



GREEN.SMART.TRANSPORT.DEAL

REPORTE NACIONAL

SPAIN



Co-funded by
the European Union

INFORME NACIONAL DE ESPAÑA

FASE DE ANÁLISIS DEL PROYECTO "GREEN. SMART. TRANSPORT.DEAL"

Elaborado por Ángel Lozano
Experto Nacional de España

Elaboramos nuestro *Informe Nacional* siguiendo las instrucciones metodológicas proporcionadas por la experta principal del Proyecto; en consecuencia, se estructura en los seis apartados específicos propuestas en la plantilla de referencia; incorporándose, al final del mismo, el Análisis de los datos recogidos en los cuestionarios online realizados.

I.- Descripción del derecho a la participación de los trabajadores en España

El Modelo de las Relaciones Laborales en España es Dual; esto es: está formado por una doble representación de los trabajadores en sus empresas; y ambas representaciones intervienen en la toma de decisiones de los trabajadores con la Empresa. Por un lado, existe lo que denominamos una *Representación Sindical de los trabajadores* formada por las Secciones Sindicales y los Delegados Sindicales, que representan a los afiliados al Sindicato.

Y, por otro lado, una *Representación Unitaria de los trabajadores*, los Comités de Empresa formados mediante la elección directa por parte de los trabajadores en un determinado centro de trabajo o empresa a través de la convocatoria de elecciones sindicales cada cuatro años.

La Información y Consulta como instrumentos de Participación de los trabajadores en la legislación española.-

Se lleva a cabo por parte de las dos estructuras mencionadas: Sindicatos y Comités de Empresa y se centra en las dos actuaciones establecidas por la *Directiva 2002/14/CE: Información y Consulta*. Esta *Directiva* se transpuso al ordenamiento jurídico español a través de la Ley 38/2007, de 16 de noviembre; aunque la legislación laboral española ya contenía esos mismos supuestos desde su creación en el año 1980. En la transposición de

"Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only, and do not necessarily reflect those of the European Union or European Commission. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them"

la Directiva se añaden dos novedades: El reconocimiento del derecho a la información sobre las actuaciones medioambientales que tengan incidencia en el empleo y el deber de los representantes de colaborar con la dirección de la empresa para conseguir la sostenibilidad medioambiental si así está pactado en convenio colectivo.

Así, se recoge, de manera expresa, en el **Estatuto de los Trabajadores** español (nuestro código laboral) que:

Los trabajadores tienen derecho a Participar en la empresa a través de los Órganos de Representación con sus funciones de Consulta, Orientación, Propuesta y Emisión de Informes. (art. 4 ET)

Y que: *El Comité de Empresa tendrá derecho a ser informado y consultado por el empresario sobre aquellas cuestiones que puedan afectar a los trabajadores, así como sobre la situación de la empresa y la evolución del empleo en la misma... (art. 64 ET)*

La concreción de estos derechos, tiene un triple alcance: Por un lado, el derecho del comité de empresa a ser informado sobre determinados aspectos con carácter trimestral, anual o cuando proceda; a ser informado y consultado en otra serie de materias y a emitir informe, en un plazo de 15 días, en otra serie de supuestos y antes de la toma de decisión por parte del empresario.

En concreto, el derecho de **información** se establece con carácter trimestral en materias como: La evolución general del sector económico a que pertenece la empresa; la situación económica de la empresa y su evolución probable; las previsiones del empresario de celebración de nuevos contratos y de subcontrataciones; y las estadísticas del índice de absentismo: Causas, accidentes de trabajo y enfermedades profesionales, índices de siniestralidad, estudios del medio ambiente laboral y los mecanismos de prevención que se utilicen.

Con carácter anual, sobre la aplicación en la empresa del derecho de igualdad de trato y de oportunidades entre mujeres y hombres; y con la periodicidad que proceda en cada caso: En el balance, la cuenta de resultados, la memoria y los documentos dados a conocer a los socios, en el caso de que la empresa revista la forma de sociedad; los modelos de contrato de trabajo utilizados así como la terminación de la relación laboral; las sanciones impuestas por faltas muy graves; y recibir la copia básica de los contratos, las prórrogas y las finalizaciones de aquellos en el plazo de diez días.

En cuanto a la **consulta** se regula el derecho a ser informado y consultado sobre la situación y estructura del empleo en la empresa y su probable evolución; y sobre todas las decisiones de la empresa que pudieran provocar cambios en la organización del trabajo y sobre la adopción de medidas preventivas. Y a emitir informe en el plazo de 15 días, con carácter previo a la ejecución, por parte del empresario, de una determinada decisión, habiendo recibido, previamente, la información necesaria sobre dicho tema, en las

siguientes materias: Las reestructuraciones de plantilla y ceses totales, parciales, definitivos o temporales; las reducciones de jornada; el traslado total o parcial de las instalaciones; los procesos de fusión, absorción o modificación del estatus jurídico de la empresa que pueda afectar al volumen de empleo; los planes de formación profesional en la empresa; y la implantación y revisión de sistemas de organización y control del trabajo (tiempos, sistemas de incentivos y valoración de puestos de trabajo).

La información y la consulta en materia de seguridad y salud en el trabajo.-

La información y la consulta también son derechos de participación en materia de Salud y Seguridad en el trabajo, reconocidos a través de la **Ley 31/1995, de Prevención de Riesgos Laborales**, que transpone la *Directiva 89/391/CEE relativa a la aplicación de medidas para promover la mejora de la seguridad y de la salud de los trabajadores en el trabajo*. El **derecho de consulta** de los trabajadores obliga al empresario a consultar, con la debida antelación, ante la adopción de decisiones relativas a la planificación y organización del trabajo; introducción de nuevas tecnologías; la organización y desarrollo de las actividades de protección de la salud y prevención de los riesgos profesionales en la empresa; la designación de los trabajadores encargados de las medidas de emergencia y el proyecto y la organización de la formación en materia preventiva.

Por su parte, los **derechos de participación y representación** corresponden a los Sindicatos, a los Comités de Empresa, y a los delegados de prevención, una figura específica de representación de los trabajadores con funciones específicas en materia de prevención de riesgos en el trabajo, a los que se dota de garantías, competencias y para los que se establecen los mismos criterios de sigilo profesional establecidos para los comités de empresa.

Además, se crea el Comité de Seguridad y Salud, que es el órgano paritario y colegiado (formado por los delegados de prevención y los representantes del empresario) de participación destinado a la consulta regular y periódica de las actuaciones de la empresa en materia de prevención de riesgos, y que debe existir en todas las empresas o centros de trabajo que cuenten con 50 o más trabajadores.

El Diálogo Social en España.-

El *diálogo social* en España se identifica con la concertación social y tiene un marcado carácter político. Su objetivo es la codeterminación de las políticas públicas por los gobiernos, las organizaciones de empleadores y las confederaciones sindicales, con el fin de alcanzar consenso en grandes temas de política económica y social con la consideración de interés general o interés público.

Este diálogo social se realiza a través de la creación de un órgano paritario y tripartito, que garantiza la participación institucional de las organizaciones sindicales y empresariales más representativas. Su resultado es la realización de *pactos sociales*.

La Negociación Colectiva como sistema de participación de los trabajadores en la toma de decisiones.-

La Negociación Colectiva es un derecho reconocido en la *Constitución Española*: “*La Ley garantizará el derecho a la negociación colectiva laboral entre los representantes de los trabajadores y empresarios, así como la fuerza vinculante de los convenios*”; desarrollado por el *Estatuto de los Trabajadores*.

Esta negociación colectiva se lleva a cabo tanto por los Comités de Empresa (en el ámbito de cada centro de trabajo o empresa), como por los Sindicatos, en el ámbito estatal, regional, provincial, sectorial o de un grupo de empresas.

El producto de la negociación colectiva, su resultado, es el **Convenio Colectivo**, al que se define como “*un acuerdo celebrado por empresarios y representantes de los trabajadores por el que se regulan condiciones de trabajo y productividad así como la paz laboral a través de aspectos obligacionales pactados*”, que tiene fuerza vinculante para las partes y en el que se puede incluir cualquier materia que tenga que ver con las condiciones de empleo (profesionales y laborales) de los trabajadores: promoción, jornada, vacaciones, medidas de conciliación laboral, prevención de riesgos laborales, cuantías salariales, etc., así como la mejora de los procedimientos de información y consulta.

[Establecer un listado de convenios colectivos es una tarea muy complicada ya que habría que distinguir entre los que se encuentran vigentes en un momento determinado y los que, agotada su vigencia temporal, están en fase de negociación. Significar, a modo de ejemplo, que solo en 2021 se firmaron 908 nuevos convenios que afectan a un total de 3.510.106 trabajadores].

La regulación normativa de los trabajadores del Sector del Transporte.-

Desde el año 1994 en que se sustituyeron las antiguas “*ordenanzas laborales*” (un reglamento laboral por el que se fijaban las condiciones mínimas de trabajo de un sector o rama determinada o de una empresa) en España, todos los trabajadores están integrados a un Convenio Colectivo que les es de aplicación. Normalmente, existe un convenio colectivo de ámbito sectorial estatal, que es desarrollado en los ámbitos Regionales (en España existen 17 Comunidades Autónomas, Regiones), en los ámbitos provinciales o municipales y en el de cada empresa.

Así, disponemos de diferentes convenios colectivos en cada uno de esos ámbitos geográficos o funcionales señalados, en función de la actividad específica dentro del sector de transportes; como, por ejemplo:

- **Subsector de transportes de mercancías por carretera**, que dispone de un *Acuerdo General de Transportes de Mercancías por Carretera*, de ámbito nacional y convenios colectivos de Comunidad Autónoma (regionales) y Provinciales (en este subsector no existen convenios interprovinciales distintos de los regionales).
- **Subsector de transporte de viajeros por carretera**, en el que existe un Laudo Arbitral de Sustitución de la Ordenanza Laboral del Sector de Transporte por Carretera, en el Subsector de Transporte de Viajeros por Carretera vigente desde el 01.01.02; de ámbito nacional, y convenios colectivos de Comunidad Autónoma o provinciales (tampoco en este subsector existen convenios interprovinciales).
- **Subsector de transporte en autobús**, integrado por más de 3.300 empresas que generan más de 95.000 puestos de trabajo (67.000 directos y 28.000 indirectos) con cincuenta y dos convenios colectivos de ámbito provincial.
- **Y otros Convenios colectivos de carácter sectorial estatal**, entre los que citamos a título de ejemplo [la lista de convenios en España del sector de *Transporte y Almacenamiento*, que es como se denomina en el marco de la negociación colectiva es muy grande]: Transportes Ferroviarios Especiales; Aparcamientos y garajes; Auto- Taxis; Empresas de entrega domiciliaria; Empresas de mensajería; Grúas móviles autopropulsadas; Marina mercante; Operadores logísticos; Empresas de reparto sin direccionar; Servicios de asistencia en tierra en aeropuertos (Handling); Transporte y trabajos aéreos con helicópteros y su mantenimiento y reparación; Transporte interurbano por ferrocarril; o Transporte aéreo de pasajeros.

II.- Vehículos de bajas emisiones: Parque actual, previsiones e incentivos del Gobierno

España dispone de una flota de 32 millones de vehículos, de los que 24,6 son turismos (casi 15 millones de unidades con diésel y 9 millones de gasolina). El 2,7%, 675.000 vehículos, son de bajas emisiones (eléctricos, híbridos enchufables o no enchufables y de gas), lo que supone el 13,5% del total de vehículos de este tipo que se pretende tener en 2030 (cifrado en 5 millones), según datos de 2021; aunque solo en 2022, se han vendido más de 300.000 vehículos de estas características: 36.452, eléctricos; 48.193, híbridos enchufables; 16.901, de gas; y 243.267 híbridos no enchufables.

Se espera que en 2023 la cuota de mercado alcance el 22% del total de vehículos de bajas emisiones que, en la actualidad, son más utilizado por hombres de entre 18 y 39 años de edad.

En cuanto a los puntos de carga, solo hay 12.000 de acceso público, repartidos en 245 estaciones, por cada millón de habitantes; existiendo, tan solo, 92 puntos de carga ultrarápida. La previsión del gobierno es que esa cantidad se eleve hasta los 100.000 puntos ya en 2023 y cinco millones en 2030.

En base a estos datos, y ante la existencia de dos problemas fundamentales para disponer de una flota automovilística sin emisiones contaminantes: el alto coste de adquisición de estos vehículos y la falta de infraestructura de carga, España ha activado en abril de 2021 el **III Plan MOVES**, un conjunto de medidas (ayudas vinculadas a la comercialización), que tiene como objetivo impulsar el mercado del coche eléctrico, que se extenderá hasta el 31 de diciembre de 2023, con una dotación de 1.200 millones de €, con **el objetivo de ayudar a la adquisición de vehículos eficientes**.

El Gobierno espera que en 2023 haya, al menos, 250.000 vehículos eléctricos en circulación; que existan un mínimo de 100.000 puntos de recarga (tanto públicos como privados); a la vez que prevé que el Moves III suponga un inyección extra de 2.900 millones de euros al PIB nacional y que genere cerca de 40.000 empleos a lo largo de toda la cadena de valor. Para ello, el III Plan Moves, incluye ayudas en los siguientes casos:

Ayudas para compra de vehículos eficientes: Hasta 7.000 € para la compra de coches eléctricos y de pila de combustible, siempre y cuando, a cambio del nuevo, se entregue un vehículo para achatarrar. Sin esta condición, la ayuda se reduce a 4.500 euros; y hasta 5.000 € (2.500 sin vehículo para desguace), para los vehículos híbridos enchufables.

Estas ayudas afectan a la compra de vehículos de nueva matriculación y a los de "km, 0" siempre que se hayan matriculado antes de junio de 2020 y se incrementan en un 10% para beneficiarios empadronados en municipios de menos de 5.000 habitantes y zonas rurales.

Las ayudas están sujetas a impuestos,; esto es, deben tributar a Hacienda, y no son de entrega inmediata sino que pasan varios meses hasta que se perciben.

Ayudas a la instalación de puntos de recarga: En este caso la subvención se calcula en base a la inversión necesaria con dos supuestos: Hasta un 80 % del coste subvencionable para particulares, autónomos y para la Administración Pública sin actividad económica; y hasta un 60% en el caso de las empresas y entes públicos con actividad económica. Se calcula que un punto de recarga de un particular con un coste de 1.500 €, recibirá una subvención de 870 € (y hasta 990 si el domicilio está en un municipio con menos de 5.000 habitantes).

Ayudas para taxistas y vehículos VTC: En este supuesto, las ayudas se gestionan por las Comunidades Autónomas (gobiernos regionales) a los que se autoriza a incrementar esa ayuda en un 10%.

Plan Moves Flotas, para las medianas y grandes empresas: Dotado con 400 millones de euros que se repartirán entre empresas de tamaño medio y grande que quieran electrificar su parque de vehículos; exigiéndose que la compra sea de un mínimo de 25 vehículos y un máximo de 500 y que las empresas aspirantes operen en, al menos, dos comunidades autónomas (Regiones).

Las ayudas máximas por beneficiado son de 2,5 millones de euros y no son solo para vehículos nuevos, también son subvencionables los de segunda mano siempre y cuando sean eléctricos o de pila de combustible de categorías M1, N1, L3e, L4e y L5e y tengan una antigüedad máxima de hasta doce meses, contada desde su primera matriculación en España.

Beneficios fiscales: Todas las ayudas señaladas, incluyen, además, unos beneficios fiscales de los que disfrutaban quienes compran un coche eléctrico. El primero es la *exención del pago del impuesto de matriculación*: ningún coche eléctrico o híbrido enchufable debe pagar esta tasa; además, muchos municipios liberan a los vehículos con etiqueta "Cero Emisiones" y los etiqueta ECO del abono del *impuesto de circulación* o incluyen descuentos de entre el 50 y el 75% del mismo.

El segundo beneficio fiscal establece que las entidades locales podrán aprobar *descuentos de hasta el 50% en el impuesto sobre bienes inmuebles (IBI)* a los vecinos de los edificios que instalen puntos de recarga. En la actualidad, se estudia aplicar rebajas del Impuesto sobre el Valor Añadido (IVA), establecido en el 21%.

Otras Ayudas de carácter Local: Por último, citaremos la existencia de otras ayudas de carácter local (en este caso subvenciones para renovar vehículos particulares) como la ofrecida por el *Ayuntamiento de Madrid* a través del *Plan Estratégico de Subvenciones 2021-2023 sobre Movilidad Sostenible* cuyo objeto es reducir las emisiones de elementos contaminantes y mejorar la eficiencia energética que genera el sector del tráfico rodado en la ciudad de Madrid mediante ayudas para la adquisición de vehículos particulares de bajas o nulas emisiones directas, incluyendo tres ámbitos de vehículos subvencionables:

- **Ámbito 1:** Los vehículos M1 con categoría de clasificación ambiental "0 emisiones", recibirán una ayuda de 6.000 €
- **Ámbito 2:** Los vehículos M1 con categoría de clasificación ambiental "ECO", con una ayuda de 3.000 €
- **Ámbito 3:** Los vehículos M1 con categoría de clasificación ambiental "C" y una ayuda de 2.500 €

Estas tres ayudas se incrementan en 2.500 €, cada una de ellas, si el beneficiario "achatarra" un vehículo matriculado en España con clasificación ambiental "A" (sin distintivo ambiental).

III.- Ciudades verdes: Reutilización del espacio urbano y transporte ecológico Todos conocemos qué por *ciudades verdes* se entiende aquellas con abundantes espacios naturales para disfrute de sus ciudadanos, bajas emisiones de gases efecto invernadero, bajos niveles de contaminación acústica y una edificación bioclimática y sostenible.

Son muchas las iniciativas que se están llevando a cabo en nuestro país; así es que vamos a señalar solo algunos ejemplos de ciudades españolas que han promovido distintas actuaciones para conseguir una movilidad sostenible:

Las zonas de bajas emisiones (ZBE) de grandes ciudades: Son áreas urbanas en las que se establecen restricciones de acceso a determinados vehículos conforme a su clasificación según el Reglamento General de Vehículos vigente.

Desde este año 2023, todas las ciudades que tengan más de 50.000 habitantes (149 municipios) deben tener estas zonas; así como las que tengan más de 20.000 habitantes y superen los valores límite de los contaminantes regulados en el Real Decreto de la calidad del aire.

El carril bici de las ciudades de Madrid o Sevilla: En la ciudad de Madrid disponemos de dos actuaciones que tienen como protagonista al desplazamiento en bicicleta. Por un lado el denominado *Anillo Verde Ciclista*, un carril bici circular de 65 km de longitud que circunvala la ciudad de Madrid permitiendo rodear, en su totalidad, el caso urbano de la ciudad uniendo multitud de parques e instalaciones deportivas municipales y grandes áreas residenciales.

Y la existencia de un parque de bicicletas eléctricas para alquiler público, denominado *BiciMAD*, gestionado por la *Empresa Municipal de Transportes* de Madrid, que cuenta con una flota superior a las 3.000 bicicletas eléctricas y más de 260 estaciones. Para disfrutar de este servicio de alquiler, es necesario abonar entre 15 y 25 € al año, más los gastos del uso de la bicicleta que varían desde los 0,5 €, los primeros 30 minutos hasta los 4 € por hora a partir de la segunda hora de utilización.

La ciudad de Sevilla, por su parte, dispone de 140 kms de carriles-bici, con un sistema de alquiler, *Sevici*, de propiedad municipal, consiguiendo que, diariamente, cerca de 90.000 personas se desplazan a sus trabajos o estudios en bici. Esta iniciativa ha supuesto beneficios anuales como: reducción de más de 27.000 barriles de petróleo anuales, con un ahorro de 2 millones de €; una reducción de más de 8.000 toneladas equivalentes de CO₂ al año; y 24 muertes evitadas por enfermedades coronarias.

La flota verde y sostenible de la Empresa Municipal de Transportes, EMT, de la ciudad de Madrid, cuya flota de vehículos ha ido modificándose hasta conseguir que su totalidad sea “verde”: Gas Natural Comprimido, tracción 100% Eléctrica e híbridos: Diesel-Eléctrico y GNC-Eléctrico; además, es la primera empresa en Europa con autobuses híbridos de Gas Natural (GNC+Eléctrico)

Su infraestructura y servicios prestados se concreta en las siguientes cifras: 5 depósitos/centros de operaciones + 9 depósitos de vehículos (grúa); 24 aparcamientos públicos; 2020 autobuses + 90 grúas; 204 líneas: 178 diurnas y 26 nocturnas; 1.500.000 pasajeros diarios; 90.000.000 kilómetros anuales recorridos y 9.568 empleados

A pie en la ciudad de Pontevedra: Se ha transformado la ciudad en un espacio seguro y ecológico donde se potencia ir a pie en cualquier desplazamiento que no supere los 30 minutos o los 3 kilómetros de distancia. Para ello, se ha peatonalizado una gran parte de la ciudad limitando el acceso de coches para realizar operaciones básicas y con

aparcamientos gratuitos limitados a 15 minutos. Además, se ha establecido el límite de velocidad máxima en toda la ciudad a 30 km/h; reduciéndose las emisiones de CO₂ en un 65%.

El tranvía en Zaragoza: Se ha recuperado como transporte urbano compatible con el autobús, con un recorrido de 12,8 kms, que atraviesan la ciudad, con 46 paradas y una frecuencia de 5-7 minutos en las horas punta del día (entre 7:30 y 22:00 horas). El tranvía es usado, diariamente, por cerca de 85.000 personas de cerca de 1.600 empresas que están instaladas en su radio de acción más inmediato.

Esta iniciativa ha reducido las emisiones de CO₂ en un 6% con un ahorro de 19,6 millones de litros de combustible al año y una minoración del tráfico del 7,68% (por el centro, la reducción del tráfico es del 60%). Además, la ciudad de Zaragoza se ha convertido recientemente, en una “*ciudad en 15 minutos*”.

Las infraestructuras verdes de Vitoria y Guipuzcoa: Ambas ciudades del norte de España han apostado por establecer una red de espacios naturales y seminaturales junto a otros elementos ambientales diseñados y gestionados para ofrecer una amplia gama de servicios ecosistémicos, en los que se incluyen espacios verdes y elementos físicos en áreas terrestres (naturales, rurales y urbanas), con el objetivo de: Mejorar la resiliencia del territorio ante el cambio climático y promover su adaptación; favorecer los procesos naturales, garantizar la conectividad ecológica y desfragmentar el territorio, mejorando su funcionalidad ecológica; y facilitar el contacto de las personas con un medio natural diverso, funcional e interesante cercano a pueblos y ciudades, con objeto de mejorar la calidad de vida de las personas y educar y sensibilizar para lograr actitudes proclives a la conservación de la naturaleza.

El uso de automóviles eléctricos: Aunque generalizado en varias ciudades con el apoyo que desde hace años realiza el IDAE (*Instituto de Ahorro y Diversificación de la Energía*) como una parte de la movilidad sostenible de las ciudades, nos referimos al establecido en la ciudad de *Barcelona*, como ejemplo, al ser la pionera en este servicio y disponer de más de 200 puntos de recarga eléctrica en el área metropolitana; aparcamientos gratuitos en zonas reguladas (azul y verde); gratuidad en el acceso a peajes y puntos de recarga específicos en las paradas de taxi.

El CarSharing, flotas compartidas: Por último, me referiré a una iniciativa de alquiler de vehículos por tiempo. Este sistema, en el que cada coche de CarSharing sustituye a cerca de 15 automóviles, con costes flexibles vinculados a los costes reales de los desplazamientos lo que supone menos kilómetros recorridos por persona y año en coche, es utilizado por particulares, un 60% de los usuarios y actividades comerciales de pequeñas empresas, el 40%.

IV.- Procesos de Digitalización del Transporte

Dentro del componente 6 del *Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia* del Gobierno de España, se ha incluido un *Programa de apoyo al transporte sostenible y digital*, compuesto por 15 medidas, una de las cuales, la M13, destina 47,5 millones de € a realizar *Proyectos para la digitalización de los servicios de transporte de viajeros y mercancías en el ámbito nacional*.

El objetivo de esta medida es financiar acciones de apoyo a la digitalización y optimización de procesos en centros de transporte de mercancías intermodales (tanto ferroviarios como portuarios), incorporando la digitalización ligada a la cadena logística para ayudar a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y ganar eficiencia. En líneas generales, pueden optar a este *Programa de apoyo*, todas aquellas personas jurídicas privadas o entidades del sector público empresarial, que ejerzan una actividad económica en el mercado relacionada con el objeto de las subvenciones y que tengan su domicilio fiscal en España o dispongan de una residencia fiscal o un establecimiento permanente en territorio español; afectando, en consecuencia a empresas de transporte ferroviario de mercancías; empresas propietarias o poseedoras de material rodante ferroviario; operadores de transporte que posean UTIs; empresas privadas propietarias de una terminal de carga; empresas privadas o públicas que sean operadoras de una terminal de mercancías de propiedad privada o pública y empresas navieras.

Las inversiones de este régimen de ayudas están destinadas a la prestación de servicios y la ejecución de proyectos que se apliquen desde una perspectiva de interés general, excluyendo los servicios de movilidad urbana, metropolitana y regional. Los proyectos presentados deben de tener un coste mínimo de 100.000 euros, de los que se financian con estos fondos un máximo del 40%. Las ayudas se ofrecen para algunas de las siguientes actuaciones:

- Diseño del proyecto: Estudios y proyectos relacionados con el análisis, el diseño y el desarrollo de la ingeniería de detalle relacionada con la implementación del proyecto.
- Material-hardware: Equipamiento necesario para implementar los proyectos y alquiler de la maquinaria para su instalación: Digitalización y optimización de procesos en terminales ferroviarias, marítimas, o centros de transporte internos de la empresa; implementación de tecnologías para identificación y localización de material rodante y UTIs; y creación del ecosistema digital: sensores y dispositivos necesarios para la implantación de tecnologías como inteligencia artificial o Internet de las cosas para realizar la automatización de los sistemas, equipos de alimentación, equipos de comunicaciones, etc.
- Material-software, necesario para integrar el sistema de cada proyecto individual en la plataforma operativa y su configuración, incluyendo herramientas de big data, análisis predictivo o inteligencia artificial, etc.
- Dirección de obra: Que incluyen los servicios de consultoría y los estudios de ingeniería de detalle cuando se desarrollen en el marco de un proyecto que los incluya como parte necesaria del mismo.

"Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only, and do not necessarily reflect those of the European Union or European Commission. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them"

Por último, señalar que las tendencias de digitalización más concretas dirigidas al sector de transporte por carretera (de mercancías y de viajeros) se centró, más allá del GPS, en cuatro tecnologías que se están aplicando por las empresas de transporte: La telemetría, aplicada al transporte; la asistencia en la conducción, la optimización de las rutas y el sistema MDVR (Mobile Digital Video Recording). **V.- Condiciones de Empleo de los trabajadores del transporte**

El sector de transportes sufrió un descenso en el empleo durante la primera etapa de la pandemia, llegando a perderse casi un 8% del existente. Desde marzo de 2020 comenzó su recuperación alcanzado la cota más alta en abril de 2022, con un 6% de incremento (un 14% de recuperación en dos años). Esta recuperación del empleo se debe al incremento del transporte de viajeros en este año, alcanzándose subidas del 63,4% en el transporte por carreteras y ferroviario y el 51,6% en el transporte aéreo.

A continuación vamos a señalar algunos datos del *Sector de Transportes y Almacenamiento*, extraídos del *Informe del Mercado de Trabajo Estatal*, elaborado por el Observatorio de las Ocupaciones de 2021, que nos permiten disponer de una visión global del mismo, a lo que su empleo se refiere:

- El Sector cuenta con un total de 949.202 trabajadores, el 5,02 del total de asalariados, con un incremento del 1,35% entre 2020 y 2021.
- De esos, 212.967 son trabajadores autónomos (6,49%) y 736.235 (el 4,71%) trabajadores por cuenta ajena.
- Del total de trabajadores por cuenta ajena, 212.302, son conductores asalariados de camiones; 143.994, conductores asalariados de automóviles, taxis y furgonetas; 111.428, operadores de grúas, montacargas y de maquinaria similar de movimiento de materiales; y 79.578, operadores de carretillas elevadoras.
- El paro en este Sector se eleva a los 108.985, el 2,8% del total de desempleados en España (que asciende a 3.888.137); de los cuales: 76.323 (el 70%) son hombres y 32.662 (el 30%) mujeres.

Las previsiones de crecimiento del empleo en el sector del transporte para 2025, es de un 27% en el transporte público y un 38% en trabajadores con alto nivel de cualificación.

Como ya hemos señalado en el apartado 1º de este *Informe*, todos los trabajadores están integrados en un Convenio Colectivo que les es de aplicación, y en el que se desarrollan sus condiciones de empleo con cierta similitud entre unos y otros.

A modo de ejemplo, nos referimos al salario como dato significativo de esas condiciones laborales; y podemos decir que el sueldo medio en España en 2022, se situó en 24,009,12

euros al año; con un salario bruto mensual de 2.086,8 € y un salario bruto por hora de 11,95 €. El salario mínimo interprofesional es de 1.080 € por catorce pagas, lo que hace un total de 15,120 €, en cómputo anual. Por su parte, el salario medio de los camioneros se sitúa, para 2023, en los 1.530 € al mes (18.360 € netos anuales), con unos mínimos de 1.293 € (15.517 netos anuales) y un máximo de 1.981 € (23.772 netos en cómputo anual). No obstante estas cifras medias, hay convenios donde los salarios alcanzan los 29.400 € brutos anuales.

Por último, aunque parece obvio que novedades como la *digitalización del transporte*, facilitarán la labor diaria de los conductores, mejorando su seguridad y reduciendo tiempos en la realización de algunas tareas; también hay que considerar que exigen nuevas capacidades a los conductores y generan nuevos riesgos en materia de seguridad y salud en el trabajo.

Por tanto, estas dos cuestiones deben ser aquellas a las que prestemos especial atención. Por un lado, la **formación de los trabajadores** desde el punto de vista de su reciclaje profesional para adaptarse a los nuevos sistemas de trabajo que se establezcan en el marco de la transición energética; y, por otro lado, la **salud laboral** en el marco del medio ambiente, en el uso de nuevas tecnologías y en todo lo relacionado con las nuevas cualificaciones profesionales.

VI.- Presencia del “Green Deal” en el debate público español

La estructura del actual Gobierno de España cuenta con el *Ministerio de Transición Ecológica* dedicado, de manera específica, a todo lo relacionado con la Transición Energética que, con distintas consultas populares, mantiene una vía de información y debate sobre la transición ecológica, en general. En concreto, se realizan consultas populares sobre iniciativas a través de la página Web y sobre diferentes acuerdos y actuaciones en materia de transición justa en la Minería del Carbón. La última realizada, se refiere a la *“Estrategia a Largo Plazo para una Economía Española Moderna, Competitiva y Climáticamente Neutra en 2050”*.

Desde que el 24 de octubre de 2018, Gobierno, Sindicatos y Empresarios del Sector de la Minería, firmamos el *Acuerdo Marco para una Transición justa de la Minería del Carbón y Desarrollo Sostenible de las Comarcas Mineras para el período 2019-2027* y su posterior *Plan de Acción Urgente para comarcas de carbón y centrales en cierre 2019-2021*, con importantes fondos económicos para garantizar la “supervivencia” de los mineros y permitir restaurar los espacios naturales que han sufrido el cierre de minas de carbón, se han desarrollado una serie de actuaciones entre las que pueden destacarse: La aprobación de medidas urgentes para la Transición Energética y el *Marco Estratégico para la Energía y el Clima* que, a través de tres actuaciones (Ley de Cambio Climático; el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima y la Estrategia de Transición Justa) pretende abordar los objetivos de la **Agenda 2030**.

Entre las medidas contenidas en este *Marco Estratégico*, se encuentran el impulso a la electrificación del transporte, apostando por limitar al año 2040 la matriculación y venta de vehículos que utilicen combustibles que emitan CO₂; ayudas para el coche eléctrico hasta 2025 (mencionadas en el apartado 2º de este Informe) y que en 2030, el 16% del parque móvil (coches, motos, furgonetas...) sean eléctricos, alcanzado los 5 millones de vehículos.

En definitiva, podemos decir que hay debate público e información a la ciudadanía sobre la *Transición Energética*; pero, de momento, no, en exceso, sobre el *Pacto Verde Europeo* y la movilidad sostenibles en nuestro país.

ANÁLISIS DE LOS CUESTIONARIOS ONLINE

Hemos encontrado un problema a la hora de difundir la fase de análisis de los cuestionarios online, al desconocer su existencia con una antelación suficiente. Recibimos los enlaces para su realización el 28 de febrero, no pudiendo difundirlos hasta el 2 de marzo y con un plazo inicial de recogida de datos de diez días (la ampliación final para la recogida de datos no ha tenido incidencia en nuestro caso al haber establecido una información inicial en nuestra difusión con una fecha de finalización que no ha sido revertida, a pesar de realizar una nueva difusión). En definitiva, creo que la planificación de esta fase no ha sido la adecuada y esto ha incidido en el resultado final.

I.- Análisis de las Encuestas recogidas entre los Trabajadores:

Se han recogido 13 encuestas entre el 3 y el 13 de marzo de 2023, con los siguientes resultados:

- El 92% de encuestados son del transporte de pasajeros por carreteras y un 8%, de transporte ferroviario.
- Por edades: El 46% están en la franja de entre 40-50 años; un 23%, tienen más de 50 años; el 15% entre 30-40 y un 8% entre 20-25 y 25-30.
- La mayoría de encuestados, el 38% no tiene ninguna relación con un sindicato; frente al 54% que si la tienen, con un 23% de encuestados que son dirigentes sindicales. El 8% restante no es miembro de un sindicato, pero observa las actividades de éstos
- En cuanto al interés por los temas del *Green Deal* y de la *Estrategia de Movilidad Sostenible*, las respuestas son idénticas: El 62% afirma estar interesado, pero disponer de poca información, frente al 15% que cree que esa información si sería suficiente. Un 23% dicen no tener interés en estos temas ni buscar información sobre ellos.

- El 54% de trabajadores encuestados afirma que la *Estrategia de Movilidad Sostenible* ya está teniendo un impacto en los trabajos y un 15% cree que ese impacto llegará en 2 o 3 años. Hay un 31% que no se ha planteado esta cuestión. Si bien, el 77% afirma que su empresa no organiza cursos de formación, frente al 15% que afirma que sí y un 8% que dice que esos cursos estarían programados, pero aún no se habrían recibido.
- El mismo 54% anterior conoce que su empresa está implantando nuevas tecnologías digitales; afirmando que ésta se concreta en la electrificación de la flota de autobuses y la digitalización de los sistemas de prestación de servicios y de gestión (el 42% de encuestados en ambos casos); mientras que un 8% afirman que esta tecnología digital se utiliza en la tecnología de los propios autobuses (sistemas de ayuda a la conducción) y en la diversificación de la empresa con actividades como el alquiler de bicicletas.
- En cuanto a las repercusiones que la implantación de la *Estrategia de Movilidad Sostenible* tendría en los trabajos, el 77% piensa sus condiciones de empleo serán las mismas y que tampoco afectará a su estabilidad. Y el 23% cree que mejorarán tanto las condiciones de empleo como la estabilidad en el mismo.
- Por último, sobre los sistemas de información y consulta que tienen los trabajadores sobre esta materia, tanto por parte de los sindicatos, como de los empleadores, las respuestas obtenidas son las siguientes:
 - El 38% desconoce si estos temas son objeto de información y consulta, frente al 31% que dice que sí lo son y otro 31% que afirma que no.
 - En cuanto a la forma en que se realizan la información y la consulta, el 50% dice que a través de los comités de empresa y un 25% que a través de los sindicatos. El 25% dice que no se informa de estos temas
 - Además, el 61% dice que el sistema de información y consulta entre empleador y sindicatos debe ser fortalecido, mientras el 31% cree que es adecuado y un 8% opina que es inexistente por parte del empleador.
 - Por último, sobre la manera de fortalecer los sistemas de información y consulta, el 38% opina que los sindicatos deberían de informar más a los trabajadores; el 31% cree que es necesario un sistema sancionador para el empleador que incumpla estos sistemas; el 23% piensa que es necesario sensibilizar a los empleadores sobre la importancia de informar y consultar y el 8% opina que falta claridad en la legislación.

II.- Análisis de las Encuestas recogidas entre los Empleadores:

"Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only, and do not necessarily reflect those of the European Union or European Commission. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them"

En este caso el número de encuestas recogidas ha sido de 5; todas ellas en la zona sur de España (Andalucía) que es donde operan los otros socios españoles del Proyecto; con los siguientes resultados:

- El 100% de encuestados son del transporte de pasajeros por carreteras, con un número de empleados de entre 10 y 30 trabajadores (el 40%) y entre 5 y 10 (el 40%). El 20% dispondría en su empresa entre 30 y 100 trabajadores.
- En cuanto al interés por los temas del *Green Deal* y de la *Estrategia de Movilidad Sostenible*, las respuestas son similares: El 60% afirma estar interesado en el Pacto Verde y el 80% en la Estrategia de movilidad, pero disponer información insuficiente; el 20% que cree que esa información si sería suficiente en el caso del Pacto Verde; y un 20% dicen no tener interés lo relacionado con la Movilidad sostenible.
- El 40% de empleadores encuestados afirma que la *Estrategia de Movilidad Sostenible* ya está teniendo un impacto en los trabajos y un 40% cree que ese impacto llegará en la próxima década; el 20% restante no se lo habría planteado aún.
- El 80% dice estar implementando nuevas tecnologías en su empresa que concretan en las siguientes: Digitalización de la plataforma de ventas, el 20%; digitalización para ahorrar papel, el 20%; y control de fallos en los autobuses por ordenador, el 20%.
- En cuanto a las repercusiones que la implantación de la *Estrategia de Movilidad Sostenible* tendría en la actividad empresarial, el 40% cree que mejorará; el 20% dice que no afectará; el 20% que sería peor; y el 20% piensa que podría dejar de existir su empresa al implementar esta estrategia de movilidad.
- Por último, sobre los sistemas de información, consulta y diálogo social existentes hacia los trabajadores, como desde los gobiernos a los empleadores, obtenemos las siguientes respuestas:
 - El 80% dice no informar ni consultar con sus trabajadores, frente al 20% que dice que sí lo hace.
 - El 100% de empleadores cree que el gobierno no consulta sobre esta materia con las organizaciones empresariales de manera adecuada; afirmando no tener opinión sobre cómo se está realizando el diálogo social sobre este tema.
 - Finalmente, el 40% cree que sería necesaria más información tanto para empleadores, como para sindicatos a la hora de abordar la *transición justa* en el sector del transporte y que sería necesario mayor apoyo de las autoridades en

"Funded by the European Union. Views and opinions expressed are however those of the author(s) only, and do not necessarily reflect those of the European Union or European Commission. Neither the European Union nor the granting authority can be held responsible for them"

esta materia. El 20% opina que la situación actual es aún inestable y dificulta el diálogo social.

III.- Comparativa del Análisis de las Encuestas recogidas entre los trabajadores y los empleadores:

Si realizamos una breve comparativa sobre los temas comunes planteados a empleadores y trabajadores, obtenemos la siguiente comparación entre las respuestas de unos y otros:

- Empleadores y trabajadores dicen estar interesados en el pacto verde y en la estrategia de movilidad sostenible, pero disponer de poca información (el 60% en ambos casos).
- Ambos colectivos creen que la movilidad sostenible ya está teniendo impacto en el ámbito laboral: El 54% de trabajadores y el 40% de empleadores.
- El 80% de empresarios, frente al 54% de trabajadores dicen que se están implementando tecnologías digitales en sus empresas.
- En cuanto a las repercusiones de esta implementación de una movilidad sostenible, el 77% de los trabajadores y el 20% de empleadores creen que no afectará; mientras el 40% de empleadores y el 23% de trabajadores cree que mejorará. Los empleadores son más pesimistas en esta materia ya que el 20% cree que empeorarán las condiciones y un 20% que podría peligrar la existencia de la empresa.
- Tampoco vemos coincidencia en cuanto a los sistemas de información y consulta sobre la movilidad sostenibles: Mientras el 80% de empleadores dice no utilizarlos, el 31% de trabajadores afirman que si existen estos sistemas de participación (el 20% en el caso de los empleadores)