

30 de octubre de 2020

Alegaciones al Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte



FUNDACIÓN
RENOVABLES

Justificación y planteamiento

Desde la **Fundación Renovables**, entendemos que **la movilidad y el transporte constituyen la columna vertebral del desarrollo histórico de las ciudades y las interrelaciones entre los ciudadanos**, por lo que su regulación es una prioridad absoluta y deben ser definidos por criterios energéticos, medioambientales y de sostenibilidad.

En todos los informes desarrollados desde la **Fundación Renovables**, se han establecido **restricciones y prohibiciones de movilidad para los vehículos de combustión interna** como base para del cambio de modelo energético en el sector del transporte. En estas alegaciones, adicionalmente, se incluyen medidas y propuestas no solo para luchar contra el mantenimiento de la composición actual del parque de automóviles, sino, sobre todo, para **favorecer la entrada y la consolidación de nuevas formas de transporte** dentro de una movilidad que, ante todo, debe ser sostenible como respuesta a una necesidad real, actual y creciente.

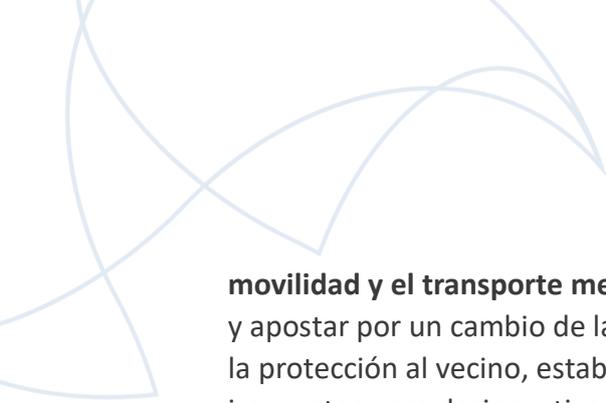
Enfocándonos desde un punto de vista energético, el consumo de energía en actuaciones de **movilidad y transporte suponen más de un 40% del consumo final de energía** que, prácticamente en su totalidad, provienen de derivados del petróleo, principal fuente de emisiones de gases de GEI y, por tanto, responsable de la mala calidad del aire que respiramos en nuestras ciudades.

La **crisis sanitaria provocada por el Covid-19**, junto con las medidas de confinamiento para el control de la expansión de su tasa de infección, han supuesto una evidencia demoledora sobre los efectos del uso del vehículo de combustión privado en la contaminación del aire.

En las dos ciudades más grandes del país, **Madrid y Barcelona** (la CE denunció a España el año pasado por los niveles excesivos de polución en ambas urbes), han registrado un descenso del volumen de coches del 75% dentro de la circunvalación de la M- 730, en Madrid, y del 77% en la zona de las rondas, en Barcelona. Complementariamente, los datos de las 24 principales ciudades de España, que aglutinan a 13 millones de personas, hasta el 31 de marzo, indican una bajada global del 55% en NO₂ respecto al promedio de la década.

La experiencia que estamos viviendo, por el confinamiento obligatorio como medida para paliar los efectos del Covid-19, pone de manifiesto que la actuación sobre la ordenación del territorio es lo que acaba definiendo y provocando, en la mayoría de los casos, la necesidad de desplazamientos y la configuración de redes de producción y viarias muy centralizadas. Por tanto, **es necesario gestionar adecuadamente la**





movilidad y el transporte mediante planes integrales, bajo criterios de sostenibilidad, y apostar por un cambio de las tendencias actuales. En este punto, hay que incentivar la protección al vecino, estableciendo limitaciones de acceso e incorporando tasas e impuestos para desincentivar prácticas no sostenibles.

De este modo, habría que:

- Gestionar la demanda en contraposición al incremento, siempre insuficiente, de la oferta.
- Hacer hincapié en la gestión de las infraestructuras, frente al discurso permanente sobre la nueva construcción y el crecimiento de las existentes.
- Apostar, clara e inequívocamente, por los modos no motorizados de transporte (a pie y en bicicleta) y por el transporte público colectivo.
- Apostar por el ferrocarril como transporte de mercancías y pasajeros, por su total electrificación.
- La **reconsideración de la globalización y de la logística de larga distancia**, con todas sus consecuencias, está objetivamente abierta por lo que tendremos que evolucionar hacia una reorganización territorial que podría imaginarse en torno a redes de biorregiones en las que los equilibrios urbanos, rurales y naturales permitan nuevas simetrías, proximidades y resiliencias, con posibles reducciones en el consumo energético final y un mejor aprovechamiento de los recursos locales.

Desde la **Fundación Renovables**, consideramos que **no todo debe girar en torno al cambio del modelo de los vehículos, sino, también, en torno a una concepción de la movilidad bajo un criterio compartido y de servicio público, minimizando las necesidades de transporte** por disponibilidad de bienes y servicios de cercanía, con prácticas de mínimo consumo y emisiones, y el abandono progresivo de la utilización de vehículos de combustión interna.

El marco de actuación propuesto por la **Fundación Renovables** tiene como objetivo conseguir un cambio del modelo de movilidad, que sea bajo en carbono, con cero emisiones de gases contaminantes y cero accidentes de tráfico, más inclusivo y económico. En este sentido, se incluyen como propuestas específicas las que se detallan a continuación:

Reducción de las necesidades de movilidad y la mejora de la accesibilidad

Las necesidades de transporte en una estructura poblacional en la que más del 80% de las personas vive en ciudades, exigen una apuesta firme y decidida para disponer de los sistemas más eficientes y, sobre todo, para reducir las necesidades de transporte tanto de personas como de mercancías.



La reducción de las necesidades de transporte o movilidad debe ser un eje prioritario y es preciso elaborar y establecer planes que incluyan:

- **La implantación del teletrabajo en empresas con capacidad operativa para llevarlo a cabo**, sin que afecte o reduzca su nivel de producción y operatividad. El informe *Más allá del Teletrabajo: Una nueva forma flexible de trabajar*, publicado por la Fundación Másfamilia, contiene cálculos que, bajo la hipótesis de teletrabajo de 2 días/semana (40%) (que es la opción preferida) y con una estimación del 40% de la población susceptible de teletrabajar, se obtendría una reducción de 332.843 t CO₂/año.
- **Aumentar la flexibilidad para trabajar y crear un plan específico de teletrabajo para cada empresa**, en función del número de empleados, la distancia desde los hogares a la oficina, la operatividad, el nivel de funcionalidad digital y los beneficios de productividad que puede aportar, más allá de los costes ambientales asociados.
Para la incentivación al teletrabajo se propone una reducción en las bases de cotización de 3 puntos porcentuales para aquellas personas que teletrabajen el 60% de la jornada laboral en el ámbito de una empresa, hasta alcanzar el objetivo de un millón de personas entre el sector privado y público en 2021.
- **El fomento del transporte colectivo**. El transporte colectivo público debe convertirse en el eje fundamental de los sistemas de movilidad de las personas, en base a la disponibilidad de una red tupida de circulación prioritaria y de alta frecuencia que sea atractiva para los ciudadanos, tanto por las condiciones de su oferta como por los elementos que hagan disuasorio el transporte privado y atractivo el público, entre los que se encuentran:
 - La internalización de costes.
 - La gestión de la demanda, favoreciendo el uso del transporte público y los medios de acceso sostenibles para los trabajadores y las trabajadoras.
 - El cambio en los modelos tarifarios del transporte público en las redes urbanas y metropolitanas. En los sistemas tarifarios de transporte deben predominar, de forma clara, el uso de abonos con tarifa plana, trimestral o anual, combinados para distintos tipos de sistemas públicos de transporte: bicicletas públicas, vehículo compartido, etc.
 - **La electrificación de la flota de vehículos compartidos y del transporte público urbano**. Se propone, asimismo, una reducción del IVA al 10% para el alquiler de vehículos eléctricos (coches, motos o bicicletas).
 - **El fomento del uso de la bicicleta**. Esta debe ser una de las líneas de actuación primordial, no solo por criterios de salud, sino porque para las distancias recorridas es el sistema de transporte más adecuado. En esta línea se proponen como iniciativas:
 - La construcción de 5.000 km de carril bici en toda España, durante el periodo 2020/2021, con un volumen de inversión de 250M€.



- La reducción del IVA al 10% para la compra de bicicletas. El 20 de febrero de 2018, el Congreso de los Diputados aprobó una propuesta no de Ley para la reducción del IVA del 21% al 10%. Esta norma no ha entrado en vigor a pesar de la petición continua del sector fabricante y de las asociaciones de usuarios. Se ha establecido un objetivo de 500.000 bicicletas eléctricas para 2021.
- La puesta en marcha de aparcamientos seguros a nivel municipal.
- **Movilidad sostenible para el desplazamiento al trabajo.** La concertación social de los retos que implica una movilidad insostenible y segura, abandonando el criterio seguido hasta ahora de más infraestructuras y haciendo hincapié en la gestión de la movilidad y en los servicios, con:
 - La creación y constitución de los Consejos de Movilidad en los polígonos industriales o centros de actividad económica.
 - El acercamiento de la producción de bienes al consumo. Fomento de la localización de bienes y servicios donde se demandan.
 - El aumento de la ocupación de los vehículos. La ocupación de los vehículos es un factor clave tanto para racionalizar la demanda de energía del sector transporte como para minimizar el gasto energético en la fabricación y desguace de dichos vehículos.

En esta línea se ha establecido la consideración de desgravaciones de hasta el 5% de la inversión en el Impuesto de Sociedades para aquellas empresas que inviertan en sistemas de movilidad sostenible al trabajo.

Fomento del uso e implantación del vehículo eléctrico

Es innegable, incluso para las grandes corporaciones automovilísticas, que la implantación del vehículo eléctrico es una estrategia prioritaria a corto y medio plazo, dado que **sus necesidades energéticas por km recorrido son dos veces menores** que las de los vehículos de combustión interna y, además, sin emisiones.

El objetivo del plan de movilidad es la conversión paulatina de un parque de vehículos, compuesto, hoy en día, por automóviles con motores de combustión que utilizan combustibles fósiles (coches, autobuses, furgonetas, vehículos de servicios, motos, ...), en otro de vehículos que funcionen al 100% con electricidad procedente de fuentes renovables y que tengan capacidad de intercambio activo con la red de suministro, actuando como un vector más para la gestión de la demanda y el almacenamiento.

Los objetivos deben estar alineados con la renovación de la flota actual de vehículos por vehículos eléctricos enchufables (PEV, *Plug-in Electric Vehicle*) de tal manera que se alcanzaran, de acuerdo con lo que también establece el PNIEC, los **5 millones de vehículos eléctricos en 2030.**





La transformación tecnológica e industrial de la potente industria automovilista existente en España debe ser una de las líneas de desarrollo y crecimiento económico del futuro, asegurando que la reconversión de las fábricas actuales cuente con los programas de ayuda y financiación necesarios y la garantía de un mercado interior real de destino de los vehículos fabricados.

El título debería hacer referencia también a la seguridad vial, de ahí que le denominemos como “**Ley de Movilidad Sostenible y Segura**”

Son principios inspiradores de la presente Ley los siguientes:

- El impulso para alcanzar una movilidad sostenible y segura.
- El derecho de los ciudadanos a la accesibilidad en unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras y con el mínimo impacto ambiental y energético posible.
- La organización de un sistema de distribución urbana de mercancías (DUM).
- La prioridad de los medios de transporte de menor coste social y ambiental, tanto de personas como de mercancías.
- El fomento e incentivación del transporte público y colectivo y de otros sistemas de transporte de bajo o nulo impacto, como los desplazamientos en bicicleta o a pie, en *carsharing* y coche compartido.
- La cooperación institucional tanto entre diferentes autoridades de transporte como entre diferentes administraciones con competencias sectoriales que inciden en la configuración y necesidades de transporte.
- La participación de la sociedad en la toma de decisiones que afecten a la movilidad de las personas.
- La distribución adecuada de los costes de implantación y gestión del transporte, incluyendo la participación de las empresas en la financiación de las infraestructuras y los servicios de los que vayan a ser beneficiarios.
- El fomento del desarrollo urbano sostenible y el uso racional del territorio, reduciendo las necesidades de movilidad de personas y mercancías.
- El cumplimiento de los tratados internacionales vigentes relativos a la preservación del clima y al ahorro y a la eficiencia energética, en lo que concierne a la movilidad.

Compromisos de la Ley

Los objetivos que debe perseguir esta ley son:

- Integrar las **políticas de desarrollo urbano y económico y las políticas de movilidad** de modo que se minimicen los desplazamientos habituales y se garantice plenamente la accesibilidad a los centros de trabajo, residencias y



puntos de interés cultural, social, sanitario, formativo o lúdico, con el mínimo impacto ambiental y de la forma más segura posible.

- **Fomentar la peatonalización y recuperar la dimensión humana de las ciudades.**
 - Frente al modelo expansivo, derrochador de recursos energéticos y naturales, ambientalmente insostenible, desintegrador del espacio público y que no garantiza la cohesión social, desde la **Fundación Renovables** defendemos la consiguiente habitabilidad de la ciudad como un objetivo ineludible.
 - **“Hacer ciudad”** frente a la simple urbanización del territorio, posibilitando una ordenación que favorezca la diversidad y la mezcla de usos y funciones en el territorio, que aumente la complejidad urbana y recupere la dimensión humana y la vida en los espacios públicos. Hay que valorar, especialmente, la importancia que el concepto de barrio-ciudad aporta en la ordenación y gestión a partir de un determinado umbral. Tenemos que poner especial hincapié en la no desestructuración de la vida en los barrios, haciendo énfasis en la lucha contra la gentrificación, dado que, si la vida en los barrios se pierde, la ciudad muere.
 - **La vida en la ciudad se hace a pie**, razón por la que consideramos que uno de los primeros objetivos debe ser el fomento de la peatonalización, desde la perspectiva de la disponibilidad de servicios a distancias que se pueden recorrer andando. Se debe erradicar el concepto de peatonalización como el mero fomento comercial de zonas urbanas, que actualmente impera en la mayoría de las transformaciones urbanísticas de los centros históricos. Por el contrario, los procesos de peatonalización deben extenderse a todos los 5 (*) **Jan Gehl**, “La vida social entre los edificios”, 2006.
 - Actuar en barrios y periferias, por su capacidad para aumentar la convivencia y el encuentro entre el vecindario.
 - Promover el consumo de productos de cercanía, no solo como instrumento para generar valor en las zonas limítrofes a las ciudades, sino, también, para reducir las necesidades de transporte y logística para cubrir las necesidades existentes.
- Adecuar progresivamente el sistema de cargas y tarifas directas sobre la movilidad a un **esquema que integre las externalidades**, que equipare transporte público y privado en lo que concierne a los costes de producción y utilización de los sistemas, y que regule la accesibilidad ordenada al núcleo urbano y al centro de las ciudades y disuada de hacer un uso poco racional del vehículo privado.
- Planificar la movilidad sobre la base de la **prioridad de los sistemas de transporte público y colectivo** y demás sistemas de transporte de bajo impacto, como los desplazamientos a pie o en bicicleta.



- **Mejorar la eficiencia** del transporte y la calidad de los servicios prestados por el mismo.
- Atender las necesidades de movilidad de las personas y de los flujos de mercancías en condiciones de capacidad, calidad, seguridad y sostenibilidad adecuadas.
- Establecer **mecanismos de coordinación** para aprovechar al máximo los transportes colectivos, ya sean transportes públicos o transporte escolar o de empresa.
- Promover los **medios de transporte más ecológicos**, especialmente los de tracción no mecánica, como ir a pie o en bicicleta, en especial en el medio urbano, y desincentivar los medios de transporte menos ecológicos.
- Promover sistemas innovadores que favorezcan un uso más racional del vehículo motorizado privado, como el coche multiusuario (*carpooling*) o el coche compartido (*carsharing*).
- Poner en marcha fórmulas de **integración tarifaria** del transporte público en las áreas metropolitanas y aglomeraciones urbanas promoviendo medidas financieras que incentiven la utilización del transporte público.
- Ajustar los sistemas de transporte a la demanda en zonas de baja densidad de población, especialmente en los núcleos rurales y en los alejados de los centros y núcleos urbanos, y garantizar la intercomunicación de éstos con los centros urbanos.
- Ajustar los sistemas de transporte colectivo a la demanda en los grandes centros generadores de movilidad, como hospitales, universidades, centros comerciales, polígonos industriales, parques empresariales, de servicios, etc.
- **Disminuir la congestión de las zonas urbanas** por medio de medidas incentivadoras y de fomento del uso del transporte público y por medio de actuaciones disuasivas de la utilización del vehículo privado en los centros de las ciudades, con el fin de mejorar la calidad del aire en aquellas, vía peaje urbano o tasa de congestión.
- Mejorar la velocidad comercial del transporte público de viajeros tanto en áreas urbanas como interurbanas, mediante la prioridad semafórica y creación de carriles exclusivos para el transporte público en superficie.
- **Disciplinar el tráfico** y exigir el cumplimiento de las normativas sobre prevención de la contaminación atmosférica y acústica, especialmente en los municipios con una población de derecho superior a veinte mil habitantes.
- Fomentar actuaciones que contribuyan a la mejora de la seguridad viaria y a la reducción de la accidentalidad, creación de las zonas 30 en las ciudades.
- Analizar las políticas de planificación e implantación de infraestructuras y servicios de transporte con criterios de sostenibilidad y racionalizar el uso del espacio viario, de modo que cada medio de desplazamiento y cada sistema de transporte dispongan de un ámbito adecuado a sus características y a los principios de la presente Ley.



- Introducir de forma progresiva los medios teleinformáticos y las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad, con el objetivo de garantizar una movilidad racional, ordenada y adecuada a las necesidades de los ciudadanos.
- Promover la **construcción de aparcamientos disuasorios** para automóviles y motocicletas en las estaciones de tren y autobús y en las principales paradas de autobús con el fin de favorecer el intercambio modal, y en los accesos a las ciudades, con capacidad suficiente, en ambos casos, para atender la demanda de los usuarios y con un precio de aparcamiento, si existe, adecuado a su finalidad. Promover, asimismo, la construcción de aparcamientos seguros y adecuados para bicicletas en las estaciones de tren y autobús.
- Avanzar en la **definición de políticas que permitan el desarrollo armónico y sostenible del transporte de mercancías**, de modo que, sin dejar de atender la demanda de este, se minimice su impacto, especialmente mediante el fomento de la intermodalidad con otros medios, como el ferroviario y el marítimo.
- Promover la **intermodalidad del transporte de mercancías**, dotando las diferentes regiones y los ejes básicos de conectividad de las infraestructuras necesarias.
- Promover una política intensa de educación ambiental en materia de movilidad sostenible y segura
- Promover e incentivar el **uso de combustibles de bajo impacto ambiental** alternativos al petróleo, especialmente en el transporte colectivo y en el ámbito urbano.
- Vincular la planificación urbanística con la oferta de transporte público, no más desarrollos urbanísticos sin la planificación de la movilidad asociada, criterio de compactar el territorio.

Objetivos a 2025

- Electrificación del 100% de la red de ferrocarriles.
- Prohibición de circulación en ciudades de vehículos diésel.
- Obligatoriedad de instalación en edificaciones nuevas y rehabilitadas de un punto de carga por cada plaza de aparcamiento en garajes privados y del 25% en garajes públicos.

Objetivos a 2030

- El 80% de la flota para VE de uso público y del 100% para VE nuevo.
- El 60% de cuota de vehículo privado nuevo eléctrico.
- Alcanzar una cuota del 30% con una matriculación de 5.000.000 de VE.
- Descenso de un 15% de la flota de vehículos matriculados.
- Alcanzar un 20% del transporte de mercancías por ferrocarril.



Estándares de emisiones máximas

- Promedio de la flota de turismos: 50g CO₂/km en 2030.
- Promedio de la flota de furgonetas: 88g CO₂/km en 2030.

Turismo sostenible

El turismo tiene tal importancia en España, sobre todo a volumen de transporte de pasajeros entre núcleos urbanos, que creemos que **su regulación y actuación hacia un turismo más sostenible y capaz de generar más valor añadido debería incluirse**, ya que ha evolucionado hacia una mayor ocupación del espacio y a la masificación, haciendo desaparecer las formas de relación que existían entre los vecinos y provocando procesos de gentrificación y de especialización temática en áreas en las que la generación de valor ha pasado a ser exclusivamente económica. Para ello, desde la **Fundación Renovables** proponemos actuar mediante:

- Declarar **nuevas áreas de interés residencial**, impedir la terciarización turística, señalar **pautas objetivas de control del crecimiento hotelero a través de planes especiales de movilidad**, de reforma interior urbanística y aplicar tasas e impuestos que equilibren la oferta y la demanda. El objetivo prioritario es no expulsar al vecino por la creación de burbujas de alquileres, exigiendo la supervisión municipal específica de los efectos de la sobreoferta, el sobreprecio y la sobredemanda.
- La conversión de los **ayuntamientos** en mediadores de los servicios turísticos a través de la creación de **nuevas ordenanzas fiscales, urbanísticas y de movilidad que cambien su organigrama** y las perspectivas de innovación tecnológica. Una ciudad, o red de ciudades, que gestionen el flujo y la cadena de valor de los procesos turísticos, de manera digital, permite aumentar su capacidad de anticipación y de maniobra ante el impacto del turismo de masas
- La **lucha contra la gentrificación** debería ser un elemento básico que incluir, principalmente por el cambio de uso de las diferentes bolsas urbanas sectoriales, por la concentración masiva e ineficiente del consumo de recursos naturales y por la mayor y desigual demanda de transporte en diferentes áreas.
- La articulación y creación, a través de políticas públicas cooperativas con carácter local, regional o nacional, de una **Malla Territorial de Innovación Tecnológica y Talento 2020- 2030**, que integre sectores como la agricultura ecológica, las telecomunicaciones, el turismo y el medio ambiente.



Medidas fiscales en el transporte

- Aumento sobre la fiscalidad del gasóleo de automoción para los vehículos diésel no dedicados al transporte.
- Supresión de todas las exenciones fiscales en el transporte aéreo de viajeros y de mercancías.
- Incremento de las tasas aeroportuarias, equiparándolas a las de la UE, salvo en las comunicaciones con los entre islas.
- **Generación de una nueva regulación fiscal** del impuesto de circulación basado en un imposición dinámica y no estática y del uso de la red viaria de alta capacidad de forma que favorezca a los medios y modos más eficientes ambiental y energéticamente, y el uso eficiente de los vehículos.
- Establecimiento de **tasas de carácter finalista** sobre el uso de las vías rápidas destinando los ingresos al mantenimiento de la red y a la mejora del transporte público colectivo en autobús o ferrocarril, urbano, metropolitano e interurbano.
- Recursos obtenidos de la aplicación de las zonas de bajas emisiones (ZBE) y de los posibles peajes urbanos en grandes ciudades.

Principios para la Financiación del Sistema de Transporte

Cualquier método o sistema de cálculo para obtener recursos para financiar el transporte, debe tener en consideración las externalidades de los diferentes modos de transporte, por lo que deben definir los costes **internos y externos (externalidades) conforme al manual elaborado por INFRAS** que tienen que sufragar los/as usuarios/as de los modos motorizados.

Tasas por aparcamiento

- Implantar el **pago por aparcamiento** en las ciudades con zonas preferentemente para residentes y residualmente para visitantes.
- Aplicar una **tasa ambiental** a las plazas de aparcamiento en los grandes centros atractores de movilidad: aeropuertos, centros comerciales, de ocio, espectáculos masivos, etc.
- Aplicar una tasa ambiental a las plazas de aparcamiento público de gestión pública y privada en los centros de las ciudades.
- Aplicar una tasa ambiental a las plazas de aparcamiento de las empresas y organismos públicos en los centros de las ciudades.
- Extender una tasa sobre las plazas reguladas en ciudad áreas azules, SER, o verde que funcionan en diferentes ciudades.



- Implantar un **peaje de acceso a las principales ciudades**, modelo Estocolmo o Londres. Revisión de la fiscalidad aplicada a las fuentes de energía y medios de transporte, siguiendo los principios rectores de la Ley de Cambio Climático y Transición Energética, con el fin de potenciar la eficiencia energética, el uso de energías renovables y la reducción de emisiones en el transporte.
- **Fiscalidad sobre los combustibles con destino finalista** del incremento de la recaudación a la financiación del transporte público, aplicar de inmediato un recargo o tasa 2 céntimos de euro por litro del impuesto interior de consumo sobre los productos energéticos) en el gasóleo para vehículos ligeros y de 4 céntimos para los vehículos pesados, para financiar servicios e infraestructuras de transporte.
- Necesidad de desarrollar la **fiscalidad sobre el combustible de aviación**. Aplicar una la tasa del carbono sobre el combustible de aviación o en su defecto billetes de avión.

Tasa Amazon

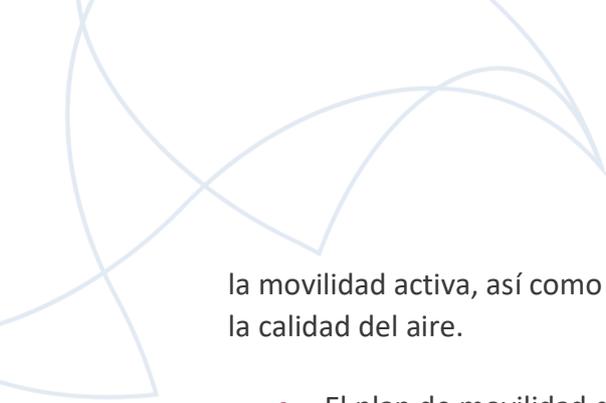
- Elaborar una tasa sobre las plataformas modelo Amazon que distribuyen mercancías en las ciudades. La actividad que generan estas plataformas tiene excesivas externalidades que no están internalizadas en su negocio. Es una actividad altamente extractora y depredadora del espacio público en las ciudades.
- Recargo sobre el IBI en áreas urbanas dotadas de servicios de alta frecuencia.
- Recargo sobre el IAE de superficies comerciales medianas y grandes.
- Dotar a la ley de un fondo dedicado a la promoción de la movilidad sostenible.

Movilidad de los trabajadores/as al trabajo

Con relación a la movilidad cotidiana de los trabajadores/as, La Ley de Movilidad Sostenible y Segura debe contemplar diversas medidas para impulsar en las empresas como la realización de planes de movilidad PTT y la implementación de compensaciones económicas a los trabajadores/as (paquete de movilidad sostenible). Esa obligación debe partir de la cifra de 100 trabajadores en empresas privadas y 50 en centros de trabajo de las administraciones públicas, centros de salud, hospitales, universidades, centros de cultura u otras empresas públicas.

El objetivo es **mejorar la movilidad diaria del personal de las empresas y las instituciones públicas entre la residencia habitual y el lugar de trabajo**, incitando a los empresarios a facilitar el uso del transporte público, el uso compartido de vehículos y





la movilidad activa, así como sensibilizar a su personal sobre los retos de la mejora de la calidad del aire.

- El plan de movilidad de empresa (PTT o PDE) incluirá disposiciones relativas al apoyo a los desplazamientos domicilio-trabajo de su personal en particular y, en su caso, en lo que se refiere a sufragar los gastos.

El empresario podrá hacerse cargo, bajo las condiciones previstas para los costos de combustible, todos o parte de los costos efectuados por los empleados que se desplacen en bicicleta, bicicleta de pedaleo asistido, como conductor o pasajero en régimen de uso compartido, o en transporte público.

Dentro del ámbito territorial de un plan de movilidad impulsado por la autoridad responsable, esta debe informar también a las empresas de su jurisdicción sobre el contenido de dichos criterios para asignar esos costes que se determinarán por acuerdo de la compañía o por acuerdo interempresarial. En ausencia de acuerdo, la asunción de estos se implementa por decisión unilateral del empresario, previa consulta con el Comité de trabajadores/as. En todo caso, los títulos de movilidad solo pueden ser debitados en el pago de bienes o servicios específicos relacionados con los viajes de los empleados.

En este sentido, se propone abonar hasta 400 euros por año, sin cargos ni impuestos, a los empleados: 200 euros aportados por el Estado y los 200 restantes por la empresa. El Estado también generalizará este paquete a todos sus agentes a partir de 2021.





Pedro Heredia 8, 2º Derecha
28028 Madrid

www.fundacionrenovables.org

yo
SI QUIERO
RENOVABLES