

calidad ambiental de los desplazamientos por trabajo, tal y como se viene haciendo desde hace tiempo en países de nuestro entorno (ver apéndice 1, "La promoción y la gestión de la movilidad sostenible en el trabajo a través de medidas fiscales", de Manel Ferri). La negociación colectiva también permite que personas contratantes y trabajadoras lleguen a acuerdos que, en el marco de la responsabilidad social corporativa, mejoren la seguridad, la salud de los trabajadores y contribuyan a reducir las externalidades sociales del transporte (ver apéndice 2, "El acceso al puesto de trabajo en la negociación colectiva: ¿es una variable que se tiene en cuenta? Reflexiones al respecto" de Albert Vilallonga).

Otras medidas eficaces pueden ir en la línea de fidelizar a los usuarios habituales del transporte público, como los trabajadores, con una tarificación competitiva que ayude a captar a más viajeros. Así por ejemplo, la creación de abonos anuales más baratos que los abonos vigentes podrían ir en esta dirección.

## Apéndice 1

### La promoción y la gestión de la movilidad sostenible en el trabajo a través de medidas fiscales

MANEL FERRI TOMÀS

Oficina Técnica de Cambio Climático y Sostenibilidad, Diputación de Barcelona

Las medidas fiscales son un buen instrumento para la gestión sostenible de la movilidad en el trabajo. Entre otros, se puede otorgar un trato fiscal positivo a los desplazamientos que se realicen con medios de transporte alternativos al vehículo privado o bien otorgar un trato fiscal negativo a la tenencia y uso del vehículo privado. Los subsidios a las tarifas de transporte público pueden ser otra vía.

El otorgamiento de estos incentivos no es una idea nueva. Existen numerosas experiencias llevadas a cabo en algunos países europeos de nuestro entorno donde se aplican fórmulas de compensación: reducción de los tipos impositivos sobre la renta, sobre el impuesto de sociedades o la seguridad social. Por su parte, en los Estados Unidos también se han desarrollado políticas en esta dirección. En cualquier caso, son países con elevados niveles de desarrollo económico y pioneros en muchos casos de la aplicación de fiscalidad ambiental.

A continuación, se recogen algunas de las medidas implantadas en estos países:

En Francia, a partir de la Ley nº. 82-684, del 4 de agosto de 1982, relativa a la participación de los empresarios en la financiación del transporte público, los empresarios reintegran el 50% del abono de transporte público a los trabajadores de Île-de-France en sus desplazamientos entre el lugar de residencia y el puesto de trabajo.

Siguiendo la experiencia de promoción de la bicicleta de Bélgica, en Francia desde el año 2016 los trabajadores que van al trabajo en bicicleta pueden ser indemnizados con 0,25€/km (con un límite de 15 km diarios), que por término medio pueden equivaler a 3,15 € al día o bien a 94,5 € mensuales<sup>2</sup>.

En Bélgica, desde 1962 el sistema fiscal permite disfrutar a empresarios y trabajadores de ciertas bonificaciones en los gastos por

desplazamiento entre el domicilio y el centro de trabajo. A su vez, los empresarios están obligados a intervenir en los gastos de desplazamiento de su plantilla de acuerdo con el convenio colectivo que se firme en cada caso.

En el año 2002 se impone un régimen especial para las empresas que organicen el transporte colectivo de sus trabajadores, que pueden deducir el 100% del coste. A continuación se señalan algunas particularidades fiscales del sistema belga según modo de transporte:

Desplazamientos en transporte público: las Administraciones públicas abonan el 100% del título de transporte a sus empleados. En el caso de la empresa privada, este porcentaje es del 60%, coste que está libre de impuestos y que la empresa se puede deducir.

Transporte colectivo organizado por la empresa: desde el año 2003 las empresas que presten servicio de transporte colectivo a su personal (autobús, microbús, autocar o coche compartido) pueden deducir fiscalmente el 100% de los gastos afectados por estos desplazamientos, y pueden, además, amortizar el 20% de la inversión. En el caso del coche compartido, el itinerario realizado para ir a recoger a los compañeros debe incluirse en el coste asignado.

Desplazamientos en bicicleta: se indemniza al ciclista con 0,15€/km recorrido (se puede utilizar la bicicleta en todo el recorrido o en una parte del desplazamiento realizando intercambio con el transporte público). Esta indemnización es acumulable a otras exoneraciones que pueda disfrutar en otros desplazamientos en transporte público o colectivo.

En el Reino Unido, la Ley de finanzas de 1999 introdujo una exención fiscal anual para promover viajes más saludables para ir al trabajo y reducir la contaminación ambiental. Como parte del Plan de transporte verde del gobierno se permite que tanto la Administración como los empresarios presten bicicletas y equipos de seguridad a los empleados. Se otorgan, al mismo tiempo, subvenciones a la compra de bicicletas y a la instalación de aparcamientos. A su vez, los empresarios pueden pagar hasta 20 peniques por milla (libres de impuestos) a los empleados que utilicen la bicicleta en los desplazamientos por motivo de trabajo. Se dan exenciones tributarias a las empresas que impulsen servicios de autobús para los trabajadores.

El Gobierno de los Estados Unidos aprobó en octubre de 2008 un conjunto de actuaciones por valor de 700.000 millones de dólares relacionadas con el clima, el ahorro de energía y la regulación del transporte. Los trabajadores que se desplazan en bicicleta pueden recibir hasta 20 \$ mensuales (240 \$ por año).

En España, la Ley de impuestos sobre la renta de las personas físicas (art. 42.2.h; y art. 17 del RDL 6/2010, BOE del 13.04.2010) establece que quedan exentas de este impuesto las cantidades que los empresarios abonen a los trabajadores en concepto de desplazamiento entre residencia y centro de trabajo en transporte colectivo. Se establece un límite de 1.500€ anuales por trabajador.

A pesar del interés demostrado en el ámbito de la movilidad sostenible en el trabajo por la UE, actualmente no existe un cuerpo legislativo que regule directamente la planificación,

la gestión de la movilidad y los incentivos en los desplazamientos por trabajo en Europa, que se explica por la aplicación del principio de subsidiariedad que rige las políticas europeas. En consecuencia, la gestión de la movilidad es un ámbito de trabajo en el que se considera que las regulaciones y la legislación son más eficientes si se toman a nivel local, regional o estatal que comunitario.

Sin embargo y con respecto a los Estados, es preciso decir que hoy por hoy no existen fondos estables destinados a la gestión de la movilidad, sino que es a partir de diferentes programas y de acciones, no directamente vinculados a la política de movilidad estatal, que las Administraciones locales pueden optar a financiación. Se trata pues, de un punto débil a resolver, ya que el éxito de las actuaciones de movilidad y, en particular las dirigidas a la mejora de los desplazamientos al trabajo, reside en la asunción de responsabilidades compartidas entre todos los agentes (públicos y privados) implicados.

## Apéndice 2

### El acceso al puesto de trabajo en la negociación colectiva: ¿es una variable que se tiene en cuenta? Reflexiones al respecto

ALBERT VILALLONGA ORTIZ

Instituto Sindical de Ambiente y Salud, CCOO (ISTAS)

La negociación colectiva, como instrumento fundamental para mejorar la calidad del empleo y, por lo tanto, las condiciones de trabajo, abre una oportunidad para promover la movilidad sostenible para desplazarse a los centros de trabajo. Las actuaciones favorables al cambio de modelo actual tienen más garantías de alcanzarse mediante el acuerdo entre los representantes de los trabajadores y las direcciones de las empresas o las Administraciones públicas, mediante los convenios colectivos, pactos o acuerdos de empresas.

En este contexto, el Acuerdo Interprofesional de Cataluña 2015-2017, firmado por las organizaciones empresariales y los sindicatos más representativos, establece las orientaciones, las recomendaciones y los criterios que tienen que regular las relaciones laborales, haciendo referencia de forma particular a la movilidad sostenible a los centros de trabajo<sup>3</sup> y a su vinculación con el medio ambiente<sup>4</sup>.

El Plan de desplazamientos de empresa podría ser el máximo exponente de consenso para favorecer la movilidad sostenible, segura, saludable y equitativa en el trabajo. En este sentido, el Plan de calidad del aire, que afecta a 40 municipios del entorno metropolitano de Barcelona, plantea (también lo hacen otros instrumentos como el Plan director de movilidad de la región metropolitana de Barcelona) la elaboración de planes de desplazamientos de empresa en el marco de las actuaciones para luchar contra la contaminación atmosférica<sup>5</sup>.

Sin embargo, una de las vías por las que se abre la posibilidad de iniciar estos tipos de pactos y de redactar planes de movilidad de empresa, es a través de la participación de los representantes de los trabajadores en la prevención de los riesgos laborales, dado que los accidentes de tráfico que sufre el trabajador al ir y volver del puesto de trabajo se consideran accidentes laborales<sup>6</sup>. En este sentido, los planes de movilidad vial en el

<sup>2</sup> www.developpement-durable.gouv.fr COMMUNIQUE DE PRESSE, Frédéric Cuvillier Lance, L'expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo, Paris, le lundi 2 juin 2014.

<sup>3</sup> "Las organizaciones firmantes formularán métodos e instrumentos para la evaluación de la movilidad de las personas trabajadoras entre su residencia y su puesto de trabajo, así como las posibles medidas destinadas a mejorar la seguridad de los desplazamientos y la eficacia de los medios de transporte".

<sup>4</sup> "Se estudiarán medidas destinadas a mejorar la seguridad durante los desplazamientos de los trabajadores, la reducción de impactos ambientales y la optimización de los medios de transporte utilizados".

<sup>5</sup> Acuerdo de Gobierno 127/2014, de 23 de septiembre, por el que se aprueba el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico.

<sup>6</sup> Real decreto legislativo 8/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social.

marco de la prevención de los accidentes *in itinere*<sup>7</sup> a los que los trabajadores tenían que dar su conformidad (y las empresas podían reducir las cotizaciones), permitieron iniciar un espacio de negociación entre los delegados de personal y la dirección de la empresa para tratar la mejora de la movilidad de los trabajadores. Desgraciadamente, un reciente decreto que sustituye al anterior ha eliminado este incentivo.

Al mismo tiempo, la negociación colectiva puede determinar que la empresa incorpore el plan de movilidad en los estudios para obtener un certificado de gestión ambiental. Por ejemplo, tal y como dispone el certificado EMAS (sistema comunitario de gestión y auditoría ambiental), los trabajadores tienen derecho a recibir información y formación, así como, a participar en el proceso de implantación y seguimiento del certificado.

Más allá de los planes de desplazamiento de empresa, las formas en que se han trasladado a la negociación colectiva las actuaciones para reducir la dependencia del vehículo privado motorizado y el fomento de los modos y prácticas alternativas, a pesar de ser todavía escasas, son muy variadas y van aumentando. Así, una medida que puede tener un amplio recorrido es la que establece una exención en la tributación del impuesto sobre la renta del importe destinado al pago del transporte público en los desplazamientos entre la residencia y el centro de trabajo<sup>8</sup>.

Otro campo que da juego al pacto entre las partes es la responsabilidad social corporativa, entendida como "la integración voluntaria por parte de las empresas de las cuestiones sociales y medioambientales en las operaciones y en las relaciones con los clientes, los proveedores, los trabajadores, los accionistas y la comunidad en que opera".<sup>9</sup>

En este marco, ha sido sobre todo por medio de la acción sindical que se han logrado avances en esta materia. Cada vez tenemos más experiencias en que los delegados han promovido acuerdos para sacar adelante medidas efectivas en movilidad sostenible, tales como:

- Puesta en marcha y ampliación de servicios de autobuses de empresa; incluso han surgido iniciativas para mancomunar estos servicios de transporte colectivo entre varias empresas.
- Pago, por parte de las empresas, íntegramente o parcialmente, de títulos de transporte público a los trabajadores o de abonos a los servicios públicos de préstamo de bicicletas.
- Instalación de aparcamientos seguros, duchas y vestuarios para fomentar el uso de la bicicleta; pero también impartir formación teórica y práctica de cursos para circular en bicicleta y para hacer pequeñas reparaciones y mantenimiento; del mismo modo, las empresas han distribuido bicicletas a sus trabajadores para los desplazamientos al trabajo.
- Implantación de aplicaciones informáticas para gestionar el coche compartido, conjuntamente con la oferta de aparcamiento reservado en el recinto de las empresas y de incentivos económicos.
- Establecimiento de pactos para promover el teletrabajo con condiciones convenientes para ambas partes, con el fin de reducir la movilidad.

- Información y explicación a los trabajadores de los servicios de transporte público que dan servicio a los centros de trabajo, así como, de los accesos a pie y en bicicleta.

- Realización de campañas informativas y formativas para sensibilizar y concienciar a los trabajadores de los beneficios que comporta el cambio de hábitos en movilidad.

Otro de los logros obtenidos, gracias a la negociación colectiva, y que ha favorecido estos progresos, ha sido la creación de espacios estables de negociación entre los delegados de personal y las direcciones de empresa o de la función pública, donde se tratan los aspectos relacionados con la movilidad en el trabajo.

A todo ello cabe añadir que, para llevar a cabo y triunfar en las propuestas sindicales, desde el sindicato se ha impartido formación y se ha editado un buen número de materiales de apoyo. Sobre todo, se ha ofrecido asesoramiento y orientación técnica y sindical a los representantes de los trabajadores para emprender, con conocimientos y habilidad, acciones de negociación colectiva para fomentar la movilidad sostenible, segura, saludable y equitativa para acceder a los centros de trabajo<sup>10</sup>.

## ESTRATEGIAS DE DISTRIBUCIÓN DE MERCANCÍAS PARA FOMENTAR UNA MOVILIDAD MÁS SOSTENIBLE

MIQUEL ESTRADA ROMEU  
JOSÉ MAGÍN CAMPOS CACHEDA

Escuela técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Barcelona. Universidad Politécnica de Cataluña

### 1. Problemática de la distribución de mercancías en las ciudades

La población mundial está inmersa en un proceso de concentración en ciudades o áreas metropolitanas debido al acceso diferencial a oportunidades económicas o servicios diferenciales (UNFPA, 2012). El año 2008 fue el primero en que las aglomeraciones urbanas superaron en número de población a las zonas rurales (UNFPA, 2007). Con el fin de permitir esta concentración, las ciudades tienen que proveer unas redes eficientes de servicios para garantizar su funcionamiento, seguir ofreciendo estas oportunidades y satisfacer las necesidades futuras de los ciudadanos a un coste adecuado. Este es el caso de la distribución urbana de mercancías, de ahora en adelante DUM. La DUM es la manifestación física de las relaciones económicas entre empresas productoras y consumidores en las ciudades.

Existe un reto económico. La demanda de flujos de mercancías en la ciudad ha crecido y seguirá creciendo en número absoluto (toneladas), en frecuencia de entregas y en calidad (compromisos de satisfacción de los requerimientos temporales de los clientes). Se están consolidando nuevos paradigmas de comercio (electrónico, just-in-time) que incrementarán las necesidades físicas de distribución. La pregunta a hacerse es si las redes existentes o futuras de distribución de productos podrán soportar los requerimientos físicos que generarán

las nuevas formas de comercio, en particular, el electrónico.

Siguiendo la lógica de optimización de sistemas, la DUM en una ciudad tendría que disponer de una serie de recursos (vehículos, energía, personal, espacio urbano) para dar una respuesta adecuada a la demanda de aprovisionamiento de bienes de consumo. Cualquier incidencia en la distribución física de los productos (demoras, incertidumbre en las entregas, etc), tiene una incidencia significativa en la economía de una área metropolitana, que podría ser valorada en pérdidas económicas por baja producción, en incrementos de inventario de productos o en mayores costes logísticos.

Sin embargo, los flujos de mercancías generan efectos negativos como congestión, contaminación atmosférica y acústica, y un desgaste y deterioro de las infraestructuras de transporte. Y es que la movilidad de las mercancías representa entre el 10% y el 25% del total de los desplazamientos de una ciudad, medido en kilómetros por vehículo, pero ocasiona del 25% al 50% de las emisiones contaminantes. El parque de vehículos comerciales en Cataluña (DGT, 2015) constaba de 764.793 vehículos, el 43% de los cuales eran camiones de menos de 3.500 kg; el 6,5%, camiones superiores a 3.500 kg y el 50,5%, furgonetas. El tipo de combustible más utilizado por el parque móvil es el diésel (87,2% de los vehículos), seguido de la gasolina (12,5%). Los vehículos eléctricos solo representan el 0,11% del total, seguidos del gas natural comprimido, con un 0,010%. A la vez, es alarmante la elevada antigüedad del parque de vehículos comerciales censado (valor promedio de 13 años según la DGT, 2015) y que los vehículos más respetuosos con el medio ambiente (híbridos, eléctricos) tengan una cuota de mercado prácticamente anecdótica.

Esta movilidad de mercancías es creciente: en los últimos años se han recuperado los valores que se habían perdido anteriormente debido a la crisis, como se puede apreciar en las tablas siguientes para el caso de Cataluña y Barcelona.

Entre los problemas básicos de la DUM podemos destacar, por un lado, el tráfico de agitación, es decir, vehículos que circulan para encontrar un sitio donde aparcar, y que genera una logística poco adaptada a la ciudad, con incremento de los impactos ambientales; y por el otro, el estacionamiento no reglamentario, que origina interferencias al resto de flujos de las vías públicas y a las operaciones realizadas por otros usuarios fuera de la calzada y que afecta a la seguridad vial. Por este motivo a nivel europeo se han ido proponiendo medidas de solución para la logística urbana.

Las operaciones de transporte de mercancías en las áreas metropolitanas suponen frecuentemente un alto coste de transporte y un alto riesgo en el aprovisionamiento del servicio. En este sentido, la política de transporte tendría que maximizar los beneficios sociales de la actividad productiva a la vez que minimizar las externalidades negativas creadas por los flujos de los vehículos de distribución de los bienes de consumo.

No obstante, los objetivos de esta política de transporte chocan con todo un conjunto de condicionantes y restricciones técnicas, económicas, urbanísticas y organizativas que a menudo provocan que la realidad se aleje de este óptimo deseable. En primer

<sup>7</sup> Real decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales en las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral.

<sup>8</sup> Real Decreto 1788/2010, de 30 de diciembre, por el que se modifican los Reglamentos de los Impuestos sobre la Renta de las Personas Físicas.

<sup>9</sup> Libro verde para el fomento de un marco europeo para la responsabilidad social de las empresas. Comunicación de la Comisión Europea del año 2001.

<sup>10</sup> Portal de movilidad sostenible en el trabajo de ISTAS/CCOO <http://movilidad.istas.net>