



Ley de
Movilidad
Sostenible

GUÍA SINDICAL

MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

GUÍA SINDICAL PARA LA IMPLANTACIÓN DE LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO EN EMPRESAS Y ADMINISTRACIONES PÚBLICAS

PRESENTACIÓN

Desde Comisiones Obreras lanzamos esta guía sobre los planes de movilidad al trabajo con una idea clara: no es solo un manual técnico, es nuestra apuesta estratégica para empujar una transición ecológica que, sea efectiva y justa. Lo hacemos con la determinación y la convicción que nos exige este tiempo de emergencia climática, el cual demanda medidas inmediatas y ya no admite esperas.

Este documento no nace de la nada, sino que se vincula con fuerza al nuevo marco de la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible. Nos apoyamos, sobre todo, en su artículo 26, ese que pone orden en el impulso de la movilidad en los centros de trabajo bajo un principio que para nosotras y nosotros es sagrado: la negociación obligatoria con la representación de las personas trabajadoras. Y es que solo mediante ese diálogo cara a cara garantizaremos que movernos al trabajo sea un derecho real, seguro y para todo el mundo, evitando que las soluciones se queden en un simple papel mojado o en promesas vacías de las empresas.

No hace falta ser un experto para ver que el modelo actual de movilidad al trabajo genera problemas e injusticias. El uso masivo del coche particular nos ha encerrado en un sistema que falla por todos lados, empezando por ese goteo constante de accidentes *in itinere* que no para de crecer. Pero hay más: existe una exclusión invisible para quienes no tienen coche o carné, una barrera que separa y castiga. Y qué decir de esa sensación de asfixia al perder horas de vida atrapados en un atasco, robándole tiempo al descanso y a la conciliación de la vida familiar. Económicamente, mantener un vehículo se ha vuelto un agujero negro para el bolsillo de muchas familias, sin olvidar el golpe devastador que el CO2 le está dando a nuestra salud y al planeta.

Ante este panorama, desde nuestra mirada sindical, tenemos claro que la negociación colectiva es la llave maestra. Es la herramienta para bajar a la tierra el cambio, adaptarlo a nuestras necesidades y mejorar las condiciones de trabajo donde de verdad importa. Aquí, nuestras delegadas y delegados son los protagonistas. Nadie mejor que quienes pisan el centro de trabajo cada día para saber qué medidas van a funcionar y cuáles son solo humo. Por eso, esta guía ofrece criterios técnicos, pero con los pies en el suelo, pensados para adaptarse a cada rincón: desde el polígono más alejado hasta la oficina en el centro, pasando por la realidad específica de las administraciones públicas, mirando horarios, tamaños de empresa y qué transporte público hay realmente disponible. Al final, el reto es tan ambicioso como necesario: romper de una vez el reinado del coche para que el transporte sostenible sea la norma y no la excepción, logrando un modelo que cuide de la gente, del entorno y de nuestra economía. Por todas y para todos avancemos hacia una movilidad en el trabajo segura y sostenible.

Mariano Sanz Lubeiro
Secretario confederal de Salud Laboral y Medio Ambiente de CCOO.

ÍNDICE

1. Introducción
2. Caracterización de la movilidad al trabajo
3. Los impactos ambientales, sociales y económicos
 - 3.1 El consumo de energía
 - 3.2 Las emisiones de gases de efecto invernadero
 - 3.3 La contaminación atmosférica
 - 3.4 La contaminación acústica
 - 3.5 La exclusión social
 - 3.6 Los accidentes *in itinere* de tráfico
 - 3.7 La congestión del tráfico
 - 3.8 Los costes de la movilidad
 - 3.9 Los costes externos
4. Que dice la Ley de movilidad sostenible sobre los planes de movilidad
5. Normativa autonómica de los planes de movilidad sostenibles de empresas
6. Instrumentos para en el fomento de la movilidad sostenible al trabajo
7. Planificación y gestión de la movilidad al trabajo
 - 7.1 La Mesa de movilidad
 - 7.2 El gestor de movilidad
 - 7.3 El Plan de movilidad sostenible al trabajo
 - 7.3.1 La diagnosis
 - 7.3.2 El Plan de acción
 - 7.3.3 La evaluación

1. INTRODUCCIÓN

La verdad es que, si lo pensamos bien, el ir y venir a diario al trabajo se ha convertido en el eje que mueve nuestras vidas y, lamentablemente, también en el momento en que más castigamos al planeta. Es en esa franja de máxima afluencia donde se consolida la hegemonía del vehículo privado Y es que, con un parque móvil donde el 98% de los motores todavía rugen a base de combustión, cada atasco matutino es, en realidad, una nube de gases de efecto invernadero que no nos podemos permitir. Desengancharnos de la dependencia del coche no es solo una opción ecológica; es, posiblemente, la herramienta más potente que tenemos para frenar el cambio climático de golpe.

Pero no se trata solo de los glaciares o de la atmósfera. El uso masivo del coche nos está pasando una factura muy cara en el día a día. Hablamos de ese ruido constante que nos agota antes de llegar a la oficina y de un aire que, sencillamente, no es sano respirar. Y hay algo más preocupante: la carretera se ha vuelto un escenario hostil. Los accidentes *in itinere constituyen hoy una de las brechas más preocupantes en el marco de la prevención de los riesgos laborales*.

Además, este modelo es profundamente injusto. Carecer de vehículo propio o no poder costear su mantenimiento se convierte en una barrera de acceso al mercado laboral, restringiendo el derecho al empleo. Por no hablar de esos minutos (u horas) que perdemos atrapados en el tráfico; un tiempo que le robamos a la familia, al descanso o a nosotros mismos, mientras vemos cómo el coste de la gasolina y el mantenimiento nos va "mordiéndolo" el salario mes a mes.

Ante este panorama, que a veces se siente como un callejón sin salida, la **Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible** llega como un soplo de aire fresco, un hito que ya tocaba. Por fin, las empresas y las administraciones tienen el deber legal de dejar de mirar hacia otro lado. Ya no vale con buenas intenciones sobre el papel. Tienen que diseñar planes de movilidad que funcionen de verdad, bajando al barro de la realidad, especialmente en esos pulmones de actividad que son los polígonos industriales o los parques empresariales, que a menudo parecen islas olvidadas por el transporte público.

Este nuevo escenario nos pone una oportunidad de oro en las manos. La ley insiste en que estos planes deben pasar por la negociación colectiva. Es el turno de la acción sindical para garantizar que los planes de movilidad dejen de ser meras promesas. Tenemos la silla y la voz para exigir una movilidad que sea sana, segura y, sobre todo, justa para cada trabajadora y trabajador. Es el momento de dejar de ser simples pasajeros del cambio para empezar a conducirlo.

2. CARACTERIZACIÓN DE LA MOVILIDAD AL TRABAJO

La verdad es que nos hemos metido en un laberinto diseñado a medida del coche, y salir de él no está siendo fácil. Todo empezó con una promesa de libertad: el coche nos permitiría vivir donde quisiéramos y trabajar más lejos. Pero esa supuesta ventaja terminó convirtiéndose en una trampa urbanística. Hemos pasado de la ciudad de toda la vida, donde todo estaba a mano, a un modelo de "mancha de aceite" y de zonas aisladas y dispersas, muchas veces

sin continuidad con la trama urbana más consolidada donde las casas están en un sitio y los trabajos en otro, a menudo en polígonos que parecen islas desiertas si no vas sobre cuatro ruedas.

Y es que, seamos claros, no siempre es una elección. El precio de la vivienda nos ha expulsado a las afueras, convirtiendo el coche en una especie de prótesis obligatoria para poder llegar a fin de mes. Mientras las carreteras no paraban de crecer, el transporte público se quedaba en el olvido, dejándonos a muchos encadenados al volante, perdiendo salud y dinero en cada atasco.

Por suerte, parece que ya podemos cambiar las cosas. **La Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible** llega justo para romper ese círculo vicioso. No es solo otro texto legal aburrido; es la herramienta que obliga a empresas y administraciones a sentarse a negociar y a crear planes de movilidad realistas. Es nuestra oportunidad de exigir que ir a trabajar no suponga un castigo diario y que nuestros centros de trabajo vuelvan a ser lugares accesibles y, sobre todo, humanos.

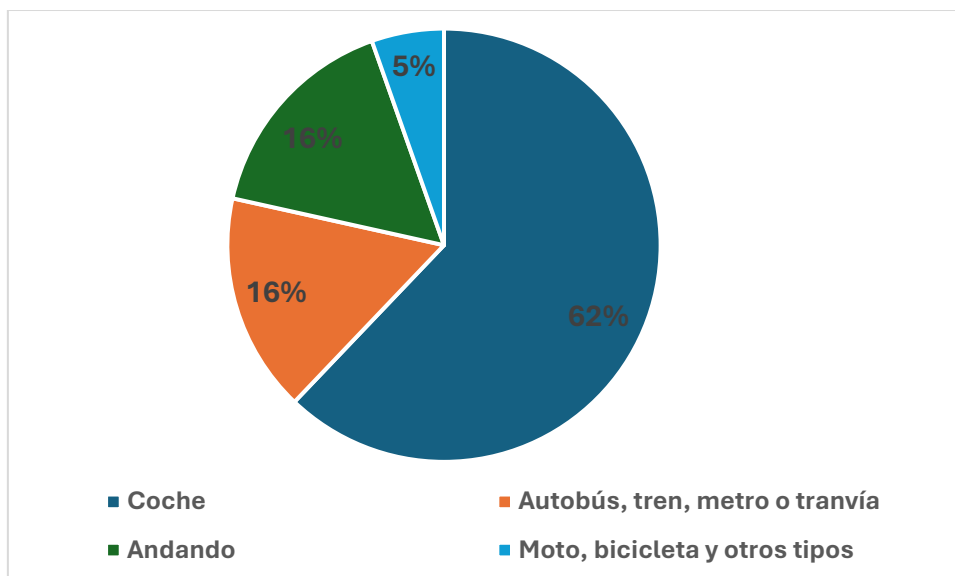
La distribución modal al trabajo

Para entender realmente el mapa de cómo nos las apañamos cada día para llegar a nuestro puesto, nos hemos sumergido en los datos del INE, concretamente en la última gran encuesta de "Características Esenciales". Pero antes de soltar las cifras, hay que ser honestos: nos hemos topado con un "bache" en el método que conviene explicar.

Resulta que la encuesta comete el error de meter en el mismo saco a quienes van al trabajo y a quienes van a estudiar. Es un poco absurdo, la verdad. No tiene nada que ver el ritmo de un estudiante con el de alguien que ficha cada mañana; sabemos de sobra que quien va a estudiar suele utilizar mucho más de autobús, metro o incluso de sus propias piernas. En cambio, para ir al trabajo, el coche sigue siendo el rey indiscutible, ese "refugio" metálico del que parece que no podemos escapar.

Aun así, hemos decidido tirar adelante con estos datos por una cuestión de realismo: son los más frescos que tenemos a mano a nivel estatal. Además, la gran mayoría de esos trayectos son laborales, así que la foto que sale es bastante fiel a la realidad. Eso sí, tened por seguro que, si separásemos los datos, la cifra de coches en los trayectos al trabajo sería incluso más mareante de lo que ya de por sí muestran los gráficos.

Modos de movilidad en los desplazamientos al trabajo y estudios



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

Es aquí donde la **Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible** entra en juego como una herramienta que por fin aterriza en el mundo real. Esta ley no se queda solo en las estadísticas; obliga a las empresas y a las administraciones a dejar de ver la movilidad como un problema individual de la trabajadora o trabajador para tratarlo como un derecho colectivo. Nos da el respaldo legal para que esos planes de movilidad dejen de ser un "ojalá" y pasen a ser una realidad negociada, permitiéndonos exigir soluciones que no nos obliguen a quemar el sueldo en combustible ni los nervios en un atasco. Al final, se trata de que los datos de la próxima encuesta cuenten una historia mucho más humana y menos dependiente del volante.

3. LOS IMPACTOS AMBIENTALES, SOCIALES Y ECONÓMICOS

Lo cierto es que ya no nos vale con parches; el modelo actual, ese donde el coche privado es el dueño y señor de nuestras rutinas, se ha convertido en una auténtica ratonera que termina asfixiando, sobre todo, a quienes vivimos de nuestro salario.

Desde CCOO vemos a diario cómo esta dependencia del motor no es solo un problema de humos, sino una injusticia social que la nueva **Ley de Movilidad Sostenible** tiene que frenar en seco de una vez por todas. Y es que resulta frustrante ver cómo el asfalto y los parkings le roban el sitio a un parque infantil o a una huerta, mientras las familias del entorno rural se dejan medio sueldo en combustible porque no tienen un tren o un autobús digno que las lleve al tajo.

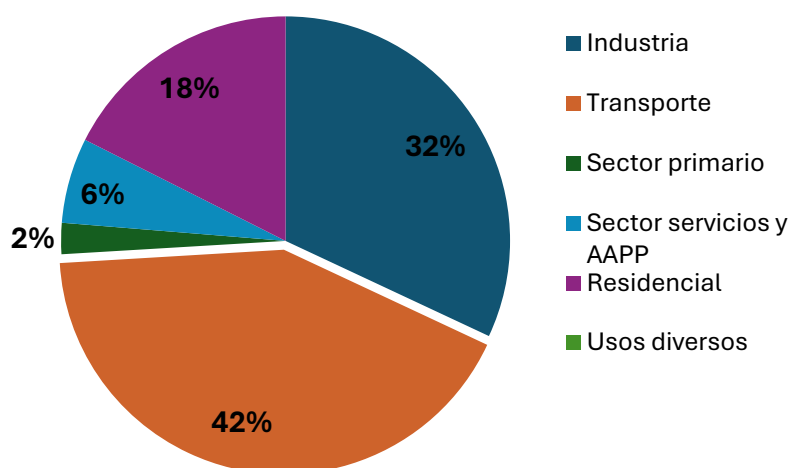
Además, este "ir del sofá al asiento del coche" nos está pasando una factura física real en forma de estrés y sedentarismo, cuando lo que necesitamos es aire limpio y calles que se puedan caminar. Para nosotras y nosotros, la movilidad no puede ser un lujo ni una carga, debe ser un derecho social que nos cuide, apostando por una movilidad activa (andando o en bicicleta) y un transporte público que funcione de verdad y asegurando que esta transición sea justa,

humana y que, por encima de todo, proteja la salud y el bolsillo de quienes levantamos el país cada mañana.

3.1 EL CONSUMO DE ENERGÍA

La realidad es que el modelo de transporte que tenemos hoy no se aguanta por ningún lado. Es una barbaridad: el asfalto se traga el 92% de la energía que consumimos y, para colmo, seguimos encadenados casi por completo a los combustibles fósiles. Para CCOO, esto no es solo un dato en un informe; es una doble amenaza que nos golpea de frente. Por un lado, le echa gasolina al fuego de la crisis climática y, por otro, nos está envenenando los pulmones con un aire que, sinceramente, da miedo respirar.

Consumo de energía por sectores 2022



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

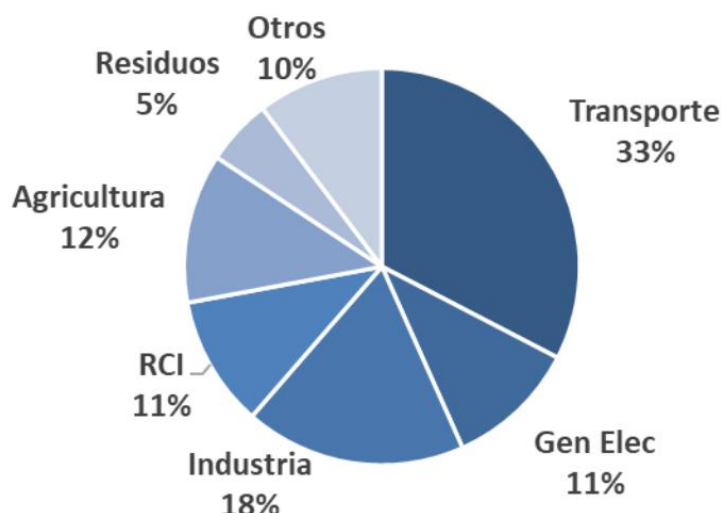
Además, esa dependencia de la energía que viene de fuera nos sangra la economía, tanto a nivel de país como en el bolsillo de cada familia trabajadora. La verdad es que no podemos esperar más. Con la **Ley 9/2025** en la mano, urge dar el salto hacia un transporte público de calidad y una electrificación que se alimente de fuentes renovables, de las de verdad.

Para el sindicato, limpiar de humos nuestros trayectos al trabajo no es un capricho "eco"; es una cuestión de salud pública y de soberanía. Queremos dejar de ser rehenes del petróleo. Por eso, la descarbonización tiene que entrar sí o sí en la negociación colectiva. Cada plan de movilidad en cada empresa debe ser una garantía de que ir a trabajar no nos cueste la salud ni la cartera.

3.2 LAS EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

El cambio climático no es un concepto abstracto que ocurre en los polos; es una crisis de salud pública que nos está respirando en la nuca y amenaza directamente nuestra seguridad como clase trabajadora. Ya lo avisaba la Agencia Europea del Medio Ambiente allá por 2017: el sur de Europa es un "punto crítico". Y la verdad es que ya lo notamos, con veranos que no dan tregua y temperaturas extremas que convierten el tajo en un riesgo sanitario constante.

Emisiones de gases de efecto invernadero por sectores 2023



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

Si miramos dónde está el problema, el transporte se lleva la palma, siendo el responsable del 33% de los gases de efecto invernadero en España. Y ojo, porque solo la carretera ya supone el 30% del total. Es una barbaridad. La realidad es que las emisiones en este sector no bajan ni a tiros, y por eso el sindicato tiene claro que hay que intervenir en la movilidad laboral de forma urgente. No podemos quedarnos de brazos cruzados viendo cómo el asfalto sigue echando humo.

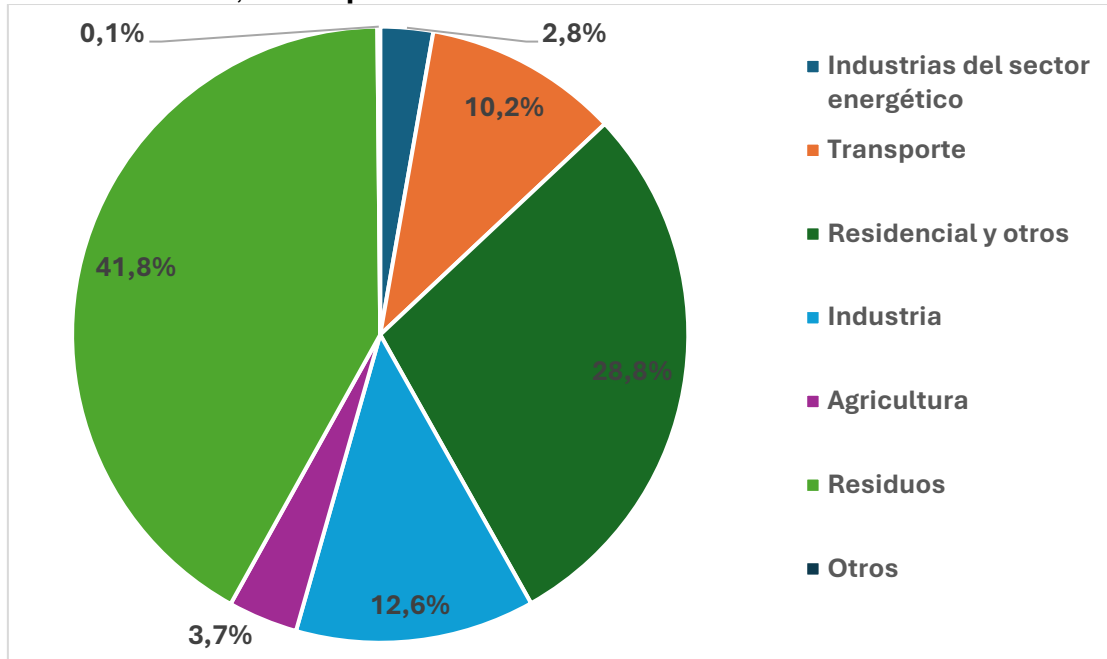
En este contexto, la aplicación de la **Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible** no es solo un papel oficial; es nuestra herramienta estratégica en la negociación sindical. Tenemos que usarla para descarbonizar los trayectos al trabajo de una vez por todas. El objetivo es que ir a trabajar no sea un riesgo para el planeta ni para nuestra integridad, asegurando que la transición frente a esta emergencia climática sea justa y nos proteja a quienes movemos el país.

3.3 LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

La mala calidad del aire no es solo un tema de gráficas ambientales o cielos grises; es una amenaza real que nos golpea donde más duele: en nuestra propia salud y en la de nuestras familias. La verdad es que respirar aire sucio nos está robando años de vida. Y es que el transporte es el gran culpable de esas micropartículas invisibles, las famosas PM2,5, que no solo salen del tubo de escape, sino también del desgaste de los neumáticos contra el asfalto.

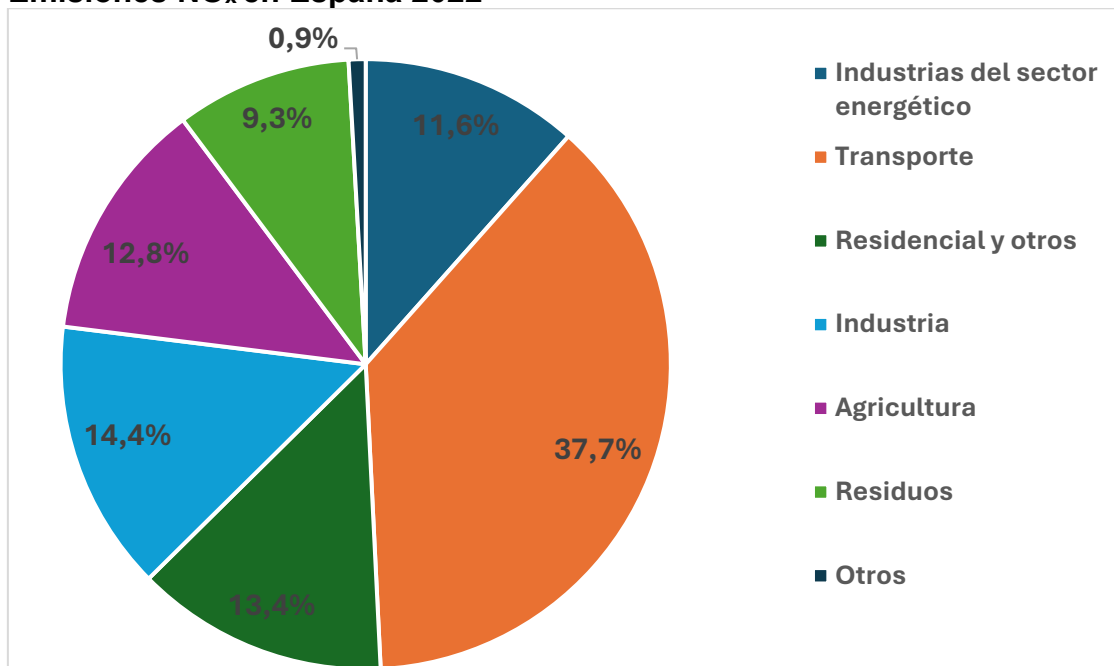
La realidad es aterradora: la contaminación es ya la primera causa de muerte prematura por motivos ambientales. No son solo palabras; hablamos de corazones que fallan, pulmones que se rinden, problemas de salud mental e incluso complicaciones graves durante el embarazo. Son patologías que no caen del cielo, sino que son el resultado directo de un modelo de movilidad que nos está enfermando.

Emisiones PM_{2,5} en España 2022



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

Emisiones NO_x en España 2022



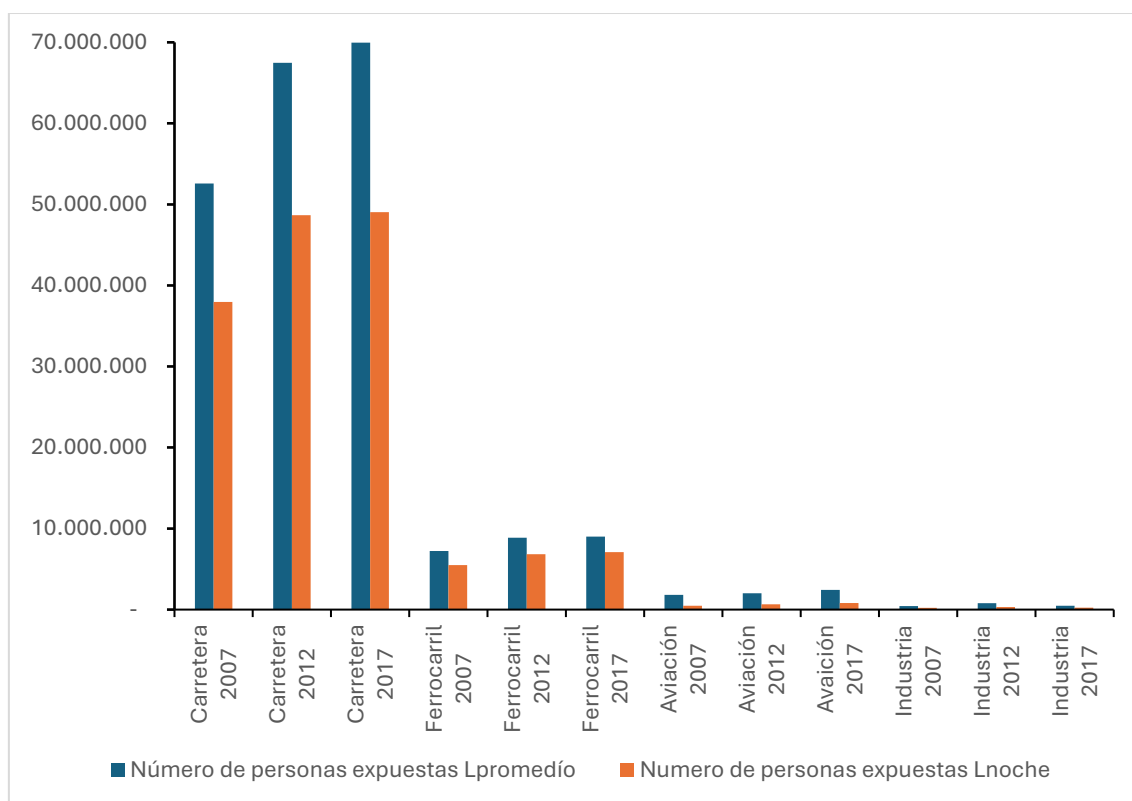
Fuente: Inventario Nacional de emisiones a la atmósfera emisiones de contaminantes atmosféricos. Serie 1990 - 2022 Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico 2023

Desde el sindicato tenemos claro que esto debe atajarse ya mismo con la **Ley 9/2025** en la mano. No podemos permitir que ir a trabajar signifique tragarse un cóctel de veneno de forma forzada. Por eso, es imperativo que las empresas y las administraciones públicas se sienten a negociar planes de movilidad que saquen los humos de los centros de trabajo. El derecho a un empleo digno no puede estar reñido con el derecho a respirar aire limpio y a llegar a la jubilación con salud.

3.4 LA CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Para CCOO, el estruendo constante del tráfico no es solo una molestia de fondo; es un riesgo invisible que nos va minando la salud día tras día, y la negociación colectiva no puede seguir mirando hacia otro lado. La verdad es que el transporte por carretera es el gran culpable del ruido ambiental en Europa, un "ruido de fondo" que ya afecta a uno de cada cinco personas con niveles que son, sencillamente, dañinos.

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



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

Y es que vivir y trabajar entre bocinazos y motores tiene consecuencias graves. No hablamos solo de que te piten los oídos; hablamos de corazones que sufren, de un sistema nervioso que vive en alerta permanente —esa irritabilidad y ese estrés que te llevas a casa— y de un insomnio crónico que no te deja recuperar

fuerzas. Al final, todo ese ruido acaba mermando nuestra capacidad de concentrarnos y se convierte en una fuente de malestar que amarga la jornada.

En el marco de la **Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible**, el sindicato exige que los planes de movilidad en las empresas y administraciones públicas corten por lo sano y reduzcan la presión del tráfico en nuestros entornos de trabajo. Mitigar el ruido no es un lujo, es una medida de salud laboral de manual. Necesitamos entornos que no solo sean seguros, sino que también sean compatibles con algo tan básico como el bienestar y el descanso de quienes movemos el país.

3.5 LA EXCLUSIÓN SOCIAL

Desde la mirada de CCOO, el modelo de movilidad que tenemos ahora, volcado casi por completo en el coche, no es solo un problema de tráfico; es una barrera invisible que levanta muros y genera una precariedad que duele. La verdad es que depender de un vehículo para llegar a un polígono perdido en las afueras castiga directamente a ese 30% de adultos que, por la razón que sea, no tienen carné. Esto no es solo una cifra, es una injusticia que les recorta las alas a la hora de buscar un empleo o formarse.

Esta anomalía se ceba, como siempre, con quienes menos tienen. Es un bofetón de realidad: en los hogares que ingresan menos de 1.000 euros, casi la mitad no tiene coche en la puerta y los que lo tienen deben costear un coste que merma su economía y reduce sus gastos en otros conceptos más necesarios. Y claro, esto acaba golpeando con más fuerza a las mujeres, a la juventud que intenta arrancar y a las personas inmigrantes.

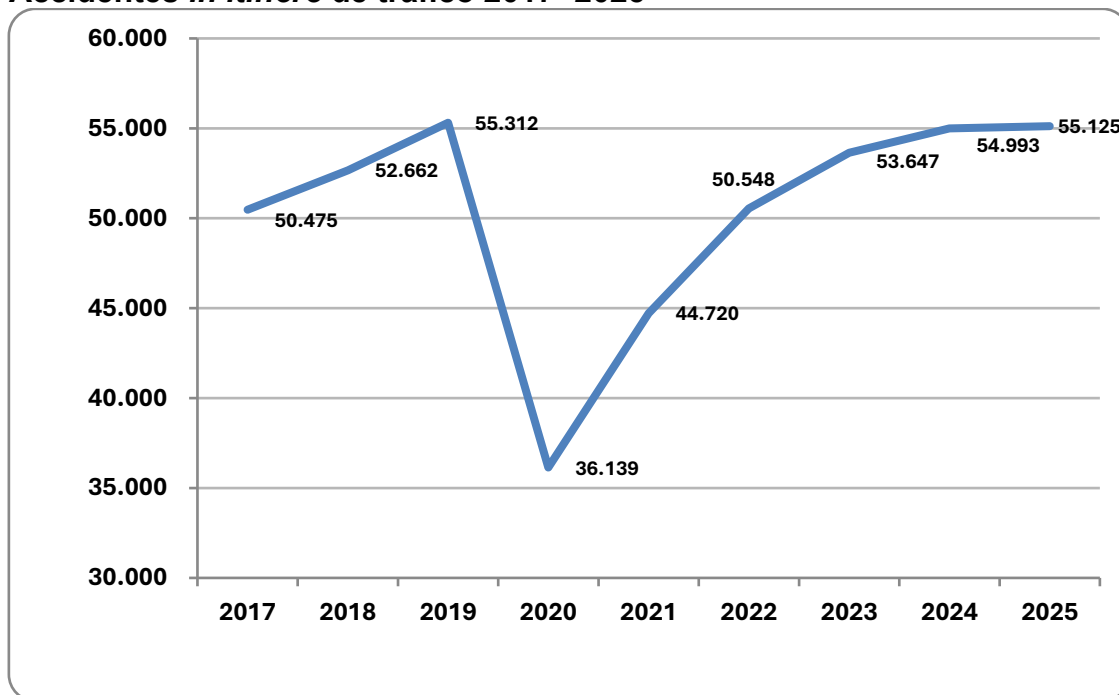
Para el sindicato, es frustrante ver cómo la falta de un bus decente o de una ruta segura para ir en bici obliga a los más vulnerables a hacer encaje de bolillos. O pierden horas y horas en trayectos eternos, o se juegan el tipo caminando por arcones peligrosos e itinerarios que dan miedo. Es lo que llamamos el "impuesto a la movilidad": un mordisco injusto al salario y al tiempo de vida que fragmenta el mercado laboral.

Al amparo de la **Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible**, en CCOO tenemos claro que no podemos permitir que no tener coche sea una condena al desempleo. Los planes de movilidad deben ser, ante todo, un ejercicio de equidad. La negociación colectiva tiene que pelear por soluciones que nos sirvan a todas y todos, eliminando esas barreras que nos dividen y asegurando que nuestro tejido productivo sea fuerte porque no deja a nadie en la cuneta.

3.6 LOS ACCIDENTES *IN ITINERE* DE TRÁFICO

Para CCOO, que estemos seguros mientras nos movemos no es un tema secundario; es una prioridad de salud laboral que no puede esperar ni un minuto más. Y es que los datos dan escalofríos: los accidentes de tráfico ya se comen el 60% de todos los percances que sufrimos al ir o volver del trabajo. La verdad es que, tras ese extraño paréntesis que fue la pandemia, las carreteras han vuelto a rugir con fuerza y la siniestralidad laboral ha recuperado esa tendencia alcista que tanto nos preocupa, cerrando el 2025 con cifras que duelen tanto como las de 2019, incluyendo un aumento de víctimas mortales que no podemos ignorar.

Accidentes *in itinere* de tráfico 2017- 2025



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

Desde el sindicato lo decimos alto y claro: que la economía se mueva no puede significar, bajo ningún concepto, que las trabajadoras y trabajadores se dejen la vida en el asfalto. No es una moneda de cambio aceptable. En virtud de lo dispuesto por la de **Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible**, en CCOO exigimos que las empresas y las administraciones públicas dejen de mirar hacia otro lado, como si el riesgo terminara en la puerta del centro de trabajo. Tienen que dar la cara y asumir su responsabilidad con planes de movilidad que nos quiten de encima esa dependencia enfermiza del coche y que, de paso, acorten esos tiempos de desplazamiento que tanto nos agotan.

Al final, lo que buscamos es algo tan humano y básico como garantizar que cada persona regrese sana y salva a su casa después de la jornada. Para eso hace falta una acción sindical con garra, que ponga la seguridad vial justo donde debe estar: en el corazón de la prevención de riesgos laborales.

Desde la mirada de CCOO, los datos sobre siniestralidad no son solo fríos números en una tabla; esconden una realidad dramática que nos golpea con fuerza: cuanto más grave es el accidente, más veces aparece el asfalto de por medio. Es una correlación que asusta. Fíjate que los accidentes de tráfico *in itinere* representan "solo" el 9% de los que causan baja, pero la cosa se tuerce de verdad cuando hablamos de lo peor. Ese porcentaje se dispara hasta el 14% en los accidentes graves y llega a un demoledor 19% cuando hablamos de muertes en el trabajo.

La verdad es que esto nos confirma lo que ya sospechábamos: ir o volver del trabajo se ha convertido en uno de los momentos más peligrosos del día. Pensarlo pone los pelos de punta: 1 de cada 5 persona trabajadora pierden la

vida en el ámbito laboral falleciendo sobre el asfalto. Es una tragedia que no podemos normalizar.

Ante esta violencia vial, en CCOO nos plantamos. Ya no vale que las empresas y las administraciones publicas miren hacia otro lado como si la movilidad fuera un "problema externo" del trabajador o un asunto de mala suerte. Con la **Ley 9/2025** en la mano, exigimos negociar planes de movilidad que nos protejan de verdad y reduzcan nuestra exposición a ese riesgo constante en la carretera. Y es que la prevención de riesgos laborales no puede terminar en el torno de entrada o en la puerta de la oficina o la fábrica; tiene que cuidarnos en cada kilómetro que recorremos para cumplir con nuestra jornada.

3.7 LA CONGESTIÓN DEL TRÁFICO

Los atascos interminables que sufrimos cada mañana no son solo un "problema de tráfico". Seamos claros: es una forma de precariedad. Al final, estar atrapado en una retención es como un alargamiento de la jornada que nadie te paga, un tiempo muerto que nos roba salud y nos quita esas horas valiosas que deberíamos pasar con la familia o descansando. La verdad es que la conciliación se queda en nada cuando dependes de si hay o no un choque en la autovía.

Desde CCOO denunciemos ese "círculo vicioso" en el que han caído las políticas de siempre. Es la pesadilla de nunca acabar: se ensanchan las carreteras pensando que así habrá menos tráfico, pero lo único que consiguen es que más gente coja el coche, dejando en la cuneta al transporte público y a quienes quieren moverse en bici o a pie.

Esta saturación asfixiante en las entradas a los polígonos y parques empresariales es un despropósito. No solo dispara la contaminación y el gasto de combustible, sino que nos penaliza el bolsillo. Si el bus llega tarde por el atasco o si tú no llegas a tiempo, la empresa o administración pública no perdona. Y es que el autobús pierde toda su fiabilidad si tiene que pelearse por el mismo metro de asfalto que miles de coches individuales.

Bajo la vigencia de la Ley 9/2025 de Movilidad Sostenible, en CCOO exigimos romper con este modelo de una vez por todas. Necesitamos un reparto del espacio que sea justo. No puede ser que el coche sea el rey; hay que priorizar carriles exclusivos para buses y rutas seguras para bicis y por supuesto itinerarios seguros y cómodos para los peatones. Defendemos que la solución de verdad no es construir más asfalto para los coches, sino adaptar el transporte colectivo a lo que necesitamos las trabajadoras y los trabajadores, y acabar con esa "dictadura del vehículo privado" que nos tiene a todas y todos contra las cuerdas.

3.8 LOS COSTES DE LA MOVILIDAD

En CCOO lo tenemos muy claro: hoy por hoy, el coche privado se ha convertido en un gasto que se nos va de las manos y que, en la práctica, supone un recorte directo a nuestro salario real. Es que, si te pones a sumar, la cuenta simplemente no sale. Entre la "letra" del coche, el sablazo del seguro, las revisiones que siempre llegan en el peor momento y lo que nos dejamos en la gasolinera cada semana, el vehículo se acaba comiendo un trozo injusto del esfuerzo de todo el mes. Es casi como si estuviéramos pagando una tasa invisible por el simple derecho de ir a trabajar.

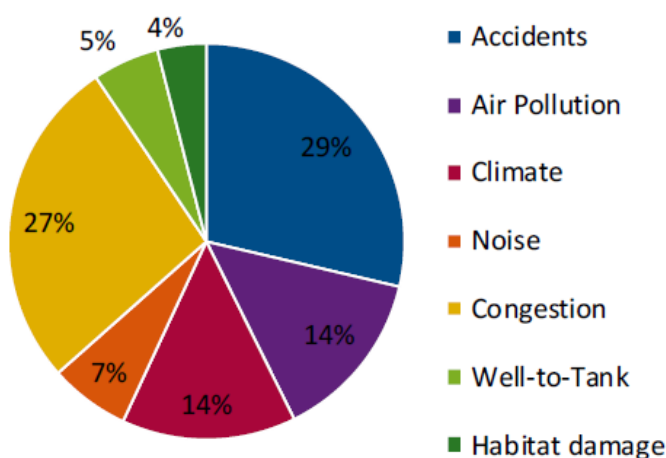
La verdad es que, frente a este despropósito, el transporte público y la movilidad activa no son solo opciones "verdes" o modernas; son las únicas que de verdad nos salen a cuenta y que cuidan el bolsillo de la clase trabajadora. No es lo mismo gastar suela o compartir un bus que ser rehén de una máquina que se devalúa cada día que pasa.

Con arreglo a lo establecido en la **Ley 9/2025**, desde el sindicato exigimos políticas de movilidad que piensen de una vez por todas en el beneficio de la gente. Necesitamos oxigenar la economía de tantas familias trabajadoras que viven al límite. No puede ser que para conseguir un empleo o mantenerlo necesites tener una cuenta corriente que te permita costear un motor. El acceso al trabajo debe ser un derecho garantizado, no un privilegio que dependa de si puedes o no mantener un coche en la puerta de casa.

3.9 LOS COSTES EXTERNOS

La verdad es que el modelo de transporte que tenemos ahora hace un truco de magia bastante injusto: oculta una serie de costes "invisibles" que no se pagan en la gasolinera, pero que nos pasan factura a todas y todos. Hablamos de la contaminación que nos ensucia los pulmones, el ruido que no nos deja descansar y esos daños a la salud que aparecen con los años. El usuario del coche no paga por esto al arrancar el motor, pero la clase trabajadora lo sufre directamente en su día a día.

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



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

Desde CCOO defendemos que estos impactos deben "internalizarse". En palabras llanas: el que contamina, debe ayudar a arreglar el desaguisado. Necesitamos una fiscalidad justa y normas que obliguen a compensar ese daño que hoy nos comemos con patatas. Tomando como ejemplo el impuesto a las emisiones de CO₂, exigimos que todo lo que se recaude se meta íntegramente en el Fondo Climático para: financiar un transporte público que nos podamos permitir y una movilidad sostenible de verdad.

Con la **Ley 9/2025**, nuestra prioridad absoluta es que estas tasas no se conviertan en otro mordisco a nuestras nóminas. No queremos que recaigan sobre las rentas del trabajo. Lo que buscamos es que ese dinero genere un

retorno social real, que limpie nuestro entorno y nos garantice una transición justa. Porque, al final, de nada sirve un futuro más verde si no es un futuro donde todas las personas podamos vivir y movernos con dignidad.

4. QUÉ DICE LA LEY DE MOVILIDAD SOSTENIBLE SOBRE LOS PLANES DE MOVILIDAD

En cuanto a los planes de movilidad sostenible en grandes centros generadores de movilidad (polígonos industriales, parques empresariales, centros comerciales, puertos, aeropuertos, etc.) la Ley dice:

Artículo 25. Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad.

*Los Ministerios de Transportes y Movilidad Sostenible y de Trabajo y Economía Social, previo informe del Foro Territorial de Movilidad Sostenible, **establecerán conjuntamente los criterios para identificar los grandes centros de actividad que deban disponer de planes de movilidad sostenible, así como los hitos cuantificables que estos planes deben alcanzar.***

Tales criterios serán de aplicación supletoria a los dispuestos, al efecto, por la administración competente en materia de transportes y movilidad o por la ordenación urbanística de cada municipio, de conformidad a la legislación de cada Comunidad Autónoma.

Para la fijación de los criterios se podrán tener en cuenta, al menos: la superficie del centro de actividad, el número de empresas y personas trabajadoras afectadas por turno de trabajo o afluencia de visitantes y usuarios y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas.

Estos planes de movilidad sostenible deberán tener en cuenta otros instrumentos de planificación de movilidad que puedan ser concurrentes y, en todo caso, estar coordinados, en su caso, con los planes de movilidad sostenible al trabajo a los que se refiere el artículo 26. que se recomienda, disponer de un plan de movilidad sostenible.

*Una vez fijados los criterios anteriores, estos serán publicados por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. **Dentro del plazo 18 meses desde su publicación, los grandes centros de actividad obligados deberán aprobar el correspondiente Plan de movilidad sostenible, que deberá revisarse, al menos, cada cinco años y designar un gestor de movilidad del centro de actividad.** Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro.*

En relación a los planes de movilidad sostenible de empresas o centros de trabajo de entidades públicas la Ley se refiere a ellos de la siguiente manera:

Artículo 26. Planes de movilidad sostenible al trabajo.

En el plazo de 24 meses desde la entrada en vigor de esta ley, las empresas y las entidades pertenecientes al sector público deberán disponer de planes de movilidad sostenible al trabajo para aquellos centros de trabajo con más

de 200 personas trabajadoras o 100 por turno cuyo centro de trabajo habitual sea dicho centro de actividad.

Dicha obligación será aplicable también a las entidades pertenecientes al sector público estatal. Asimismo, podrá ser de aplicación a otras entidades pertenecientes al sector público si así lo establece la Administración competente en materia de transporte y movilidad en el ámbito territorial correspondiente.

2. Los planes de movilidad sostenible al trabajo deberán ser objeto de un seguimiento que permita evaluar el nivel de implantación de las actuaciones y medidas recogidas en el plan. En todo caso, y sin perjuicio de otras actuaciones, en el plazo de dos años desde su aprobación, las entidades públicas y empresas deberán elaborar un informe de seguimiento sobre el nivel de implantación de las actuaciones y medidas del plan, que se repetirá cada dos años de vigencia del plan.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo **serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras.** A estos efectos, para la consideración de centro de trabajo será de aplicación la definición contenida en el artículo 1.5 del texto refundido de la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre¹.

En las empresas donde no exista representación legal, se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados.

En el caso de las cooperativas el Plan de Movilidad será aprobado por el Consejo Rector.

3. Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, soluciones para facilitar el uso y recarga de vehículos cero emisiones, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros. Asimismo, **se incluirán medidas relativas a la mejora de la seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo**, por lo que se fomentará la formación en ambas vertientes. Se tendrán en cuenta no solamente a las personas trabajadoras del centro sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. Para su elaboración, deberán tener en cuenta el plan de movilidad sostenible de la entidad local en cuyo ámbito territorial se ubique el centro, así como, en su caso, los instrumentos de regulación de la movilidad aprobados por la Administración competente en materia de transportes y movilidad.

¹ Se considera centro de trabajo la unidad productiva con organización específica, que sea dada de alta, como tal, ante la autoridad laboral.

Los planes podrán contemplar la compensación de la huella de carbono para aquella movilidad emisora de gases de efecto invernadero sobre la que no se haya podido actuar.

4. Reglamentariamente se podrá establecer la figura de gestor de movilidad para los centros de trabajo referidos en este artículo.

5. Además, en relación con los centros de trabajo de alta ocupación, que son aquellos que cuentan con más de 1.000 personas trabajadoras situados en municipios o áreas metropolitanas de más de 500.000 habitantes, las entidades públicas y privadas deberán incluir medidas que permitan reducir la movilidad de las personas trabajadoras en las horas punta o durante la jornada laboral y promover el uso de medios de transporte de bajas o cero emisiones y de servicios de movilidad colaborativa, así como impulsar la movilidad activa, incluyendo herramientas para facilitar la recarga pública o privada de este tipo de medios de transporte.

En los centros de trabajo anteriores, las Administraciones competentes en materia de transportes y movilidad velarán por la inclusión de dichas medidas.

6. **En caso de que coincidan en el mismo lugar varios centros de trabajo a los que se refiere el apartado 1, se promoverán los oportunos mecanismos de coordinación entre ellos** para el intercambio de información y la puesta en marcha de soluciones de movilidad sostenible.

7. A efectos de dar cumplimiento a lo dispuesto en este artículo, **las entidades públicas y empresas podrán ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte** en los términos previstos en el artículo 42.3.e) 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 y del artículo 46 bis del Reglamento del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas, aprobado por el Real Decreto 439/2007 y normativa foral concordante.

9. Lo recogido en este artículo será de aplicación supletoria a lo dispuesto, al efecto, por la Administración competente en materia de transportes y movilidad o por la ordenación urbanística de cada municipio, de conformidad a la legislación de cada comunidad autónoma.

Además, la Ley añade:

Disposición transitoria primera. Negociación de las medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo.

*La obligación prevista en el párrafo tercero del artículo 85.1 del texto refundido de la ley del Estatuto de los Trabajadores, añadido por la disposición final tercera, **será de aplicación en la negociación de los convenios colectivos cuya comisión negociadora se constituya a partir de la fecha de entrada en vigor de la presente ley.***

En cuanto a la Ley del Estatuto de los Trabajadores, aprobado por el Real Decreto Legislativo 2/2015, de 23 de octubre.

Se incluye en el apartado 1 del artículo 85 del texto refundido del Estatuto de los Trabajadores lo siguiente:

Asimismo, existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo

5. NORMATIVA AUTONÓMICA DE LOS PLANES DE MOVILIDAD SOSTENIBLES DE EMPRESA

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

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

- Ley 9/2003, de 13 de junio, de la movilidad de Cataluña
- Ley 6/2011, de 1 de abril, de Movilidad de la Comunidad Valenciana
- Ley 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible de Asturias
- Decreto 178/2015, de 22 de septiembre, sobre la sostenibilidad energética del sector público de la Comunidad Autónoma de Euskadi
- Ley 4/2019, de 21 de febrero, de Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasco
- Decreto 254/2020, de 10 de noviembre, sobre Sostenibilidad Energética de la Comunidad Autónoma Vasca.
- Ley Foral 4/2022, de 22 de marzo, de Cambio Climático y Transición Energética de Navarra
- Ley 6/2022, de 27 de diciembre, de cambio climático y transición energética de Canarias.
- Decreto 132/2024, de 30 de julio, por el que se aprueba el Plan de calidad del aire, horizonte 2027 de Cataluña, el Plan de acción a corto plazo por altos niveles de contaminación del aire y las determinaciones normativas para alcanzar los objetivos de calidad del aire
- Plan Extremeño de Movilidad Sostenible. Junta de Extremadura 2030. Marzo de 2025

6. INSTRUMENTOS PARA EL FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

En este apartado presentamos algunos instrumentos de fiscalidad y de ayudas económicas favorables a la movilidad sostenible.

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 trabajadoras y trabajadores. Al ser este impuesto de recaudación municipal, son los municipios quienes a través de sus ordenanzas fiscales pueden establecer este incentivo fiscal.

La norma es:

Subsección 3ª Impuesto sobre Actividades Económicas (IAE)

Artículo 78. Naturaleza y hecho imponible.

- 1. El Impuesto sobre Actividades Económicas es un tributo directo de carácter real, cuyo hecho imponible está constituido por el mero ejercicio, en territorio nacional, de actividades empresariales, profesionales o artísticas, se ejerzan o no en local determinado y se hallen o no especificadas en las tarifas del impuesto.*
- 2. Se consideran, a los efectos de este impuesto, actividades empresariales las ganaderas, cuando tengan carácter independiente, las mineras, industriales, comerciales y de servicios.*

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

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

Para dejar constancia de un municipio donde se está aplicando esta bonificación destacamos el Ayuntamiento de Palencia porque en la ordenanza fiscal explícitamente se dice que para poderse beneficiar de la bonificación se requiere la participación de la representación sindical en la elaboración del plan.

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

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

configuración ha tenido intervención la representación legal de las trabajadoras y los trabajadores de la empresa beneficiaria, si la hubiere.

Certificados de Ahorro Energético (CAE) del coche colaborativo²

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

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

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

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

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 trabajadoras³.

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.

² En la 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

³ 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

Esta exención proviene de un Real Decreto 1788/2010 por el que se modifican los reglamentos de los impuestos sobre la renta de las personas físicas. En esta normativa se especifica que:

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

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

7. PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN DE LA MOVILIDAD AL TRABAJO

Seamos sinceros: ir y volver de la oficina o de la fábrica no tiene por qué ser una carrera de obstáculos diaria. En este apartado, vamos a descubrir esas herramientas que tenemos a mano para que ese trayecto sea mucho más amable, fluido y, sobre todo, respetuoso con nuestro entorno. Al final, se trata de planificar con cabeza, ya sea en una pequeña empresa o en esos "hormigueros" gigantes de actividad que llamamos centros generadores de movilidad.

Y es que, con la llegada de la **Ley 9/2025**, esto ha dejado de ser una simple sugerencia o una buena intención guardada en un cajón; ahora estamos ante un compromiso firme y, sí, obligatorio. La ley nos marca la hoja de ruta para que la movilidad sostenible deje de ser una frase bonita y se convierta en una realidad que podamos tocar.

7.1 LA MESA DE MOVILIDAD

En cualquier lugar donde la actividad sea un hervidero —como un polígono, un hospital o una universidad— es vital que exista una Mesa de movilidad como un espacio de encuentro real. Porque, a decir verdad, las mejores soluciones siempre brotan cuando nos sentamos a hablar en un espacio de confianza y participación. Bajo el paraguas de la **Ley 9/2025**, este foro se vuelve estratégico para que nadie se quede fuera de la conversación:

- **Dirección y plantilla:** No es un tema exclusivo de los despachos; es un diálogo cara a cara entre quienes dirigen y quienes viven el asfalto cada día, implicando a áreas de sostenibilidad o RRHH.
- **Aliados externos:** Para que el autobús no llegue tarde o el carril bici tenga sentido, necesitamos que los ayuntamientos, operadores de transporte y gestores del centro se sienten con nosotros.
- **Nuestras compañeras y Nuestros compañeros de contratas:** No podemos pasar por alto a quienes trabajan en empresas externas, pero comparten nuestro mismo techo; ellos también se mueven y, muchas veces, son quienes más necesitan opciones de transporte dignas.

La meta es emocionante: negociar de tú a tú para que la responsabilidad sea un peso compartido por todos.

7.2 LA GESTORA O GESTOR DE MOVILIDAD

Para que las ideas de la Mesa no se las lleve el viento, surge la figura del **Gestor o Gestora de movilidad**. Imagínatelo como ese "director de orquesta" o el punto de apoyo al que cualquiera puede acudir para proponer una mejora o soltar una queja constructiva. La **Ley 9/2025** no solo respalda su papel, sino que exige que cuente con formación para lidiar con los retos de hoy.

Sus tareas diarias son el motor del cambio:

- **Empujar y medir:** Se encarga de que las propuestas no se duerman y comprueba si realmente estamos logrando el cambio que buscamos.
- **Hacer de puente:** Tiene que ser capaz de negociar con quien lleva el parking para mimar el coche compartido, o convencer a personal para que los bonos de transporte sean una realidad.
- **Cuidar la convivencia:** Su labor es que el ciclista, el que va a pie y el camión de reparto se entiendan sin chispazos, priorizando siempre el transporte colectivo.

7.3 EL PLAN DE MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

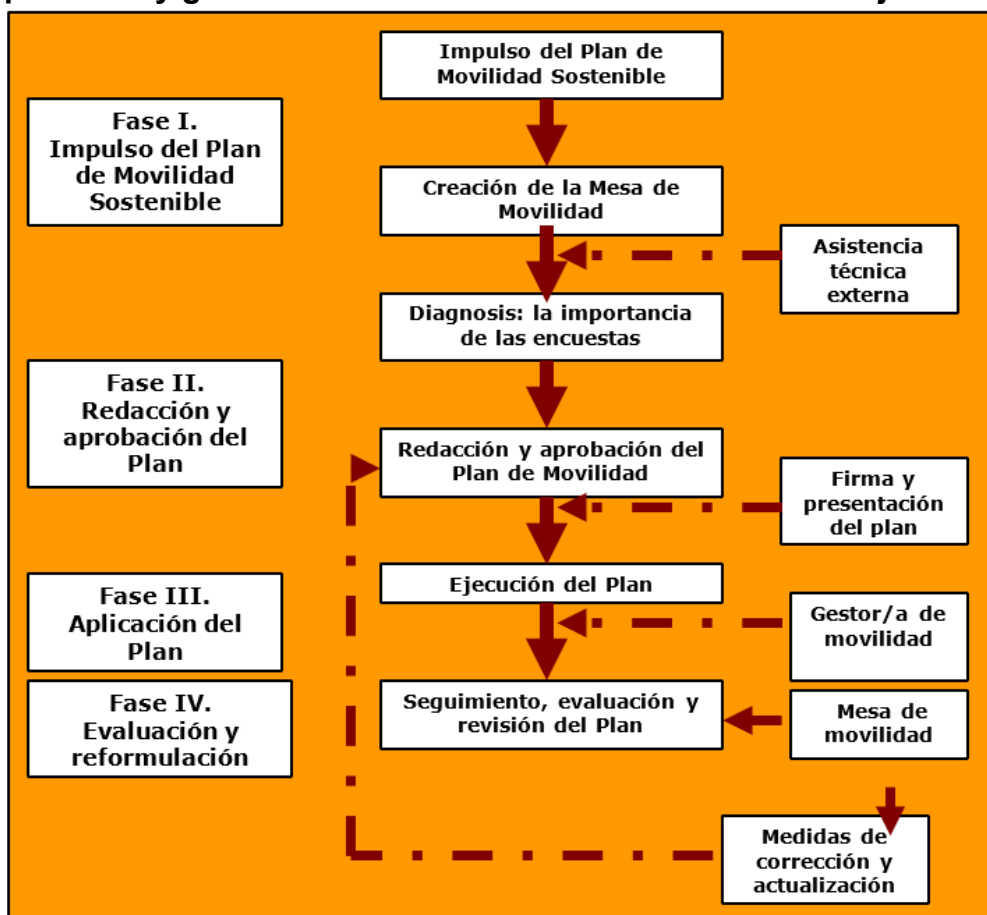
Un plan de movilidad sostenible no es un documento estático para cumplir el expediente; es un proceso vivo que nunca se detiene. Es algo dinámico que siempre busca cómo mejorar un poco más. La **Ley 9/2025** nos da el esqueleto para que estos planes no sean castillos en el aire:

- **Estrategias con los pies en el suelo:** Pensadas desde la realidad de cuánta gente viene y cómo se lo monta cada uno.
- **Cuentas claras:** Con objetivos marcados en el calendario, responsables con nombres y apellidos y un presupuesto real.
- **Indicadores que no mienten:** Para saber si vamos por el buen camino o si toca recalcular la ruta.

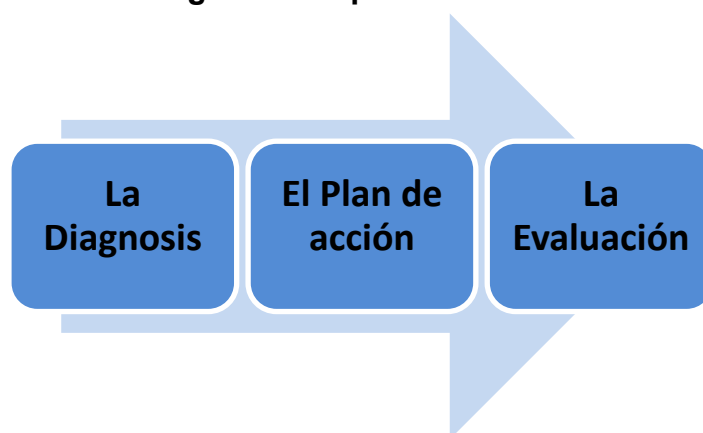
A partir de la demanda y la oferta de la movilidad deben establecerse las estrategias y las medidas de intervención para fomentar la movilidad sostenible. Concretar objetivos temporales, hacer propuestas operativas y determinar sus responsables y definir el presupuesto. En el caso de un centro de trabajo si

algunas propuestas del plan exceden sus competencias y corresponden ejecutarlas a agentes externos que no participan de la Mesa de movilidad se debe establecer quién es el responsable y disponer cómo se les informará para que las desarrollen. Y, por último, establecer indicadores de seguimiento de los resultados de la aplicación de las medidas del plan.

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



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



Los contenidos del Plan de movilidad al trabajo

Fases de la elaboración del plan:

Realización de la diagnosis

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

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

Elaboración del plan de acción

¿Qué queremos cambiar y dónde queremos llegar?

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

Seguimiento y evaluación del plan

¿Qué mejoras hemos logrado?

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

7.3.1 LA DIAGNOSIS

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

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

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

La información recogida también permite realizar un balance social, ambiental y económico cuantificando las emisiones de gases contaminantes y de gases de efecto invernadero (por ejemplo, a través del factor de emisión kg CO₂/km), la accidentalidad y el coste social y económico de la movilidad, etc.

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

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

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

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

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

A. Características del centro de trabajo

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

B. La demanda de movilidad

La encuesta a las personas trabajadoras

Antes de hacer la encuesta es necesario tener un mínimo conocimiento del centro de trabajo. En concreto, es importante conocer las condiciones laborales, por ejemplo, de la jornada (días laborables, horarios...) y de la oferta de servicios e infraestructuras de movilidad, tales como: si hay aparcamiento en el centro de

trabajo; si es de pago o no; qué modos de movilidad le dan servicio... para así adaptar mejor la encuesta a la realidad de cada centro de trabajo.

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

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

Modelo de encuesta a las personas trabajadoras:

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

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

- Por qué se ha escogido un modo u otro de movilidad. Por ejemplo, se desplaza en transporte público porque no tiene carnet de conducir o se desplaza en coche porque no existe transporte público.
- Días de trabajo de la semana.
- Tipo de jornada. A turnos, intensiva o partida.
- Horarios de entrada y salida al trabajo.
- Distancia recorrida. Ida y vuelta (Km).
- Tiempo invertido en el recorrido. Ida y vuelta, incluyendo el tiempo de búsqueda de aparcamiento si es el caso (minutos).

- Gasto mensual yendo y volviendo al trabajo.
- Posesión o no de carné de conducir.
- Si desplaza en transporte público que línea utiliza habitualmente y que parada o estación.
- Si se desplaza en vehículo propio donde se aparca. Aparcamiento de empresa, calle, aparcamiento privado o público. Si es de pago, el coste mensual.
- La realización de teletrabajo y el número de días que se hace.
- Los accidentes *in itinere* de tráfico ocurridos en un período determinado (últimos 5 años). Si se ha estado de baja, cuantos días y con qué modo de movilidad lo ha sufrido.
- Conocimiento que se tiene de la oferta de los modos sostenibles para acceder al centro de trabajo.
- Disponibilidad de cambiar de modo de desplazamiento y bajo qué condiciones se cambiaría.
- Valoraciones personales y propuestas en materia de movilidad.

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

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

Otras fuentes de información

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

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

También debe tenerse en cuenta si hay implantadas medidas de organización del trabajo relacionadas con la movilidad para evitar o reducir desplazamientos

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

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

Finalmente se debe hacer referencia a las posibles medidas ya existentes de organización y de gestión de la movilidad en el centro de trabajo, tales como, la existencia de una Comisión de movilidad o algún acuerdo o pacto en el marco de la negociación colectiva para beneficiarse de la exención en la tributación del IRPF en los importes dedicados a la compra de abonos de transporte público⁴.

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

D. Oferta de movilidad

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

Accesibilidad a pie:

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

Accesibilidad en bicicleta y con patinete

- Itinerarios para bicicletas localización, conexión y continuidad.
- Estado de los itinerarios ciclistas pavimentación, señalización, iluminación...

⁴ Real Decreto 6/2010, de medidas para el impulso de la recuperación económica y el empleo

- Oferta de aparcamiento de bicicleta y patinete, localización y dimensión y puntos de recarga eléctrica.
- Disponibilidad de duchas y vestuarios.
- Flota de bicicletas de empresa.
- Acceso a servicios de bicicleta o patinete compartido.

Accesibilidad en transporte público colectivo:

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

Acceso en transporte colectivo de empresa:

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

Vehículo privado:

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

E. Conclusiones

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

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

Movilidad a pie:

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

- Algunas aceras están invadidas por automóviles aparcados o las aceras están libres de obstáculos.

Movilidad en bicicleta:

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

Transporte público:

- Faltan servicios en algunos corredores con demanda potencial o están cubiertos todos los corredores.
- Los horarios de servicios no se adecuan a las necesidades o los horarios se adecuan a las necesidades.
- Los tiempos de viaje son excesivos en algunas líneas o los tiempos de viaje son óptimos.
- La frecuencia de paso es muy baja o es suficiente.
- La distancia y la accesibilidad a la parada o estación es apropiada o es inapropiada.
- Hay una iluminación deficiente en el recorrido nocturno a pie a las paradas y estaciones o tiene iluminación adecuada.
- El mobiliario de las paradas de transporte público se encuentra en buen estado o en mal estado.
- La estación de ferrocarril está bien acondicionada y ofrece servicios, tales como, venta de billetes, información de las expediciones y tiempo de espera o está mal acondicionada y carece de servicios
- Los horarios de ferrocarril están coordinados con el de los autobuses o no están coordinados.
- La información de los servicios: líneas, itinerarios y horario es deficiente o es correcta.

Vehículo privado:

Red viaria

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

Aparcamiento

- El excedente de plazas de aparcamiento gratuitas fomenta el uso del coche o la falta de plazas disuade del uso del coche.

- Hay escasez de estacionamiento en la vía pública y se estaciona en lugares no permitidos o el estacionamiento es abundante y totalmente correcto.
- La regulación del estacionamiento exclusivo para vecinos y vecinas impide aparcar en la vía pública del entorno o la inexistencia de regulación del estacionamiento posibilita aparcar en toda la vía pública.

7.3.2 EL PLAN DE ACCIÓN

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

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

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

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

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

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

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

La implantación del Plan debe ir acompañada de acciones informativas y formativas que aporten conocimiento e instrumentos a las personas trabajadoras para estimular un cambio de actitudes y hábitos. Esta transmisión de información debe hacerse en clave positiva y creativa para hacer entender que el objetivo no

es estigmatizar el automóvil y las personas que lo utilizan, sino introducir nuevas perspectivas y formas de entender la movilidad cotidiana, para que a partir de todas las alternativas de movilidad que se tengan al alcance, se sea capaz en cada momento de optar por la más adecuada y beneficiosa, tanto para las personas trabajadoras como para el conjunto de la sociedad.

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

Fomento del coche compartido

Objetivo

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

Situación actual

Actualmente no hay ninguna plataforma que fomente el uso compartido del vehículo. El número de personas trabajadoras que se desplazan al trabajo en su automóvil individualmente es muy elevado, lo que produce congestión, satura las plazas de aparcamiento y genera una gran cantidad de emisiones contaminantes.

Acciones a realizar

- Implantar una app y una web para de gestión del coche compartido
- Reserva de plazas de estacionamiento privilegiadas
- Proporcionar el importe obtenido con los certificados de ahorro energético (CAE)
- Revisión y mantenimiento anual gratuito del vehículo
- Carga gratuita del vehículo eléctrico

Grado de prioridad

Media

Plazo de implantación

A medio plazo

Agentes implicados

Sindicatos

Dirección de la empresa

Financiación

Empresa

Coste económico aproximado

Xxx € anuales

Beneficios esperados

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

Indicadores de seguimiento

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

Ampliación de la cobertura horaria y la frecuencia del autobús

Objetivo

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

Situación actual

Las personas trabajadoras que entran a trabajar a las 6 de la mañana o salen a partir de las 10 de la noche, pero tampoco las que inician la jornada laboral a las 8 de la mañana no disponen de un servicio de autobús interurbano que los enlace con los municipios de origen de sus desplazamientos.

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

Acciones a realizar

- Elaborar en el seno de la Mesa de movilidad una propuesta de mejora de los horarios del autobús
- Conectar con otras empresas de alrededor para consensuar una propuesta para hacerla llegar conjuntamente a la administración pública responsable del servicio de autobús
- Compromiso de estudiar la financiación del incremento del servicio

Grado de prioridad

Alta

Plazo de implantación

A corto plazo

Agentes implicados

Dirección de la empresa
Consortio de transporte territorial
Municipio
Operador de transporte del territorio
Sindicatos

Financiación

Empresa
Consortio de transporte territorial
Municipio

Coste económico aproximado

Xxx € anuales

Beneficios esperados

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

Indicadores de seguimiento

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

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

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

		2.5 Pacificar el tráfico del entorno del centro de trabajo
3. Aumentar los desplazamientos en bicicleta y patinete	Interna	3.1 Instalación de aparcamiento seguro en el interior de la empresa 3.2 Instalación de vestuarios y duchas 3.3 Disponer de puntos de recarga para bicicletas y patinetes eléctricos 3.4 Realizar formación en seguridad vial en bicicleta y patinete 3.5 Realizar formación en mantenimiento y pequeñas reparaciones de la bicicleta 3.6 Poner a disposición de las personas trabajadoras una flota de bicicletas de empresa 3.7 Bonificación por parte de la empresa de la suscripción al servicio público de bicicletas 3.8 Celebrar el “Día de la bicicleta al trabajo” con rutas compartidas y un acto lúdico y de sensibilización
	Externa	3.9 Construcción de carriles bicicleta conectados a la red de itinerarios de la bicicleta 3.10 Implantación de una estación del servicio público de bicicletas cercana al centro de trabajo
4. Consolidación o implantación de transporte colectivo de empresa	Interna	4.1 Garantizar el acceso a todas las personas trabajadoras de un mismo centro de trabajo sin exclusiones 4.2 Mancomunar entre empresas el servicio de bus 4.3 Garantizar la intermodalidad con otros servicios y modos de transporte público 4.4 Revisar periódicamente los itinerarios y horarios adecuándolos a las posibles nuevas necesidades 4.5 Implantar un servicio de autobús de empresa o ampliar las líneas existentes

5. Incrementar el uso del transporte público	Interna	5.1 Bonificación por parte de la empresa de los viajes en transporte público 5.2 Informar de la oferta de transporte público
	Externa	5.3 Adecuar los horarios del transporte público a los horarios laborales 5.4 Ampliación de la cobertura horaria 5.5 Aumentar la frecuencia de paso 5.6 Integración tarifaria de todos los modos de transporte público 5.7 Coordinación de los horarios del autobús con los del ferrocarril para garantizar la intermodalidad 5.8 Mejora del equipamiento y accesibilidad a las paradas de autobús 5.9 Mejora de la velocidad comercial y la regularidad del autobús (carril bus, priorización semafórica) 5.10 Información clara y dinámica de las rutas y horarios del transporte público 5.11 Implantar una nueva línea de autobús que de servicio al centro de trabajo
6. Fomentar el uso sostenible del coche	Interna	6.1 Implantar una web y una app para gestionar el coche compartido 6.2 Realizar una campaña de promoción del coche compartido 6.3 Priorizar las plazas de aparcamiento para los usuarios del coche compartido 6.4 Ofrecer ayudas al coche compartido 6.5 Disponer de puntos de recarga del vehículo eléctrico
	Externa	6.6 Implantar un carril bus-VAO (vehículos de alta ocupación) 6.7 Bonificar los peajes al coche compartido

7. Gestión sostenible del estacionamiento	Interna	7.1 Establecer criterios de gestión sostenible del aparcamiento: priorización de las personas trabajadoras sin opción de acceder en otros modos y de los usuarios/as del coche compartido 7.2 Establecer una tarifa con un doble objetivo: disuadir del uso del vehículo privado y financiar las medidas de fomento de los modos sostenible 7.3 Compensar a las personas trabajadoras que dejen de utilizar el aparcamiento 7.4 Reducir las plazas de aparcamiento a medida que aumenta el uso de otros modos
	Externa	7.5 Regular el aparcamiento en superficie 7.6 Impedir el aparcamiento inadecuado en los itinerarios para peatones y bicicletas
8. Medidas de organización del trabajo favorables a la movilidad sostenible	Interna	8.1 Instaurar el teletrabajo 8.2 Compactar las jornadas laborales para instaurar la semana laboral de 4 días 8.3 Implantar la jornada intensiva 8.4 Al haber varios centros de trabajo posibilitar el trabajo al más cercano al lugar de residencia y/o mejor servido con modos de movilidad sostenibles

7.3.3 LA EVALUACIÓN

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

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

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

permitir, si es necesario según los resultados, replantearse las medidas y el cómo llevarlas a cabo.

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

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

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

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

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

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

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

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

El principal indicador que se debe tener presente y que aglutina los resultados del resto de indicadores es cómo evoluciona la distribución modal como resultado de la implantación de las medidas de actuación contenidas en el plan de acción. Es decir, qué peso tiene cada modo de movilidad en los desplazamientos en el centro de trabajo y cómo van evolucionando con el paso

del tiempo en relación con el punto de partida. Obviamente, el resultado esperado debería ser que los modos sostenibles vayan ganando peso en detrimento de los insostenibles. Para comprobarlo habrá que preguntar periódicamente a las personas trabajadoras con qué modo de movilidad se desplazan al trabajo.

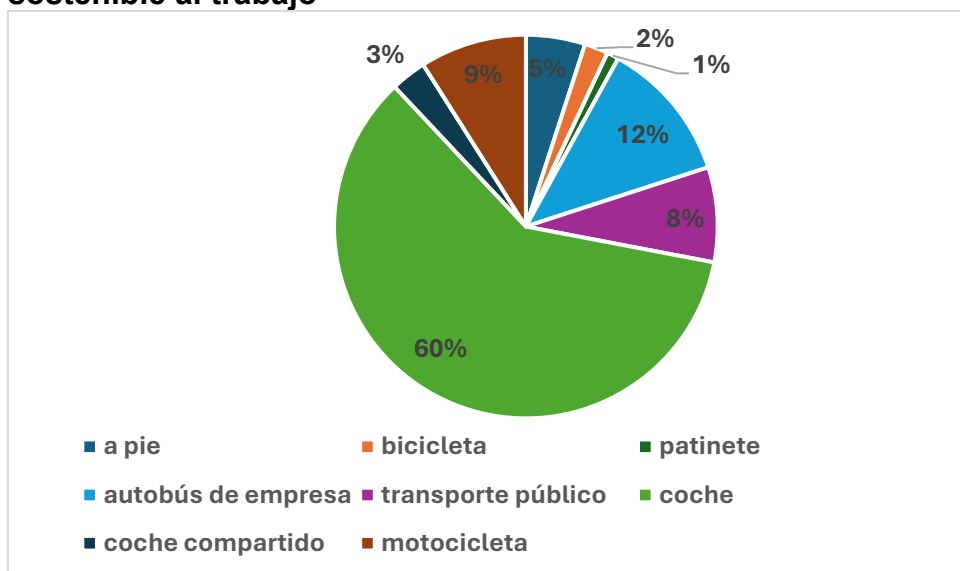
Ejemplos de algunos de los indicadores a aplicar en el plan de desplazamientos de empresa

Indicadores	Estado inicial	Valor objetivo	Valor conseguido
1. Distribución modal de los desplazamientos al trabajo - a pie % - bicicleta % - patinete % - autobús de empresa % - transporte público % - coche % - coche compartido % - motocicleta %			
2. Formación en bicicleta - personas que han hecho formación en seguridad vial - Personas que han realizado formación en mantenimiento y pequeñas reparaciones			
3. Bonificación del transporte público y del servicio público bicicletas - personas que tienen bonificado el transporte público - personas que tienen bonificado el servicio público de bicicletas			
4. Plazas de estacionamiento dentro del centro de trabajo - bicicletas - patinetes - coche compartido - coche - motocicletas			

- puntos de recarga eléctrica por modos			
5. Modo en que se han producido los accidentes <i>in itinere</i> de tráfico			
- peatones			
- bicicleta			
- patinete			
- autobús de empresa			
- transporte público			
- coche			
- motocicleta			

Ejemplo de indicador de la evolución de la distribución modal de un centro de trabajo antes y después de la implantación de un plan de movilidad sostenible de empresa:

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



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

