



**VNiVERSIDAD
D SALAMANCA**

CAMPUS DE EXCELENCIA INTERNACIONAL

TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

Departamento de Derecho del Trabajo y Trabajo Social

Área de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

Curso 2021/2022

LA MOVILIDAD SOSTENIBLE AL CENTRO DE TRABAJO

Estudiante: Cayetana Mosteiro Cadaval

Tutor: Dr. D. Rafael Sastre Ibarreche

Julio de 2022

TRABAJO FIN DE GRADO

GRADO EN DERECHO

Departamento de Derecho del Trabajo y Trabajo Social

Área de Derecho del Trabajo y de la Seguridad Social

**LA MOVILIDAD SOSTENIBLE AL
CENTRO DE TRABAJO**

**SUSTAINABLE WORKPLACE
MOBILITY**

**Estudiante: Cayetana Mosteiro Cadaval
cayetana.mosteiro@usal.es**

Tutor: Dr. D. Rafael Sastre Ibarreche

RESUMEN:

El uso masivo del vehículo privado a motor a los centros de trabajo y a otros lugares ha contribuido a causar impactos medio ambientales, sociales y económicos que se traducen en externalidades negativas para la población y, en especial, para los trabajadores. Entre ellas, encontramos siniestralidad laboral *in itinere* y en misión, problemas de salud o pérdida de competitividad. En este trabajo se muestran estos problemas y se propone una movilidad laboral basada en la sostenibilidad que haga compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente. En la implementación y en el desarrollo de este cambio intervendrán administraciones públicas, compañías operadoras de transporte público, trabajadores y organizaciones sindicales. El papel de estos últimos actores es importante y será analizado a través de instrumentos colectivos que pueden ser utilizados para hacer realidad esta transición. En suma, la movilidad laboral sostenible se presenta como un derecho de todos los trabajadores al acceso al lugar de trabajo en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

PALABRAS CLAVE:

Movilidad sostenible, organizaciones sindicales, trabajadores, medio ambiente.

ABSTRACT:

The massive use of cars has contributed to causing environmental, social and economic impacts which implies negative externalities for population and, especially, for workers. Among them we can find occupational accidents, health problems or loss of competitiveness. This article will analyse these problems and will propose a workplace mobility based on sustainability which makes compatible economic growth, social cohesion, road safety and environmental protection. Public administrations, public transport operating companies, workers and labour organizations will intervene in the implementation and development of this change. The role of workers and labour organizations is important and will be analysed through collective instruments that can be used to make this transition a reality. In conclusion, sustainable workplace mobility is a right of all workers to access the workplace in adequate, accessible and safe mobility

conditions and safe mobility conditions and with the least possible environmental and social impact.

KEYWORDS: sustainable mobility, labour organization, environment.

Índice

1.	Introducción	1
2.	Afectación de la movilidad a la población en general.....	3
3.	Afectación de la movilidad a los trabajadores en particular.....	6
4.	La propuesta de una movilidad laboral sostenible	10
5.	Cómo llevar a cabo la movilidad sostenible en el centro de trabajo	15
5.1.	Marco normativo	15
5.2.	Actores	16
5.3.	Herramientas	19
6.	Conclusiones	34
7.	Bibliografía.....	36

1. Introducción

La movilidad sostenible al centro de trabajo es un tema de actualidad puesto que forma parte de un cambio que se está llevando a cabo a nivel global y que aboga por una transformación hacia la sostenibilidad en diversos ámbitos de nuestra existencia. En este texto, a través de una metodología de revisión bibliográfica, se analiza cómo compatibilizar esta tendencia con la incorporación al lugar de trabajo, los desplazamientos que se producen en la prestación de servicios del trabajador y la vuelta a su domicilio.

En primer lugar, se examinan los problemas que existen actualmente entorno a la movilidad, siendo el coche el protagonista de los modos de acceso al lugar de trabajo. Esto se ha debido, fundamentalmente, al discurso iniciado alrededor de principios del siglo XX, según el cual, este vehículo a motor es el más idóneo para resolver las necesidades de movilidad de la población, asociándose a la idea de libertad personal, convirtiéndose en uno de los iconos del capitalismo. La utilización de este medio de forma masiva ha generado problemas ambientales –como el deterioro de la calidad del aire–, sociales –como la exclusión de aquellos que no lo utilizan– y económicos –como altos costes para los trabajadores.

Este panorama ha llevado a los gobiernos europeos a incorporar en sus agendas de trabajo, políticas que posibiliten un cambio hacia una movilidad más respetuosa con los medios ambiental y social, las cuales se extienden desde décadas atrás. Para llevar a cabo esta transformación en los patrones de los desplazamientos cotidianos a los lugares de trabajo son esenciales los agentes sociales, entre los que destacamos las administraciones públicas y las organizaciones sindicales. Estas últimas son concebidas como sujetos sociopolíticos que protegen no sólo los derechos de los trabajadores sino también el medio ambiente. Así, el artículo 7 de la Constitución Española atribuye a los sindicatos la misión de contribuir a la *“defensa y promoción de los intereses económicos y sociales que le son propios”*. En esta labor, la negociación colectiva es un instrumento clave para fomentar el diálogo social entre los implicados: empresarios, administraciones públicas y trabajadores.

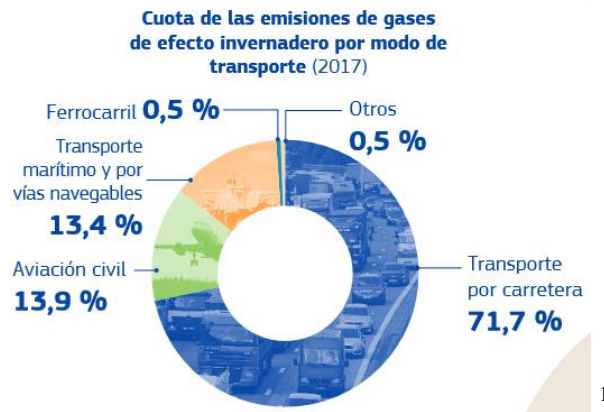
Asimismo, se comprobará que la movilidad sostenible concierne de modo especial a los trabajadores, pues se trata de un derecho que debe ser garantizado y en cuya

implementación y desarrollo jugarán estos un papel relevante al tratarse de los principales usuarios de los modos de transporte.

2. Afectación de la movilidad a la población en general

Según el Pacto Verde Europeo, el transporte representa la cuarta parte de las emisiones de gases de efecto invernadero, siendo el transporte por carretera el modo más contaminante. Así se muestra en la siguiente figura.

Figura 1. Cuota de emisiones de gases de efecto invernadero por medio de transporte.



Al respecto cabe decir que, según las políticas de sostenibilidad, las emisiones de contaminación no deben superar la capacidad de asimilación del medio ambiente. Por estas razones, se busca reducir el 90% de estas emisiones de aquí a 2050.

La movilidad genera múltiples conflictos, algunos de los cuales se exponen a continuación:²

- Fuerte crecimiento de la demanda de viajeros y mercancías que se ha encaminado hacia la carretera y el transporte aéreo, provocando su congestión.
- Declive del ferrocarril, agravado por carencias estructurales de la red y la escasez de oferta de servicios ferroviarios.
- Nivel de accesibilidad desigual en los diferentes ámbitos territoriales y distinto desarrollo de las redes viarias y ferroviarias por las condiciones geográficas de cada zona.
- Aumento del número y distancia de los desplazamientos motorizados en áreas metropolitanas, derivado de las recientes tendencias urbanísticas y de la disponibilidad de suelo industrial.
- Creciente aumento de costes externos:

¹ DIRECTORATE GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT, Statistical pocketbook 2019.

² Estrategia Española de movilidad sostenible de 2010, Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 16 de febrero de 2022.

- a) Un 40% de la energía total nacional es consumida por el sector del transporte, siendo uno de los principales responsables del crecimiento de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero.
- b) Siniestralidad vial alta.
- c) Consumo de grandes cantidades de materiales de todo tipo. Por ejemplo, para construir autopistas y aeropuertos hacen falta millones de toneladas de hormigón y acero y, para fabricar los vehículos que utilizan la infraestructura, plásticos y metales ferrosos y no ferrosos³.
- d) Deterioro de la calidad del aire, especialmente en el ámbito urbano, siendo los contaminantes más preocupantes el dióxido de nitrógeno y partículas PM10 y 2.5. Esta contaminación del aire afecta a la salud de sus habitantes, pudiendo afectar a funciones respiratorias y provocar diversas patologías.

En el siguiente gráfico se muestran las emisiones de CO₂ por medio de transporte.

Figura 2. Emisiones de CO₂ por medio de transporte.



4

³ SZYLIOWICZ, J.S., “Adopción de decisiones, transporte multimodal y movilidad sostenible: hacia un nuevo modelo”, *Revista internacional de ciencias sociales*, N° 176, 2003, pp. 185-197.

⁴ Agencia Europea de Medio Ambiente.

- e) Deterioro de la salud de la población debido al ruido producido por el tráfico – pues es la primera fuente de ruido en ciudades y zonas urbanas–, la sedentarización producida por los nuevos hábitos sociales y los efectos deletéreos de la contaminación asociada al tráfico.
- f) Incremento de la fragmentación de los hábitats naturales y seminaturales provocado por el aumento de la densidad de la red de infraestructuras, que aumenta las amenazas sobre la diversidad biológica.
- g) Ocupación del espacio urbano por infraestructuras para la circulación y aparcamiento de vehículos. P.ej. los trayectos domicilio-trabajo en coche emplean más espacio que los mismos efectuados en metro, autobús o tranvía. Además, un coche privado permanece aparcado buena parte del tiempo lo que implica la ocupación del espacio público por el vehículo para estacionar o para circular. Se calcula que alrededor de un 60% del espacio público es ocupado por el tráfico motorizado.
- h) Disminución del carácter socializador y comunicador del espacio público.
- i) Pérdida de autonomía en los desplazamientos de determinados grupos sociales (infancia, ancianos y personas con movilidad reducida).
- j) Exclusión social para aquellos que no pueden o no quieren utilizar el vehículo privado motorizado como medio de transporte. El transporte es el instrumento de acceso a bienes y servicios que permiten el desarrollo de la vida cotidiana. Así, la exclusión social en relación con la movilidad se produce por la falta de acceso a las oportunidades sociales en términos equitativos, dependiendo las posibilidades de uso de los medios de transporte de la cobertura territorial, la amplitud horaria y el coste de su utilización⁵.

Si nos fijamos en la evolución en España, el parque registrado de vehículos ha experimentado un crecimiento notable entre los años 1990 y 2006, aumentando en motocicletas y ciclomotores 52%, vehículos de carga ligeros 126%, vehículos pesados 41% y turismos 72%.⁶ Por lo que se refiere al transporte interurbano, este crece de forma constante, siendo para los viajeros la carretera el modo predominante (con una

⁵ CEBOLLADA, Á., AVELLANEDA, P.G., *Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima*, X Coloquio Internacional de Geocrítica en la Universidad de Barcelona, 30 de mayo de 2008.

⁶ Estrategia Española de movilidad sostenible de 2010, Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 16 de febrero de 2022.

participación del 89,8%). Le siguen el ferrocarril (5,0%) y el transporte aéreo (4,9%). Mientras, el transporte urbano y metropolitano se enfrenta a un gran reto debido al aumento de la extensión urbana, la disminución de la población en el centro de algunas ciudades, la ubicación de áreas y polígonos industriales alejados del núcleo urbano y el crecimiento del parque de vehículos.

3. Afectación de la movilidad a los trabajadores en particular

Como hemos visto, el modelo de movilidad afecta a la ciudadanía en general, pero también a los trabajadores en particular, alterando su salud y su bienestar. Además, también tiene impactos en la economía de la empresa donde los trabajadores desempeñan su labor.

En España hay unos 37 millones de desplazamientos de ida y vuelta al trabajo en un día laborable medio, lo cual representa el 43% de los viajes en las ciudades españolas. En el año 2010, el estudio del proyecto europeo E-Cosmos analizó la distribución de los trayectos al trabajo en España, Italia, Alemania y Bélgica y concluyó que un 63% se realizaba en coche – y, la mayoría de las veces, haciendo un uso ineficiente ya que es habitual que haya un solo pasajero por coche –, un 13% en transporte público y un 20% a pie o en bicicleta⁷.

Este uso masivo del vehículo particular se debe al cambio en la movilidad de los trabajadores impulsado por el modelo territorial y productivo desde principios del siglo XX. En la época preindustrial existían ciudades de cercanía, con viajes cortos donde la mayoría de los desplazamientos se realizaban a pie. A partir de la aparición de la ciudad industrial de la mano de fábricas textiles y siderúrgicas en el siglo XIX se lleva a cabo un proceso urbanizador que genera núcleos de mayor tamaño, comenzando así la separación entre residencia y lugar de trabajo, aunque no de forma masiva porque los desplazamientos eran bastante cortos y sólo los empleados más cualificados vivían alejados y pagaban el transporte público. A principios del siglo XX aparecen los ensanches y los proyectos de reforma interior en las ciudades y la presencia del automóvil condiciona la configuración urbana que creará nuevas infraestructuras para el coche.

⁷ PEREIRA SÁEZ, C., El papel de las empresas en la movilidad laboral sostenible, *Garrigues Blog Laboral*, 3 de junio de 2021, <https://bloglaboral.garrigues.com/el-papel-de-las-empresas-en-la-movilidad-laboral-sostenible> (Consultado: 22/04/2022).

Progresivamente el tamaño de las ciudades crece y aparecen los polígonos industriales alejados de los centros urbanos. A ello se suma que la localización del trabajo y de la residencia pueden estar en otro municipio u otra provincia y que el transporte público tiene un funcionamiento deficiente, lo que provoca que los empresarios faciliten la accesibilidad al lugar de trabajo a través de rutas de empresa. Más adelante, la nueva organización productiva busca reducir costes, lo que ha llevado a los empresarios a buscar alternativas a las rutas de empresa como el ofrecimiento de plazas de aparcamiento a sus trabajadores⁸.

Este nuevo panorama ha generado una movilidad insostenible basada en los desplazamientos diarios en vehículo privado, cuyos principales impactos sociales y económicos se podrían resumir en los siguientes:⁹

- Congestión

El nivel de congestión depende de la relación entre el tiempo de recorrido real con congestión y el tiempo de recorrido con tráfico fluido.

Algunos de los impactos generados por la congestión son la reducción de la productividad laboral al aumentar los riesgos psicosociales como cansancio o estrés, el deterioro de la calidad local del aire, el entorpecimiento de la conciliación vida laboral y familiar o la falta de puntualidad. De hecho, se estima que la congestión de tráfico en la UE cuesta entre el 1,3% y el 2,0% del PIB comunitario.

- Siniestralidad laboral *in itinere* y en misión

Durante el año 2019, en España se registraron 650.602 accidentes de trabajo con baja de los que 87.846 tuvieron lugar durante el trayecto del domicilio al centro de trabajo.

Se calcula que el 40% de los accidentes laborales tienen lugar en desplazamientos al trabajo¹⁰.

⁸ VEGA, P., “El transporte al trabajo. Planes de Movilidad Sostenible en Empresas”, *Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud*, 2005, p. 7-8 <http://istas.net/descargas/TransTrab%20Imp.pdf> (Consultado: 01/05/2022).

⁹ UGT, *El papel de la movilidad sostenible y su impacto en la salud y en el trabajo*. Madrid, UGT, 2020, p. 13.

¹⁰ DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CIUDAD Y COMUNICACIÓN IDAE, “Planes de transporte al trabajo. Muévete con un plan”, *Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía*, 2019, p. 35 https://www.idae.es/sites/default/files/documentos/publicaciones_idae/guia-idae-019_ptt.pdf (Consultado: 17/04/2022).

- Pérdida de tiempo y de productividad

El tiempo destinado a desplazarse al centro de trabajo en un tiempo que se resta del descanso de los trabajadores. El 17,21% de los trabajadores emplea más de una hora en ir y volver del trabajo.

- Problemas de salud

El uso de modos motorizados para el desplazamiento al lugar de trabajo promueve el sedentarismo pues ha dado lugar al incremento de la inactividad física. Ello se traduce en un factor de riesgo para la salud, pudiendo causar enfermedades como presión arterial elevada, sobrepeso o diabetes.

Además, pueden surgir otros problemas de salud como el estrés y el cansancio debido no sólo al ritmo y a la actividad laboral, sino también a los viajes de ida y vuelta al trabajo puesto que conducir es una actividad cansada y estresante especialmente cuando se circula por carreteras congestionadas y se realizan desplazamientos largos.

- Pérdida económica y de competitividad

Los costes externos del transporte se resumen en un 29% por accidentes, un 27% por congestión, un 14% por cambio climático y contaminación atmosférica, un 7% por ruido y un 4% por impactos a ecosistemas. Este tipo de externalidades repercute de forma negativa en el bienestar de los trabajadores y en la competitividad de las empresas y del conjunto del país.

- Exclusión social por razones de movilidad

Aquellos trabajadores que no hacen un uso autónomo y cotidiano del vehículo privado presentan unas tasas de actividad más bajas y, en consecuencia, unas tasas de paro más altas. Por eso, el acceso al lugar de trabajo es relevante para la integración de los ciudadanos en el mercado laboral, mejorando los mecanismos de conexión entre las áreas de residencia y de trabajo, especialmente para aquellos que no disponen de vehículo privado.¹¹

- Gasto para los trabajadores

¹¹ Sin autor, Movilidad y exclusión social, *El Correo Gallego*, 18 de abril de 2018, <https://www.elcorreogallego.es/hemeroteca/movilidad-exclusion-social-ASCG1110246?imageNumer=2> (Consultado: 10/04/2022).

Ir y volver al trabajo representa un coste económico elevado para los trabajadores, que puede oscilar entre los 150 y 250 euros mensuales, que se verán aumentados si la distancia entre el domicilio y la empresa es muy prolongada. A continuación, se presenta una figura de los costes que implica el uso del coche privado.

Figura 3. Costes derivados del uso del coche privado.

	Vehículo de gasolina	Vehículo de gasoil
Costes por inversión		
Adquisición del vehículo	15.800 euros	18.960 euros
Periodo amortización	8 años	8 años
Km totales vehículo / año	15.000 km	15.000 km
Coste inversión / año	1.986,25 euros/año	2.370 euros/año
Coste imputable por km	0,13 euros/km	0,15 euros/km
Coste de mantenimiento		
Mantenimiento cada...	10.000 km	10.000 km
Coste medio de la revisión	100 euros	100 euros
Coste imputable por km	0,01 euros/km	0,01 euros/km
Coste por reparación		
Se estima que las reparaciones suponen el 20% de la inversión del coste total en la vida útil del vehículo		
	3.178 euros	3.792 euros
Coste por reparación /año	397,25 euros/año	474 euros/año
Coste imputable /km	0,026 euros/km	0,031 euros/km
Coste por cambio neumáticos		
Sustitución de neumáticos cada...	40.000 km	40.000 km
Precio medio de los neumáticos	312 euros	312 euros
Coste imputable / km	0,0078 euros/km	0,0078 euros/km
Coste póliza de seguros		
Coste anual de la póliza	1.015 euros/año	1.015 euros/año
Coste imputable / km	0,005 euros/km	0,005 euros/km
Impuesto de tracción mecánica		
Coste anual del impuesto	75 euros	75 euros
Coste imputable /km	0,005 euros/año	0,005 euros/año
Combustible		
Consumo medio	9,5 litros/100km	6,1 litros/100 km
Precio litro	1,10 euros	1 euro
Aparcamiento	0,06 euros/km	0,06 euros/km
Multas	0,01 euros/km	0,01 euros/km
Peajes	0,05 euros/km	0,05 euros/km
Coste total por km	0,46 euros/km	0,45 euros/km

12

¹² VEGA, P., “El transporte...”, 2005, p. 33.

4. La propuesta de una movilidad laboral sostenible

Como solución a estos problemas relacionados con el transporte, en el ámbito de la Unión Europea, se está fomentando una movilidad sostenible. Desde la década de los noventa se han elaborado documentos y estrategias para llevar a cabo un modelo de movilidad más seguro, eficiente y competitivo. Recientemente, la ONU aprobó la Agenda 2030 sobre el Desarrollo Sostenible, en el que 193 países, entre los que se encuentra España, se comprometieron con los objetivos de desarrollo sostenible, entre los cuales cabe destacar: salud y bienestar; energía asequible y no contaminante; trabajo decente y crecimiento económico; reducción de las desigualdades; acción el clima y ciudades y comunidades sostenibles. Dentro de este último objetivo, se incluyen metas como el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles, así como la reducción del impacto ambiental negativo *per cápita* de las ciudades, enfocándose especialmente en la calidad del aire.

El concepto de movilidad sostenible se define en la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y la Estrategia Española De Movilidad Sostenible: “Es 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 Estrategia Española de movilidad sostenible afirma que “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. Una movilidad sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y medioambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas”¹³. Esta misma Estrategia, que pretende ser un marco estratégico, recoge propuestas de actuación que podrán ser adoptadas por la ciudadanía, empresas, instituciones, administraciones o agentes sociales.

Continuando en materia normativa, la norma más destacada en España sobre la sostenibilidad en la movilidad es la *Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía sostenible y la Estrategia española de movilidad sostenible*, que pretende impulsar un crecimiento equilibrado y duradero. Así, establece en su preámbulo lo siguiente: “Sostenible en tres

¹³ Estrategia Española de movilidad sostenible de 2010, Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 16 de febrero de 2022.

sentidos: económicamente, esto es, asentado en la mejora de la competitividad, en la innovación y en la formación; medioambientalmente, que haga de la imprescindible gestión racional de los medios naturales también una oportunidad para impulsar nuevas actividades y nuevos empleos; y sostenible socialmente, en cuanto promotor y garante de la igualdad de oportunidades y de la cohesión social”. De esta manera, el Título III contiene una serie de reformas que inciden en ámbitos centrales del modelo económico: la sostenibilidad del modelo energético, la reducción de emisiones, el transporte y movilidad sostenible.

La Estrategia pretende dar una nueva orientación del transporte fomentando modos más sostenibles que el vehículo privado motorizado –como el transporte público o la bicicleta– mediante iniciativas de carácter normativo, utilización de instrumentos económicos o campañas de concienciación. Asimismo, se aspira a racionalizar el número de desplazamientos motorizados como medidas disuasorias, a promover la flexibilidad laboral y el teletrabajo, la generalización de las nuevas tecnologías para la tramitación administrativa, la teleasistencia, etc.

Para planificar el transporte y sus infraestructuras, la Estrategia diferencia varios ámbitos territoriales: el urbano y metropolitano y el interurbano. En cuanto al ámbito urbano y metropolitano cabe distinguir las siguientes medidas:

- Cercanías ferroviarias: para grandes flujos de movilidad en áreas metropolitanas mediante la ampliación y modernización de las redes existentes, la creación de servicios perimetrales a las grandes ciudades, y el incremento y la consolidación de los servicios.
- Implantar planes de movilidad sostenible.
- Favorecer la dotación de accesos y servicios de transporte público a las terminales de transporte interurbano para ofrecer al usuario alternativas de movilidad más eficientes que el vehículo privado.
- Reservar plataformas para el transporte público y vehículos de alta ocupación mediante la implantación de carriles para los mismos.
- Favorecer los modos de transporte no motorizados impulsando carriles para bicicletas e itinerarios peatonales o sistemas públicos de alquiler, además de mejorar la intermodalidad entre la bicicleta y el transporte colectivo poniendo en marcha medidas que permitan transportar la bicicleta en el autobús, tranvía, tren, etc. Es

manifiesto que un sistema de modos no integrados y no coordinados no basta para satisfacer las necesidades de movilidad.

Por lo que se refiere al ámbito interurbano:

- Modernizar y extender la red ferroviaria que sirve de soporte a los servicios de viajeros de media y larga distancia, además de conectar entre sí los principales núcleos urbanos, productivos y nodales, obteniendo velocidades y tiempos de viaje competitivos con los restantes modos alternativos, asegurando asimismo una alta fiabilidad y calidad de los servicios.
- Facilitar el desarrollo de transporte marítimo de corta distancia.
- Ajustar los sistemas de transporte a las necesidades y demandas de zonas rurales periféricas, con baja densidad de población o territorios insulares, pudiéndose implantar sistemas de transporte a la demanda.

Este impulso de la movilidad sostenible se extiende al ámbito laboral pues, como hemos podido comprobar, los desplazamientos al centro de trabajo representan una gran parte de los desplazamientos. Así, estas medidas se centran, sobre todo, en aquellos lugares que generan una movilidad grande y que presentan características idóneas para implantar un plan de transporte, tales como horarios de entrada y salida similares, rutas compartidas, o un mismo destino. Este tipo de lugares son empresas, parques empresariales, polígonos industriales, hospitales, grandes superficies, organismos y empresas públicas, universidades, etc. En el año 2018, en España existían 4.473 empresas activas que empleaban a más de 250 trabajadores, más de 5.000 polígonos industriales y empresariales, 555 centros comerciales y parques comerciales, 762 grandes hospitales, 234 campus universitarios y unos 3.000 centros de trabajo adicionales con más de 250 empleados del sector público¹⁴.

El principal objetivo de esta propuesta es tratar de satisfacer las necesidades de la sociedad de moverse libremente sin generar impactos negativos en la misma. Para ello, se plantea un cambio en la forma en que nos desplazamos al trabajo a través de la reducción de viajes y de la búsqueda de alternativas al uso del coche de forma individualizada. De este modo, la movilidad laboral sostenible debe ser un derecho al

¹⁴ DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CIUDAD Y COMUNICACIÓN IDAE, “Planes de transporte...”, p. 29-30.

alcance de todos los trabajadores que incluye la incorporación al centro de trabajo, los desplazamientos que se producen en la prestación de servicios del trabajador y la vuelta a su domicilio. Además, no sólo afecta a los empleados, sino también a la movilidad de los visitantes, los clientes o los proveedores que se desplacen a la empresa en cuestión.

En este cambio hacia la sostenibilidad laboral resulta esencial el papel de cinco actores: las organizaciones sindicales, los trabajadores, los empresarios, las administraciones públicas y las compañías operadoras de transporte público. A través del diálogo social entre estos sujetos, se llevarán a cabo, de forma coordinada, negociaciones, consultas o intercambios de información.

En cuanto a los cambios concretos que se deben fomentar, esta nueva movilidad dará prioridad a sistemas de transporte público y colectivo, desplazamientos a pie o en bicicleta, a usos más racionales del vehículo motorizado privado como el coche multiusuario o el coche compartido, al teletrabajo o la flexibilidad horaria con el objeto, en estos dos últimos casos, de reducir los desplazamientos en la mayor medida de lo posible. Además, hay que tener en cuenta que las propuestas deben ser adaptadas a las condiciones de accesibilidad a los centros de trabajo y a otros factores como la ubicación territorial, la titularidad o el tamaño de la empresa, el tipo de actividad que desarrolla, los horarios de trabajo, los espacios multiempresa. Asimismo, se tendrá en cuenta si se trata de una zona periurbana, una zona de uso multiempresa o zonas rurales.

Por lo tanto, para mejorar la eficiencia energética hay que actuar en tres grandes ámbitos:¹⁵

- Un cambio modal, es decir, abandonar el vehículo privado a favor de modos más sostenibles (caminar, bicicleta pública o privada y transporte público colectivo).
- Renovación del parque de vehículos a favor de tecnologías más limpias y eficientes (fundamentalmente, la electricidad de origen renovable).
- Un uso más inteligente de los medios de transporte, incluido el vehículo privado a través de medidas como el coche compartido o el coche multiusuario.

De esta forma, las alternativas sostenibles en el marco sindical beneficiarían a los trabajadores porque permite mejorar su calidad de vida y sus condiciones de trabajo, eliminando los efectos negativos que hemos analizado en líneas anteriores. Así, entre

¹⁵ UGT, *El papel...*, 2020, p. 12.

otras mejoras, permite un desplazamiento más relajado, un ahorro económico, una reducción de riesgos de accidente o la evitación de discriminación social. Además, también supone un provecho para los empresarios al mejorar la actividad laboral pues disminuyen los accidentes y los costes asociados, mejora la puntualidad, reduce la ansiedad y el estrés de la congestión, así como el absentismo laboral, se ahorran costes en aparcamiento, permite un clima de trabajo más relajado y productivo, etc. Por último, beneficia a las Administraciones públicas, porque contribuye a reducir los costes sociales –de accidentalidad y exclusión laboral–, ambientales –contaminación, ruido, ineficiencia energética, ocupación del suelo– y económicos –congestión, pérdida de competitividad¹⁶.

¹⁶ CCOO, “La movilidad sostenible y segura al trabajo en la negociación colectiva”, *Biblioteca digital de PRL*, 2013, p. 50 <https://www.ccoo.es/abe45c65b63875d3569e036d5243ca69000001.pdf> (Consultado: 20/04/2022).

5. Cómo llevar a cabo la movilidad sostenible en el centro de trabajo

5.1. Marco normativo

En Europa, los principales documentos consensuados son el *Libro* blanco del transporte 2011, el *Libro* verde de la movilidad urbana 2007, el Plan de acción de la movilidad urbana 2009 o el *Libro* blanco del transporte 2011. Estos marcan las estrategias estatales en temas como seguridad vial, eficiencia energética del transporte, planificación de la movilidad, contaminación y ruido o emisiones contaminantes.

En España, la legislación y las políticas actuales vinculadas con la movilidad al trabajo a nivel estatal son las siguientes: Estrategia Española de Movilidad Sostenible; Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia Energética en España; Estrategia Española de Seguridad Vial 2011-2020; Estrategia de Impulso del Vehículo con Energías Alternativas en España; Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024, Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible y Ley 34/2007, de 15 de noviembre, de calidad del aire y protección de la atmósfera. Si bien todavía no existe una Ley de Movilidad Sostenible, esta pronto será aprobada pues actualmente se encuentra en forma de anteproyecto.

La Ley de Economía Sostenible contempla, como herramientas principales, los Planes de Movilidad Sostenible. A través de los mismos, se implantarán formas de desplazamiento más sostenibles, priorizando la reducción del transporte individual para dar paso a sistemas colectivos que hagan compatibles crecimiento económico, cohesión social, seguridad vial y defensa del medio ambiente. No obstante, el artículo 103 de este cuerpo legal establece que estos planes tienen carácter voluntario para las empresas, dependiendo así del compromiso de las mismas con la sostenibilidad dentro de su responsabilidad social.

En cuanto al anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible, este se encuentra en periodo de consultas y audiencia pública y está previsto elevarlo a consejo de Ministros para su aprobación definitiva antes del fin de 2022, debiendo quedar la ley aprobada antes de finalizar 2023, en cumplimiento de los hitos y objetivos del Plan de Recuperación Transformación y Resiliencia de la Comisión Europea. Los pilares de esta Ley son cuatro: la movilidad como un derecho social; una movilidad limpia y saludable; un sistema de transporte digital e innovador; y la inversión al servicio de los ciudadanos.

Esta futura ley prevé introducir dos tipos de planes. Por un lado, planes de movilidad sostenible de creación obligatoria para grandes centros de actividad, los cuales se

determinarán conforme a los criterios establecidos por los Ministerios de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y de Trabajo y Economía Social, previo informe de la Conferencia Territorial de Movilidad y Transportes. Por otro lado, planes de transporte sostenible obligatorios para aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno. Así las cosas, de momento no es obligatorio redactar este tipo de planes. Mientras, en países de nuestro entorno como Francia, sí que lo es en empresas de más de 100 trabajadores.

No obstante, a nivel autonómico existen leyes que proponen la elaboración de estos planes. Por ejemplo, la Ley del Principado de Asturias 12/2018, de 23 de noviembre, de Transportes y Movilidad Sostenible, en su artículo 20, indica que se ha de fomentar que los centros de 200 o más trabajadores presenten un plan de movilidad sostenible ante el Consorcio de Transportes de Asturias, plan que debe ser elaborado por el empresario y los trabajadores, a través del comité de empresa y los sindicatos. Además, contempla la figura del gestor de movilidad, que será encargado de promover y seguir el plan. También existen leyes similares en Cataluña, Andalucía o País Vasco¹⁷. La ley de movilidad de Cataluña entró en vigor en 2003 y fue pionera en España. En la misma se contienen objetivos de integración de las políticas de desarrollo urbano y económico con las de movilidad, dando prioridad al transporte público y a la movilidad sostenible, así como la potenciación de la intermodalidad, el ajuste de los sistemas de transporte a la demanda en zonas de baja densidad de población, aumento de la seguridad vial, reducción de la congestión y de la contaminación y, por último, el favorecimiento de sistemas de transporte a la demanda de los polígonos industriales.

5.2. Actores

Son cinco los principales actores en el cambio hacia la movilidad sostenible: las organizaciones sindicales; los empresarios; las administraciones públicas; los trabajadores y las compañías operadoras de transporte público.

Las organizaciones sindicales

Las organizaciones sindicales defenderán los derechos de los trabajadores en el ámbito de la movilidad y llevarán a cabo diversas acciones.

¹⁷ UGT, *El papel...*, 2020, p. 21.

En Europa, los sindicatos y los representantes de los trabajadores están adoptando medidas para solucionar los problemas relativos a la movilidad. En concreto, se están negociando planes de movilidad con empresarios y se están incluyendo secciones sobre movilidad en convenios colectivos. Asimismo, los sindicatos solicitan legislación e inversión pública para mejorar esta problemática. Para lograr avanzar, también son convenientes las redes sindicales que permiten concienciar sobre este tema. De igual modo, los sindicatos piden que se impulsen inversiones públicas en alternativas al transporte en coche –tren, metro, bus o tranvía¹⁸.

Así, la negociación colectiva se presenta como instrumento esencial para lograr que la movilidad sostenible al trabajo sea un derecho al alcance de los trabajadores, resultando necesario abordar esta cuestión en los convenios colectivos y en los pactos o acuerdos de empresa. Como recomendaciones generales, la negociación colectiva a nivel de empresa deberá incluir criterios de sostenibilidad y seguridad en el desplazamiento al centro de trabajo. Además, en los sistemas de gestión medioambiental y en las auditorías ambientales de las empresas se deberían tener en cuenta los aspectos del transporte al trabajo, valorándose la movilidad sostenible como un factor más de calidad y de sostenibilidad. De igual modo, los sindicatos promoverán la realización de Planes de Movilidad Sostenible en las empresas y se implicarán en su desarrollo y en su puesta en marcha. Como última recomendación, se debería exigir que las empresas y las administraciones públicas asuman el coste del desplazamiento sostenible de los empleados a través de partidas específicas para transporte público o no motorizado.

Otras propuestas de actuación pueden ser la profundización en el estudio de los accidentes *in itinere* y del tráfico en horario laboral, así como de la incidencia de los factores psicosociales y de la organización del trabajo en la accidentalidad. Además, pueden trabajar de forma coordinada con las administraciones públicas para que los planes de ordenación urbanística tengan en cuenta la movilidad de los trabajadores, así como facilitar información y materiales divulgativos a los trabajadores sobre movilidad sostenible¹⁹.

¹⁸ CCOO, “Trabajo y movilidad sostenible. Los sindicatos de Europa se comprometen”, *Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud*, 2006, p. 1-2, <http://istas.net/descargas/Sindicatos%20y%20movilidad.pdf> (Consultado: 20/04/2022).

¹⁹ CUENA, L., FERRI, M., VILALLONGA, A., PARÍS, A., “Una movilidad de los trabajadores más segura, eficiente, saludable, equitativa y económica (sostenible)”, *Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud*, p. 55, <http://istas.net/descargas/Gu%c3%ada%20metodol%c3%b3gica%20movilidad.pdf> (Consultado: 25/04/2022).

Igualmente, la acción sindical se presenta ante otro reto importante: conseguir que los trabajadores relacionen el modo de acceder al trabajo con el estado de la salud y la calidad ambiental.

No obstante, el problema del transporte no es la única cuestión que se tiene que abordar, pues también se tienen que tratar aspectos como el impacto de las jornadas flexibles, la ubicación del trabajo, el domicilio y las horas en las que se puede acceder a los servicios públicos.

Los empresarios

Las empresas ejercen un papel relevante a la hora de implantar medidas que hagan evolucionar la movilidad hacia la sostenibilidad.

Algunas propuestas de actuación por parte de las mismas consisten en la participación en la Mesa de movilidad, la implicación en la elaboración de planes de movilidad, la subvención de una parte del coste económico de la movilidad, la potenciación del transporte colectivo de empresa, el favorecimiento de la implantación del coche compartido en la empresa, evitar la exclusión laboral por no tener vehículo propio o carné de conducir, el ofrecimiento de información a los trabajadores, el fomento de la cooperación entre empresas o la gestión del aparcamiento en las empresas que fomente medios de transporte más sostenibles.

Las administraciones públicas

Como representantes del interés público, adoptarán las medidas necesarias para promover la movilidad sostenible. Los instrumentos que puede utilizar son la planificación urbanística y territorial, así como la planificación y gestión del transporte y las infraestructuras, la legislación o la educación.

Puede actuar en la Mesa de movilidad, estudiar los accidentes de trabajo *in itinere*, potenciar el uso del transporte público, implicarse en la elaboración de planes de

movilidad sostenible, considerar los accidentes de tráfico como un factor de riesgo laboral o difundir actuaciones que fomenten la movilidad sostenible de los trabajadores²⁰.

Las compañías operadoras de transporte público

Ya sean compañías públicas o privadas, pueden planificar y gestionar sus servicios para ofrecer alternativas al vehículo privado a motor. De este modo, podrán actuar a través de las Mesas de movilidad, adaptar los horarios, las frecuencias de paso y los itinerarios a las necesidades de los trabajadores o crear nuevas líneas cuando resulte necesario.

Los trabajadores

Son los actores que ejecutarán la movilidad sostenible de la forma más directa, pues serán los usuarios de los medios de transporte. Así, su participación activa supone un impulso para las mejoras medioambientales permanentes y con éxito. Por eso, resulta esencial que se conciencien y que modifiquen sus hábitos de movilidad a través de un mayor uso de la bicicleta, el transporte público o de los coches multiusuario. Además, cabe tener en cuenta que la implicación de los trabajadores comprende la participación de los mismos y de sus representantes, así como la información que se les facilitada.

Los trabajadores han de intervenir en la mejora continua del comportamiento medioambiental de la organización a través de: la evaluación medioambiental inicial y el análisis de la situación actual y la recogida y comprobación de la información; el establecimiento y la aplicación de un sistema de gestión y auditoría medioambientales que mejore el comportamiento medioambiental; los comités medioambientales para obtener información y actuar en proyectos; los grupos de trabajo; o los libros de sugerencias.²¹

5.3. Herramientas

En este ámbito resulta esencial el diálogo entre la parte empresarial y la parte laboral, así como la participación de las Administraciones públicas. En concreto, una de las mejores

²⁰ CUENA, L., FERRI, M., VILALLONGA, A., PARÍS, A., “Una movilidad de...” p. 59.

²¹ CCOO, *La movilidad...*, 2013, p. 26.

formas de manifestar la comunicación es la negociación colectiva. Teniendo esto en cuenta, a continuación, se exponen los principales instrumentos para lograr una transición hacia la sostenibilidad en el marco de la movilidad.

Convenios colectivos y acuerdos de empresa

A través de la negociación colectiva se propone el análisis conjunto de la movilidad de los trabajadores entre la empresa y la representación sindical, de manera periódica, con el fin de establecer medidas concretas para llevarla a cabo. Los convenios colectivos negociados entre los empresarios y los sindicatos, ya sea a nivel sectorial o nacional, son instrumentos relevantes para fomentar la movilidad sostenible.

Esta negociación puede servir para consensuar las medidas empresariales que promuevan un transporte sostenible, incluyendo disposiciones ecológicas o ambientales de diverso tipo. Por ejemplo, se podrá nombrar un delegado ambiental de entre aquella fuerza laboral que tenga la tarea de realizar el seguimiento y la evaluación del cumplimiento de las regulaciones ambientales. También se podrá establecer que, las empresas que compartan una localización –como ocurre en polígonos industriales–, se propongan entre sí un análisis común de los problemas de movilidad y alternativas sostenibles. Igualmente, en estas áreas multiempresa, –como centros comerciales y de ocio, hospitales o universidades– es precisa la creación de coordinadores o gestores de movilidad, siendo estos representantes sindicales de diferentes empresas y sectores de actividad que compartan problemáticas comunes en movilidad, con el objetivo de trabajar conjuntamente en su solución²².

Siguiendo con las sugerencias, a continuación, se mencionan cláusulas que podrían ser incluidas en los convenios colectivos:²³

- Realización de Planes de Movilidad Sostenible o Planes de Transporte.
- Asunción por parte de la empresa del coste del desplazamiento sostenible de los trabajadores a través de partidas específicas para transporte público o no motorizado. En concreto, que los empresarios reembolsen los costes de los billetes de transporte público para el traslado al trabajo.

²² CCOO, *La movilidad...*, 2013, p. 8.

²³ UGT, *El papel...*, 2020, p. 43.

- Recuperar o implantar rutas de empresa.
- Incentivar modos de transporte sostenibles y seguros, como el uso de la bicicleta.
- Crear lanzaderas, esto es, un servicio de transporte que une dos puntos situados a poca distancia uno del otro siguiendo unas frecuencias horarias.
- Promover el coche compartido desarrollando incentivos económicos a quienes lo comparten.
- Incentivar el teletrabajo y la flexibilidad horaria.
- Incluir condicionantes de aparcamiento que otorguen prioridad a los trabajadores que más lo necesiten.
- Ofrecer al trabajador que parte de su remuneración en especie sea para el pago de transporte público en forma de abono.
- Incluir el acceso al trabajo en la evaluación de riesgos laborales de la empresa, debido, entre otras causas, a los posibles accidentes *in itinere*.
- Incorporar el criterio de reubicación sistemática de trabajadores en los centros de trabajo más próximos a su domicilio.

Se proponen a continuación dos ejemplos: un fragmento del acuerdo de empresa de Ibercarretillas S.A. sobre reconversión de transporte de empresa en abonos para autobús de línea regular y un fragmento del convenio colectivo de servicios Securitas sobre el lugar de trabajo.

Figura 4. Ejemplo de acuerdo de empresa.



Pag. 1 de 2

Reunidos la Dirección de IBERCARRETILLAS, S.A. OM ESPAÑA, representada por SANDRA PULIDO DALMAU y los miembros del COMITÉ DE EMPRESA compuesto por JOSE L. GARZON JARQUE, PEDRO GONZALEZ ALARCON, JORDI MERCENARIO PARERA, VICENTE GONZALEZ DOMENECH y DANIEL VALERO FERRER

ACUERDAN

Que una vez inaugurada la línea regular PR4 (Estación RENFE del Prat de Llobregat - Polígono Pratense) y con la intención de potenciar el acceso al trabajo con modos de desplazamiento sostenibles y seguros como es el transporte público, se RECONVIERTA el servicio de transporte de empresa realizado desde la estación de el Prat de Llobregat hasta las instalaciones de Ibercarretillas, S.A. OM ESPAÑA. Para profundizar en este objetivo de promover la movilidad sostenible, en beneficio de todos, se realizará un Plan de movilidad de la empresa, en el cual a partir del análisis de los hábitos de movilidad de los trabajadores/as se formularán propuestas para incentivar el cambio modal.

La reconversión del servicio de bus de empresa se hará con las siguientes condiciones:

1º.-En el caso de ser suprimida la línea PR4 o en caso de decisión mayoritaria de los trabajadores de Ibercarretillas,S.A. OM ESPAÑA, se volverá a instaurar el servicio de transporte de empresa en las mismas condiciones del acuerdo que con motivo del traslado fue firmado en fecha 11/11/2004.

2º.-Se crea un Fondo con el importe anual del servicio de autobús (24.000 € en el año 2005), que se incrementará en los años sucesivos en la misma cantidad, más la revalorización del I.P.C.

De este Fondo se destinarán 18.000 € para beneficios sociales y 6.000 € para Formación.

En el momento que Ibercarretillas, S.A. OM ESPAÑA obtenga beneficios, los 6000 € destinados a Formación pasarán a incrementar la partida de beneficios sociales.

3º.-A todos los trabajadores que utilicen el transporte público para desplazarse a Ibercarretillas, S.A. OM ESPAÑA del Prat de Llobregat, se le entregará un Título personalizado de transporte público T-MES, con el límite del Tercera corona zona 3 de la zonificación tarifaria vigente De la Región Metropolitana de Barcelona, con cargo al Fondo de beneficios sociales. Igualmente se editará un folleto promocional e informativo de las distintas ofertas de transbordamiento para acceder en transporte público al centro de trabajo del Prat. Este documento informativo seguirá las pautas de comunicación de otras publicaciones sindicales Y será a cargo de la empresa.

24

En este acuerdo de empresa se observa el pacto entre los representantes de los trabajadores y la representante de Ibercarretillas S.A. cuyo objeto es la reconversión del servicio de transporte de empresa. De este modo, los trabajadores se podrán desplazar desde la Estación RENFE del Prat de Llobregat hasta el Polígono Pratense mediante la línea regular de ferrocarril. Además, para profundizar en la movilidad sostenible, se acuerda la creación de un Plan de movilidad.

²⁴ CCOO, *La movilidad...*, 2013, p. 63.

Figura 5. Ejemplo de convenio colectivo.

CAPÍTULO VI

Artículo 21. *Lugar de trabajo.*

Dadas las especiales circunstancias en que se realiza la prestación de los servicios, la movilidad del personal vendrá determinada por las facultades de organización de la Empresa, que procederá a la distribución de su personal entre sus diversos lugares de trabajo de la manera más racional y adecuada a los fines productivos dentro de una misma localidad. A estos efectos se entenderán por localidad tanto el municipio de que se trate, como las macro-concentraciones urbanas o industriales que se agrupen alrededor del mismo, aunque administrativamente sean municipios distintos siempre que estén comunicados por medios de transporte públicos a intervalos no superiores a media hora, a la entrada y/o salida de los trabajadores. El personal de la Empresa que desempeñe tareas operativas, podrá ser cambiado de un centro de trabajo a otro, de acuerdo con las facultades expresadas, dentro de una misma localidad. Como principio general, la Empresa deberá utilizar, a ser posible, para cualquier lugar de trabajo a aquellos trabajadores que residan cerca de aquél. Los trabajos realizados dentro de la zona definida como Municipio o Localidad no darán lugar a dietas para ninguno de los trabajadores de la Empresa.

25

En este convenio colectivo se aprecia la intención de hacer un uso más racional del transporte al centro de trabajo. Así, se ha acordado que el lugar de trabajo se determinará en función del lugar de residencia de los trabajadores, para tratar de evitar desplazamientos innecesarios o para reducir la distancia de los mismos.

Planes de movilidad sostenible

El anteproyecto de la Ley de Movilidad Sostenible contempla su obligatoriedad para los grandes centros de actividad. Los criterios que se tendrán en cuenta para determinar cuándo estamos ante este tipo de centros serán: la superficie del mismo, el número de empresas y personas trabajadores afectadas por turno de trabajo y la movilidad en días y horas punta y fechas determinadas. Además, se prevé su revisión cada cinco años y la obligación de designar un gestor de movilidad del centro de actividad. Este coordinador se encargará de aplicar las medidas adoptadas en el Plan a través de la gestión, el control, la organización, la coordinación de los diferentes actores implicados y el seguimiento de la movilidad del centro de trabajo o de los espacios multiempresas. Desde un punto de vista orgánico, el gestor de movilidad puede depender de una administración, de un conjunto de empresas o del agente que se acuerde. Entre sus funciones podemos destacar la ejecución de las decisiones de la Mesa de Movilidad, convocar las reuniones de la misma, redactar las conclusiones de las reuniones y los informes de comunicación de los acuerdos adoptados en la Mesa, garantizar la aplicación de las propuestas del Plan, hacer un seguimiento de las actuaciones llevadas a cabo, negociar con agentes públicos y

²⁵ CCOO, *La movilidad...*, 2013, p. 80.

privados para impulsar la ejecución de las propuestas del Plan, divulgar y formar a trabajadores y empresarios en relación a la movilidad sostenible –por ejemplo, promoviendo la edición de materiales informativos y divulgativos sobre los servicios de transporte del lugar de trabajo– o hacer de nexo de unión entre las administraciones públicas y los operadores de transporte público²⁶. Ahora bien, hay que tener en cuenta que las funciones de esta figura pueden variar según el grado de responsabilidad que la Mesa de Movilidad le otorgue y según las dimensiones y las características de polígonos y centros de concentración de actividad laboral. Así, en polígonos grandes, el gestor tiene que estar en contacto con sus responsables de movilidad para actuar de forma coordinada y en polígonos pequeños y medios, sus responsabilidades pueden ser combinadas con otras relacionadas como puede ser el consumo de agua y energía o la gestión de residuos. En cuanto al perfil profesional del gestor, resulta necesario que tenga un conocimiento profundo de la movilidad y de los diversos ámbitos de actuación en los que se desenvuelve como la dimensión urbanística, ambiental o energética. Además, ha de conocer la realidad territorial, socioeconómica y ambiental del lugar donde se encuentra el lugar de trabajo. Por lo que se refiere al tiempo de dedicación a las tareas de gestión, este dependerá del tipo de polígono y su complejidad, pudiendo tener una dedicación completa o parcial²⁷. A modo de ejemplo, examinaremos brevemente el gestor de movilidad de la Universidad Autónoma de Barcelona, la cual genera unos 40.000 desplazamientos diarios. Esta figura se creó en el año 2005 y se trata del primer coordinador de movilidad de Cataluña que se dedica exclusivamente a esta tarea. Además, la Universidad cuenta con una Mesa de Movilidad formada por distintos departamentos universitarios, administraciones públicas, usuarios –como estudiantes, funcionarios, representantes del personal docente o comités de empresa–, entidades y asociaciones –como Asociación por el camino verde– y operadores de transporte –como Renfe o Sarbus²⁸.

Centrándonos en el Plan de movilidad, este consiste en un compromiso mutuo entre empresas, administraciones públicas y trabajadores que se encuentra en permanente revisión y que busca la racionalidad de la movilidad desde un punto de vista social, económico y ambiental. Es un instrumento imprescindible para avanzar en el impulso de

²⁶ CCOO, *La movilidad...*, 2013, p. 6-8.

²⁷ CCOO, *El gestor de movilidad*, Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009, p.2, <http://istas.net/descargas/El%20Gestor%20de%20movilidad.pdf> (Consultado: 16/06/2022).

²⁸ CCOO, *El gestor de...* 2009, p.6.

la movilidad sostenible en los trayectos de los trabajadores ida y vuelta al trabajo, así como en los desplazamientos de visitantes, clientes o proveedores²⁹.

A través de ellos se diseñan propuestas adaptadas a las necesidades de cada centro de trabajo y a las circunstancias de los trabajadores. De este modo, las empresas pueden optar por diversas alternativas al uso masivo del coche: potenciar la movilidad eléctrica, la compartida, el uso de bicicleta, los desplazamientos a pie, optar por la flexibilización de los horarios de trabajo o el teletrabajo, entre otras.

El objetivo fundamental de este tipo de plan es reducir la movilidad motorizada individual. Con ello, se contribuirá a disminuir los impactos ambientales y el consumo energético derivado del desplazamiento al trabajo, reducir el nivel de congestión y el número de accidentes *in itinere*, mejorar la salud de los trabajadores, garantizar el acceso equitativo al puesto de trabajo y a disminuir los gastos económicos en movilidad.

Su elaboración y puesta en marcha se lleva a cabo a través de una serie de fases, que se muestran en la figura siguiente y se explican seguidamente.

Figura 6. Fases del Plan de Movilidad Sostenible.



²⁹ CCOO, *Plan de Movilidad Sostenible*, Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2010, p.2, <http://istas.net/descargas/Esquema%20Plan%20de%20movilidad%20empresa.pdf> (Consultado: 28/04/2022).

³⁰ CCOO, *Plan de...*, 2010, p. 4.

Se parte de un estudio para conocer los hábitos de movilidad de los trabajadores y la oferta de modos de accesibilidad alternativos al vehículo privado motorizado, así como para buscar alternativas viables para mejorar la situación de partida. Ello permitirá definir el escenario de la movilidad en ese momento y hacer un balance social y ambiental del conjunto de los desplazamientos.

A la hora de tomar las decisiones resulta necesario el consenso entre los agentes implicados –dirección de la empresa y trabajadores–, para lo cual será imprescindible crear una Comisión de Movilidad integrada por los representantes de los trabajadores y la empresa que será la encargada de elaborar, desarrollar e implantar el Plan.

En ese primer diagnóstico se deben tener en cuenta los siguientes aspectos:³¹

- Las condiciones generales del centro de trabajo: sus funciones, el número de ocupados y/o visitantes, su ubicación, sus horarios, etc.
- La identificación de los grupos a los que le afectarán la movilidad y la accesibilidad.
- Los condicionantes de la accesibilidad: ubicación geográfica, situaciones específicas de accesibilidad de visitantes, etc.
- La situación de los principales indicadores de movilidad, tales como el perfil de los desplazamientos cotidianos, la accesibilidad en transporte público, en bicicleta, a pie, etc.

Unas buenas herramientas para conocer esta información son las encuestas, los grupos de discusión y las reuniones específicas en la que participen tanto los trabajadores como la dirección del centro de trabajo.

A continuación, se presentará públicamente el diagnóstico realizado y se procederá a redactar y aprobar el Plan, donde se especificarán las estrategias y las medidas concretas necesarias para la consecución de los objetivos y de los escenarios futuros. Estas se adaptarán a las características de cada empresa –se tendrán en cuenta circunstancias como los horarios, el número de trabajadores, la ubicación del centro de trabajo, etc.– con el objeto de satisfacer a todos los trabajadores. Asimismo, se determinarán los responsables de su ejecución, el coste, la financiación y los indicadores de seguimiento. Todo ello será tarea de la Comisión de Movilidad, la cual es un órgano estable de participación y

³¹ CCOO, *Plan de...*, 2010, p. 5.

concertación donde se negocian las medidas que impulsen el cambio modal y se haga un seguimiento de su implantación. En las grandes empresas y en áreas de concentración de empresas, se creará esta Mesa de movilidad, que es un espacio permanente de debate y consenso en el que participan los representantes de los trabajadores, las direcciones de empresas, las administraciones locales y sectoriales y los operadores de transporte cuyo objetivo principal es realizar el Plan e impulsar su puesta en marcha. A modo de ejemplo, se ha creado la Mesa de movilidad del Delta del Llobregat en la que participan diversos sujetos: CCOO o UGT como representantes de los usuarios; el ayuntamiento de Barcelona o de Hospitalet; asociaciones de empresarios; gestores de los ámbitos territoriales del Delta como Mercabarna o el Consorcio de la Zona Franca; operadores de transporte público y administraciones con competencias en transporte como la Autoridad del Transporte Metropolitano-ATM. Esta Comisión se estructura en tres grupos de trabajo: infraestructuras viarias – accesos, viales interiores, pasos a nivel, etc.–; movilidad de las mercancías –circulación de pesados, aparcamiento de pesados, ferrocarril, etc.–; movilidad de las personas –a pie, en bicicleta, en transporte público, en vehículo privado, seguridad vial, etc. Cada grupo de trabajo está formado por unas quince personas, que son técnicos y se reúnen cada dos meses.

Una vez elaborado el Plan de movilidad, este tendrá que ser implementado por la Comisión o Mesa de Movilidad. Ahora bien, la figura ejecutiva de esta será el Gestor de movilidad.

Por último, tendrá que hacerse una evaluación y un seguimiento del Plan, pues se trata de un ente dinámico y cambiante que se adapta a los cambios y en el que se evalúan los progresos y su grado de aplicación. La encargada de estas funciones es la Comisión de Movilidad, pero además es fundamental crear grupos de trabajo específicos. Estos recogerán las necesidades de los trabajadores en relación con sus desplazamientos para añadir sugerencias y propuestas que mejoren la aplicación del Plan. Para ello, se reunirán periódicamente. Los grupos serán específicos para cada modo de transporte: habrá grupos de transportes públicos; de coche compartido; o de bicicleta. Así, a modo de ejemplo, el grupo de transportes públicos recogerá los principales problemas de los trabajadores a la hora de utilizar este medio, solicitará a las empresas y administraciones mejorar las infraestructuras, los servicios, la información, etc. o recomendará a los trabajadores que cambien su modelo de transporte hacia el transporte público. Por su parte, el grupo de trabajo de coche compartido podrá realizar un listado de las personas interesadas en

participar o fijará las condiciones para garantizar la vuelta a casa de aquellos que participen en el traslado. El grupo de bicicletas, entre otras acciones, diseñará aparcamientos seguros en el lugar de trabajo, informará sobre los itinerarios y condiciones de accesibilidad en bicicleta al centro de trabajo y al transporte público – que fomentará la combinación de modos de movilidad sostenible³².

Cabe mencionar que el Plan de movilidad, siempre que sea convalidado por las partes, tendrá carácter de acuerdo colectivo de trabajo, siendo así vinculante.

Por otra parte, las administraciones públicas competentes podrán impulsar la adopción de planes mancomunados para los casos en que varias empresas compartan un mismo centro o edificio o desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente. Asimismo, podrán impulsar la designación de un coordinador de movilidad en empresas con más de 400 trabajadores para favorecer la aplicación y el seguimiento del plan³³.

En lo referido a la financiación de estos planes, el origen de los fondos puede proceder de diversas fuentes, tanto públicas –administraciones– como privadas –empresarios.

Planes de transporte sostenible

Cuando la Ley de Movilidad sostenible se apruebe, será obligatorio crear este tipo de planes en centros de trabajo con más de 500 trabajadores o 250 por turno. Incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad eléctrica y la movilidad compartida o colaborativa.

La creación de estos planes se traduce en beneficios tanto para la colectividad, como para los trabajadores y los empresarios. Ahora bien, pueden existir barreras o dificultades a la hora de implantarlos. A modo de ejemplo se enumeran las siguientes: la toma de conciencia y el cambio de actitud de los afectados requiere un trabajo constante de sensibilización y tiempo; la oferta de transporte público es, en muchos lugares, deficiente pues existen pocas líneas, baja frecuencia o paradas poco accesibles; la falta de itinerarios peatonales y ciclistas accesibles y seguros; la dificultad de alcanzar acuerdos con otros centros de trabajo para financiar un servicio compartido; o la falta de compensación

³² CCOO, *Plan de Movilidad...*, 2010, p. 8.

³³ Artículo 103.2 de la Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.

económica de los costes de diseñar y de ejecutar el plan.³⁴ No obstante, por lo que respecta a esa última dificultad, existen ayudas y subvenciones de aplicación a un plan de transporte sostenible, tales como beneficios fiscales a empresas y trabajadores, reducción de aportes a la Seguridad Social o ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte.

En cuanto a los actores que intervienen en la elaboración y la ejecución del plan son tanto internos como externos. Dentro de los actores internos del centro de trabajo encontramos la dirección del centro de trabajo –que es quien decide sobre la necesidad de adoptar un plan de transporte al trabajo en caso de que no sea obligatorio, así como de aprobarlo, financiarlo, implementarlo, modificarlo o cancelarlo, además de adoptar otras medidas. También están presentes el coordinador de movilidad –elegido, normalmente, entre el personal por la dirección del centro de trabajo para coordinar el desarrollo del plan–, los entusiastas del plan –personas que aporten ideas para hacer prosperar el plan– y el comité de seguimiento del plan –que es el grupo encargado de supervisar el desarrollo, implantación y seguimiento del plan que puede incluir miembros de alta dirección, al coordinador de movilidad, representantes de los trabajadores y entusiastas. De igual modo, participan los empleados a través del comité de seguimiento donde serán escuchados, los representantes de los trabajadores en el comité de empresa y los sindicatos a través de la promoción del compromiso de los trabajadores en el desarrollo del plan y de la negociación de las medidas que afecten a la relación entre empleados y empleador como, por ejemplo, la flexibilización de los horarios. Los sindicatos suelen participar en mesas de movilidad o pactos de movilidad en áreas de actividad económica con otros actores externos del plan. Asimismo, se pueden formar agrupaciones de empleados que tengan intereses afines como aquellos que acceden al centro de trabajo en bicicleta. Por último, es posible crear grupos de trabajo que realicen funciones diversas, entre las que podemos destacar la señalización de medidas útiles o el seguimiento el cumplimiento del plan.

En relación con los actores externos a la empresa que participan en el desarrollo del plan, la Administración servirá, fundamentalmente, para crear infraestructuras de movilidad como los accesos para ciclistas o peatones o las prestaciones de servicio de transporte público, así como para promover programas de concienciación. Igualmente, las

³⁴ DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CIUDAD Y COMUNICACIÓN IDAE, “Planes de transporte...”, p. 34.

asociaciones de empresas y centros de trabajo próximos podrán llevar a cabo acciones conjuntas como servicios comunes de transporte colectivo³⁵.

Por lo que se refiere a la elaboración del plan será imprescindible el seguimiento de una serie de etapas que se resumen en la siguiente figura.

Figura 7. Fases del Plan de transporte sostenible.



36

La decisión inicial surgirá de una idea aportada por la dirección, entusiastas, representantes sindicales o grupos de empleados. Será clave obtener el compromiso de la dirección del centro de trabajo de llevar a cabo el plan y, a continuación, se fijarán los objetivos generales, se nombrará a los responsables y se comunicará al personal la decisión de iniciar el plan. Cabe destacar que la participación de la plantilla será visible a lo largo de todas las etapas del plan a través de grupos de trabajo, concienciación, participación y puesta en marcha del plan.

En una segunda etapa, se recogerá información sobre la situación de partida de la movilidad al centro de trabajo para analizarla y hacer un diagnóstico que sirva de base para el diseño del plan. Además, se tendrá que llevar a cabo la sensibilización de los empleados ya que son una pieza fundamental de la puesta en marcha del plan.

³⁵ DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CIUDAD Y COMUNICACIÓN IDAE, “Planes de transporte...”, p. 82-87.

³⁶ DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CIUDAD Y COMUNICACIÓN IDAE, “Planes de transporte...”, p. 91.

En la tercera etapa, se diseñará el plan que incluirá los objetivos específicos, las medidas que se llevarán a cabo, los recursos necesarios y su modo de ejecución.

Después, se implementará y se promocionará el plan. En esta etapa se concretan los acuerdos alcanzados entre empleados, sindicatos y dirección de la empresa, se realizan contrataciones y licitaciones y se ponen en marcha los acuerdos con la Administración. Por lo que se refiere a la promoción, esta será constante y clara, pudiendo transmitir mensajes como “¿sabes cuánto te cuesta usar tu coche para ir a trabajar?” o “según la Asociación Médica Española, ir en bicicleta o a pie durante media hora al día reduce a la mitad el riesgo de enfermedades coronarias”.

Asimismo, se llevará a cabo un seguimiento de los objetivos previstos inicialmente y una evaluación de los efectos conseguidos como una posible reducción de emisiones o de accidentes *in itinere*.

Por último, será necesaria una actualización del plan que consistirá en rediseñarlo para hacerlo más efectivo y adaptarlo a las circunstancias que puedan haber cambiado.

Cabe mencionar que para lograr los objetivos del plan de transporte será necesario adoptar algunas medidas dirigidas a trabajadores, visitantes, clientes, proveedores o el sector público. Se puede ofrecer información a visitantes, clientes o proveedores acerca del acceso en transporte público a la empresa. El sector público puede mejorar las infraestructuras y el servicio de transporte público. Además, se tendrá que impulsar a los trabajadores hacia la utilización del transporte público, la bicicleta, el coche compartido, la conducción eficiente, la participación en asociaciones o mesas de movilidad, etc.

Otras medidas para fomentar la movilidad sostenible

Para fomentar la movilidad sostenible resulta conveniente adoptar una serie de medidas, que se exponen a continuación.

La defensa del transporte colectivo existente y su extensión a toda la plantilla para evitar que el derecho al transporte genere una situación de desigualdad, debiéndose así revisar periódicamente los itinerarios y los horarios adecuándolos a las nuevas necesidades.

En los espacios multiempresas debe contemplarse la reconversión de autocares de empresa en un servicio multiempresas.

La negociación colectiva ha de establecer que la movilidad y las situaciones *in itinere* se incorporen a la evaluación de riesgos y al plan de prevención, siendo el mejor plan de prevención de accidentes el plan de movilidad sostenible y segura al trabajo.

Asimismo, la negociación colectiva no debe utilizar como criterio de selección de personal el permiso de conducir y la propiedad de coche, siempre y cuando la conducción no sea una de las tareas previstas, siendo en este último caso condiciones complementarias y no criterios de selección.

Si la empresa incorpora el plan de movilidad en los estudios y respeta toda la normativa ambiental aplicable en el territorio donde se localice el centro de trabajo, podrá obtener un certificado de gestión ambiental, EMAS o ISO 14000. Este tipo de certificados permite a las empresas demostrar el compromiso con la protección del medio ambiente a través de la gestión de los riesgos medioambientales asociados a la actividad desarrollada.

En las empresas o grupos de empresas que dispongan de varios centros de trabajo, la negociación colectiva establecerá como criterio para la gestión de la movilidad la posibilidad de reubicar a los trabajadores en centros de trabajo más próximos a su domicilio con el objetivo de promover desplazamientos más cortos.

Además, se tendrán que garantizar itinerarios seguros y cómodos para acceder a pie y en bicicleta al lugar de trabajo, así como espacios de aparcamiento de bicicletas seguros. Y, se favorecerá, compartir coche o furgoneta para los trayectos comunes a la empresa, así como el uso de servicios de coches multiusuarios, priorizando el aparcamiento en el recinto empresarial para los vehículos de alta ocupación –esto es, vehículos en los que puedan viajar dos o más personas.

Otra medida para tener en cuenta es priorizar el aparcamiento destinado a trabajadores minusválidos, mujeres embarazadas, trabajadores con escasas opciones de hacer uso de modos de transporte sostenibles, bicicletas, coche compartido y coches eléctricos. Mientras, para el resto de los usuarios, podría establecerse una tarifa que sirva para financiar los modos y usos más sostenibles.

De igual modo, la negociación colectiva debe considerar, por un lado, la formación para concienciar a los trabajadores sobre los beneficios sociales, ambientales y económicos de la movilidad sostenible e informarles de las alternativas que existen al uso del coche y, por otro, la formación a los representantes legales de los trabajadores para que adquieran

los conocimientos y las habilidades necesarias para llevar a cabo actuaciones en el marco de la movilidad sostenible.

Las políticas de responsabilidad social de las empresas y de las administraciones públicas también pueden servir para evitar las externalidades negativas asociadas a la movilidad que hemos analizado anteriormente.

Se tiene que promover la creación de una Comisión de resolución de conflictos laborales, para aquellos desacuerdos que puedan surgir en materia de movilidad sostenible. Este tipo de órgano ofrecería soluciones extrajudiciales a estos conflictos laborales y asesoramiento de carácter preventivo a las partes³⁷.

La activación de la figura del delegado de medio ambiente, similar al de prevención de riesgos laborales.

³⁷ CCOO, *La movilidad...*, 2013, p. 10-12.

6. Conclusiones

El transporte ha entrado en una nueva era. El criterio utilizado hasta ahora no armoniza con las necesidades actuales y futuras de la movilidad a los centros de trabajo, la cual representa un alto porcentaje de los desplazamientos que se realizan a diario en nuestro país. El uso masivo del coche ha causado efectos externos negativos, siendo necesaria una solución que no admite demora. Ya se han puesto en marcha mecanismos por parte de instituciones europeas y estatales con el objetivo de transitar hacia un nuevo modelo sostenible que haga posible la ida y vuelta a los lugares de trabajo respetando el medio ambiente y evitando efectos perjudiciales para la comunidad y para los trabajadores. Así, muchas ciudades europeas ya están implementando medidas sostenibles en los desplazamientos como el desarrollo de planes estratégicos por parte de administraciones públicas, la mejora del transporte público, las restricciones de entrada a los vehículos motorizados, el impulso del uso de la bicicleta y de las rutas a pie o la concienciación de los trabajadores.

Ahora bien, para lograr resultados efectivos es imprescindible un impulso por parte de las organizaciones sindicales y de los representantes de los trabajadores que se dirija a establecer un diálogo entre los actores sociales, a combatir las reticencias de las administraciones públicas y la presión de los empresarios y a evitar que estas reivindicaciones se conviertan en papel mojado. Además, la participación de los trabajadores es crucial, para lo cual hace falta cambiar las creencias y costumbres de quienes son reticentes al cambio además de concienciar de los beneficios individuales y colectivos que se generarán gracias a esta transformación. Son los trabajadores los que harán uso de los modos de transporte y quienes podrán aportar conocimientos e información a los planificadores. Al final, los flujos de desplazamientos dependen de decisiones personales, empresariales e institucionales.

Por otra parte, se deben superar las deficiencias de los actuales sistemas de transporte, como las relativas a los horarios, las rutas y los precios de trenes y autobuses, la escasez de carriles bici, la inseguridad de algunas rutas a pie, la accesibilidad o los insuficientes servicios de transportes compartidos. También hay que avanzar hacia un cambio de cultura y hábitos de vida de la población en general, además de mejorar la formación de técnicos y políticos.

Los procesos de cambio son cada vez más aceptados, sobre todo en ciudades grandes, aunque todavía hace falta sensibilizar con mayor énfasis a los trabajadores sobre la

problemática de la movilidad insostenible y los beneficios resultantes del cambio. Asimismo, es necesario impulsar este avance con mayor fuerza, quizás, en zonas rurales y ciudades pequeñas donde los cambios suelen ser más lentos. De este modo, hay que cuestionarse si la acción de los actores sociales y las medidas que ya han sido adoptadas por gobiernos e instituciones son suficientes para llevar a cabo esta transformación hacia la sostenibilidad en los desplazamientos a los lugares de trabajo.

7. Bibliografía

CCOO, “La movilidad sostenible y segura al trabajo en la negociación colectiva”, *Biblioteca digital de PRL*, 2013, <https://www.ccoo.es/abe45c65b63875d3569e036d5243ca69000001.pdf> (Consultado: 20/04/2022).

CCOO, “Trabajo y movilidad sostenible. Los sindicatos de Europa se comprometen”, *Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud*, 2006, <http://istas.net/descargas/Sindicatos%20y%20movilidad.pdf> (Consultado: 20/04/2022).

CCOO, *Plan de Movilidad Sostenible*, Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2010, <http://istas.net/descargas/Esquema%20%20Plan%20de%20movilidad%20empresa.pdf> (Consultado: 28/04/2022).

CCOO, *El gestor de movilidad*, Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, 2009, <http://istas.net/descargas/EI%20Gestor%20de%20movilidad.pdf> (Consultado: 16/06/2022).

CEBOLLADA, Á., AVELLANEDA, P.G., *Equidad social en movilidad: reflexiones en torno a los casos de Barcelona y Lima*, X Coloquio Internacional de Geocrítica en la Universidad de Barcelona, 30 de mayo de 2008.

CEBOLLADA, Á., “La contribución de los agentes sociales en el cambio de hábitos de movilidad cotidiana. El caso de Comisiones Obreras de Cataluña”, *Revista bibliográfica de geografía y ciencias sociales*, Vol. 18, 2013.

CUENA, L., FERRI, M., VILALLONGA, A., PARÍS, A., “Una movilidad de los trabajadores más segura, eficiente, saludable, equitativa y económica (sostenible)”, *Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud*, <http://istas.net/descargas/Gu%c3%ada%20metodo1%c3%b3gica%20movilidad.pdf> (Consultado: 25/04/2022).

DEPARTAMENTO DE MOVILIDAD SOSTENIBLE Y CIUDAD Y COMUNICACIÓN IDAE, “Planes de transporte al trabajo. Muévete con un plan”, *Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía*, 2019, https://www.idae.es/sites/default/files/documentos/publicaciones_idae/guia-idae-019_ptt.pdf (Consultado: 17/04/2022).

DIRECTORATE GENERAL FOR MOBILITY AND TRANSPORT, Statistical pocketbook 2019.

Estrategia Española de movilidad sostenible de 2010, Ministerio de Fomento y Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, 16 de febrero de 2022.

FERNÁNDEZ DE GATTA SÁNCHEZ, D., “El régimen de sostenibilidad medioambiental”, *Revista jurídica de Castilla y León*, Nº 25, 2011, pp. 163-218.

GIORGI, L., “La movilidad sostenible. Dificultades, posibilidades y conflictos. Una perspectiva de las ciencias sociales”, *Revista internacional de ciencias sociales*, Nº 176, 2003, pp. 3-8.

Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible, 5 de marzo de 2011, D.O. No. 55.

LÓPEZ ESALAS, Y. M., MARTÍN ROLLON, B., ARROYO LÓPEZ, R., MARS AICART, L., “Bienestar, transporte y movilidad sostenible” en *R-evolucionando el transporte*. Burgos, Servicio de Publicaciones e Imagen Institucional Universidad de Burgos, 2021, pp. 2215-2228.

PEREIRA SÁEZ, C. El papel de las empresas en la movilidad laboral sostenible. *Garrigues Blog Laboral*. 3 de junio de 2021. <https://bloglaboral.garrigues.com/el-papel-de-las-empresas-en-la-movilidad-laboral-sostenible>. (Consultado: 10/04/2022).

SASTRE IBARRECHE, R., “¿Hacia una conciencia medioambiental en el sindicalismo europeo?”, *Noticias de la Unión Europea*, Nº 240, 2005, pp. 107-118.

Sin autor. Movilidad y exclusión social. *El Correo Gallego*. 18 de abril de 2018. <https://www.elcorreogallego.es/hemeroteca/movilidad-exclusion-social-ASCG1110246?imageNumer=2> (Consultado: 10/04/2022).

SZYLIOWICZ, J.S., “Adopción de decisiones, transporte multimodal y movilidad sostenible: hacia un nuevo modelo”, *Revista internacional de ciencias sociales*, Nº 176, 2003, pp. 185-197.

TRILLAS FONTS, A., “Ir al trabajo en transporte colectivo”, *Alternativas económicas*, Nº 72, 2014, pp. 121-125.

UGT, *El papel de la movilidad sostenible y su impacto en la salud y en el trabajo*. Madrid, UGT, 2020.

VEGA PINDADO, P., “Los planes de movilidad urbana sostenible en España. Dos casos paradigmáticos: San Sebastián-Donostia y Getafe”, *Repositorio Institucional de la Universidad Complutense*, 2018, <https://eprints.ucm.es/id/eprint/50775/1/T40778.pdf> (Consultado: 16/04/2022).

VEGA PINDADO, P., “El cambio de paradigma en la movilidad urbana en España”, en *Naturaleza, territorio y ciudad en un mundo global*. Madrid, Universidad Complutense de Madrid Ediciones, 2017, pp. 1696-1704.

VEGA, P., “El transporte al trabajo. Planes de Movilidad Sostenible en Empresas”, *Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud*, 2005, <http://istas.net/descargas/TransTrab%20Imp.pdf> (Consultado: 01/05/2022).