

Otra movilidad es posible

Manel Ferri. Responsable del Departamento Confederal de Movilidad de CCOO

Los datos estadísticos muestran de forma clara que la movilidad del conjunto de los ciudadanos -y de los trabajadores y trabajadoras, en particular- exige cada vez más tiempo, energía y esfuerzo, lo que repercute en su calidad de vida y en el balance económico colectivo.

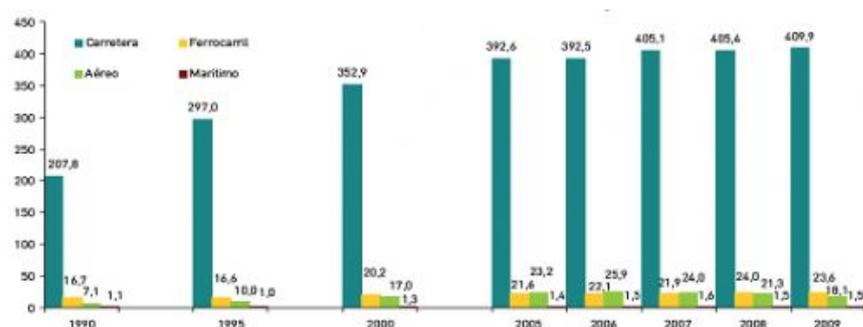
En la Unión Europea el 80% de todos los desplazamientos de pasajeros se efectúan en coche particular, el 8 % en autocar, el 6 % en tren y el 5 % en avión. El número de automóviles ha ido aumentando al ritmo de 3 millones más al año¹.

En España el transporte de personas en España se realiza fundamentalmente por carretera. De los 452 millones de viajeros-km de 2008, un 89% correspondieron a transporte por carretera, 4,7% a tráfico aéreo, 5,3% a tráfico ferroviario y 0,4% a transporte por barco. En el caso de las mercancías, la situación fue muy similar: 83% por carretera, 10% en barco, 3% en ferrocarril, 3% mediante oleoducto, y 1% en avión.

En el periodo 1990-2009 el tráfico interior de viajeros creció un 94,8%, sin apenas crecimiento entre 2008 y 2009. Sólo el transporte por carretera se incrementó un 1,1% frente a las reducciones experimentadas en el resto de los modos (aéreo un 14,8%, ferrocarril un 1,6% y marítimo un 1,9%). Dicho transporte por carretera estuvo dominado por los vehículos de turismo, con los que se realizaron el 85,5% de los kilómetros realizados en 2009, mientras que el autobús sólo representó al 14% y la motocicleta al 0,5% restante.

FIGURA 1

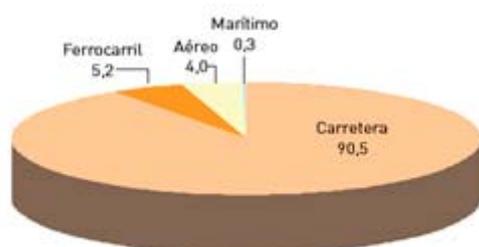
Movilidad interior de viajeros en España, miles de millones de viajero-km (1990-2009)



Fuente: *Perfil ambiental de España 2010. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente / Ministerio de Fomento*

FIGURA 2

Movilidad interior de viajeros en España (2009)



Fuente: *Perfil ambiental de España 2010. Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente / Ministerio de Fomento*

El número de desplazamientos in itinere de los trabajadores y trabajadoras españolas en un día medio laborable (ida al trabajo más vuelta al domicilio) en 2006 fue de unos 37,0 millones sobre un total de 123,3 millones (30%).

El número de desplazamientos en un día medio laborable² superó los 123,3 millones en 2007. Un 83% de la población realizó al menos un desplazamiento en día laborable. El número medio de desplazamientos al día fue de 2,8, aunque si sólo se consideran las personas con movilidad, la media fue de 3,3 desplazamientos-día. El tiempo medio en día laborable, considerando las personas con desplazamiento, fue de 73 minutos.

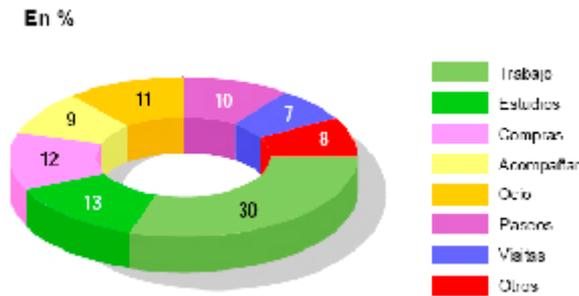
De estos 123,3 millones, un 16,4% (20,3 millones) correspondieron a viajes de ida al trabajo. Sin embargo, para obtener el número total de desplazamientos *in itinere* se debe añadir también el número correspondiente de viajes de vuelta a la vivienda (sobre los 55,3 millones totales), cifra que ascendió aproximadamente a unos 16,7 millones.

Así pues, el número de desplazamientos *in itinere* de los trabajadores españoles en un día medio laborable (ida al trabajo más vuelta al domicilio) fue de unos 37,0 millones sobre el total de 123,3 millones (30%)³, más de 185 millones de desplazamientos semanales. Este porcentaje de desplazamientos *in itinere* (30%)⁴, no obstante, fue muy distinto entre sexos, ya que mientras en

el caso de los hombres ascendió al 37%, en el de las mujeres se redujo hasta el 21%.

FIGURA 3

Motivos de desplazamientos en día laborable



Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España 2006-07 (Movilia)*

Los datos, por tanto, ponen de relieve el peso que tiene la movilidad cotidiana de los trabajadores sobre la movilidad del conjunto de ciudadanos, y explica los impactos ambientales, sociales y económicos que se derivan, tanto a nivel individual como colectivo, cuando dicha movilidad se realiza en medios de transporte poco eficientes y consumidores de energía de origen fósil (petróleo, principalmente).

FIGURA 5

Modos de desplazamiento en día laborable al centro de trabajo



Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España 2006-07 (Movilia)*

El coche y la moto son los medios de transporte utilizados en la mayoría de desplazamientos al centro de trabajo (62%). Un 20% se realizan a pie y un 16%

en transporte público.

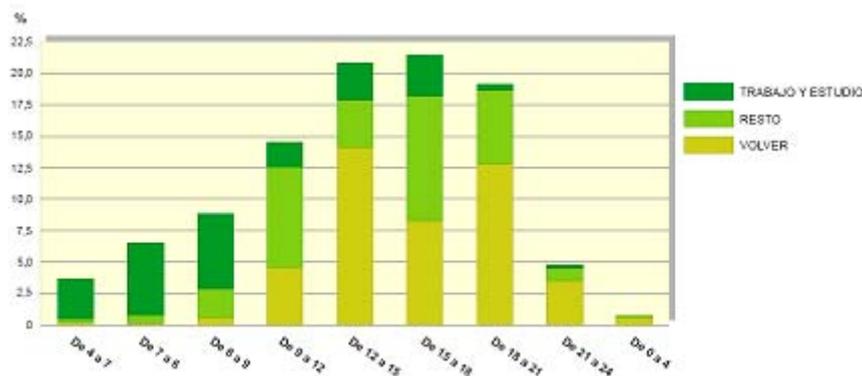
En cuanto al medio de transporte utilizado, el coche y la moto fueron los utilizados de forma mayoritaria (62%). Un 20% se desplazaron a pie, un 16% en transporte público colectivo (autobús urbano, autobús interurbano, tren o metro) y un 1% combinaron el transporte público con el privado. La encuesta no contempla de forma separada la bicicleta.

Si se desglosan estos datos por sexos -la encuesta contempla de forma agregada los desplazamientos por trabajo y estudios- se constata que los hombres ocupados optaron con más diferencia por el vehículo privado a motor (71,7% frente al 48,7% de las mujeres ocupadas), utilizaron menos el transporte público (8,4% frente al 21% de las mujeres), y se desplazaron menos a pie (15,8% frente al 27,2% de las mujeres). La movilidad de las trabajadoras, por tanto, es mucho más sostenible que la de los hombres, ya sea por convicción, por necesidad o por obligación.

El tiempo medio de desplazamiento al centro de trabajo es de 22 minutos. En las áreas no metropolitanas la media es de 18 minutos, y la mitad de los desplazamientos son inferiores a los 15 minutos. En las áreas metropolitanas, la media asciende a 25 minutos, el porcentaje de desplazamientos inferiores a 15 minutos no llega al 30%, y el intervalo más frecuente es el de 15 a 29 minutos. También son más habituales los desplazamientos de más de una hora de duración. En lo que se refiere a hora de inicio de los desplazamientos (trabajo más estudios), los mayores porcentajes son de siete a nueve horas.

FIGURA 6

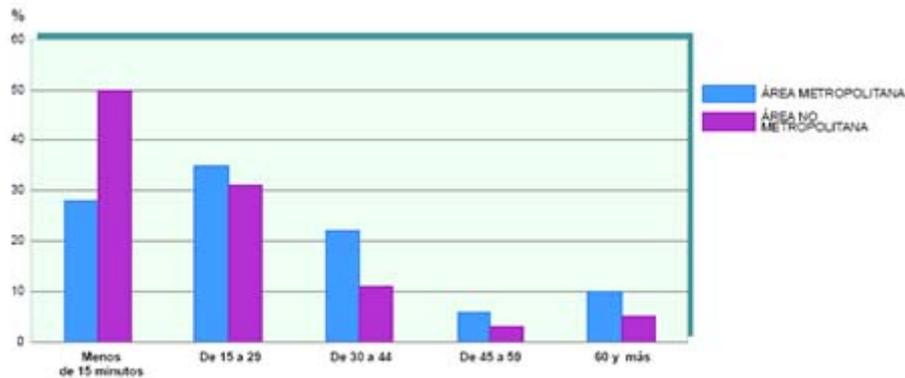
Hora de inicio de los desplazamientos en día laborable al centro de trabajo



Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España 2006-07* (Movilia)

FIGURA 7

Tiempo empleado en los desplazamientos al centro de trabajo

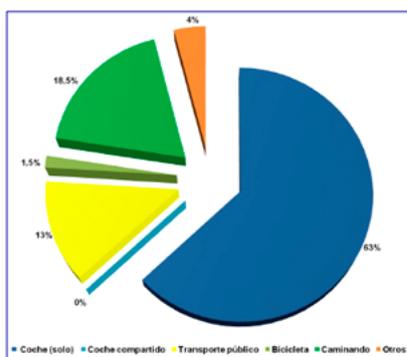


Fuente: *Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España 2006-07* (Movilia)

En el marco del proyecto europeo E-Cosmos⁴, en el año 2009 se llevó a cabo un estudio sobre la distribución modal de los trayectos casa a trabajo en España, Italia, Alemania y Bélgica. Un 63% de dichos trayectos se realizan en coche (un solo pasajero), un 13% en transporte público y un 20% a pie o en bicicleta. España y Alemania, según este estudio, presentan un alto índice de peatonalidad, mientras que el uso del transporte público es similar en todos ellos.

FIGURA 8

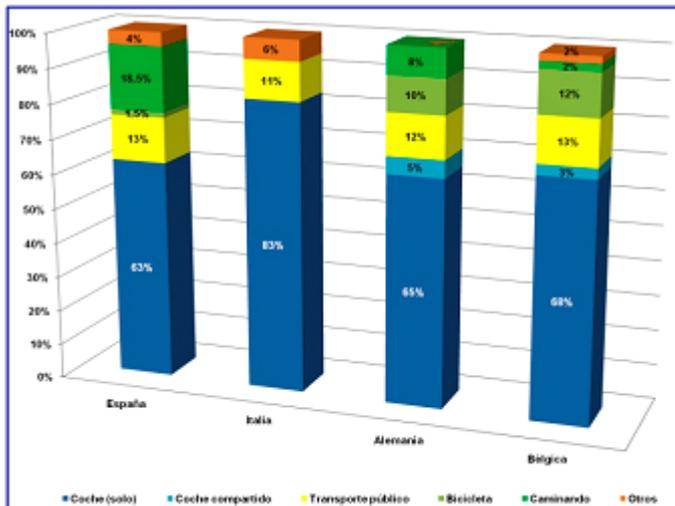
Distribución modal de los trayectos casa-trabajo en España



Fuente: *Proyecto europeo E-Cosmos*

FIGURA 9

Comparación de la distribución modal de los trayectos casa-trabajo en 4 países



Fuente: *Proyecto europeo E-Cosmos*

Los impactos socioambientales

Un modelo de movilidad basado en un número creciente de desplazamientos cotidianos, en la dedicación de una cantidad importante de tiempo diario por parte de los trabajadores, en la utilización a gran escala del vehículo privado a motor y en la necesidad de recorrer distancias cada vez mayores conllevan un conjunto de impactos sociales, económicos y ambientales que son externalizados y asumidos por el conjunto de la sociedad.

Los accidentes laborales de tráfico son la primera causa de muerte por accidente laboral *in itinere* y en misión. El 50% de la población mayor de edad, además, no dispone de permiso de conducir, lo que significa que además de letal es un medio de transporte discriminatorio y excluyente.

Si vamos a los efectos sobre el medio ambiente y la salud, vemos que las emisiones de gases contaminantes NOx y PM10 producidos por la combustión de vehículos en circulación en ciudades y áreas metropolitanas provocan 16.000 muertes prematuras en España.

El cambio climático, el sector del transporte es el que participa en más del 25% en las emisiones de CO2 en España., el consumo ineficiente de recursos energéticos fósiles no renovables, elevada dependencia energética del exterior con un coste económico que representa dos tercios del total de las importaciones españolas, la afectación del territorio y la calidad de vida urbana,

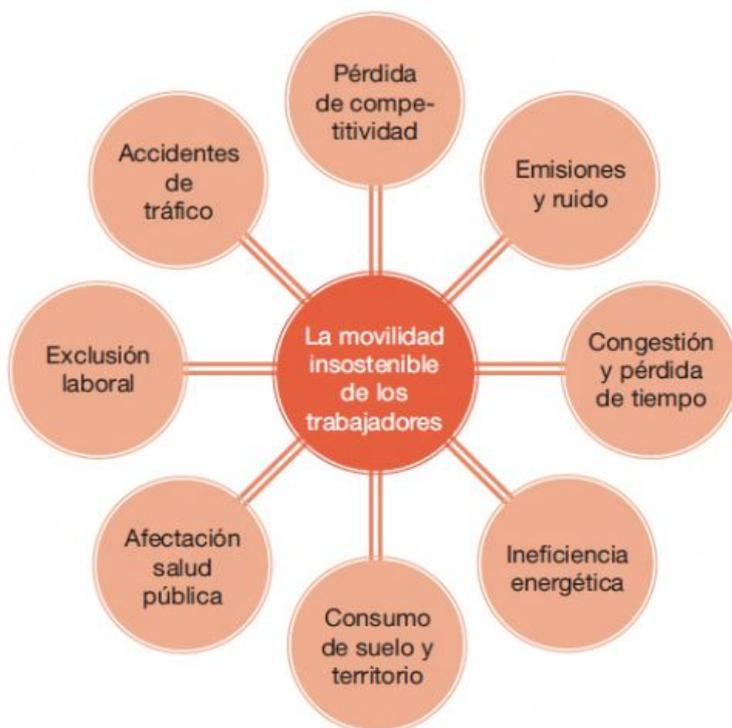
el tiempo perdido en las congestiones viarias y la externalización económica de los costes derivados de estos efectos, son las principales consecuencias de un modelo de movilidad frágil e insostenible que reduce la competitividad del sistema productivo y empresarial y afecta el bienestar de los trabajadores/as.

Las políticas aplicadas desde las diferentes Administraciones durante las últimas décadas han provocado una profunda transformación del modelo urbanístico y territorial, lo cual ha ejercido una influencia decisiva sobre las pautas y los hábitos de movilidad de las personas.

La dispersión de usos y funciones sobre el territorio -es decir, el alejamiento de los centros productivos y de actividad económica, de ocio, etc. de los núcleos de población-, la consiguiente dependencia del automóvil, y la falta de una red de transporte público colectivo adecuada para cubrir las necesidades de quienes no disponen de automóvil han sido las consecuencias directas que han acrecentado dichos impactos.

FIGURA 1

Impactos sociales, ambientales y económicos asociados al modelo actual de movilidad



Fuente. ISTAS- CCOO⁵

Una movilidad eficiente, competitiva, saludable y segura

Identificar el problema contribuye a progresar 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 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, como por ejemplo el seguido en el área metropolitana de Portland, en EEUU⁶, la ciudad de Friburgo⁷ o como en nuestro país el caso ejemplar de Vitoria Gasteiz European Green Capital 2012, impulsen cambios normativos y fiscales en favor de la ecomovilidad; favorezcan los medios y sistemas de transporte alternativos al automóvil; desplazamientos a pie, en bicicleta, en transporte público y/o colectivo en coche compartido, en carsharing, que estos creen sinergias y mecanismos de cooperación entre todos los agentes y sectores sociales y económicos implicados, todo esto en necesario y urgente para superar la crisis social energética y ambiental en la que estamos instalados.

Apoyo a los sectores económicos relacionados con la ecomovilidad

La ecomovilidad es un sector económico en expansión. El apoyo a los medios de transporte sostenibles y los servicios basados en el uso eficiente del automóvil tienen un impacto directo sobre la economía y la creación de empleo en sectores relacionados con el medio ambiente y la sostenibilidad (los llamados *green jobs*).

El estudio de CCOO e ISTAS sobre empleo en el marco de la movilidad sostenible arroja una información hasta ahora desconocida en España, la movilidad sostenible alternativa a los desplazamientos en coches por sus impactos negativos, genera empleo.

El estudio ha evaluado cuál podrá ser la movilidad total generada en España en viajes internos en el año 2020 según dos escenarios diferentes. El primero es el tendencial, en el que se supone que no se modifican las condiciones base, ni de contorno ni partida, de la movilidad, y por tanto ésta se desarrolla con las mismas pautas y bajo similares circunstancias que las que ha habido en los últimos dos años (2008-2010). El segundo escenario es el de eficiencia energética, en el que se ha supuesto que las Administraciones públicas apliquen políticas públicas favorables a la movilidad sostenible a través de un conjunto de nuevos instrumentos de gestión y planificación de la movilidad que

incluyen medidas fiscales, de financiación de la ecomovilidad, de información, de gestión del territorio, etc. Partiendo de los datos de empleo extendido y de movilidad en 2008, se ha obtenido un parámetro unitario de empleo por millón de viajeros por kilómetro. Con estos parámetro de 2008 se ha calculado el empleo en 2020, añadiendo el indirecto al directo.

Tabla 4. Empleos según escenario por modalidad de transporte

	Nº de empleos		
	2008	2020 Escenario Tendencial	2020 Escenario Eficiente
Ferrocarril	46.600	58.151	91.948
Metro	13.584	15.565	15.565
Tranvía	967	2.759	4.302
Autobús (urbanos + interurbanos)	115.575	116.937	139.259
Taxi	72.428	67.997	67.997
Coche multiusuario	9	112	521
Bicicleta	11.478	20.562	78.180
Aparcamiento regulado	6.053	6.116	5.045
Gestión de la Movilidad	693	779	1.057
Total (empleos directos)	281.877	288.978	403.874
Total (empleos directos + indirectos)	297.109	307.114	429.370

Fuente: Elaboración propia

En total, el número de empleados en el escenario tendencial en 2020 resultaría ser de 307.114 empleos, lo cual supone un leve aumento del 3% sobre los valores base de 2008. En cambio, el empleo generado en el escenario de eficiencia energética arroja un valor de 429.370 empleos, lo cual supondría un extraordinario aumento del 45% sobre la situación en 2008. Por tanto, el escenario dibujado de eficiencia energética no solo consigue mantener en 2020 los valores de la movilidad global en España en los valores que había en 2008, sino que consigue reducir el consumo energético en un 13% en el sector del transporte y aumentar el empleo en un 45% en el sub-sector de la movilidad sostenible.

Iniciativas reales y próximas llevadas a cabo con éxito refuerzan los datos aportados por este estudio, ya que iniciativas como el *bicing* o el *carsharing* (o coche multiusuario) han servido no sólo para impulsar modos de transporte más eficientes y limpios en términos ambientales, sino que además han creado numerosos puestos de trabajo locales. El *bicing* en Barcelona, por ejemplo, que ya supera los 120.000 asociados, ha dado trabajo a unas 125 personas, y ha impulsado el uso de este medio de transporte en la ciudad (y la industria y servicios asociados, por lo tanto). Otro ejemplo son las líneas de autobuses recientemente implantadas para conectar el aeropuerto de Barcelona con el área metropolitana, ya que se han creado 2,7 lugares de trabajo directos por

cada autobús, a los que se deben añadir los empleados de la limpieza, de mantenimiento, de gestión de oficinas o de inspección.

1. *Extraído del documento Europa en la encrucijada. La necesidad de un transporte sostenible. Comisión Europea. 2003*

2. *Datos de la Encuesta de Movilidad de las Personas Residentes en España 2006-07 (Movilia) que elabora periódicamente el Ministerio de Fomento. La encuesta anterior fue la de los años 2000-01. Cada desplazamiento viene caracterizado por el motivo que lo origina, de tal forma que cuando cambia el motivo, se considera que se produce un nuevo desplazamiento. Consecuentemente, la vuelta al lugar de origen se considera como desplazamiento independiente.*

3. *Estas cifras no contemplan la reducción significativa del número de desplazamientos al trabajo que se ha producido en los últimos años a consecuencia de la crisis económica, el cierre de numerosas empresas e industrias (radicadas muchas en polígonos industriales y centros de actividad económica alejados de los núcleos urbanos) y el aumento del número de personas desempleadas.*

4. *El proyecto europeo E-Cosmos (Estrategias para una movilidad sostenible de los desplazamientos en Europa) tenía como objetivo estudiar, cuantificar y definir procedimientos a favor de una movilidad sostenible desde el punto de vista social y ambiental para los trabajadores de la Unión Europea.*

5. *Cómo avanzar hacia un modelo de movilidad de los trabajadores y las trabajadoras más sostenible. Guía de apoyo a la acción sindical. Istas-CCOO. 2008*

6. *Integración de urbanismo y movilidad, creación de un ente de gestión urbanística, con la premisa de compactar el territorio.metropliotanao*

7. *Planeamiento urbano,energias renovables, transporte público, este es el modelo de esta ciudad*

Propuesta de Ley de Movilidad de CCOO
http://www.ccoo.es/comunes/recursos/1/doc16951_Proposicion_de_ley_de_movilidad_sostenible.pdf