



Mejorar la movilidad, un reto inaplazable

Los desplazamientos para acudir al trabajo suponen alrededor de un 40% del total de los viajes que se realizan en el ámbito urbano. Las condiciones de estos desplazamientos ha empeorado extraordinariamente en los últimos años debido a múltiples factores. Uno de ellos es que el modelo territorial actual genera el alejamiento y la segregación de las zonas residenciales e induce, por ello, a una mayor necesidad de movilidad, favoreciendo, además, el uso masivo del automóvil frente al transporte público.

Este fenómeno incide muy negativamente en las condiciones de vida y laborales de los trabajadores. Además de los graves problemas ambientales que genera (urbanos y globales), el desplazamiento en coche al trabajo supone un elevado coste económico para los usuarios, aumento del estrés, pérdida de tiempo que en algunos casos se ve incrementado por los atascos y una elevada siniestralidad que produce importantes costes individuales y económicos.

Algunas cifras revelarán la dimensión de este último problema. En el año 2004 hubo 84.644 accidentes con baja "in itinere" (desplazamientos hacia o desde su lugar de trabajo), de los cuales 488 fueron mortales (aunque una parte de ellos están atribuidos al atentado del 11-M) y la gran mayoría de ellos en vehículo privado. Esta cifra es muy similar a la de 2002 (453 fallecidos) y a la de 2003 (452). A estos datos hay que añadir los accidentes mortales en o por vehículos "in labore" (trabajando) que fueron 955 en el año 2004.

Pero esta situación no sólo representa un problema para los trabajadores o para el medio ambiente local. Las emisiones de gases de efecto invernadero están creciendo en nuestro país de manera alarmante (45,61% en 2004 respecto de 1990), alejándonos cada vez más del cumplimiento del Protocolo de Kioto. En ese contexto, el sector del transporte en su conjunto es el que más está incrementando esas emisiones, sin que se hayan puesto en marcha medidas significativas para revertir la tendencia.

Otra cuestión a considerar es las externalidades o costes externos que produce el transporte. Un estudio reciente sobre 17 países europeos (IWW, INFRAS) estima estos costes en 650.000 millones de euros, un 7,3% del PIB europeo. La carretera representa el 77% del total. Los componentes más importantes del coste son los del cambio climático, la contaminación atmosférica y los accidentes. El ruido, el impacto sobre el paisaje y los efectos urbanos representan una parte menor. En el período 1995-2000 los costes totales se han incrementado un 12,1%.

En España, estos costes están por encima de la media europea, ya que suponen en nuestro caso un 9,56% del PIB. El impacto de la carretera es también más de dos puntos superior a la media europea (79,36%).

Urge dotarse de estrategias y planes que acometan con valentía los necesarios cambios en este sector. La Estrategia Española de lucha frente al Cambio Climático, la Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia Energética y el Plan Nacional de Asignación pueden ayudar y servir de soporte a ese cambio. El borrador de la primera contiene un diagnóstico del problema de la movilidad urbana, así como interesantes propuestas para su reorientación. La segunda porque contiene medidas más concretas a adoptar, como los planes de movilidad urbana en ciudades de más de 100.000 habitantes o los planes de transporte en empresas de más de 200 trabajadores, así como previsiones de financiación de actuaciones. El Plan Nacional de Asignación también incide en estos instrumentos y medidas.

Es esencial que los diferentes actores sociales e instituciones intervengan de una manera más activa y coordinada en la búsqueda de alternativas para solucionar, o al menos paliar, este problema sociolaboral y ambiental. 

Carlos Martínez Camarero
Responsable adjunto del Departamento Confederal de Medio Ambiente de CC.OO.