

15 IDEAS CONTRA LA CONTAMINACIÓN

Abonos de transporte gratuitos para los trabajadores o con grandes descuentos, bicis públicas, taxis a un euro por la noche. Existen muchas técnicas para persuadir al ciudadano para que deje el coche en el garaje

Belén Tobalina ● MADRID

Dado que la principal fuente de contaminación atmosférica en las grandes urbes es el tráfico rodado, la única receta útil para mejorar el aire que respiramos consiste en frenar el uso del vehículo privado. En España, cada día laborable se realizan 120 millones de desplazamientos. La mitad de ellos tiene que ver con acudir o volver del trabajo, por lo que las medidas para reducir el transporte privado se han de exigir no sólo a las administraciones públicas, sino también a las empresas y a los ciudadanos.

En España, más de un 65 por ciento de los trabajadores va en coche o moto al trabajo, frente a un 15 que lo hace en transporte público y un 20, en bici o a pie. Y eso que la media de los trayectos por ciudad no supera los cinco kilómetros. Una distancia que puede hacerse en bicicleta. Una forma práctica para convencerse a uno mismo sobre por qué debería dejar el coche aparcado es el coste que conlleva su uso, sobre todo cuando el barril de Brent ha vuelto a superar la barrera de los 100 dólares.

Los gastos de tener un vehículo en propiedad ascienden a cerca de 6.000 euros anuales en la economía familiar (combustible, aparcamiento, seguro, reparaciones), aparte de los costes de su compra, según

Iniciativas

- 1 Hacer urbes compactas-verticales
- 2 Crear aparcamientos disuasorios en las entradas de las urbes
- 3 Hacer carriles bus segregados en las autovías de acceso a la urbe
- 4 Establecer un límite de velocidad en las áreas metropolitanas
- 5 Acordar con las empresas descuentos en el abono de transporte de los trabajadores
- 6 Tener coche propio y permiso de conducir no puede ser excluyente a la hora de contratar al personal
- 7 Reubicar a los trabajadores en los centros más próximos a su hogar
- 8 Las empresas tengan un abono a su nombre que pueda ser empleado por cualquier trabajador
- 9 Bicicletas públicas gratuitas
- 10 Poner lanzaderas cerca del metro o del tren, y allí, que las compañías pongan sus autobuses
- 11 Taxi compartido por un euro
- 12 Poner servicio gratuito de transporte público cuando hay fútbol o un concierto
- 13 Compartir el coche
- 14 «Carsharing»
- 15 En un futuro el vehículo eléctrico

un informe del Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud de CC OO. De hecho, viajar en transporte público es entre tres o cuatro veces más económico que en coche.

POR QUÉ DEJAR EL COCHE APARCADO

A estos costes hay que sumar los indirectos. Así, la mortalidad en coche privado tiene, según este estudio, un impacto sobre el PIB del 4 por ciento. Y el de las retenciones del tráfico rodado, que provocan horas de trabajo perdidas al mes, un 1,5. Y si esto no le convence, quizá lo haga el saber que en la UE se producen 400.000 muertes prematuras al año por la contaminación, 16.000 de ellas en España. O que en Madrid se podrían evitar 1.699 muertes prematuras anuales si la media diaria anual de partículas en suspensión (PM10) se redujera a 20 g/m³.

En una ciudad se pueden implantar diversas técnicas para fomentar que la población use el transporte público en vez del coche. La primera, hacer las urbes más compactas. «Hay que poner una cota al tamaño de densidad de las urbes para que se utilice el transporte público. Con las construcciones horizontales se promueve el coche privado», explica José María Baldasano, catedrático de Ingeniería Ambiental de la Universidad Politécnica de Cataluña y presidente de la Comisión de Medio Ambiente del IPCC.

La segunda, cambiar el modelo de transporte actual. Existen un montón de medidas

para ello. Desde Ecologistas en Acción recomiendan «apostar por crear aparcamientos disuasorios en las estaciones de transporte público del área metropolitana, que permitirían al ciudadano dejar el coche y moverse en la ciudad en transporte público; crear carriles bus segregados en todas las autovías de acceso a la urbe, establecer un límite de velocidad a 80 km/h en las áreas metropolitanas y que el transporte público sea gratuito para parados y para menores de 12 años».

Algunas de estas medidas ya son realidad en ciertas ciudades. En Bruselas, por ejemplo, la operadora de transporte público STIB/MIVB permite viajar gratis a los menores de 11 años y hace descuentos para las familias numerosas (un 61,4 por ciento de rebaja el primer año y gratis a partir del cuarto año). Lo de viajar sin pagar se repite en Viena para los usuarios de hasta 15 años, y en Gerona, hasta los 12. En el caso de los mayores de 60, París permite que viajen gratis o con un descuento del 50 por ciento, según su pen-

sión. Y si usted está parado y vive en Turín, podrá comprar un abono trimestral con un descuento de entre un 33,8 y un 87,6 por ciento, según el subsidio que reciba.

Estas medidas sin la incorporación activa de las empresas no tiene el mismo impulso. Desde CC OO consideran esencial que las empresas, sindicatos, administraciones y operadores de transporte elaboren un plan que permita conocer los hábitos de movilidad de los trabajadores y ofrezcan

En Bélgica las compañías están obligadas a pagar un 60% del abono del trabajador



modos alternativos. Una vez hecho esto, la empresa ha de subvencionar de forma negociada las acciones positivas del empleo del transporte público, la bici o el coche compartido. Además, para que las empresas puedan obtener un sistema de certificado de calidad, tipo EMAS o ISO, deberían incluir en sus estudios una auditoría de movilidad. Y consideran que se debe excluir el permiso de conducir y la propiedad de vehículo propio como criterio de selección. Deben ser condiciones complementarias, pero no excluyentes. Y por último, una medida que, por muy lógica que parezca, no se realiza: reubicar a los trabajadores en los centros de trabajo más próximos a su domicilio.

EMPRESAS ACTIVAS

Unas medidas que en algunos países ya existen. Así, los trabajadores belgas pueden tener un abono anual (cuesta 465 euros) en la red ferroviaria de SNCB gratis o parcialmente gratis al cofinanciarlo libre de impuestos su empresa. Esto es porque en Bélgica las compañías están obligadas a pagar un 60 por ciento del abono del trabajador o aplicar una aportación según la distancia.

Pero no es el único caso. En Francia hay dos ejemplos con importantes descuentos para los trabajadores. En la región de Ile-de-France, a los asalariados les sale el abono anual a mitad de precio. Y en Lyon, las empresas con nueve o más trabajadores pueden lograr beneficios para sus asalariados en transporte y para la economía de la compañía. Así, mientras los empleados logran un descuento del 25 o del 50 por ciento del abono mensual, la empresa puede obtener un abono en nombre de la compañía que puede ser empleado por cualquier asalariado para sus desplazamientos por trabajo. Además de poder usar las bicis gratis durante una hora cada vez y aparcamiento gratuito en cualquier parking disuasorio de Lyon.

A esta lista habría que sumar la puesta en marcha de lanzaderas que permitan a los trabajadores llegar desde su casa a una

parada de metro o de tren y una vez allí coger el autobús que ponga la compañía tanto para la ida como para la vuelta. Algunas compañías ya lo hacen, como EADS CASA u Orange en España, por ejemplo.

Existen muchas otras. Y no es que no se puede hacer. En Friburgo, a partir de las 21 horas todas las líneas de autobús paran donde quiere cada viajero. Además, los ciudadanos que vienen en los municipios de los alrededores al subir al autobús comunican el destino final. En una central se agrupa a los viajeros para distribuirlos en taxi al final del recorrido. Su coste: un suplemento de únicamente un euro, el resto lo liquidan los ayuntamientos. Ningún partido político se ha atrevido por el momento a quitar este privilegio que pagan todos, ya que lógicamente el número de accidentes ha disminuido, según relataron en su día CC OO tras su visita. A esta lista se suma que cuando hay fútbol o un concierto la entrada del evento incluye el billete del transporte. Con estas medidas y tras hacer un nuevo abono regional con el precio más barato de toda Alemania se logró que en un año 28.500 personas cambiaran el coche por el transporte público. Y para los que realmente necesitan el coche, allí unas 2.500 personas lo comparten. El precio: 250 euros de depósito, 40 euros de gastos administrativos y cuatro euros mensuales.

A esta lista habría que sumar el «carsharing», una iniciativa similar al alquiler de vehículos y al de bicicletas para aquellos que no necesitan el coche para su día a día, y el vehículo eléctrico, hoy demasiado caro.

MEDIDAS CONTRAPRODUENTES

Se trata de iniciativas que persuaden para no coger el coche, que reducen la contaminación y que evitan accidentes de tráfico. Las subidas del transporte público por encima del IPC, una desenfrenada construcción de autovías, la expansión horizontal de las urbes son contraproducentes. La receta más asfalto y más coches nunca es la solución.

