



Congreso **Nacional del Medio Ambiente**
CUMBRE DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

“HACIA OTRO MODELO DE MOVILIDAD URBANA”

Carlos Martínez Camarero

Dto. de Medio Ambiente

Comisiones Obreras

El modelo actual de transporte urbano está basado en el uso predominante del automóvil. Sabemos porqué se ha llegado a esta situación: urbanismo cada vez más disperso y de baja densidad (chalets y adosados), crecimiento de las ciudades y áreas metropolitanas, segregación entre las zonas de vivienda y las de trabajo, comercio u ocio, insuficiencia del transporte público para absorber esa creciente demanda de movilidad y construcción de numerosas infraestructuras viarias para el acceso en coche.

Este modelo ocasiona graves problemas medioambientales y de deterioro de la calidad de vida urbana: congestión circulatoria de la que se derivan grandes pérdidas económicas para todos, empeoramiento de la calidad del aire en las ciudades, imparable aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Pero en CC.OO. somos cada vez conscientes de las consecuencias que tiene también para los trabajadores una movilidad al trabajo basada en el automóvil: supone una gran pérdida de tiempo en los atascos que no se detraen del horario de trabajo sino del tiempo libre, un alto coste económico y una elevada siniestralidad que ocasiona unas 400 muertes “in itinere” al año y unos 90.000 accidentes con baja anuales, que además aumenta cada año (9,5% en 2004, 8,7% en 2005 y 8,5% en el primer semestre de 2006).

Las claves para un cambio de modelo de movilidad urbana son las siguientes:

1. Menos infraestructuras viarias y más políticas de gestión de la demanda de transporte.
 - a. Esto último supone mejorar el transporte público, pero sobre todo el autobús que energéticamente y en relación con los costes es el más eficiente, pero que está atrapado en el atasco general. Algunas soluciones se conocen: carriles bus con separadores y bus-VAO.
 - b. Desarrollar medidas e infraestructuras para la intermodalidad, es decir para la adecuada conexión de los diferentes modos de transporte.
 - c. Impulsar los sistemas de coche compartido (caarsharing, caarpooling...)
 - d. Favorecer los modos menos contaminantes (uso de la bicicleta...).
2. Una nueva política de ordenación del territorio y de urbanismo, que genere cercanía y que disponga los distintos usos del territorio de manera que se favorezca el acceso a los mismos en transporte público o andando.
3. El PEIT contiene algunas claves para avanzar en esta dirección pero la actitud pasiva del Mº de Fomento, de momento sólo preocupado en el desarrollo de las grandes infraestructuras de transporte, hace que no se avance a escala global en este sentido. Hace falta, por ejemplo, una ley de movilidad que establezca los instrumentos y órganos adecuados para establecer y coordinar estas políticas de transporte urbano sobre las que actúan un amplio número de instituciones y administraciones.

En relación con la movilidad al trabajo, que es el principal motivo de viaje en el ámbito urbano, también empezamos a saber como afrontarlo, es decir, qué plantear y con qué metodología. Y tenemos también ya unas cuantas experiencias de acción sindical que permiten tomar iniciativas. Debemos actuar a nivel territorial sobre la planificación

urbanística y sobre las mejoras de las redes de transporte público, especialmente para dotar de accesibilidad a los polígonos industriales que están, por lo general, especialmente mal comunicados por transporte colectivo.

Y en las empresas Planes de Movilidad Sostenible, especialmente cuando reproducen traslados de los centros de trabajo, planteando incentivos al transporte público (abono de transporte gratuito) o al transporte de empresa (“rutas” o lanzaderas), ligándolo a la gestión racional del aparcamiento, a la promoción de la posibilidad de coche compartido o de uso de la bicicleta y creando la figura del “gestor de la movilidad” en la empresa para dinamizar y coordinar esas actuaciones.

Pero en el ámbito de las empresas, a pesar de que los Planes de Movilidad están planteados en instrumentos como la Estrategia Española de Ahorro y Eficiencia Energética (E4) y en el Plan Nacional de Asignación, apenas se están poniendo en marcha actuaciones integrales de este tipo. De momento se están iniciando sobre todo diagnósticos y estudios.

Las administraciones, y especialmente las autoridades o consorcios metropolitanos de transporte, empiezan a darse cuenta de que la movilidad al trabajo es una parte muy importante de la movilidad urbana y que hay que adoptar medidas específicas para revertir una situación que se está evidenciando como insostenible desde todos los puntos de vista.

Recientemente los Ministerios de Trabajo y Asuntos Sociales y el de Medio Ambiente han constituido un Grupo de Trabajo con la CEOE y los sindicatos para abordar la posibilidad de que los planes de transporte en empresa (PTE) se establezcan como obligatorios para las empresas de más de 200 trabajadores en las zonas urbanas de atmósfera contaminada y para analizar la viabilidad de otras medidas que mejoren la movilidad al trabajo (beneficios fiscales para las empresas o trabajadores por el uso de transporte público, formación de gestores de movilidad, acuerdos sobre criterios para planes de movilidad específicos para polígonos industriales...)