

INSTITUT D'ESTUDIS REGIONALS I METROPOLITANS DE BARCELONA. ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA (2016). *Pla Metropolità de Mobilitat Urbana. Document de diagnosi*.

INSTITUT D'ESTUDIS REGIONALS I METROPOLITANS DE BARCELONA (2017). *Diagnosi de dinàmiques en els àmbits socioeconòmic, habitacional i de mobilitat en el territori Besòs*. Recuperat de <https://iermb.uab.cat/ca/iermb/estudi/projete-besos>

INSTITUTO SINDICAL DE TRABAJO, AMBIENTE Y SALUD (ISTAS), CCOO (2009). *Estudio sobre políticas tarifarias para usuarios habituales del transporte público*. Recuperat de <http://www.istas.ccoo.es/descargas/Estudio%20de%20sobre%20pol%C3%ADticas%20tarifarias%20para%20usuarios%20habituales%20del%20transporte%20p%C3%ABlico.pdf>

*LLEI 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat*. (Catalunya).

*LLEI 21/2015, del 29 de juliol, de finançament del sistema de transport públic de Catalunya*. (Catalunya).

*Manual de buenas prácticas en la prevención de accidentes de tráfico laborales*. Fundación Española para la Seguridad Vial. DGT. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

MARKOVICH, J. i LUCAS, K. (2011). The social and Distributional Impacts of Transport: A Literature Review. *Transport Studies Unit, Oxford University, Working Paper N° 1055*.

*Model de trànsit i emissions AMB 2014*. IERMB, MCRIT i Institut Cerdà.

NAVARRO-VARAS, L. i PORCEL, S. (2017). L'acció contra la pobresa: cap a una política metropolitana de garantia de rendes? A Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, *Repensar la metròpoli: noves claus per a un projecte col·lectiu. Anuari Metropolità de Barcelona 2016* (pp.39-59). Bellaterra: IERMB i AMB.

PÉREZ, N. i PÉREZ, M. (2017). La mobilitat sostenible al lloc de treball: polítiques públiques i reptes de futur. A Institut d'Estudis Regionals i Metropolitans de Barcelona, *Repensar la metròpoli: noves claus per a un projecte col·lectiu. Anuari Metropolità de Barcelona 2016* (pp.211-231). Bellaterra: IERMB i AMB.

SOCIAL EXCLUSION UNIT (2003). *Making the connections. Final Report on Transport and Social Exclusion*. London: Office of the Deputy Prime Minister.

## APPENDIX 1

### LA PROMOCIÓ I LA GESTIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE A LA FEINA A TRAVÉS DE MESURES FISCALLS

**MANEL FERRI TOMÀS**

Oficina Tècnica de Canvi Climàtic, Diputació Barcelona

Les mesures fiscals són un bon instrument per a la gestió sostenible de la mobilitat a la feina. Entre d'altres, es pot atorgar un tracte fiscal positiu als desplaçaments que es realitzin amb mitjans de transport alternatius al vehicle privat o bé atorgar un tracte fiscal negatiu a la tinença i l'ús del vehicle privat. Els subsidis a les tarifes de transport públic poden ser una altra via.

L'atorgament d'aquests incentius no és una idea nova. Existeixen nombroses experiències dutes a terme en alguns països europeus del nostre entorn on s'apliquen formules de compensació: reducció dels tipus impositius sobre la renda, sobre l'impost de societats o la seguretat social. Per la seva banda, als Estats Units també s'han desenvolupat polítiques en aquesta direcció. En qualsevol cas, són països amb elevats nivells de desenvolupament econòmic i pioners en molts casos de l'aplicació de fiscalitat ambiental.

A continuació, es recullen algunes de les mesures implantades en aquests països:

A França, a partir de la Llei n° 82-684 del 4 d'agost de 1982 relativa a la participació dels empresaris al finançament del transport públic, els empresaris reintegren el 50% de l'abonament de transport públic als treballadors de l'Îlle-de-France en els seus desplaçaments entre el lloc de residència i el lloc de treball.

Seguint l'experiència de promoció de la bicicleta de Bèlgica, a França des de l'any 2016 els treballadors que van a la feina amb bicicleta poden ser indemnitzats amb 0,25€/km (amb un límit de 15 km diaris), que de mitjana pot equivaldre a 3,15€ al dia o bé, 94,5€ mensuals<sup>3</sup>.

A Bèlgica des de 1962 el sistema fiscal permet gaudir a empresaris i treballadors de certes bonificacions en les despeses per desplaçament entre el domicili i el centre de treball. Al mateix temps, els empresaris estan obligats a intervenir en les despeses de desplaçament de la seva plantilla d'acord amb el conveni col·lectiu que se signi en cada cas.

L'any 2002 s'imposa un règim especial per a les empreses que organitzin el transport col·lectiu dels seus treballadors, que poden deduir el 100% del cost. A continuació s'assenyalen algunes particularitats fiscals del sistema belga segons mode de transport:

Desplaçaments en transport públic: les administracions públiques abonen el 100% del títol de transport als seus empleats. En el cas de l'empresa privada, aquest percentatge és del 60%, cost que està lliure d'impostos i que l'empresa es pot deduir.

<sup>3</sup> [www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr) COMMUNIQUE DE PRESSE Frédéric Cuvillier Lance l'expérimentation de l'indemnité kilométrique vélo Paris, le lundi 2 juin 2014

Transport col·lectiu organitzat per l'empresa: des de l'any 2003 les empreses que prestin servei de transport col·lectiu al seu personal (autobús, microbús, autocar o cotxe compartit) poden deduir fiscalment el 100% de les despeses afectades per aquests desplaçaments, i poden, a més, amortitzar el 20% de la inversió. En el cas del cotxe compartit, l'itinerari realitzat per anar a recollir els companys ha de ser inclòs en el cost assignat.

Desplaçaments en bicicleta: s'indemnitza el ciclista amb 0,15€/ km recorregut (pot utilitzar la bicicleta en tot el recorregut o en una part del desplaçament fent intercanvi amb el transport públic). Aquesta indemnització és acumulable a altres exoneracions que pugui gaudir en altres desplaçaments en transport públic o col·lectiu.

Al Regne Unit la Llei de Finances de 1999 va introduir una exempció fiscal anual per promoure viatges més saludables per anar a la feina i reduir la contaminació ambiental. Com a part del Pla de Transport Verd del govern es permet que tant l'administració com els empresaris, prestin bicicletes i equips de seguretat als empleats. S'atorguen, al mateix temps, subvencions a la compra de bicicletes i a la instal·lació d'aparcaments. Alhora, els empresaris poden pagar fins a 20 penics per milla (lliures d'impostos) als empleats que utilitzin la bicicleta en els desplaçaments per motiu feina. Es donen exempcions tributàries a les empreses que impulsin serveis d'autobús per als treballadors.

El Govern dels Estats Units va aprovar a l'octubre de 2008 un conjunt d'actuacions per valor de 700.000 milions de dòlars relacionades amb el clima, l'estalvi d'energia i la regulació del transport. Els treballadors que es desplacen en bicicleta poden rebre fins a 20\$ mensuals (240\$ per any).

A Espanya, la Llei d'Impostos sobre la Renda de les Persones Físiques (Art.42.2.h RDL 6/2010 art.17, BOE 13.04.2010) estableix que queden exemptes d'aquest impost les quantitats que queden exemptes abonin als treballadors en concepte de desplaçament entre residència i centre de treball en transport col·lectiu. S'estableix un límit de 1.500€ anuals per treballador.

Malgrat l'interès demostrat en l'àmbit de la mobilitat sostenible a la feina per la UE, actualment no existeix un cos legislatiu que reguli directament la planificació, la gestió de la mobilitat i els incentius ens els desplaçaments per treball a Europa, que s'explica per l'aplicació del principi de subsidiarietat que regeix les polítiques europees. En conseqüència, la gestió de la mobilitat és un àmbit de treball en què es considera que les regulacions i la legislació són més eficients preses a nivell local, regional o estatal que no comunitari.

Tanmateix i pel que fa als estats, s'ha de dir que ara per ara no existeixen fons estables destinats a la gestió de la mobilitat, sinó que és a partir de diferents programes i d'accions, no directament vinculats a la política de mobilitat estatal, que les administracions locals poden optar a finançament. Es tracta doncs, d'un punt feble a resoldre, ja que l'èxit de les actuacions de mobilitat i, en particular les dirigides a la millora dels desplaçaments a la feina, resideix en l'assumpció de responsabilitats compartides entre tots els agents (públics i privats) implicats.

## APPENDIX 2

### L'ACCÉS AL LLOC DE TREBALL EN LA NEGOCIACIÓ COL·LECTIVA: ÉS UNA VARIABLE QUE ES TÉ EN COMPTE? REFLEXIONS AL RESPECTE

ALBERT VILALLONGA ORTIZ

Institut Sindical d'Ambient i Salut, CCOO (ISTAS)

La negociació col·lectiva, com a instrument fonamental per millorar la qualitat de l'ocupació, i per tant, les condicions de treball, obre una oportunitat per promoure la mobilitat sostenible per desplaçar-se als centres de treball. Les actuacions favorables al canvi de model actual tenen més garanties d'assolir-se mitjançant l'acord entre els representants dels treballadors i les direccions de les empreses o les administracions públiques, mitjançant els convenis col·lectius, pactes o acords d'empreses.

En aquest context, l'Acord Interprofessional de Catalunya 2015-2017, signat per les organitzacions empresarials i els sindicats més representatius, estableix les orientacions, les recomanacions i els criteris que han de regular les relacions laborals, fent referència de forma particular a la mobilitat sostenible als centres de treball<sup>4</sup> i a la seva vinculació amb el medi ambient<sup>5</sup>.

El Pla de desplaçaments d'empresa podria ser el màxim exponent de consens per afavorir la mobilitat sostenible, segura, saludable i equitativa a la feina. En aquest sentit, el Pla de qualitat de l'aire, que afecta 40 municipis de l'entorn metropolità de Barcelona, planteja (també ho fan altres instruments com el Pla Director de Mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona) l'elaboració de plans de desplaçaments d'empresa en el marc de les actuacions per a lluitar contra la contaminació atmosfèrica<sup>6</sup>.

Tanmateix, una de les vies per les quals s'obre la possibilitat d'iniciar aquests tipus de pactes i de redactar plans de mobilitat d'empresa, és a través de la participació dels representants dels treballadors en la prevenció dels riscos laborals, atès que els accidents de trànsit que pateix el treballador en anar i tornar del lloc de treball es consideren accidents laborals<sup>7</sup>. En aquest sentit, els plans de mobilitat viària en el marc de la prevenció dels accidents *in itinere*<sup>8</sup> en què els treballadors havien

<sup>4</sup> "Les organitzacions signants formularan mètodes i instruments per a l'avaluació de la mobilitat de les persones treballadores entre la seva residència i el seu lloc de treball, així com les possibles mesures destinades a millorar la seguretat dels desplaçaments i l'eficàcia dels mitjans de transport".

<sup>5</sup> "S'estudiaran mesures destinades a millorar la seguretat durant els desplaçaments dels treballadors, la reducció d'impactes ambientals i l'optimització dels mitjans de transport utilitzats".

<sup>6</sup> Acord de Govern /127/2014, de 23 de setembre, pel qual s'aprova el Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire a les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric.

<sup>7</sup> Reial decret legislatiu 8/2015, de 30 d'octubre, pel qual s'aprova el text refós de la Llei General de la Seguretat Social.

<sup>8</sup> Reial decret 404/2010, de 31 de març, pel qual es regula l'establiment d'un sistema de reducció de les cotitzacions per contingències professionals a les empreses que hagin contribuït especialment a la disminució i prevenció de la sinistralitat laboral.