

LEY 9/2025 · RD-LEY 7/2026 · ARTS. 26-28

Plan de Movilidad Sostenible al Trabajo

Galletas Estelares. Diagnóstico, umbral de aplicación, medidas y calendario de seguimiento para sus tres centros de trabajo.

 El RD-Ley 7/2026 recortó el plazo de **24 a 12 meses**. Quedan menos de 5 meses para negociar y aprobar el plan.

ORGANIZACIÓN

Galletas Estelares
holding · 360 personas

AÑO BASE

2025
Movilidad in itinere

CENTROS

**Barcelona ·
Zaragoza ·
Almansa**

FECHA LÍMITE LEGAL

5 diciembre 2026

01 Resumen ejecutivo

Galletas Estelares tiene 360 personas en tres centros con perfiles de movilidad muy distintos. El desplazamiento al trabajo emite **760 t CO₂e/año** (Alcance 3, Cat. 7). Casi todo se concentra donde manda el coche: Almansa y Zaragoza suman el 93% de la huella.



Qué dice este plan

El diagnóstico está hecho con datos reales de la plataforma dcycle: los mismos que alimentan el Alcance 3 sirven de base para el PMST, así que no se recopila nada dos veces. Con eso, el plan hace cuatro cosas, en el orden que pide la ley.

BLOQUE	REFERENCIA	RESULTADO PARA GALLETAS ESTELARES
Umbral de aplicación por centro/turno	art. 26 (y 25)	Los tres centros superan las 100 personas por turno: el PMST del art. 26 es obligatorio en los tres. Zaragoza y Almansa entran además como grandes centros de actividad.
Jerarquía de medidas	art. 28	Prioridad a movilidad activa y transporte colectivo antes que al coche, aunque sea compartido o eléctrico.
Medidas obligatorias y complementarias	art. 26	Lanzaderas por corredor, coche compartido, recarga y VE, movilidad activa y consolidación del teletrabajo, por centro.
Calendario de seguimiento	Ley 9/2025	Negociación con la RLT, gestor de movilidad, informe bienal y comunicación al EDIM. Hito: 5 dic 2026.

El reloj corre. El RD-Ley 7/2026 adelantó el plazo de 24 a 12 meses: el plan negociado debe estar aprobado antes del **5 de diciembre de 2026**. La negociación con la representación de las personas trabajadoras suele llevar de 3 a 5 meses, así que conviene arrancar ya.

02 Alcance y metodología

Un PMST se hace por centro de trabajo, no por empresa. Galletas Estelares es un holding con tres centros, cada uno con su propia realidad de movilidad.

Barcelona 130 Carrer de Pallars 193 · oficina Urbano, muy servido por transporte público.	Zaragoza 120 Plataforma Logística PLAZA · logística Periurbano, dependencia alta del coche.	Almansa 110 Pol. Ind. El Mugrón, Albacete · fábrica Industrial, sin transporte público útil.
---	---	--

Cómo se ha medido

Año base 2025. El diagnóstico del PMST (art. 26) se puede calcular de cero: basta con lanzar la encuesta de movilidad y recoger origen-destino, modo y frecuencia de cada persona. En Galletas Estelares ese cálculo ya existe, porque es la misma información que alimenta el desplazamiento in itinere del inventario de emisiones. Reutilizarlo es matar dos pájaros de un tiro: **el mismo dato sirve para el ESG y para el cumplimiento regulatorio, y no se recopila dos veces.**

UNA SOLA FUENTE DE DATO

- ✓ Alcance 3 · Cat. 7 (ESG)
- ✓ Diagnóstico PMST (art. 26)
- ✓ Informe bienal de seguimiento

03 Diagnóstico de la línea base

El reparto modal cambia radicalmente entre centros. Barcelona ya es ~90% sostenible; Zaragoza y Almansa viven del coche, y ahí está casi toda la huella.

Reparto modal: coche vs. modos sostenibles

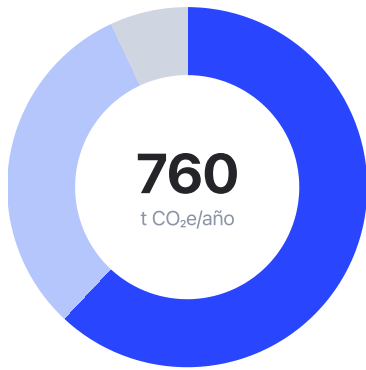
■ Coche ■ Bus, tren, metro, moto, bici, a pie, patinete y teletrabajo



Reparto modal por centro (nº de personas)

CENTRO	COCHE	BUS	TREN	METRO	MOTO	BICI	A PIE	PAT.	TEL.
Barcelona	13	14	40	38	–	9	9	4	3
Zaragoza	85	22	6	–	7	–	–	–	–
Almansa	110	–	–	–	–	–	–	–	–
Organización	208	36	46	38	7	9	9	4	3

03 Emisiones por centro y potencial de las medidas



- Almansa · 62%
- Zaragoza · 31%
- Barcelona · 7%

CENTRO	T CO ₂ E	% HUELLA	% COCHE
Almansa	471,0	62%	100%
Zaragoza	236,0	31%	71%
Barcelona	53,0	7%	10%
Total	760,0	100%	58%

Cifra total validada en la plataforma dcycle. El % en coche de la organización pondera los 208 conductores sobre 360 personas.

Antes / después: potencial de las medidas

Escenario de partida razonable y negociable: 1 día de teletrabajo/semana donde el puesto lo permite, 15% de cambio modal del coche a colectivo/activo, 20% de coche compartido y 15% de electrificación con recarga renovable.



Los coeficientes son supuestos de planificación, no compromisos. Se ajustan por centro tras la encuesta de interés y la negociación. El potencial real es mayor en Almansa y Zaragoza, donde hay coche que sustituir. Baseline de coches/día: 208 conductores a una ocupación media actual de ~1,1 pers./coche.

04 Umbral de aplicación por centro y turno

El art. 26 obliga a tener PMST a los centros con más de 200 personas cuyo centro habitual sea ese, o con más de 100 por turno. Se evalúa por centro. Los tres centros de Galletas Estelares concentran más de 100 personas en su turno, así que los tres quedan obligados. Además, los grandes centros de actividad entran por el art. 25.

CENTRO	PLANTILLA	>200	>100/TURNO	GRAN CENTRO	CONCLUSIÓN
Barcelona	130	No	Sí	No	Obligado
Zaragoza	120	No	Sí	Probable	Obligado
Almansa	110	No	Sí	Posible	Obligado

1

Los tres centros están obligados.

Todos superan las 100 personas por turno: Barcelona (130) en turno único, y Zaragoza (120) y Almansa (110) en su turno principal. La obligación de disponer de PMST del art. 26 aplica a los tres, sin ambigüedad.

2

Gran centro de actividad: doble puerta de entrada.

PLAZA (logístico) y el polígono industrial de Almansa entran además por el art. 25, lo que activa la coordinación del art. 26.6 y la figura del gestor de movilidad. Es un refuerzo, no una alternativa: la obligación ya existe por el umbral de turno.

3

Subvenciones y normativa autonómica.

Los centros de más de 100 personas —o más de 50 por turno— pueden optar a las subvenciones del Ministerio (Disp. Adicional 27ª): los tres cumplen. El diagnóstico ya está hecho con los datos de Alcance 3, así que convertirlo en PMST cuesta poco. La regulación estatal es supletoria frente a la autonómica (art. 26.9): revisar si Cataluña, Aragón o Castilla-La Mancha exigen algo adicional.

05 Jerarquía de medidas

El art. 28 fija un principio de prelación: se prioriza lo más sostenible. No se salta al coche eléctrico o compartido sin haber agotado antes la movilidad activa y el transporte colectivo.

MAYOR PRIORIDAD

1 Movilidad activa

A pie y en bici. Aparcabicis seguros, vestuarios y duchas, itinerarios seguros. Primera opción siempre que la distancia lo permita.

2 Transporte colectivo

Reforzar y coordinar el transporte público existente; lanzaderas y autobús de empresa donde no llega.

3 Vehículos de bajas o cero emisiones

Incentivos a VE, puntos de recarga en el centro, flota híbrida/eléctrica.

4 Movilidad compartida y colaborativa

Carpooling entre compañeros, carsharing/motosharing. Reduce coches sin cambiar de modo.

5 Teletrabajo cuando sea viable

Evita el desplazamiento por completo en los puestos que lo permiten.

6 Compensación de la huella residual

Solo para lo que no se ha podido evitar ni reducir. Último recurso, no atajo.

ÚLTIMO RECURSO

Este orden guía las medidas por centro de la sección siguiente: primero se agota lo de arriba y solo después se recurre a lo de abajo.

06 Medidas por centro

Medidas obligatorias/estructurales (el núcleo del plan de cada centro) y complementarias (refuerzan y dan cobertura legal), ordenadas según la jerarquía del art. 28.

Almansa · fábrica

471,0 t · 62% huella

100% coche

PRIORIDAD

Sin alternativa de transporte público, el eje es el transporte colectivo de empresa más el coche compartido, con electrificación de lo que quede en coche. Lanzaderas por corredor de autovía que cubren **86 de los 110 conductores** (llegada 07:45):

CORREDOR	PARADAS (PERSONAS · RECOGIDA)	PERS.	VEHÍCULO
A-31 Noroeste	La Roda (8 · 06:15) → Albacete (24 · 06:55)	32	Autocar 40
A-31 Sureste	Villena (12 · 07:05) → Caudete (16 · 07:25)	28	Autocar 40
Sur / Yecla	Yecla (10 · 07:05)	10	Microbús 16
A-30 / N-301 SO	Hellín (16 · 07:00)	16	Midibús 20

OBLIGATORIAS / ESTRUCTURALES

Lanzaderas en los 4 corredores · coche compartido organizado para los 24 residentes en Almansa y las plazas sueltas fuera de corredor · puntos de recarga en el centro e incentivo a VE para quien siga en coche · movilidad activa local (aparcabicis, vestuarios/duchas, itinerarios seguros) para los que viven a menos de 6 km.

COMPLEMENTARIAS

Coordinación con el Ayuntamiento y el resto del polígono (compartir lanzadera y costes) · tarjetas de transporte · plan de seguridad vial in itinere (la siniestralidad sube con el 100% de coche).

Zaragoza · logística

236,0 t · 31% huella

71% coche

Aquí sí hay transporte público a PLAZA: primero se refuerza y coordina, y las lanzaderas cubren solo los corredores sin servicio. Cubren **68 de los 85 conductores** (llegada 07:50); los 17 de Zaragoza capital, por refuerzo de bus/tren y coche compartido urbano.

CORREDOR	PARADAS (PERSONAS · RECOGIDA)	PERS.	VEHÍCULO
A-2 Oeste	Épila (10 · 07:10) → La Muela (14 · 07:30)	24	Autocar 30
A-68 Noroeste	Alagón (8 · 07:15) → Utebo (13 · 07:30)	21	Midibús 30
A-23 Sur	Cuarte de Huerva (10 · 07:25)	10	Microbús 16
A-2 Este / SE	La Puebla de Alfindén (6 · 07:10) → Cartuja Baja (7 · 07:30)	13	Microbús 16

OBLIGATORIAS / ESTRUCTURALES

Reforzar y coordinar el transporte público a PLAZA (corredor a corredor: lanzadera propia vs. mejorar la línea existente) · lanzaderas en los corredores sin cobertura · coche compartido para Zaragoza capital y plazas sueltas · recarga y VE · movilidad activa para la última milla desde parada/estación.

COMPLEMENTARIAS

Coordinación con la plataforma PLAZA como gran centro (art. 26.6) · medidas de hora punta en el área metropolitana de Zaragoza · tarjetas de transporte · seguridad vial in itinere.

Barcelona · oficina

53,0 t · 7% huella

10% coche

OBLIGATORIAS / ESTRUCTURALES

Consolidar y formalizar el teletrabajo/híbrido (hoy solo 3 registros: es la palanca más infrautilizada del centro) · movilidad activa (aparcabicis, duchas) para reforzar a pie/bici/patinete, que ya suman 22 personas · tarjeta de transporte público.

COMPLEMENTARIAS

Coche compartido para los 13 conductores · seguridad vial · el centro entra por el umbral de turno (130 personas en turno único): el PMST es obligatorio, no voluntario.

07 Calendario de seguimiento y gobernanza

La ley no se cumple con aprobar el plan: exige negociarlo, comunicarlo y revisarlo. Este es el camino hasta el 5 de diciembre de 2026 y lo que viene después.

Roles y gobernanza



Gestor de Movilidad

Obligatorio en grandes centros de actividad; coordina, supervisa e implanta el plan y lo actualiza al menos cada 5 años. Candidatos naturales: Zaragoza (PLAZA) y, si aplica, Almansa.



Negociación

Por centro, con el comité o secciones sindicales; comisión negociadora ad hoc si no hay representación legal de las personas trabajadoras.



Régimen sancionador · arts. 103–107

No disponer del plan en plazo o no elaborar los informes de seguimiento son infracciones. Las ayudas del RD-Ley 7/2026 se reintegran si se incumple.

KPIs de seguimiento

INDICADOR	BASE	META
t CO ₂ e in itinere/año	760,0	585
Coches/día	189	159
% plantilla en coche	58%	↓
Ocupación lanzaderas	–	seg.
Puntos de recarga	0	↑

RECOPILA UNA VEZ, CUMPLE DOS VECES

La misma encuesta de movilidad alimenta el Alcance 3 (Cat. 7) y el diagnóstico del PMST. dcycle mantiene el dato vivo para que cada informe bienal salga solo.

Metas del escenario base; se recalibran por centro tras la encuesta y la negociación.

07 Del diagnóstico al EDIM

El camino, fase a fase. El diagnóstico ya está hecho; lo que queda es lanzar la encuesta, dimensionar las medidas, negociar y aprobar antes del hito legal.



HECHO

Diagnóstico de la línea base

360 personas, 3 centros, 760 t CO₂e, con datos de la plataforma dcycle.



AHORA → 1 MES

Encuesta de movilidad (módulo PMST)

Motivo de elección, riesgos e interés real en lanzaderas y coche compartido. Afina el dimensionamiento por corredor.



MESES 1–2

Diseño del paquete de medidas

Dimensionar lanzaderas y coche compartido por corredor según captación real.



MESES 2–6

Negociación con la RLT

Con la representación legal o, en su ausencia, comisión ad hoc. Se exige negociar, no acordar (3–5 meses).



5 DIC 2026 · HITO LEGAL

Plan aprobado

Fecha límite tras el adelanto del RD-Ley 7/2026.



+3 MESES

Comunicación al EDIM

Alta en el Espacio de Datos Integrado de Movilidad.



CADA 2 AÑOS

Informe de seguimiento bienal

Evaluar cumplimiento y ajustar medidas con datos reales, no desde cero.

Del diagnóstico al EDIM, sin duplicar esfuerzo.

Tienes hasta el 5 de diciembre de 2026. El diagnóstico ya está hecho: ahora toca lanzar la encuesta, dimensionar las medidas y negociar. Lo acompañamos fase a fase.

[Planifica tu PMST con dcycle →](#)