

LA REFORMA DE LA NEGOCIACIÓN COLECTIVA PARA ARTICULAR LA MOVILIDAD SOSTENIBLE AL TRABAJO

Antonio Baylos

Publicado en el blog del autor, diciembre 2025

Hay una buena comunidad de laboristas que establecen señales y avisos de enorme interés y que permite la circulación de enfoques y de análisis también en formatos no clásicamente académicos, pero muy importantes.

Henar Álvarez, que está siempre atenta a estas novedades, nos ha avisado en un mensaje en las redes sociales de la incidencia que tiene sobre las relaciones laborales la recién publicada Ley 9/2025 de movilidad sostenible. Se trata en efecto de una nueva apertura de la regulación laboral a la consideración del medio ambiente como un determinante externo de las condiciones en las que prestan su trabajo las personas en las empresas. De nuevo en este caso la norma además se remite a la forma prioritaria de formación de reglas vinculantes en las relaciones laborales, la negociación colectiva, como medio de poner en práctica esta nueva regulación, en este caso en las unidades productivas de una cierta densidad. A continuación se presenta un esbozo de estos cambios en relación con la negociación colectiva

La exposición de motivos de la Ley 9/2025 es muy didáctica. Explica que “la movilidad desempeña un papel fundamental en la vida de las personas. La facilidad de los desplazamientos no solo favorece la libertad de elección del lugar de residencia y el ejercicio efectivo del derecho al trabajo, sino que es indispensable para acceder a otros servicios públicos esenciales como son la educación y formación, la

sanidad, así como al ocio y disfrute del tiempo libre. Resulta, en definitiva, un elemento determinante del bienestar de las personas y su calidad de vida”, pero advierte que el concepto de movilidad ha cambiado, o más bien se ha resignificado. Adquiere ahora “un carácter transversal”, lo que quiere decir que “la movilidad aparece también esencialmente vinculada a las políticas de protección del medio ambiente y el clima, así como, en general, al desarrollo económico y social de los territorios, resultando fundamental para el logro de los objetivos de cohesión de los diferentes estados y regiones”. Desde esa perspectiva, la movilidad se considera “un nuevo derecho de los ciudadanos y las ciudadanas, que los poderes públicos están obligados a regular y a salvaguardar, si bien, no como un fin en sí misma, sino como un medio para el ejercicio de otros derechos”, aunque este derecho se conecta en realidad con una exigencia de la vida ciudadana, “una necesidad vinculada al conjunto de actividades sociales como trabajar, estudiar, producir, interrelacionarse, acceder al ocio, garantizar la salud y la calidad de vida o consumir bienes o servicios”,

De esta manera, el objetivo central de la norma es condicionar el sistema de transporte y las infraestructuras que lo posibilitan a la sostenibilidad ambiental, la descarbonización y la neutralidad climática alcanzable en el 2050, con la creación de una larga serie de instituciones, medidas y previsiones en especial para el transporte público y la actividad de fomento, así como al transporte de mercancías y la cadena logística.

Es interesante resaltar el contenido de ese derecho a la movilidad sostenible en la Ley. El art. 4.1 reconoce este derecho de todos los ciudadanos y las ciudadanas “a disfrutar de un sistema de movilidad sostenible y justo en los términos establecidos en el ordenamiento jurídico que permita el libre ejercicio de sus derechos y libertades constitucionales, favorezca la realización de sus actividades personales, empresariales y comerciales, además de atender las necesidades de las personas menos favorecidas y de las zonas geográficas afectadas por procesos de despoblación, y en particular, preste especial atención a los supuestos de movilidad cotidiana”. Un derecho por tanto prestacional, que debe ser “facilitado” por las administraciones públicas a través de la puesta en práctica de un “sistema de movilidad”, que deberá ser “eficaz, seguro, asequible,

eficiente, accesible, socialmente inclusivo y respetuoso con las necesidades de las personas, la salud de éstas y el medioambiente, integrando además soluciones digitales para facilitar estos objetivos”.

En concreto, el sistema de movilidad tiene como objetivo “mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas y sus oportunidades de progreso en relación con el acceso al empleo”, y en ese concreto espacio, al acceso al trabajo, la ley dispone determinadas prescripciones que lo especifican. Se trata de los planes de movilidad sostenible al trabajo, que el art. 26 de la Ley establece como obligación de las empresas y las entidades pertenecientes al sector público que cuenten con mas de 200 personas en plantilla o 100 por turno de trabajo habitual, para lo cual se da un plazo de un año a partir de la promulgación de la ley, y se prevé un seguimiento de su eficacia en el plazo de dos años después de su realización. Los planes de movilidad sostenible al trabajo serán objeto de negociación con la representación legal de las personas trabajadoras por centro de trabajo, y en las empresas o centros de trabajo donde no haya representación legal de trabajadores, se impone la fórmula según la cual “se creará una comisión negociadora constituida, de un lado, por la representación de la empresa y, de otro lado, por una representación de las personas trabajadoras, integrada por los sindicatos más representativos y por los sindicatos representativos del sector al que pertenezca la empresa y con legitimación para formar parte de la comisión negociadora del convenio colectivo de aplicación. La representación sindical se conformará en proporción a la representatividad en el sector y garantizando la participación de todos los sindicatos legitimados”.

El contenido de estos planes de movilidad al trabajo es complejo. Por un lado se incluirán, “el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa, soluciones para facilitar el uso y recarga de vehículos cero emisiones, el teletrabajo en los casos en los que sea posible, entre otros”, pero también “medidas relativas a la mejora de la seguridad vial y prevención de accidentes en los desplazamientos al centro de trabajo”, teniendo en cuenta además no solo a los trabajadores y trabajadoras del centro, sino también a los visitantes, proveedores y a cualquier otra persona que requiera acceder al centro de trabajo. La jerarquización de las medidas posibles

va desde el fomento de la movilidad “activa”, el transporte colectivo, la movilidad de “alta ocupación” y finalmente, en relación con el vehículo privado, las tecnologías que supongan menos contaminación. Estas empresas podrán ofrecer a sus empleados tarjetas de transporte tramitadas a través de una empresa emisora de vales de transporte. En todo caso estos planes deberán estar coordinados con los que se prevén en los “grandes centros de actividad” que resulten así definidos conjuntamente con los Ministerios de Transporte y de Trabajo, previo informe del Foro Territorial de Movilidad Sostenible.

Pero mientras que los planes de movilidad al trabajo referidos se centran en las empresas del sector público, cuya implementación y seguimiento se encomiendan a las Administraciones Públicas, la Disposición Final 3ª de la Ley 9/2025 procede a una modificación del art. 85.1 del Estatuto de los Trabajadores de extraordinaria importancia, al incorporar este objetivo al contenido mínimo obligatorio en los convenios colectivos. En efecto, añade a este ordinal un último párrafo según el cual “existirá el deber de negociar medidas para promover la elaboración de planes de movilidad sostenible al trabajo con el alcance y contenido previstos en la Ley 9/2025, de Movilidad Sostenible, orientados a buscar soluciones de movilidad que contemplen el impulso del transporte colectivo, la movilidad de bajas emisiones, la movilidad activa y la movilidad compartida o colaborativa, de cara a conseguir los objetivos de calidad del aire y reducción de emisiones, así como a evitar la congestión y prevenir los accidentes en los desplazamientos al trabajo”.

La norma parece por tanto reducir su ámbito de aplicación al espacio de los convenios colectivos de trabajo concertados con el personal laboral de las Administraciones públicas y de las empresas y entidades públicas, sin que parezca que desborde este ámbito de la esfera pública. Si cabe el desbordamiento en cuanto al número de trabajadores previsto, puesto que la Disposición Adicional 27ª prevé subvenciones públicas para fomentar estos planes de movilidad al trabajo a aquellas empresas que tengan 100 trabajadores o 50 por turno, lo que supone que también cabe que existan acuerdos de movilidad en estas, aunque no estén obligadas por el plazo de un año a adoptarlos. Nada impide desde luego que este tipo de prescripciones se intenten también introducir en grandes empresas privadas, al margen de la posible ampliación de este a través de lo que la Ley

9/2025 prevé sobre planes de movilidad en “grandes centros de actividad”.

Dos simples anotaciones a esta interesante regulación. En primer lugar, algo obvio: la convergencia cada vez más acentuada de la tutela del ordenamiento laboral de aspectos fundamentales de la incidencia del medio ambiente sobre las condiciones de trabajo y más en concreto sobre la ampliación del concepto de medio saludable de trabajo. La relación que se establece entre la descarbonización, la desautorización de las formas individualistas y contaminantes de movilidad y el recorte del tiempo de acceso al trabajo, con la preservación de la salud laboral, la prevención de la siniestralidad – en donde los accidentes in itinere tiene una parte muy importante – y las condiciones de trabajo, es extremadamente indicativo de un cambio importante que por otra parte solapa las figuras del trabajador y del ciudadano.

La segunda, la importancia que la negociación colectiva cobra en esta nueva mediación entre el espacio público de la ciudadanía y el mundo del trabajo, obligando consecuentemente a precisar las medidas sobre el transporte colectivo, la llamada movilidad activa y la compartida o colaborativa, más allá de lo que hasta ahora se situaba fundamentalmente en el área de las decisiones plurales o colaborativas entre algunos grupos de personas. Es por tanto una llamada a un compromiso ambiental compartido en el seno de los centros de trabajo que más allá de las buenas intenciones, se concrete en obligaciones específicas. Pero es también un nuevo interés colectivo heterodefinido por la ley que se agrega a los que ya se han ido acumulando sobre el amplio espacio de acción de la negociación colectiva, sin que se prevean compensaciones legales en términos de ampliación de horas sindicales o de crédito de horas a las personas representantes electivos, como sin embargo si se prevén en términos de subvenciones a las empresas con la finalidad de ampliar el ámbito de aplicación de estos planes de movilidad. Algo que sin embargo debería contemplarse en paralelo a esta sobrecarga de funciones regulativas que la negociación colectiva está asumiendo, en concordancia con la complejidad social de estas transiciones – digital y de sostenibilidad ambiental – que colocan una fuerte tensión en el interior de estos procesos de formación de normas en el trabajo.

