

ARTÍCULO DE OPINIÓN

LAS SOLUCIONES BASADAS EN LA ECOMOVILIDAD: MÁS EFICIENTE, SALUDABLE, SEGURA...



Manel Ferri
Tecnico de movilidad de ISTAS

mferri@ccoo.es

1. El acceso sostenible al trabajo: un reto colectivo irrenunciable.	Las soluciones basadas en la ecomovilidad.
2. El acceso sostenible al trabajo: un reto colectivo irrenunciable.	Análisis de los problemas de la movilidad al trabajo
3. Planes de movilidad.	Un instrumento útil.
4. Buenas prácticas en seguridad laboral vial.	Hay ejemplos a seguir.
5. Empleo y movilidad sostenible.	Retroalimentación mutua.

Con este artículo iniciamos una serie de cinco dedicados a la movilidad laboral, que por sus índices de siniestralidad se ha convertido en uno de los retos de la PRL. Recordar que los accidentes in itinere han aumentado del 9% al 12% de 2005 a 2011, y si bien los accidentes mortales in itinere han disminuido del 27% al 23% en el mismo periodo, sigue siendo un porcentaje muy elevado.

Resumen

El modo como los trabajadores y trabajadoras españoles se desplazan diariamente a sus centros laborales y de actividad productiva ha experimentado una profunda transformación durante las últimas décadas, cambio que ha estado íntimamente relacionado con el modelo de planificación territorial y urbanística implantado.

Este modelo, basado en la externalización económica de impactos sociales y ambientales con un gran coste colectivo asociado, está sin embargo claramente en declive, ya que la cuantificación real de dichos costes, por una parte, y la constatación de los perjuicios que conlleva para el conjunto de la sociedad y para la productividad y la competitividad de las empresas, por la otra, ponen de manifiesto la necesidad de corregir dinámicas con escaso recorrido futuro.

Contrariar tendencias no siempre es fácil. En especial cuando la inercia del sistema tiende a poner freno a ciertas ideas emergentes que pretenden introducir cambios que garanticen la viabilidad de un

desarrollo socioeconómico basado en la lógica de la movilidad sostenible.

Algo, sin embargo, está cambiando. Los agentes sociales y económicos del país están incorporando la movilidad de los trabajadores en sus planes estratégicos de actuación, ya que ven la necesidad de actuar con el fin de mejorar la eficiencia y la productividad de un modelo de movilidad a todas luces insostenible.

El problema de la movilidad laboral actual

Identificar el problema de la movilidad laboral actual y asumirlo contribuye a avanzar en su solución. Reconocer e internalizar en la lógica económica actual los impactos derivados de una movilidad ineficiente e insegura es el primer paso para invertir

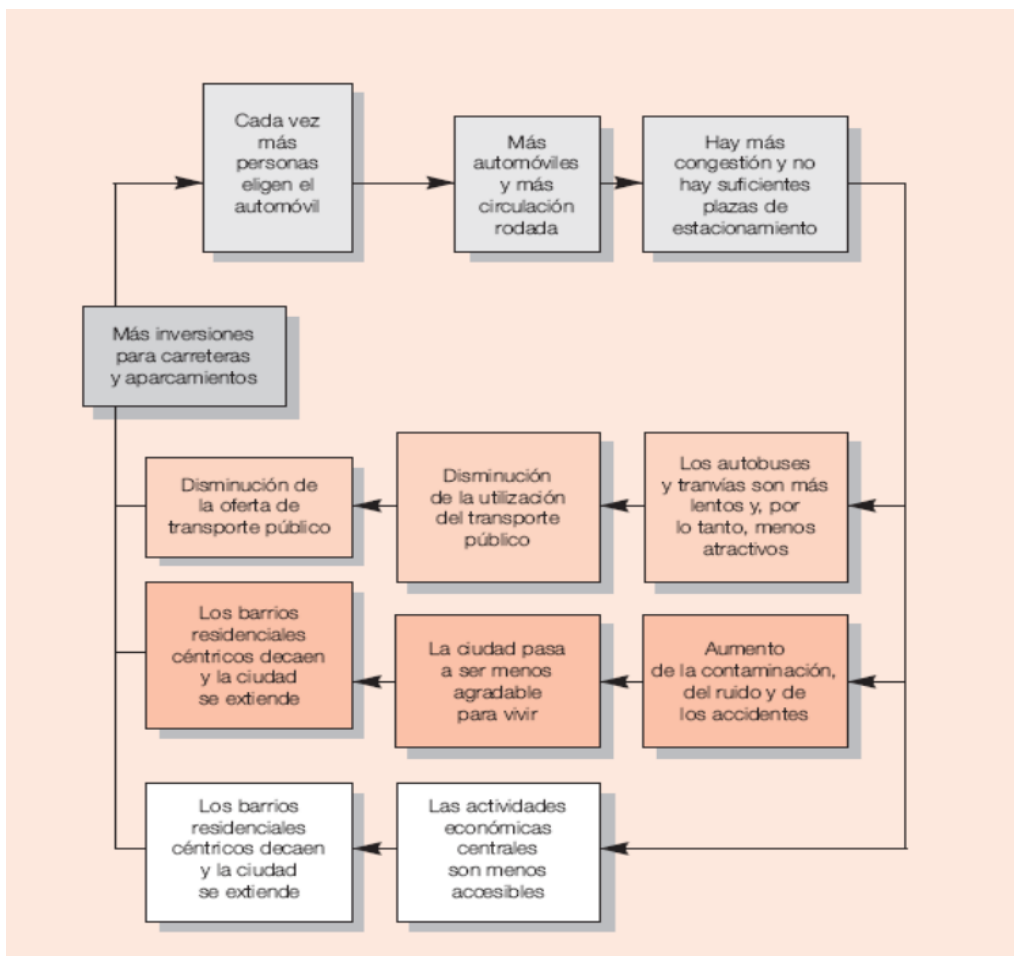


Figura 1
El círculo vicioso de la movilidad insostenible (territorio y movilidad)
Fuente: UITP

tendencias e implantar un modelo más eficaz, competitivo y saludable. El progreso, como en otros ámbitos de la economía, no puede basarse en el crecimiento per se, sino en el uso eficiente de los recursos y servicios.

Este cambio de escenario, en lo que a la movilidad de los trabajadores se refiere, ha de venir de la mano de actuaciones que integren las políticas de transporte con la planificación territorial y urbanística; impulsen cambios normativos y fiscales en favor de la ecomovilidad; favorezcan los medios y sistemas de transporte alternativos al automóvil; y creen sinergias y mecanismos de cooperación entre todos los agentes y sectores sociales y económicos implicados.

Planificación integrada del territorio y la movilidad

Separar y alejar usos y actividades humanas da lugar a complejas redes de movilidad que deben suplir los déficits de planificación mediante un número creciente de desplazamientos individuales para responder a las necesidades cotidianas.

Planificar la movilidad y el territorio conjuntamente favorece la implantación de pautas de movilidad más sostenibles que contribuyen a mejorar la eficacia y la eficiencia del sistema, minimizar los costos sociales ambientales y económicos asociados y garantizar el derecho universal a la ecomovilidad de los ciudadanos, especialmente de los que tienen un mayor riesgo de exclusión sociolaboral.

Es decir, cada medio de transporte y sistema de desplazamiento ha de integrarse en una estrategia de red que tenga en cuenta la intermodalidad y la continuidad de los itinerarios, sin que exista un medio hegemónico -el automóvil- que condene al resto a un papel secundario.

La ciudad difusa y la dispersión de los centros de actividad sobre el territorio generan una demanda de movilidad a todas luces ineficiente, contaminante e improductiva que sólo una planificación basada en la internalización contable de los costes asociados puede reconducir. Desde esta óptica, las plusvalías conseguidas con el uso especulativo de los espacios libres pueden verse incluso superadas por los costes presentes y futuros de la movilidad insostenible.

Un marco normativo y fiscal favorable para la movilidad sostenible

La ecomovilidad es viable y rentable. Naturalmente, en un entorno social y económico que ponga a cada medio de transporte en su sitio, poniendo en valor sus beneficios y aflorando los impactos individuales y colectivos que conlleva. Para ello es necesario construir un marco legal y fiscal que, por una parte, planifique de forma integrada la movilidad y el territorio, y por la otra, que internalice en cada medio de transporte sus costes reales.

La ineficiencia, la accidentalidad, la inequidad o los altos niveles de contaminación locales y globales han de tener un coste asociado que contribuya a desplazar usuarios de los medios de transporte menos sostenibles a los más eficientes, seguros, saludables y competitivos. Es evidente que las personas que viajan solas en un automóvil suponen para la colectividad un coste mucho más elevado que aquellas que se desplazan habitualmente en transporte público, a pie, en bicicleta o, incluso, compartiendo su vehículo. Este mismo análisis es válido para el transporte de mercancías, ya que los camiones y

vehículos pesados generan impactos de mucha más envergadura que los trenes, especialmente en lo que se refiere al balance energético y ambiental por unidad desplazada (ver figura 9).

En el ámbito normativo, en el conjunto de España no existe todavía una ley marco de movilidad que sienta las bases conceptuales del modelo a seguir, y que obligue a las administraciones competentes a vincular las actuaciones urbanísticas a la gestión de la movilidad (no sólo a la gestión del tráfico). Hasta el momento, sólo la comunidad autónoma de Cataluña ha elaborado una ley de este tipo, aprobada en el año 2003 y que fue pionera en Europa. Tras la entrada en vigor de la Ley, se aprobaron las Directrices Nacionales de Movilidad como marco orientador para aplicar los objetivos de movilidad mediante metas temporales, propuestas operativas e indicadores de control. Dichas directrices tienen carácter de plan territorial sectorial y deben servir para elaborar el resto de instrumentos de planificación, como los planes directores de movilidad o los planes de movilidad urbana, por ejemplo.

En el ámbito fiscal, los distintos niveles de la Administración han comenzado a aplicar distintos instrumentos que actúan como una especie de factores de corrección de la insostenibilidad, y cuyo objetivo es cambiar progresivamente determinados hábitos individuales y tendencias de movilidad colectivas, tanto en lo que se refiere al transporte de personas como de mercancías. En este sentido, incorporar en la fiscalidad de los carburantes o en la relacionada con la compra de un vehículo (tanto automóviles como bicicletas o transportes públicos) gravámenes que favorezcan las bajas emisiones, las elevadas eficiencias o la emergencia de

nuevos sectores productivos, contribuye a avanzar en este reto.

Actuaciones implantadas ya con éxito demuestran cómo mediante la implantación de tasas o aumentando el coste de determinados servicios públicos se puede modular la movilidad en vehículo privado en favor de los medios más sostenibles. Así, por ejemplo, las zonas azules y verdes en las ciudades favorecen el uso del transporte público (o la bicicleta) para el desplazamiento a ciertas zonas urbanas o evitan el tráfico constante de vehículos en búsqueda de aparcamiento. Asimismo, los peajes de entrada a los centros urbanos (cuyo exponente más destacado es el de Londres), también ayudan a reducir el tráfico de vehículos privados. En ambos casos se reducen de forma significativa los niveles de contaminación y ruido, así como el riesgo de accidente.

En el ámbito del transporte de mercancías, la introducción de la Euroviñeta en el año 2006 por parte de la Unión Europea, ha creado un nuevo marco legal que pretende regular el sistema de tasas o de peajes en el caso de los camiones. De esta forma, se busca incrementar la eficiencia del transporte terrestre mediante un sistema de pago por uso de la infraestructura, avanzando hacia una internalización de los costes directos de infraestructura y de operación.

Medidas de ecomovilidad dirigidas a los trabajadores y trabajadoras

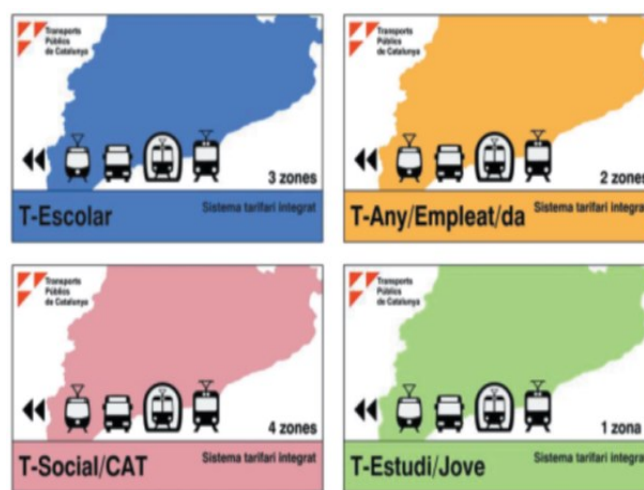
Para actuar sobre los hábitos de movilidad de los trabajadores y trabajadoras, la Administración y los sectores empresariales tienen a su alcance medidas de índole diversa que contribuyen a crear un entorno más favorable a la ecomovilidad.

En este sentido, para exigir determinados cambios es necesario ofrecer alternativas viables y prácticas que ayuden a reducir el uso exclusivo del vehículo privado a motor en favor de otros sistemas más eficientes. Para ello, es necesario diagnosticar y analizar con detalle cada situación con el fin de conocer los horarios de trabajo y poder adecuar determinados servicios a las distintas jornadas. Por ejemplo, las líneas de autobús, las lanzadoras que conectan con las estaciones de tren más cercanas o el transporte público de empresa (o polígono industrial). Son numerosos los casos en toda España donde este tipo de medidas se han llevado a cabo ya con éxito, demostrando que una buena planificación de dichos servicios genera una demanda suficiente, la cual, una vez más, acaba siendo rentable si se realiza un ejercicio real de internalización de los distintos costes en la gestión de la movilidad (en un polígono industrial, por ejemplo).

Como estímulo añadido, la medida puede apoyarse, como ya se ha hecho en distintas empresas, con acciones de bonificación del transporte público para favorecer su uso y la consiguiente reducción de los desplazamientos en vehículo privado, ya que ello se traduce en una mejora de la puntualidad de los trabajadores, una disminución de la accidentalidad in itinere y de las bajas laborales y un aumento de la productividad. El propio gobierno central ya ha incorporado esta acción entre el paquete de medidas para favorecer una movilidad de los trabajadores más sostenible. En esta línea de actuación, pero en un ámbito territorial amplio no limitado a un centro concreto de actividad productiva, Comisiones Obreras de Catalunya ha propuesto la creación de tarjetas de transporte público integradas dirigidas especialmente a los

trabajadores y trabajadoras, con importantes descuentos para fomentar su uso.

Este tipo de ayudas económicas pueden dirigirse también a fomentar el coche compartido cuando, por ejemplo, no es viable implantar un servicio de transporte público. En todo caso, no se trata de estigmatizar el automóvil, sino proponer también su uso eficiente como alternativa de ecomovilidad en determinadas situaciones.



Cooperación entre todos los agentes y sectores implicados

La ecomovilidad no es un problema individual de cada ciudadano, sino una cuestión colectiva que ha de ser planificada y gestionada con la implicación de todos los sectores sociales y económicos. La movilidad sostenible aporta beneficios colectivos que deben ser identificados y valorados en su justa medida.

La mayor parte de medidas que se pueden implantar no dependen de un solo agente, sino que es necesario establecer puentes de colaboración entre todos aquellos que pueden intervenir de forma activa:

administraciones, empresas, sindicatos, operadores y autoridades del transporte... La creación de mesas de movilidad o, incluso, de la figura del gestor de movilidad, permite fomentar el diálogo y acercar posiciones en favor de una lógica sostenible de la movilidad, en especial en el caso de los trabajadores que diariamente se desplazan en todo el territorio para acceder a su puesto de trabajo.

Un paso imprescindible para integrar esta lógica en la dinámica de las empresas, consiste en incorporar la ecomovilidad en la negociación colectiva. Como he comentado en un apartado anterior, muchos de los beneficios que se consiguen en estas negociaciones (reducción del tiempo de trabajo o aumento de los ingresos) se ven compensados de forma negativa por la pérdida de tiempo en congestiones de tráfico o los gastos de los desplazamientos en automóvil (gasolina, peajes, mantenimiento...). Este diálogo empresa-sindicatos-trabajadores forma parte de dicho esfuerzo por estimular la cooperación entre agentes, haciendo aflorar los beneficios que la ecomovilidad aporta a la economía productiva y a la competitividad de los sectores empresariales.

Cambio de hábitos mediante la información

Dar a los ciudadanos información, explicaciones e instrumentos para el cambio es fundamental para reciclar hábitos y comportamientos anclados en modelos insostenibles. Estos tres conceptos deben ir siempre de la mano para convencer tanto desde la razón y del conocimiento como desde la practicidad.

Tener todo tipo de datos sobre el cambio climático, sobre el impacto de las emisiones en la salud humana, sobre la ineficiencia y el sobrecoste económico de los desplazamientos en automóvil o sobre las ventajas y beneficios del transporte público colectivo no es suficiente para inducir el cambio de actitud, si bien naturalmente contribuye de forma decisiva. Es imprescindible, sin embargo, ofrecer servicios alternativos que faciliten, incluso a aquellos ciudadanos -o trabajadores, en particular- en absoluto sensibles a las cuestiones socioambientales, plantearse la opción de modificar sus pautas de movilidad.

Las estrategias comunicativas, por tanto, han de combinar los mensajes divulgativos con información práctica sobre horarios de autobuses, bonificaciones fiscales o servicios de coche compartido, por poner algunos ejemplos. Como en tantos otros ámbitos ambientales (el consumo de agua o energía, la generación de residuos, los hábitos de compra...), la sensibilización ciudadana ha de ir acompañada de opciones prácticas que no creen complicaciones añadidas a la actividad cotidiana.

Para ello, debe tenerse en cuenta que las mejores soluciones son las que mantienen el equilibrio entre beneficios económicos individuales y ventajas socioambientales colectivas, valorando el papel que la comodidad juega en esta ecuación, ya que se trata de un factor clave que ha contribuido en los últimos años a hacer del automóvil un paradigma, aunque dicha comodidad sea más ficticia que real. Sólo a medida que los pequeños cambios se consoliden como hábitos podemos plantearnos nuevos retos en este ámbito de actuación.

Epílogo: la ecomovilidad es viable, práctica y competitiva

La ecomovilidad, como todo lo que se refiere a la cultura de la sostenibilidad en general, no se fundamenta en la renuncia, la austeridad monástica o la incomodidad. La ecomovilidad propone un replanteamiento de los hábitos individuales y colectivos para aumentar la eficiencia y la eficacia del sistema y de las redes de transporte.

Cambiar los comportamientos y las actitudes exige un esfuerzo, en efecto, pero, una vez realizado, aporta beneficios concretos y también intangibles que mejoran la calidad de vida, la salud y la economía. A una escala más global, reduce además el consumo de energía, las emisiones contaminantes y de gases de efecto invernadero, y disminuye la accidentalidad y los impactos que de ella se derivan.

Un reto, en efecto. Pero un reto viable al alcance de todos.