo, los espacios multi-empresas, entre otros, deben ser tenidos en cuenta a la hora de concretar los planes y medidas de movilidad sostenible.

Las ofertas de servicios públicos e infraestructuras de movilidad no son las mismas en un centro urbano consolidado que en una zona periurbana, en una zona de uso multi-empresas que a empresas que se encuentren aisladas en zonas rurales.

Índice

Criterios de la negociación colectiva en movilidad sostenible

1. Los Planes de movilidad
2. Los convenios colectivos
- 3. Medidas para fomentar la movilidad sostenible**

Anexos

1. Herramientas para la negociación colectiva. Marco Jurídico, estrategias y planes en Movilidad al trabajo
2. Ejemplos de convenios colectivos, acuerdos y pactos en movilidad sostenible
3. Carta tipo para solicitar a la empresa trabajar la movilidad sostenible en el ámbito de la negociación colectiva
4. Guía: Plan de movilidad sostenible de empresa

Criterios de la negociación colectiva en movilidad sostenible

1. Los Planes de movilidad

Un Plan de movilidad sostenible es un compromiso mutuo entre las empresas, las administraciones públicas y los trabajadores; es un proceso dinámico que debe estar en permanente revisión.

Se han de elaborar planes de movilidad sostenible en los centros de trabajo de las grandes y medianas empresas y en los espacios multiempresas (polígonos industriales, grandes equipamientos o grandes aéreas comerciales y de ocio, etc.).

Se elaborará de forma concertada un plan de movilidad sostenible, partiendo de un estudio compartido para conocer los hábitos de movilidad de los trabajadores y trabajadoras y la oferta de modos de accesibilidad alternativos al vehículo privado motorizado con el objetivo de proponer actuaciones que fomenten la movilidad sostenible. *(Anexo1. Documentos: 2, 3, 4, 5, 9, 10, 12, 13, 15 y 17).*

A partir de sus resultados se establecerán, en el marco de un Plan de movilidad, las estrategias y medidas de intervención para fomentar la movilidad sostenible. Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas, determinar los responsables de ejecutarlas, el coste y la financiación y establecer indicadores de seguimiento.

El objetivo prioritario debe ser garantizar el derecho a la movilidad sostenible, segura, saludable, equitativa, eficiente y económica de los trabajadores y trabajadoras, es decir: reducir la dependencia del vehículo privado motorizado, reducir riesgos de siniestralidad y estrés, reducir coste del transporte y mejorar el uso del tiempo.

Deben establecerse instrumentos paritarios permanentes de seguimiento de la evolución de los problemas de movilidad. En las grandes empresas y en áreas de concentración de empresas es necesario crear la **Mesa de movilidad**¹ e implantar la figura del **Gestor de movilidad**².

El Gestor de movilidad es el responsable de impulsar las actuaciones del Plan de movilidad; de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de trabajo o espacios multi-empresas, así como de difundir y hacer partícipes a los trabajadores y trabajadoras en las propuestas del plan. (*Anexo 1. Documentos: 4, 9, 10 y 12*).

¹ **Mesa de movilidad.** Espacios estables de participación y concertación participados por los representantes de los trabajadores / as, por las direcciones de las empresas y / o administraciones, por las administraciones locales y sectoriales y los operadores de transporte. Deben estar representados los trabajadores / as externos. El objetivo es promover y colaborar en la realización del plan e impulsar y divulgar la puesta en marcha de las propuestas, a la vez, que fue el órgano de referencia en la gestión de la movilidad en su ámbito empresarial o área multi-empresas.

² **Gestor de movilidad.** Funciones del gestor:

- Ejecutar las decisiones de la Mesa o Comisión de Movilidad
- Garantizar la aplicación de las propuestas del plan de movilidad
- Hacer el seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo y valorar el grado de ejecución y de cumplimiento
- Realizar acciones de negociación con los diversos agentes públicos y privados relacionados con el 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 en el polígono (servicios de transporte público, bicicleta, etc.), Y hacer la distribución oportuna
- Realizar acciones divulgativas, formativas en relación al fomento de la movilidad sostenible a los trabajadores y empresarios
- Hacer de nexo de unión entre las diferentes administraciones públicas y los operadores de transporte público
-

La Mesa de movilidad debe ser un espacio estable de participación y concertación donde se ejerza la negociación colectiva y donde participen la representación sindical y empresarial y si se trata de un área con convivencia de varias empresas, se debe promover el diálogo social, donde también deben intervenir las administraciones locales y sectoriales y los operadores de transporte. El objetivo principal es promover y colaborar en la realización del plan e impulsar y divulgar la puesta en marcha de las medidas, a la vez, que ser el órgano de referencia en la gestión de la movilidad en su ámbito. No hay que olvidarse de la representación de los trabajadores/as externos. (*Anexo1. Documentos: 1, 3 y 4*).

2. Los convenios colectivos

La negociación colectiva, sectorial o de empresa, **debe regular que la movilidad de los trabajadores sea objeto de análisis conjunto, entre la empresa y la representación sindical, de manera periódica**, con el objetivo de establecer medidas concretas que favorezcan la movilidad sostenible de las personas.

Todo cambio sustancial de la organización del trabajo y los horarios y la apertura de nuevos centros de trabajo o actividades itinerantes deben llevar aparejado la medición de su impacto, a través de un análisis conjunto, entre la empresa y la representación sindical, con el objeto de encontrar las mejores alternativas de movilidad sostenible.

La negociación colectiva sectorial debe orientar que **las empresas que compartan una localización determinada, en polígonos industriales u otros espacios multi-empresas**, a través de iniciativas conjuntas de las organizaciones empresariales y sindicales, propongan al conjunto de empresas situadas en estos espacios un

análisis común de los problemas de movilidad y sus alternativas más sostenibles. (*Anexo1. Documentos: 4, 9, 11 y 12*).

También, en estas áreas multi-empresas, se debe impulsar, la creación de **Coordinadoras de Movilidad**³ formadas por representantes sindicales, pertenecientes a diferentes empresas y sectores de actividad, pero que compartan problemáticas comunes en movilidad, con el fin de trabajar conjuntamente en su solución y promover el cambio modal.

La negociación colectiva debe establecer como criterio que los planes de movilidad sostenible deben tener en consideración **la empresa de manera integral**: plantillas propias, subcontractadas, ETT, trabajadores autónomos dependientes, etc.

El Plan de movilidad, elaborado en el marco de la negociación colectiva y, siempre que sea validado por las partes, **tendrá carácter de acuerdo colectivo de trabajo**, con lo cual será vinculante. Por ello serán registrados según establece la normativa sobre este aspecto. (*Anexo1. Documento: 7*).

3. Medidas para fomentar la movilidad sostenible

Es necesaria una defensa **del transporte colectivo existente y su extensión a toda la plantilla**, con independencia de la fecha de ingreso, en este sentido, hay que evitar que el derecho al transporte

³ **Coordinadora de movilidad.** Una coordinadora de trabajadores de polígonos, parques empresariales, empresas, centros comerciales y de ocio, hospitales, universidades, etc. debe ser un marco estable de trabajo transversal en movilidad de los representantes de los trabajadores / as del centro o centros de trabajo

- Proponer la realización de un plan de movilidad e intervenir en su elaboración, aportando conocimientos y experiencias
- Hacer un seguimiento del cumplimiento de las medidas de intervención propuestas en los planes de movilidad de los polígonos
- Hacer llegar a la Mesa ya la ciudadanía en general los incumplimientos y reivindicar su ejecución
- Marcar objetivos y hacer nuevas propuestas para gestionar la movilidad de la empresa, del polígono, gran equipamiento, etc.
-

colectivo genere una situación de desigualdad. Se deben revisar periódicamente los itinerarios y los horarios adecuándolos a las nuevas necesidades.

El transporte de empresa debe estar abierto al uso por parte de los trabajadores y trabajadoras de otras empresas que realicen su actividad en el centro de trabajo de la empresa principal.

En el caso de espacios multi-empresas, debe contemplarse la posibilidad de reconvertir los autocares de empresa en un servicio multi-empresas.

Es necesaria una negociación de la transformación de las compensaciones económicas o **derechos parciales, en derechos personales al título de transporte colectivo**. La empresa debe subvencionar, en todo o en parte, la utilización de los medios de transporte colectivo tanto sean de empresa como de transporte público regular. En el caso de fomentar el uso del transporte público se debe contar con las medidas de incentivo fiscal para los trabajadores. *(Anexo1. Documentos: 6 y 8)*.

La negociación colectiva debe establecer que la movilidad y las situaciones "in itinere" **se incorporen a la evaluación de riesgos y al plan de prevención consiguiente**. Sin perder de vista que el mejor plan de prevención, para evitar en origen el riesgo de accidente, es el plan de movilidad sostenible y segura al trabajo. *(Anexo1. Documento: 5)*.

La negociación colectiva puede determinar que la empresa incorpore **el plan de movilidad** en los estudios para obtener un certificado de gestión ambiental, EMAS o ISO 14000. Es Preferible, optar por el certificado EMAS ya que este recoge el derecho de los trabajadores a recibir información y formación, así como, de participar en el proceso

de implantación y seguimiento del certificado. Además, para obtener el certificado la empresa debe respetar toda la normativa ambiental aplicable en el territorio donde se localiza el centro o centros de trabajo, incluyendo la relacionada con la movilidad sostenible. *(Anexo1. Documento: 1).*

Del mismo modo, la negociación colectiva **debe excluir explícitamente el permiso de conducir y la propiedad del coche como criterio de selección de personal cuando la conducción no sea una de las tareas previstas**. En todo caso, sólo pueden ser condiciones complementarias, no requisitos de selección.

En el caso de tratarse de una empresa o grupo de empresas con varios centros de trabajo la negociación colectiva debe establecer como criterio para la gestión de la movilidad **la posibilidad de reubicación de las personas en los centros de trabajo más próximos a su domicilio** y debe regular los procedimientos para la reubicación voluntaria y mediante de permuta.

Otros criterios en la gestión de la movilidad son los de **garantizar unos itinerarios seguros y cómodos para acceder a pie y en bicicleta al centro de trabajo** y la reserva de espacios seguros para aparcar las bicicletas de los que vayan en ella al trabajo. *(Anexo1. Documentos: 3, 4, 9, 10, 13 y 17).*

Se debe favorecer **compartir el coche o furgoneta** para los trayectos comunes a la empresa y el uso de **servicios de coches multi-usuarios**, también conocidos por carsharing, tanto en la flota propia como entre los trabajadores, priorizando el aparcamiento en las empresas para los vehículos de alta ocupación.

La negociación colectiva debe incorporar la **gestión sostenible del aparcamiento** como un elemento clave para disuadir del uso abusivo

del coche y promover un uso más eficiente del mismo, siendo el instrumento fundamental de la gestión de la movilidad en vehículo privado motorizado.

Se debe priorizar el aparcamiento: para trabajadores minusválidos, mujeres embarazadas, trabajadores con bajas o nulas opciones en movilidad sostenible, por tipo o uso del vehículo: bicicletas, coche compartido, coches eléctricos... Para el resto de usuarios podría establecerse una tarifa que sirviese de fuente de financiación de los modos y usos más sostenibles.

En un modelo de localización de las empresas que provoca que frecuentemente no haya alternativa a la accesibilidad en coche, la negociación colectiva puede establecer criterios para la gestión de la movilidad que tengan en cuenta diferentes situaciones (desplazamientos generales y usuales, desplazamientos individuales y/o esporádicos), y especialmente para los colectivos que menos disponen de acceso al coche: mujeres, inmigrantes, jóvenes y personas discapacitadas. La intención es ofrecer también alternativas personalizadas en relación con los problemas de movilidad.

La negociación colectiva debe contemplar la **formación para concienciar y sensibilizar a los trabajadores y trabajadoras sobre los beneficios sociales, ambientales y económicos de la movilidad sostenible** e informarles sobre la oferta alternativa al coche para acceder a los centros de trabajo. Y garantizar a los representantes legales de los trabajadores una formación específica para dotarlos de los conocimientos y habilidades necesarios para llevar a cabo actuaciones que fomenten la movilidad sostenible. *(Anexo1. Documento: 10).*

Las políticas de responsabilidad social de las empresas y administraciones públicas también deben ser una buena oportunidad para incluir en ellas la variable movilidad. Con el objetivo de cambiar los hábitos de movilidad cuando estos se basan en un uso masivo del coche y, así evitar, la generación de externalidades negativas que perjudican y preocupan al conjunto de la sociedad (accidentalidad, contaminación del aire, cambio climático, ruido, congestión, exclusión social...).

Finalmente, se debe promover, a partir del diálogo social, que en los tribunales laborales, al ser estos instrumentos de resolución extrajudicial de conflictos de trabajo que ofrecen soluciones rápidas y eficaces aceptadas por las partes, la creación de **una Comisión de resolución de los conflictos laborales en materia de movilidad sostenible**. Esta Comisión debe funcionar como soporte técnico en la solución de conflictos, pero también debe actuar con carácter preventivo y ofrecer asesoramiento a las partes. (*Anexo1. Documento: 16*).

ANEXO 1: Herramientas para la negociación colectiva. Marco Jurídico, estrategias y planes en Movilidad al trabajo

Índice

- 1. REGLAMENTO (CE) No 1221/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 25 de noviembre de 2009 relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS)**
- 2. LIBRO BLANCO 2011. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible**
- 3. Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera.**
- 4. Estrategia española de movilidad sostenible. Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. 2010**
- 5. El Real Decreto 404/2010, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral.**
- 6. Real Decreto-ley 6/2010, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo.**
- 7. Real Decreto 713/2010, sobre registro y depósitos de convenios y acuerdos colectivos de trabajo.**

- 8.** 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.
- 9.** Ley 2/2011, de Economía Sostenible
- 10.** Plan de ahorro y eficiencia energética 2011-2020. 2º Plan de acción nacional de eficiencia energética en España 2011–2020. Instituto para la diversificación y el ahorro energético del Ministerio de Industria, Energía y Turismo
- 11.** Real Decreto-ley 7/2011, de 10 de junio, de medidas urgentes para la reforma de la negociación colectiva
- 12.** Ley 9/2003 de movilidad de Cataluña
- 13.** DECRETO 344/2006 de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada
- 14.** DECRETO 226/2006, de 23 de mayo, por el cual se declaran zonas de protección especial del ambiente atmosférico varios municipios de las comarcas del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat por el contaminante dióxido de nitrógeno y por las partículas
- 15.** DECRETO 152/2007, de 10 de julio, de aprobación del Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en los 40 municipios del área de Barcelona declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico mediante el Decreto 226/2006

16. Acuerdo Interprofesional de Catalunya 2011-2014
(Foment del treball nacional, Comissions obreres de Catalunya i
Unió General de treballadors de Catalunya)

17. LEY 6/2011, de la Generalitat, de Movilidad de la
Comunidad Valenciana

Europa

1. REGLAMENTO (CE) No 1221/2009 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 25 de noviembre de 2009 relativo a la participación voluntaria de organizaciones en un sistema comunitario de gestión y auditoría medioambientales (EMAS), y por el que se derogan el Reglamento (CE) no 761/2001 y las Decisiones 2001/681/CE y 2006/193/CE de la Comisión

Considerando lo siguiente:

(14) En el proceso de aplicación de EMAS deben participar los empleados y trabajadores de la organización, ya que ello aumenta la satisfacción en el trabajo y el conocimiento de cuestiones medioambientales, que puede reproducirse dentro y fuera del entorno laboral.

ANEXO II

Requisitos del Sistema de Gestión Medioambiental y aspectos adicionales que deben tratar las organizaciones que aplican EMAS

SECCIÓN B

Aspectos adicionales que deben tratar las organizaciones que aplican EMAS

B.4. Implicación de los trabajadores

1) **La organización debería reconocer que la participación activa de los trabajadores es una fuerza impulsora y una condición previa para las mejoras medioambientales permanentes y con éxito, y un recurso clave en la mejora del comportamiento medioambiental**, así como el método correcto para asentar con éxito en la organización el sistema de gestión y auditoría medioambientales.

2) **La expresión «implicación de los trabajadores» comprende tanto la participación de los distintos empleados y de sus representantes como la información facilitada a los mismos.** Debería darse, por tanto, un programa de participación de los trabajadores a todos los niveles. La organización debería reconocer que el compromiso, el interés y el apoyo activo por parte de los directivos es una condición previa para el éxito de esos procesos. A este respecto **hay que hacer hincapié en la necesidad de información recíproca entre los directivos y los empleados.**

3) Además de estos requisitos, los trabajadores deben participar en el proceso destinado a la mejora continua del comportamiento medioambiental de la organización mediante:

- a) la evaluación medioambiental inicial y el análisis de la situación actual y la recogida y comprobación de la información;
- b) el establecimiento y la aplicación de un sistema de gestión y auditoría medioambientales que mejore el comportamiento medioambiental;
- c) **los comités medioambientales para obtener información y**

garantizar la participación del responsable de medio ambiente/representante de la dirección, los trabajadores y sus representantes;

d) **grupos de trabajo conjuntos en relación con el programa de acción medioambiental y la auditoría medioambiental;**

e) la elaboración de la declaración medioambiental.

4) A estos efectos convendría utilizar formas apropiadas de participación, como por ejemplo el sistema de libro de sugerencias o trabajos en grupo o comités medioambientales sobre proyectos. Las organizaciones deben tomar nota de las directrices de la Comisión sobre las mejores prácticas en este ámbito. Cuando así lo soliciten, deben participar también los representantes del personal.

2. LIBRO BLANCO 2011

Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible

Anexo I: Lista de iniciativas

INNOVACIÓN PARA EL FUTURO: TECNOLOGÍA Y COMPORTAMIENTO

2.3. Movilidad urbana integrada 31. Planes de Movilidad Urbana

- **Alentar a las grandes empresas a desarrollar planes empresariales de gestión de la movilidad.**

España

3. Ley 34/2007, de calidad del aire y protección de la atmósfera.

Esta ley tiene por objeto establecer las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica con el fin de evitar y cuando esto no sea posible, aminorar los daños que de ésta puedan derivarse para las personas, el medio ambiente y demás bienes de cualquier naturaleza.

En el artículo 16 sobre Planes y programas para la protección de la atmósfera y para minimizar los efectos negativos de la contaminación atmosférica. En el apartado 2 de este artículo se concreta que en estos planes se integrarán planes de movilidad urbana, que, en su caso, podrán incorporar **los planes de transporte de empresa que se acuerden mediante negociación colectiva, con vistas al fomento de modos de transporte menos contaminantes.**

En la disposición adicional séptima se propone la elaboración de una Ley de movilidad sostenible en los siguientes términos El Gobierno, en desarrollo de las medidas urgentes a adoptar contra el cambio climático, elaborará una ley de movilidad sostenible que **incluirá, en el marco del diálogo social establecido, la obligación de la puesta en marcha de planes de transporte de empresa que reduzcan la utilización del automóvil en el transporte de sus trabajadores, fomenten otros modos de transporte menos contaminantes y contribuyan a reducir el número y el impacto de estos desplazamientos.**

4. Estrategia española de movilidad sostenible. Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino. 2010

Uno de los retos de las sociedades desarrolladas en materia de movilidad es **evolucionar hacia modelos económicos de bajo consumo de carbono y menor consumo energético, haciéndolo con criterios de equidad social y reparto justo de la riqueza.** Es, en suma, el reto de la sostenibilidad. Por ello, una movilidad sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas.

Las estrategias de movilidad deben abordar no sólo los problemas de la congestión, sino también el de las variables que la acompañan, es decir, la solución debe ser integral y coherente en todos los términos asumiendo la complejidad que ello supone.

La Estrategia Española de Movilidad Sostenible contiene propuestas de actuación que se podrán adoptar por las administraciones, empresas, agentes sociales, instituciones y la ciudadanía en general, para propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad, haciéndolo más eficiente y sostenible, contribuyendo con ello a la reducción de sus impactos, como es la reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes contribuyendo a la lucha contra el cambio climático.

El presente documento pretende ser un marco estratégico que recoja líneas directrices y un conjunto de medidas en las áreas prioritarias de actuación cuya aplicación permita avanzar hacia la consecución de un modelo de movilidad sostenible. Este marco habrá de tenerse en cuenta principalmente en los procesos planificadores que afecten al sector transporte, pero también influirá en otros sectores como el energético y urbanístico que tienen efectos directos sobre la movilidad y sus impactos (gases de efecto invernadero, ruido, contaminación atmosférica, seguridad energética, seguridad, salud, etc.). Se impone por tanto la necesidad de aplicar de manera coordinada entre los distintos sectores afectados, las directrices y medidas aquí contenidas.

6.1.18 Planes de movilidad para empresas y polígonos industriales o empresariales

Fomentar el desarrollo de Planes de transporte de centros de trabajo en aquellos centros de titularidad pública o privada cuyas

características de dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación así lo requieran, **así como Planes Mancomunados cuando varias empresas compartan un mismo centro o edificio o bien desarrollen su actividad en un mismo polígono industrial o recinto asimilable.** Se persigue garantizar la accesibilidad de los trabajadores del modo más racional y con el menor impacto ambiental y social posible. En aquellas empresas de más de 400 empleados las necesidades de coordinación son mayores por lo que se podría **fomentar el nombramiento de un coordinador de movilidad** que será el responsable de la implementación del plan. Todos estos planes se enmarcarán **dentro del diálogo social** establecido, de acuerdo a la Ley de calidad del aire y protección de la atmósfera.

6.1.19 Planes de movilidad en centros educativos, comerciales y de ocio.

Fomentar el desarrollo de planes de movilidad para garantizar la accesibilidad y los modos más sostenibles a los centros educativos, comerciales y de ocio.

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

Este real decreto tiene por objeto el establecimiento de un sistema de incentivos consistente en reducciones de las cotizaciones por contingencias profesionales a las **empresas que se distingan por su contribución eficaz y contrastable a la reducción de la**

siniestralidad laboral y por la realización de actuaciones efectivas en la prevención de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales.

Como requisito las empresas deberán acreditar, mediante la autodeclaración (que se incluye como anexo en dicho RD) sobre actividades preventivas y sobre la existencia de representación de los trabajadores en materia de prevención de riesgos laborales, el cumplimiento por la empresa de los requisitos básicos en materia de prevención de riesgos laborales. **La citada autodeclaración deberá ser conformada, en su caso, por los delegados de prevención, o acompañada de sus alegaciones a la misma.**

Además del cumplimiento de los requisitos preventivos básicos a que se refiere el párrafo anterior, la empresa deberá acreditar el desarrollo o la realización, durante el periodo de observación, de al menos dos, de entre varias acciones posibles:

Entre la cuales se encuentra la Existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes «in itinere»

En las empresas con representación de los trabajadores, es imprescindible que éstos den su **conformidad** a las medidas preventivas adoptadas por la empresa, para que la reducción de cotizaciones sea efectiva.

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

Se reforma el Impuesto de la Renta de las Personas Físicas para **aprobar una exención en la tributación del impuesto de las cuantías satisfechas por las empresas para desplazamientos**

entre la residencia y el centro de trabajo en transporte público, con un límite de 1.500 euros, con el objetivo de incentivar fiscalmente la utilización de los medios de transporte público colectivo.

El Artículo 17. Exención en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas de las cantidades satisfechas por las empresas para el transporte colectivo de sus trabajadores.

Con efectos desde 1 de enero de 2010, se añade una letra h) al apartado 2 del artículo 42, de la Ley 35/2006, de 28 de noviembre, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas y de modificación parcial de las leyes de los Impuestos sobre Sociedades, sobre la Renta de no Residentes y sobre el Patrimonio, que queda redactada de la siguiente forma:

«h) Las cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el servicio público de transporte colectivo de viajeros con la finalidad de favorecer el desplazamiento de los empleados entre su lugar de residencia y el centro de trabajo, con el límite de 1.500 euros anuales para cada trabajador.

También tendrán la consideración de cantidades satisfechas a las entidades encargadas de prestar el citado servicio público, las fórmulas indirectas de pago que cumplan las condiciones que se establezcan reglamentariamente.»

7. Real Decreto 713/2010, sobre registro y depósitos de convenios y acuerdos colectivos de trabajo.

CAPÍTULO I

Disposiciones generales

Artículo 1. Objeto.

El presente real decreto tiene por objeto la regulación del registro y depósito de convenios y acuerdos colectivos de trabajo y su

funcionamiento a través de medios electrónicos, así como la inscripción y depósito de los convenios y acuerdos colectivos de trabajo.

Artículo 2. *Ámbito de aplicación.*

1. Serán objeto de inscripción en los registros de convenios y acuerdos colectivos de trabajo de las autoridades laborales competentes los siguientes actos inscribibles:

h) Cualquier otro acuerdo o laudo arbitral que tengan legalmente reconocida eficacia de convenio colectivo o que derive de lo establecido en un convenio colectivo.

8. 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.

Artículo primero. Modificación del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo.

Se introducen las siguientes modificaciones en el Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007, de 30 de marzo:

Uno. Se añade un nuevo artículo 46 bis, con la siguiente redacción:

«Artículo 46 bis. Fórmulas indirectas de pago del servicio público de transporte colectivo de viajeros.

Fórmulas indirectas de pago del servicio público de transporte colectivo de viajeros.

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 de medio electrónico de pago que cumplan los siguientes requisitos:

1º 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.

2º 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.

3º Deberán estar numeradas, expedidas de forma nominativa y en ellas deberá figurar la empresa emisora.

4º Serán intransmisibles.

5º No podrá obtenerse, ni de la empresa ni de tercero, el reembolso de su importe.

6º La empresa que entregue las tarjetas o el medio electrónico de pago deberá llevar y conservar relación de las entregados a cada uno de sus trabajadores, con expresión de

a) Número de documento.

b) Cuantía anual puesta a disposición del trabajador.

2. En el supuesto de entrega de tarjetas o medios de pago electrónicos que no cumplan los requisitos previstos en el apartado 1 de este artículo, existirá retribución en especie por la totalidad de las cuantías puestas a disposición del trabajador. No obstante, en caso de incumplimiento de los límites señalados en el número 2º del apartado 1 anterior, únicamente existirá retribución en especie por el exceso.»

9. Ley 2/2011, de Economía Sostenible

Artículo 103. *Elaboración de los planes de transporte en empresas.*

1. **Las Administraciones competentes fomentarán igualmente el desarrollo de planes de transporte de empresas, con vistas a reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores.**

Estos planes de transporte se tratarán en el marco del diálogo social, y tendrán carácter voluntario para las empresas.

2. Con ese fin, se prestará especial atención a los centros de trabajo de titularidad pública o privada cuyas características así lo aconsejen por dimensión de la plantilla, actividad, procesos o ubicación. Las Administraciones competentes podrán impulsar la adopción de **planes mancomunados**, para empresas que compartan un mismo centro o edificio o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, así como la designación de un **coordinador de movilidad en empresas con más de 400 trabajadores**, para facilitar la aplicación y el seguimiento del plan de transporte adoptado en su caso.

3. Los planes de transporte en empresas respetarán las previsiones de los Planes de Movilidad Sostenible que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.

10. *Plan de ahorro y eficiencia energética 2011-2020.*

2º Plan de acción nacional de eficiencia energética en España 2011–2020. Instituto para la diversificación y el ahorro energético del Ministerio de Industria, Energía y Turismo

Este Plan de Acción 2011-2020 constituye el segundo Plan Nacional de Acción de Ahorro y Eficiencia Energética (NEEAP1) que, de acuerdo

con el artículo 14 de la Directiva 2006/32/CE2, del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de abril de 2006, sobre la eficiencia del uso final de la energía y los servicios energéticos, el Estado español deberá remitir a la Comisión Europea en 2011.

Este Plan de Acción ha sido aprobado por Acuerdo de Consejo de Ministros de fecha 29 de julio de 2011, y da continuidad a los planes de ahorro y eficiencia energética anteriormente aprobados por el Gobierno español en el marco de la *Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España 2004-2012 (E4)*, aprobada en noviembre de 2003.

Medida 2 del marco sectorial de transporte: *Planes de Transporte de Trabajadores (PTT)*

Objetivo

El objetivo principal de esta medida es actuar sobre la movilidad entre casa-trabajo para conseguir cambios importantes en el reparto modal, con una mayor participación de los medios más eficientes de transporte, en detrimento de la utilización del uso del vehículo privado con baja ocupación, y fomentar el uso de modos no consumidores de energía fósil, como la marcha a pie y la bicicleta.

Serán de especial importancia los planes de las zonas de especial consideración, tales como los sistemas aeroportuarios, estaciones de tren, etc... en donde la movilidad sobre la que hay que actuar no es solo la de los pasajeros, acompañantes, mercancías y trabajadores de los aeropuertos, sino también toda la movilidad asociada a sus zonas de servicio y por tanto la de todas las empresas afincadas en ellas, además de considerar también la influencia de estos sistemas en toda su área urbana de influencia.

Descripción

En todo lo referente a la elaboración de Planes de Transporte a Empresas será de aplicación lo expuesto en el artículo 103 de la Ley de Economía Sostenible. **Además, la realización de los mismos se realizará en un marco de diálogo social** en el que participen necesariamente los representantes de los trabajadores.

La medida seguirá las líneas ya marcadas en el ejercicio 2011 del Plan de Acción 2008-2012:

1. *Planes de Transporte para Empresas (PTTS)*: realización de estudios para la ejecución de planes de transporte a una empresa o centro de actividad (aeropuertos, polígono industrial, centros educativos o sanitarios, centros comerciales, etc.), dirigidos a cambiar el modo mayoritario de desplazamiento al puesto de trabajo/estudio en vehículo turismo, con baja ocupación. **Estos Planes de Transporte para Empresas se aprueban en el marco de la negociación colectiva o el diálogo social. En el año 2020, todas las empresas de más de 100 empleados deberían haber realizado planes de transporte para sus empleados** (unas 15.000 empresas).

2. *Estudios de viabilidad de actuaciones relacionadas con los PTTS*: **estudios previos a la implantación de medidas específicas de movilidad sostenible**, que tengan un impacto importante en el ahorro de energía.

3. *Estudios de seguimiento sobre resultados de la implantación de medidas de movilidad urbana sostenible*: se trata de **estudios a realizar para evaluar el resultado obtenido por la implantación de una medida o conjunto de medidas** de movilidad sostenible.

4. *Cursos de formación de coordinadores de movilidad*: se trata de **formar, con criterios de sostenibilidad, a coordinadores de movilidad de empresas, polígonos industriales o parques de**

ocio y servicios. Se pretende habilitar cursos en la totalidad de las comunidades autónomas y que, al menos un 80% de los coordinadores y responsables dedicados a la gestión de la movilidad, tengan formación en criterios de sostenibilidad aplicados a la movilidad.

5. *Proyectos piloto de medidas de sostenibilidad:* **experiencias piloto de medidas relacionadas con la movilidad sostenible.**

Serían proyectos típicos los siguientes: implantación de un sistema de coche/ autobús compartido, servicios de autobús lanzadera, fomento de la movilidad en bicicleta, etc.

6. *Promoción de la bicicleta eléctrica en el trabajo:* el objetivo de la presente actuación es la **promoción de la bicicleta eléctrica en sustitución de transporte motorizado para los desplazamientos** hacia y desde el trabajo y para su introducción en flotas de reparto. Se pretende la introducción de, al menos, 20.000 bicicletas eléctricas.

Mecanismos de actuación comprendidos dentro de la medida

Los mecanismos de actuación que harán posible la consecución de los objetivos de ahorro previstos serán los siguientes:

- *Legislativos:* la medida debe acompañarse de los desarrollos normativos y reglamentarios suficientes para garantizar su viabilidad y establecer un marco favorable para consolidar e implantar las actuaciones que se pretenden promover. A saber son:

- Ley de Movilidad Sostenible y desarrollos reglamentarios derivados.
- Elaboración y aplicación de ordenanzas municipales coherentes con los PMUS.

- *Incentivos económicos:* **concesión de incentivos** que, en ningún caso, superarán el 60% del coste elegible.

- *Formación:* **se mantendrá la línea de formación** y colaboración con las agencias de la energía y los responsables operativos de la ejecución del Plan en las diferentes comunidades autónomas.
- *Información:* se **elaborarán y actualizarán guías y manuales** sobre aspectos vinculados a movilidad sostenible en el trabajo. Igualmente, se potenciarán los observatorios, foros y mesas de trabajo sobre movilidad sostenible.
- *Comunicación:* **se realizarán campañas específicas de concienciación e información para favorecer el cambio modal y el uso racional del vehículo privado en los desplazamientos al trabajo.** Desarrollo y promoción de campañas institucionales de apoyo a una nueva movilidad sostenible, incluyendo el otorgamiento de premios y distinciones a proyectos ejemplares. Impulso a la constitución de oficinas de movilidad en algunas de las zonas de especial consideración y en particular en los grandes sistemas aeroportuarios, estaciones de tren, intercambiadores de transporte, etc.

Marco temporal

Las diferentes actuaciones incluidas dentro de esta medida han tenido distinto marco temporal, puesto que algunas se han iniciado en 2011. No obstante, todas ellas tienen justificada su vigencia en el **período 2011-2020:**

1. *PTTS:* la mayoría de los desplazamientos diarios se derivan de la denominada movilidad obligada (desplazamiento por trabajo o estudio). La gran mayoría de las empresas españolas ven la movilidad de sus empleados como algo ajeno a la actividad empresarial y no contemplan planes de transporte con criterios de sostenibilidad para la movilidad de sus empleados. Por ello, esta actuación tiene justificada su vigencia hasta el año 2020.

2. *Estudios de viabilidad de actuaciones relacionadas con los PTTS:* contemplan una serie de medidas cuya implantación requiere

estudios específicos. Por tanto, esta actuación tiene justificada su vigencia hasta el año 2020.

3. *Estudios de seguimiento sobre resultados de la implantación de medidas de movilidad urbana sostenible*: los PTTS contemplan una serie de medidas que requieren un seguimiento para ver su efectividad e identificar las mejoras oportunas. Por tanto, esta actuación tiene justificada su vigencia hasta el año 2020.

4. *Cursos de formación de coordinadores de movilidad*: esta actuación se habilitó en 2008, pero su implantación hasta la fecha ha sido escasa. Además, hay una gran necesidad de formación entre los responsables de las empresas, por lo que se justifica el mantenimiento de la actuación hasta el año 2020.

5. *Proyectos piloto de medidas de sostenibilidad*: está justificado el mantenimiento de esta actuación hasta el año 2020 en proyectos innovadores entre los desplazamientos casa-trabajo o relativos a la movilidad del trabajo.

6. *Promoción de la bicicleta eléctrica en el trabajo*: se trata de una actuación novedosa cuyo recorrido se inicia en 2011. Por tanto, y dado el interés de esta tecnología, sobre todo, para la movilidad urbana, tiene justificada su vigencia hasta el año 2020.

Grupo objetivo de la medida

Entidades, empresas, centros de actividad, polígonos industriales y comerciales, aeropuertos, estaciones de tren, intercambiadores de transporte, etc., organismos públicos y privados (preferentemente, de más de 100 empleados o trabajadores).

Responsabilidad y colaboradores

Responsable: Ministerio de Industria, Turismo y Comercio/IDAE.

Colaboradores: CCAA, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Ministerio de Economía y Hacienda, Ministerio de Fomento y Entidades Locales.

Apoyo a gestionar por el sector público

El apoyo a gestionar por el sector público estimado para el desarrollo de esta medida en el período 2011-2020 asciende a 88,7 millones de euros.

11. Real Decreto-ley 7/2011, de 10 de junio, de medidas urgentes para la reforma de la negociación colectiva

Artículo 3. Legitimación para la negociación de los convenios colectivos. Se modifican los siguientes artículos del Texto Refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por Real Decreto Legislativo 1/1995, de 24 de marzo: Uno. El artículo 87 queda redactado del siguiente modo:

«Artículo 87. Legitimación.

1. En representación de los trabajadores estarán legitimados para negociar en los convenios de empresa y de ámbito inferior, el comité de empresa, los delegados de personal, en su caso, o las secciones sindicales si las hubiere que, en su conjunto, sumen la mayoría de los miembros del comité. La intervención en la negociación corresponderá a las secciones sindicales cuando éstas así lo acuerden, siempre que sumen la mayoría de los miembros del comité de empresa o entre los delegados de personal. **Cuando se trate de convenios para un grupo de empresas, así como en los convenios que afecten a una pluralidad de empresas vinculadas por razones organizativas o productivas y nominativamente identificadas en su ámbito de aplicación, la legitimación para negociar en representación de los trabajadores será la que se establece en el apartado 2 de este artículo para la negociación de los convenios sectoriales.**

2. En los convenios sectoriales estarán legitimados para negociar en representación de los trabajadores:

a) Los sindicatos que tengan la consideración de más representativos a nivel estatal, así como, en sus respectivos ámbitos, las organizaciones sindicales afiliadas, federadas o confederadas a los mismos.

b) Los sindicatos que tengan la consideración de más representativos a nivel de Comunidad Autónoma respecto de los convenios que no trasciendan de dicho ámbito territorial, así como, en sus respectivos ámbitos, las organizaciones sindicales afiliadas, federadas o confederadas a los mismos.

c) Los sindicatos que cuenten con un mínimo del 10 por ciento de los miembros de los comités de empresa o delegados de personal en el ámbito geográfico y funcional al que se refiera el convenio.

Comunidades Autónomas

Cataluña

12. Ley 9/2003 de movilidad de Cataluña

La Ley tiene por objeto establecer los principios y objetivos a los que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de las mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad, y determinar los instrumentos necesarios para que la sociedad catalana alcance dichos objetivos y para garantizar a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios sostenibles.

En el apartado de principios se dice que se debe:

Favorecer los sistemas de transporte a la demanda en los polígonos industriales.

Disposición adicional tercera.

En el plazo de tres años a partir de la entrada en vigor de la presente Ley, el Gobierno, en colaboración con los ayuntamientos afectados,

debe **elaborar un plan de movilidad específico para los polígonos industriales y las zonas de actividades económicas** que cumplan las condiciones, en cuanto a superficie y número de empresas y trabajadores, que se determinen por reglamento. **Este plan debe crear la figura del gestor o gestora de la movilidad** en cada una de estas áreas y debe establecer su régimen de implantación y su **financiación con cargo a las empresas que operan en dichas áreas.**

13. DECRETO 344/2006 de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada

2.1 Los estudios de evaluación de la movilidad generada evalúan **el incremento potencial de desplazamientos provocado por una nueva planificación o una nueva implantación de actividades** y la capacidad de absorción de los servicios viarios y de los sistemas de transporte, abarcando los sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos con bicicleta o a pie.

El objetivo de los estudios de evaluación de la movilidad generada es **definir las medidas y actuaciones necesarias para asegurar que la nueva movilidad generada en el ámbito de estudio siga unas pautas caracterizadas por la preponderancia de los medios de transporte más sostenibles**, y así cumplir con el cambio de modelo de movilidad promovido por la Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad.

Ámbito de aplicación

3.1 Los estudios de evaluación de la movilidad generada se tienen que incluir, como documento independiente, en los instrumentos de ordenación territorial y urbanística siguientes:

- a) Planes territoriales sectoriales relativos a equipamientos o servicios.
- b) Planeamiento urbanístico general y sus revisiones o modificaciones, que comporten nueva clasificación de suelo urbano o urbanizable.
- c) Planeamiento urbanístico derivado y sus modificaciones, que tengan por objetivo la implantación de nuevos usos o actividades.

3.3 Los estudios de evaluación de la movilidad generada también se tienen que incorporar en los proyectos siguientes:

- a) Proyectos de nuevas instalaciones que tengan la consideración de implantación singular.
- b) Proyectos de reforma de instalaciones existentes que como consecuencia de la reforma pasen a tener la consideración de implantación singular.
- c) Proyectos de ampliación de las implantaciones singulares existentes.

3.4 A los efectos del apartado anterior, se consideran implantaciones singulares:

- a) **Establecimientos comerciales, individuales o colectivos, con superficie de venta superior a 5.000 m².**
- b) **Edificios para oficinas con un techo de más de 10.000 m².**
- c) **Instalaciones deportivas, lúdicas, culturales, con un aforo superior a 2.000 personas.**
- d) **Clínicas, centros hospitalarios y similares con una capacidad superior a 200 camas.**
- e) **Centros educativos con una capacidad superior a 1.000 alumnos.**
- f) **Edificios, centros de trabajo y complejos donde trabajen más de 500 personas.**

g) **Otras implantaciones que puedan generar de forma recurrente un número de viajes al día superior a 5.000.**

Artículo 19

Financiación

19.2 El estudio de evaluación de la movilidad generada también tiene que incorporar la obligación de **las personas propietarias de participar en los costes de implantación del incremento de servicios de transporte público mediante la actualización a 10 años del déficit de explotación del servicio de transporte público** de superficie en proporción al incremento del número de líneas o prolongación de las existentes. Las administraciones tienen que velar para que esta financiación se destine a las administraciones competentes en materia de transporte según el ámbito territorial.

19.3 El estudio de evaluación de la movilidad generada tiene que incorporar la obligación de las personas promotoras de una implantación singular de **asumir, en los términos fijados por la legislación urbanística, el coste de la urbanización de la prolongación de la red de vehículos, la red de itinerarios principales para peatones, la red de itinerarios de transporte colectivo de superficie y la de itinerarios para bicicletas** desde donde estén urbanizadas hasta la implantación singular. Como mínimo se debe garantizar la continuidad de todas las redes hasta los accesos a los sistemas de transporte de infraestructura fija y hasta el centro del núcleo urbano.

14. *DECRETO 226/2006, de 23 de mayo, por el cual se declaran zonas de protección especial del ambiente*

atmosférico varios municipios de las comarcas del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat por el contaminante dióxido de nitrógeno y por las partículas

En el decreto se especifica que los niveles de calidad del aire para el Dióxido de nitrógeno y por las partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras evaluados en determinados municipios de Cataluña son superiores a los niveles admisibles que fija la normativa vigente, con un riesgo de afectación a la salud humana y al medio ambiente.

Por ello en el artículo 12 del decreto se declara el ámbito territorial comprendido por los términos municipales de 40 municipios del entorno metropolitano de Barcelona como zona de protección especial del ambiente atmosférico. Se delimitan dos, la zona 1 donde se sobrepasan las emisiones dióxido de nitrógeno que abarca a 16 municipios y la zona 2 donde se sobrepasan las emisiones de micropartículas son 24 municipios.

15. DECRETO 152/2007, de 10 de julio, de aprobación del Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en los 40 municipios del área de Barcelona declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico mediante el Decreto 226/2006

Se especifica que el objetivo del Plan de actuación es establecer las medidas necesarias para prevenir y reducir la emisión de dióxido de nitrógeno y partículas en suspensión de diámetro inferior a 10 micras a las zonas de protección especial, definidas para preservar y/o reducir los efectos nocivos sobre la salud humana y el medio ambiente en su conjunto

En el artículo 17 se fijan los objetivos de reducción de las emisiones en los planes de movilidad, tanto para el caso del Plan de movilidad de la Región Metropolitana de Barcelona como para los Planes de movilidad urbana de los 40 municipios afectados por el decreto.

En el artículo 18 establece que los Centros de trabajo y centros generadores de movilidad siguientes deben dotarse de planes de movilidad centros generadores de movilidad siguientes:

a) Centros de trabajo de administraciones públicas y de **empresas públicas con más de 200 trabajadores propios o externos.**

b) **Centros de trabajo con más de 500 trabajadores propios o externos** o centros generadores de movilidad con más de 500 visitantes habituales, salvo que estén incluidos en un plan de movilidad del área industrial al que pertenecen.

Finalmente, establece que los planes de movilidad han de ser aprobados por la Autoridad Territorial de Movilidad de ámbito regional y que las medidas que se recojan se han de implantar antes del 31 diciembre de 2009.

***16. Acuerdo Interprofesional de Catalunya 2011-2014
(Foment del treball nacional, Comissions obreres de Catalunya i Unió General de treballadors de Catalunya)***

TÍTULO II

TRIBUNAL LABORAL DE CATALUÑA

9.- Activar, con más intensidad, la intervención de las Comisiones Técnicas del Tribunal Laboral de Cataluña: la Comisión Económica y de Previsión Social, **la Comisión de Organización del Trabajo y Movilidad Sostenible**, la Comisión de Salud Laboral y la línea especializada de Mediación en materia de Igualdad de género. Las Comisiones deben ejercer no sólo como soporte técnico en la solución

de conflictos, sino también con carácter preventivo y de asesoramiento a las partes.

País Valenciano

17. LEY 6/2011, de la Generalitat, de Movilidad de la Comunidad Valenciana

Establecer los criterios generales destinados a promover la movilidad en el marco del mayor respeto posible por la seguridad, los recursos energéticos y la calidad del entorno urbano y del medio ambiente.

Artículo 12. Planes de movilidad de nuevas implantaciones especialmente relevantes

1. La implantación de aquellos usos, servicios o unidades residenciales particularmente relevantes en relación con su capacidad de generación o atracción de demanda de desplazamientos será precedida de la **formulación de un plan de movilidad específico**.

En particular, procederá su formulación en los siguientes casos:

a) Servicios públicos de carácter supramunicipal, entendidos como aquellos cuyo ámbito se extienda fuera del núcleo en donde se emplacen.

b) Áreas terciarias, deportivas, comerciales, hoteleras o de ocio que de forma unitaria o conjunta superen los 10.000 metros cuadrados.

e) Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 100 puestos de trabajo, salvo que se den las circunstancias de contigüidad señaladas en el punto anterior.

2. Los planes de movilidad referentes a las implantaciones señaladas en el punto anterior evaluarán la demanda asociada a la nueva implantación, e indicarán las soluciones en orden a atenderlas debidamente **bajo los principios de la existencia en todo caso de**

una conexión peatonal-ciclista con los núcleos urbanos próximos, y una participación adecuada del transporte público en relación con el conjunto de modos motorizados.

3. Al objeto de asegurar la accesibilidad a las implantaciones señaladas en los puntos *a* y *b* del apartado 1, éstas se emplazarán preferentemente junto a paradas o estaciones de los elementos básicos del sistema de transporte público de la Comunitat Valenciana o del municipio correspondiente, entendiéndose como tales los que simultáneamente cumplan los tres siguientes requisitos:

- a*) Frecuencia adecuada de al menos un servicio cada quince minutos.
- b*) Capacidad suficiente para atender al menos el 50% de la demanda de transporte asociada al nuevo desplazamiento.
- c*) Un sistema de conexiones que garantice un tiempo de acceso razonable desde el conjunto del ámbito de servicio de la implantación considerada.

Artículo 13. Planes de movilidad de implantaciones singulares preexistentes

1. Mediante resolución motivada, la autoridad competente en materia de transporte podrá instar a los titulares de los centros señalados en los apartados *a* y *b* del punto 1 del artículo anterior que se hayan implantado antes de la entrada en vigor de la presente ley, y que generen niveles especialmente relevantes de movilidad, a que formulen un plan de movilidad.

2. El Plan de Movilidad señalará aquellas medidas necesarias para favorecer los desplazamientos no motorizados y en transporte público, diferenciando aquellas que deban abordar los titulares de las actividades, de las susceptibles de ser incorporadas a los programas de actuación de las Administraciones concernidas.

3. Corresponde la aprobación del plan de movilidad en el supuesto previsto en este artículo a la autoridad que inste su formulación, tras el correspondiente periodo de concertación tanto con los titulares de las actividades como con el o los municipios en que se ubiquen.

4. Transcurridos dos años sin que se hubiera formulado el plan de movilidad, corresponderá a la administración competente en materia de transporte su formulación, aprobación y ejecución, imputando los costes de tales acciones a los titulares de las actividades de acuerdo con los procedimientos previstos en la legislación aplicable.

Artículo 14. Planes de movilidad de instalaciones productivas

1. Las instalaciones productivas o de servicios podrán formular planes de movilidad en relación con los desplazamientos cotidianos de su personal, bien de forma individualizada bien conjuntamente en el seno de asociaciones extendidas a ámbitos o sectores homogéneos. Dichos planes se formularán de manera concertada con las asociaciones de usuarios, y una vez aprobados se remitirán a la autoridad de transporte correspondiente a los meros efectos de su conocimiento.

2. Las acciones previstas en los planes de movilidad de instalaciones productivas podrán incluir recomendaciones sobre actuaciones a incluir en la programación de actuaciones de las administraciones concernidas en función de sus correspondientes competencias.

Artículo 15. Planes de movilidad de centros de formación

1. Los centros de formación secundaria o universitaria de más de 500 estudiantes dispondrán de un plan de movilidad en relación tanto con los desplazamientos de dichos estudiantes, como del personal docente y no docente. La existencia de dicho plan será facultativa en los centros que no alcancen la cifra antes señalada, y para su elaboración se seguirán las especificaciones contempladas en

los artículos anteriores en relación con los planes de instalaciones productivas.

2. Los mencionados planes de movilidad promoverán especialmente el acceso a pie, en bicicleta y en transporte público. Contemplarán en tal sentido tanto las infraestructuras necesarias en relación con estacionamiento de bicicletas, accesos peatonales-ciclistas, conexiones y paradas para el transporte público etc., como las acciones formativas y divulgativas destinadas a promover el uso de los modos no motorizados y del transporte público, tanto en sus desplazamientos de acceso al centro como en general.

ANEXO 2: Ejemplos de convenios colectivos, acuerdos y pactos de movilidad sostenible

Índice

1. Entrega abono de transporte sector privado

Documento. ACTA N° 6

Reunión del Comité de empresa de Codorniu - Gran Vía con el representante de la empresa CODORNIU, S.A.

2. Implantación nueva línea de autobús de empresa

Documento: Acuerdo entre representación del empresa y representación social

3. Entrega abono transporte administración pública

Acuerdo de la Mesa Sectorial de Negociación de Condiciones de Trabajo del Personal Funcionario de Administración y servicios al servicio de la administración General de la Comunidad de Madrid y sus Organismos Autónomos.

4. Elaboración de planes de movilidad sostenible

Acuerdo entre Cooperativas Agroalimentarias y las Federaciones Agroalimentarias de CCOO

5. Pago Abono transporte desplazamientos en jornada laboral y Plan de movilidad sostenible

Convenio colectivo. Acuerdo regulador de las condiciones de trabajo del Ayuntamiento de Leganés 2008-2011

6. Entrega abono de transporte

Acuerdo de garantías por traslado de centro de trabajo. Azucarera Ebro

7. Reconversión transporte de empresa en abonos para autobús de línea regular

Acuerdo de empresa. Ibercarretillas

8. Fomento de la movilidad en transporte público

Expediente de regulación de empresa. Sony

9. Subvención abono de transporte y rutas de acercamiento

Acuerdo de empresa. UNED

10. Rutas de transporte

VI Convenio Colectivo de Alstom Barcelona. 2003 – 2007

11. Teletrabajo

VII Convenio colectivo de la empresa Repsol Comercial de Productos Petrolíferos. 2009

12. Lugar de trabajo

Convenio Colectivo de servicios Securitas. 2008

13. Tiempo de desplazamiento como tiempo efectivo de trabajo y entrega abono de transporte

Acto de conciliación del tribunal laboral de Cataluña de Nissin Transportes. 2004

14. Reinstauración de servicio de autobús de empresa

Sentencia del Juzgado de lo social de Grafopack. 2009

ANEXO 3. Carta tipo para solicitar a la empresa trabajar la movilidad sostenible en el ámbito de la negociación colectiva

Al Jefe o la Jefa de personal (o a quien corresponda)

Como Sección Sindical de CCOO de la Diputación de Barcelona, Junta de personal, etc.

Solicitamos:

Que tal como contempla el Decreto 152/2007, de 10 de julio, de aprobación del Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en los 40 municipios del área de Barcelona declarados zonas de protección especial de la ambiente atmosférico mediante el Decreto 226/2006 y en concreto con respecto al artículo 18, sobre centros de trabajo y centros generadores de movilidad. El apartado a) especifica que deben dotarse de planes de movilidad, los centros de trabajo de administraciones públicas y de empresas públicas con más de 200 trabajadores propios o externos. **Se Elaboren los Planes de movilidad pertinentes en los centros de trabajo de la Diputación de Barcelona** que cumplan los requisitos expuestos en el Decreto, anteriormente mencionado.

Asimismo, según la ley 2/2011, de Economía Sostenible, en su artículo 103 que hace referencia a la elaboración de los Planes de movilidad de empresas para reducir el uso del automóvil y promover modos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores se dice explícitamente que estos planes se han de tratar en el marco del diálogo social. **Por este motivo pedimos la participación de los representantes legales de los trabajadores en todo el proceso de elaboración e implantación de los planes de movilidad de los centros de trabajo de la Diputación de Barcelona.**

Por otra parte, amparándonos con el Real Decreto - Ley 6 / 2010, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo. De reforma del Impuesto de la Renta de las Personas Físicas para aprobar una exención en la tributación del impuesto de las cantidades satisfechas por las empresas para los desplazamientos entre la residencia y el centro de trabajo en transporte público, con un límite de 1.500 euros, con el objetivo de incentivar fiscalmente la utilización de los medios de transporte público colectivo. En concreto, según el artículo 17, donde se menciona la exención en el Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas de las cantidades satisfechas por las empresas para el transporte colectivo de sus trabajadores. **En base a esta Ley y formando parte del Fondo social de la Diputación de Barcelona, proponemos que los trabajadores y trabajadoras de la Diputación de Barcelona, que así lo soliciten, reciban por parte de la Diputación de Barcelona el título de transporte público adecuado a las necesidades de sus desplazamientos entre la residencia y el centro de trabajo** y respetando lo que determina el Real Decreto 1788/2010 por el que se modifican los Reglamentos de los Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas en el artículo 46 bis sobre fórmulas indirectas de pago del servicio público de transporte colectivo de viajeros .

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 de medio electrónico de pago que cumplan los siguientes requisitos:

1 ° Que puedan ser utilizados exclusivamente como contraprestación por la adquisición de títulos de transporte que permitan la utilización del servicio público de transporte colectivo de viajeros.

2 ° 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 ° Deben estar numerados, expedidos de forma nominativa y en ellas deberá figurar la empresa emisora .

4 ° Serán intransmisibles.

5 ° No se puede obtener, ni de la empresa ni de terceros, el reembolso de su importe.

6 ° 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

a) Número de documento.

b) Cuantía anual puesta a disposición del trabajador

Con la consiguiente, es para trabajar, en el marco de la negociación colectiva, estos aspectos relacionados en el presente escrito, que solicitamos que se nos dé día y hora para iniciar el diálogo con la empresa.

ANEXO 4: Guía: Plan de movilidad sostenible de empresa

Presentación. La movilidad al trabajo

El objetivo prioritario debe ser garantizar el derecho a la movilidad sostenible, segura, saludable, equitativa y económica de los trabajadores/as, es decir: reducir la dependencia del vehículo privado motorizado

Se trata de una apuesta por la gestión de los desplazamientos como una forma para reconducir las pautas de movilidad actual hacia unas formas más sostenibles, desde el punto de vista socioambiental.

Para ello hay que analizar los hábitos de movilidad de los trabajadores y las condiciones de accesibilidad al centro de trabajo para pasar a la acción en el cumplimiento de este objetivo.

Un Plan de movilidad sostenible es un proceso dinámico que no se cierra nunca, sino que debe estar en permanente revisión

A partir de la demanda y la oferta de la movilidad se establecerán las estrategias y medidas de intervención para fomentar la movilidad sostenible

Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas determinar los responsables, el coste y la financiación y, finalmente establecer indicadores de seguimiento.

¿Qué es un Plan de Movilidad Sostenible?

La finalidad de un Plan de Movilidad Sostenible es reconducir los desplazamientos recurrentes que se efectúan todos los días por

motivo de trabajo hacia modos de movilidad social y ambientalmente más sostenibles.

La gestión de la demanda de movilidad actúa de forma eficaz en los centros que se genera por motivo de trabajo. Para ello es necesario planificar de forma racional cada una de las medidas que se proponen en forma de Plan de Movilidad Sostenible, en el que se diseñan propuestas adaptadas a las necesidades de cada centro de trabajo ya las circunstancias de los propios trabajadores.

Este Plan es un método eficaz que permite mejorar las condiciones de movilidad generadas en los centros de actividad, colaborando a reconducir los efectos no deseados de estos desplazamientos, como la congestión, los accidentes, la fatiga y el estrés, los retrasos, la contaminación, la exclusión social, el despilfarro energético, el encarecimiento de los desplazamientos, etc. Por eso se ofrecen alternativas reales que ayudan a reducir el número de vehículos privados motorizados con un solo ocupante que acceden a los centros de trabajo.

La mayoría de las empresas son un lugar idóneo para analizar, evaluar y optimizar la movilidad, porque la mayoría de los trabajadores participan en varios aspectos comunes: los horarios son similares y los orígenes son parecidos, etc.

Un Plan de Movilidad Sostenible es un compromiso mutuo entre la dirección de los centros de actividad y los trabajadores / as, que se caracteriza por la búsqueda de la racionalidad desde el punto de vista social, económico y ambiental.

¿Cuáles son los objetivos del Plan?

Los principales objetivos de un Plan de Movilidad Sostenible son:

- Reducir la movilidad motorizada individual.
- Disminuir los impactos ambientales producidos por el desplazamiento al trabajo.
- Disminuir el consumo energético en el desplazamiento al centro de trabajo.
- Bajar el nivel de congestión circulatoria.
- Colaborar a reducir el número de accidentes *in itinere*.
- Permite mejorar la salud al hacer una vida más saludable
- Garantizar la equidad en el acceso al puesto de trabajo.
- Reducir gastos económicos en movilidad.

Para alcanzar estos objetivos será necesario incidir en medidas dirigidas a:

- Fomentar el uso de medios no motorizados.
- Promover la transferencia de los modos de transporte privados motorizados individuales a los públicos colectivos.
- Aplicación del sistema de coche compartido y la flota multiusuarios

¿A quién beneficia el Plan?

A los trabajadores, porque la mejora de la accesibilidad del transporte al centro de trabajo permite a los trabajadores mejorar la calidad de vida y las condiciones de trabajo. Un desplazamiento libre del coste psicológico y de la ansiedad producida por la congestión diaria permite a los trabajadores beneficiarse de las numerosas ventajas de un desplazamiento relajado en el trabajo. Los planes permiten un ahorro económico a los trabajadores. En definitiva ahorran tiempo, dinero, ganan horas de descanso y ocio, reducen el riesgo de accidente se evita ser discriminado socialmente por no poseer coche o carné de conducir.

En la dirección de los centros de trabajo, porque se logra una mejora generalizada de la actividad laboral: disminuyen los accidentes y los costes asociados, mejora la puntualidad, se reduce el absentismo laboral, disminuye la ansiedad de la congestión, permite un clima de trabajo más relajado y productivo, se amplía y mejora el mercado laboral, se ahorran costes en aparcamiento, etc. Además, es un indicador de que la empresa se preocupa por la calidad ambiental y las condiciones laborales de los trabajadores, lo que mejora la imagen general del centro de trabajo.

También beneficia a las administraciones públicas, pues contribuye a reducir los costes sociales -accidentalidad, exclusión laboral-, ambientales -contaminación, ruido, ineficiencia energética, ocupación de suelo- y económicos -congestión, pérdida de competitividad- derivados de una movilidad insostenible.



Fases del Plan de Movilidad Sostenible

Un Plan de Movilidad Sostenible en los centros de trabajo es un proceso dinámico que no se cierra en ningún momento, y que es necesario poner en marcha. No es suficiente con diseñar un programa coordinado de medidas y ponerlas en funcionamiento, sino que es necesario realizar una labor constante de seguimiento del cumplimiento de las mismas.

Los planes se basan en cuatro fases fundamentales:

Fase I. Impulso del Plan de Movilidad Sostenible

Es el momento en que se detecta el problema, se valora su dimensión inicial, buscando alternativas viables para mejorar la situación de partida. Cualquier decisión que se tome en relación al Plan de Movilidad Sostenible debe contar con el consenso de todos los agentes implicados, porque sólo de esta forma podrá lograrse un resultado aceptable en la mejora de la accesibilidad y la movilidad. Para ello deberán realizarse reuniones entre la dirección de las empresas, los trabajadores, intentando alcanzar una posición de consenso en relación a los problemas existentes y los objetivos que se desea conseguir en el futuro.

Para conseguir este consenso es imprescindible la creación de una Comisión de Movilidad, formada por todas las partes interesadas (representantes de los trabajadores y empresa), que será el ente estable de participación y concertación de las medidas a aplicar así como de hacer el seguimiento de la ejecución del plan.

El Plan requiere una implicación directa de los trabajadores afectados directamente por la movilidad, porque son las pautas de movilidad de las personas que diariamente acceden a los diferentes centros de trabajo las que deben modificarse, y no se conseguirá el objetivo si la decisión no es consultada. La mejor fórmula es que los trabajadores y la dirección del centro participen desde el principio en la elaboración, desarrollo e implantación del Plan de Movilidad Sostenible, mediante la creación de una Comisión de Movilidad con representación de todos los agentes implicados.

Fase II. Redacción y aprobación del Plan

El Plan debe constar de tres partes esenciales:

- **La diagnosis o análisis.** Conocer la realidad para transformarla. Recopilar información y datos que permitan identificar adecuadamente los problemas y carencias. Desde el punto de vista de la demanda conocer los hábitos y las necesidades de los trabajadores. Desde el punto de vista de la oferta analizar las Infraestructuras y servicios de movilidad y accesibilidad
- **El Plan de acción.** Plantear e impulsar las medidas de actuación. Hacer propuestas operativas concretando objetivos temporales, incluyendo el presupuesto y la responsabilidad de ejecución de las medidas
- **Los indicadores de control y seguimiento del plan.** Evaluar el grado de aplicación de las medidas propuestas en el plan e, igualmente, las consecuencias de la ejecución de las medidas establecidas en el plan de movilidad

Inicialmente, se realizará un análisis de la situación de partida, que permita describir con el mayor detalle posible el escenario de la movilidad de los trabajadores.

Entre los principales aspectos que deben incluirse en el diagnóstico están:

- Condicionantes generales del centro de trabajo, funciones que desarrolla, número de ocupados y / o visitantes, localización geográfica, etc.
- Identificación de los grupos objetivo sobre los que habrá que analizar la situación actual de la movilidad y la accesibilidad.
- Condicionantes de la accesibilidad, analizando todos aquellos elementos que puedan determinar el acceso al puesto de trabajo:

ubicación geográfica, distribución territorial de las personas que acceden, situaciones específicas de accesibilidad de visitantes, etc.

- Situación de los principales indicadores de la movilidad: reparto modal, accesibilidad en transporte público, bicicleta, a pie, etc.

Para conseguir esta información es necesario contar con herramientas de apoyo que nos muestren las pautas de comportamiento de los trabajadores, así como sus impresiones sobre la problemática de la movilidad y sus opiniones sobre los sistemas alternativos de transporte.

Para ello se han de realizar consultas, mediante la realización de encuestas, grupos de discusión y reuniones específicas de los agentes implicados. Por un lado se distribuirá un cuestionario a la dirección del centro de trabajo, para conseguir la información general. Por otro lado, se realizará una encuesta específica a los trabajadores.

Los resultados de la encuesta repartida a los trabajadores / as nos tiene que dar una serie de parámetros esenciales a la hora de hacer un Plan de Movilidad Sostenible:

- ¿De dónde venimos?
- Medio de transporte utilizado para acceder al trabajo: la encuesta proporciona la información necesaria para describir el perfil de los desplazamientos cotidianos. También se han de analizar los elementos de accesibilidad que afectan directamente la elección modal del transporte (congestión, accidentes, etc.).
- ¿Cuál es el horario: una de las características del centro es que la mayor parte de los que acceden tienen un horario similar, con turnos de entrada y salida del trabajo concentrados en periodos concretos del día?
- ¿Cuánto tiempo pasamos en el viaje del domicilio al trabajo?

- ¿Que distancia recorreremos para acceder al centro de trabajo y viceversa?
- ¿Que desplazamientos se pueden realizarse para ir a comer?
- ¿Cuánto dinero gastamos en el desplazamiento del domicilio al trabajo?
- Sí posee carné de conducir o dispone habitualmente de coche
- Sí ha padecido algún accidente *in itinere* y cuantos días ha estado de baja
- Conocimiento que se tiene de la oferta en modos sostenibles

También, hay que tener en cuenta si hay algún tipo de medida de gestión de la movilidad (plus transporte, abono de los títulos de transporte, gestión del coche compartido, gestión del aparcamiento, u otras).

Así se logrará una visión general del volumen global de desplazamientos, así como de la distribución modal de la movilidad, determinando los indicadores básicos que serán utilizados a la hora de desarrollar el Plan. En el momento que se disponga de toda esta información, se definirá el escenario actual de la movilidad, procediendo al balance social y ambiental del conjunto de los desplazamientos.

Igualmente, debe hacerse un análisis desde el punto de vista de la oferta de infraestructuras y servicios de movilidad y accesibilidad

Se debe estudiar la disponibilidad y el estado de la oferta de los modos alternativos al vehículo privado motorizado para acceder al centro de trabajo

- Oferta de transporte público (modos ferroviarios y autobuses urbanos e interurbanos) itinerarios, cobertura horaria, frecuencias, velocidad comercial

- Localización y estado de las paradas (marquesina, información, accesibilidad, iluminación etc.)
- Accesibilidad para las personas con movilidad reducida
- Estado de los itinerarios a pie y en bicicleta, tamaño de las aceras y estado de la pavimentación, presencia de obstáculos, pasos de peatones, semáforos, etc.
- Presencia y tipo de carriles bici (segregados en calzada, en la acera, etc.), Oferta de aparcamiento de bicicletas seguro y suficiente, duchas y vestuarios a las empresas
- Autobuses o microbuses de empresa
- Servicio de coche compartido y / o coche a la demanda (carsharing)
- Red viaria (accesos directos, control de acceso, congestión, etc.)
- Oferta y gestión del aparcamiento por vehículos en la calzada, en los parkings y en los centros de trabajo

Una vez completado y consensuado el diagnóstico de la situación actual de la movilidad, deberá procederse a la presentación pública de la misma y, así, pasar a las siguientes etapas del Plan: elaboración de las propuestas deseadas y definición del Plan de acción.

En esta fase se especificarán las medidas concretas necesarias para la consecución de los objetivos y de los escenarios planteados en el futuro. Incidirá en la necesidad de que cada una de las medidas debe adaptarse a la empresa, su funcionamiento, a sus horarios, el número de trabajadores o en la dimensión espacial del centro. Sólo adaptándose a la realidad con la que se enfrentan, la problemática que se intenta solucionar podrá satisfacer a todos y cada uno de los trabajadores.

Para ello se realizará el Plan de acción, planteando e impulsando las medidas correctoras y de actuación. Se deben hacer propuestas

operativas concretando objetivos temporales, incluyendo el presupuesto y la responsabilidad de ejecución de las medidas

Desplazamientos a pie y en bicicleta:

- ✓ Garantizar unos itinerarios seguros y cómodos con aceras anchas, pavimentadas, iluminadas, control de la indisciplina en el aparcamiento, etc.
- ✓ Cumplimiento de las normas y criterios para facilitar la accesibilidad a las personas con movilidad reducida
- ✓ Instalación de aparcamientos de bicis seguros y resguardados, prioritariamente en el interior de los edificios. Instalar vestuarios y duchas
- ✓ Implantación de una flota de bicicletas del centro de trabajo
- ✓ Creación de un servicio público de préstamo de bicicletas
- ✓ Edición de una guía informativa que recoja las recomendaciones básicas para la realización de los trayectos en bicicleta incluyendo los itinerarios más seguros y accesibles
- ✓ Pacificar el tráfico del entorno del centro de trabajo

Desplazamientos en transporte público:

- ✓ Informar a los trabajadores / as de la oferta de transporte público
- ✓ Adecuar los horarios del transporte público en las entradas y salidas de los trabajadores / as, reforzar las frecuencias y la capacidad
- ✓ Implantar nuevos servicios y adecuar las líneas de bus existentes, cambiando itinerarios para mejorar la cobertura territorial y acercar las paradas en los centros de trabajo
- ✓ Bonificación de los abonos de transporte de los trabajadores / as

Recuperación y ampliación del transporte colectivo de empresa

- ✓ Garantizar el acceso a todos los trabajadores de un mismo centro de trabajo sin exclusiones
- ✓ Mancomunar entre empresas el servicio de bus para convertirlo en el bus del polígono, parque empresarial, etc.
- ✓ Garantizar la intermodalidad con otros servicios de transporte público
- ✓ Revisar periódicamente los itinerarios y horarios adecuándolos a las nuevas necesidades

Gestión sostenible del aparcamiento

- ✓ Priorizar el aparcamiento gratuito para personas con minusvalías, embarazadas, coches compartidos, trabajadores con escasas o nulas posibilidades de utilizar alternativas, etc.
- ✓ Tarificar el aparcamiento para financiar las actuaciones de movilidad sostenible
- ✓ Reducir el espacio de aparcamiento en el espacio público y en el interior de las empresas

Apoyo al coche compartido

- ✓ Crear un espacio en el portal web de movilidad para ponerse en contacto los potenciales usuarios del coche compartido
- ✓ Garantizar las mejores plazas de aparcamiento dentro o fuera del recinto de las empresas
- ✓ Ofrecer incentivos económicos, vales gasolina, etc.
- ✓ Asegurar el regreso a casa, por ejemplo: mediante el pago por parte de la empresa de un taxi

Otras medidas:

- ✓ Construir un portal web de movilidad para informar de las alternativas al uso del coche y comunicarse con el Gestor de movilidad para quejas, sugerencias y consultas
- ✓ Incluir en la evaluación de riesgos laborales los accidentes de tráfico y establecer las medidas de prevención basadas en los modos alternativos al vehículo privado
- ✓ Campaña de difusión del plan de movilidad y de concienciación y sensibilización para el cambio de hábitos
- ✓ Elaborar una guía de movilidad que recoja toda la oferta de modos sostenibles para acceder a los centros de trabajo

Fase III. Implementación del Plan de Movilidad Sostenible

Para poder ejecutar las propuestas de actuación conviene que esta tarea sea asumida por un órgano de gestión que cuente con el apoyo y la confianza de todos los agentes implicados. Este órgano de gestión puede ser la Comisión de Movilidad creada anteriormente.

Una herramienta de gran importancia en este sentido sería el nombramiento de la figura de un gestor/a de movilidad para llevar a cabo la aplicación de las medidas adoptadas en el Plan. Debe tener competencias y funciones técnicas que coordinen todos los aspectos relacionados con el transporte, la movilidad y la accesibilidad. También debe participar activamente en la elaboración y aplicación de las propuestas de actuación. Es pues, la figura ejecutiva de la Comisión de Movilidad.

En definitiva, el gestor/a de movilidad es responsable de la gestión, el control, la organización y seguimiento de la movilidad del centro de

trabajo. Igualmente, será responsable de difundir entre los trabajadores las medidas de fomento de la movilidad sostenible

La figura del gestor/a de movilidad se puede negociar en función de una dedicación basada en crédito horario de horas sindicales.

El gestor / a de movilidad es la persona encargada de la implementación del Plan de Movilidad Sostenible, y la Comisión de Movilidad debe ser la encargada de seguir los objetivos planteados y su aplicación.

Fase IV. Evaluación y revisión

Un Plan de Movilidad Sostenible, como ya hemos señalado, es un proceso dinámico y cambiante, con propuestas que se van reformulando a medida que se alcanzan las metas previstas o cambia el escenario. El seguimiento y evaluación es necesario para determinar el grado de aplicación del Plan y evaluar los progresos en alcanzar los objetivos marcados en el plan de movilidad.

Esta valoración puede basarse en indicadores numéricos que permitan ver la evolución de un determinado fenómeno (usuarios del transporte público, plazas de aparcamiento, cálculo de emisiones, control de la accidentalidad, evolución de los costes de la movilidad, etc.)

Igualmente, debe hacerse un seguimiento del estado de ejecución y beneficios obtenidos con cada una de las medidas de actuación

Una herramienta fundamental para esta fase es la creación de grupos de trabajo específicos. El objetivo de la creación de estos grupos de trabajo es recoger las necesidades de los trabajadores/as en relación

a sus desplazamientos al trabajo, para incorporar las sugerencias y propuestas que permitan optimizar cada una de las formas de movilidad e incorporarlas al Plan de Movilidad Sostenible.

Estos grupos de trabajo se reunirán con cierta periodicidad, y revisarán los problemas específicos de cada una de las formas de movilidad, analizando las mejores propuestas para estos desplazamientos. También se trabajará para conseguir que cada modo sostenible pueda captar nuevos usuarios, como convencer a los trabajadores para que abandonen los medios más insostenibles y utilicen los más sostenibles.

Grupo de trabajo de transportes públicos:

- Recoger los principales problemas de los trabajadores a la hora de utilizar el transporte público.
- Buscar propuestas de mejora de los servicios.
- Pedir ante las empresas y administraciones la mejora de los servicios e infraestructuras, los transbordos, la información, etc.
- Dar recomendaciones a los trabajadores para cambiar su modelo de movilidad para pasarse al transporte público.
- Trabajar para lograr acuerdos con la dirección del centro de trabajo que permitan la subvención total o parcial de los títulos de transporte.

Grupo de trabajo de coche compartido:

- Difundir entre los trabajadores los beneficios del coche compartido.
- Realizar un listado de todas las personas interesadas en participar.
- Cuestionario para todos aquellos interesados en participar en este servicio, con las preferencias de viaje, orígenes y destinos.

- Diseño de una pequeña aplicación informática que permita realizar los emparejamientos.
- Fijar las condiciones para garantizar la vuelta a casa de todos aquellos que participen en el sistema de coche compartido.

Grupo de trabajo de bicicleta:

- Diseñar aparcamientos seguros para bicis en el centro de trabajo.
- Colocar un mostrador informativo sobre los itinerarios y condiciones de accesibilidad en bicicleta al transporte público.
- Buscar un espacio destinado a vestuario de los usuarios de bici y si es posible instalar duchas.
- Edición de un folleto informativo que recoja las recomendaciones básicas para la realización del trayecto al trabajo en bici.