

Trabajo y desplazamientos



INGURUMEN ETA LURRALDE
ANTOLAMENDU SAILA
DEPARTAMENTO DE MEDIO AMBIENTE
Y ORDENACIÓN DEL TERRITORIO



Ingurumena

Trabajo y desplazamientos

Material formativo sindical cofinanciado por:

EUSKO JAURLARITZA
LURRALDE ANTOLAMENDUA
ETA INGURUGIRO SAILA



GOBIERNO VASCO
DEPARTAMENTO DE ORDENACIÓN
TERRITORIAL Y MEDIO AMBIENTE

Trabajo, desplazamientos y movilidad

El 24 de junio de 2007 LAB organizó una jornada en Bilbo con el objetivo de abordar un tema que afecta seriamente a las condiciones de trabajo: los desplazamientos al trabajo y los viajes debidos a la actividad laboral en sí misma. En las últimas décadas ha crecido de modo alarmante el número de accidentes “in itinere”, perjudicando de modo grave la salud laboral y causando numerosas muertes. En lo referente al tiempo invertido, tampoco es un dato positivo el hecho de que cada vez esté más lejos el lugar de trabajo de nuestra vivienda, ni el creciente número de días en que nos encontramos en medio del colapso circulatorio. El actual servicio de transporte público no nos permite utilizar en múltiples ocasiones olvidar el vehículo privado y las políticas de las administraciones públicas condicionan sobremanera en diversas comarcas las oportunidades de la clase trabajadora.

Si la búsqueda de una mayor protección de nuestra salud es ya razón suficiente para que mediante la intervención sindical reivindicemos y negociemos una mejor planificación y medidas para fomentar la utilización del transporte público, la mejora del medio ambiente no hace sino apremiar esa necesidad. La utilización masiva del vehículo privado ha traído consigo un grave deterioro de nuestros ecosistemas y de la calidad del aire, lo que a su vez repercute en una disminución de nuestra calidad de vida. La realidad diaria nos muestra que en Euskal Herria la situación del tráfico es en muchos casos caótica, las emisiones de gases contaminantes causados por el transporte parece que impiden el cumplimiento del Protocolo de Kyoto, los y las trabajadoras nos dejamos más parte de nuestro tiempo en colapsos y nuevos polígonos industriales y megaparques comerciales se inauguran sin haber planificado la accesibilidad adecuadamente.

Así pues, somos conscientes de que queremos y necesitamos un avance en esta materia. En primer lugar se recoge el documento elaborado por el técnico ambiental y responsable del sector en LAB Jon Artetxe bajo el título “Trabajo y desplazamientos: 15 razones para la intervención sindical”. A continuación tenemos el expuesto por el economista e investigador de la Unidad de Economía Ambiental de la UPV David Guillamón, “Hacia una movilidad al trabajo más sostenible”. En último lugar, la ponencia presentada por el geógrafo, consultor ambiental y experto en transporte José Fran Cid denominada “Movilidad al trabajo”.

Sin olvidar que es una materia en la que confluyen variados intereses y diversas competencias, pretendemos que este cuaderno de formación con ponencias presentadas en la jornada arriba mencionada sirva para reflexionar y empujar hacia nuevas iniciativas.



Trabajo y desplazamientos

Índice

Trabajo y desplazamientos: 15 razones para la intervención sindical

1. Mejorar la movilidad nos hará vivir mejor	07
2. Morimos en el tajo y morimos en la carretera	08
3. La mayoría de los desplazamientos son por cuestiones laborales	09
4. Necesitamos transporte público adecuado a nuestras necesidades.	10
5. Exijamos la ruptura del círculo vicioso para que se invierta más en transporte público eficaz, barato, equilibrado y saludable.	11
6. El actual modelo de movilidad perjudica a los trabajadores y más aún a las trabajadoras.	11
7. Las políticas de la derecha no hacen sino empeorar la situación	13
8. Planes de movilidad en la empresa, una oportunidad	14
9. Solucionando la situación podremos respirar	15
10. Por este camino, más contaminación	16
11. ¡Qué molesto es el ruido!	17
12. No llegaremos lejos con el derroche energético	17
13. Esto tiene mucho que ver con el cambio climático	18
14. Nos quedamos sin espacio para pasear, para cultivar... Para vivir.	20
15. Un sindicato de clase tiene mucho que decir en esta materia.	21
• Movilidad al trabajo, tendencias y vías de intervención	
• Hacia una movilidad más sostenible en el trabajo	

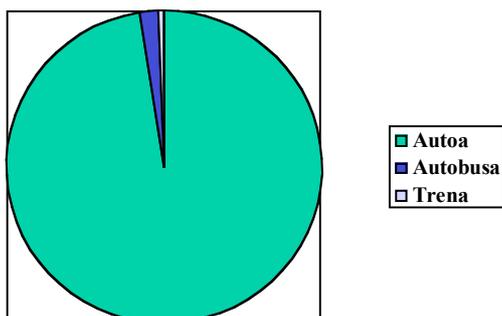


1. Mejorar la movilidad nos hará vivir mejor

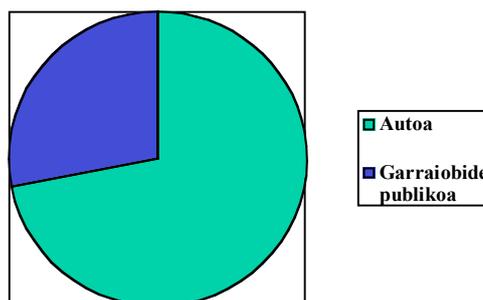
El actual modelo de transporte imperante en Euskal Herria, mayormente esclavo de la carretera, unido a una lamentable ordenación del territorio y a un modelo productivo y comercial cada vez más diseminado, están contribuyendo decisivamente a que los y las trabajadoras nos veamos obligados a realizar **más desplazamientos y cada vez más largos** en distancia y duración. Todo ello afecta decisivamente a nuestras **condiciones tanto laborales como sociales**.

Las distancias entre lugar de residencia y centro de trabajo han crecido de modo imparable estos últimos años. Con ello, en muchísimos casos se ha convertido en tarea imposible efectuar ese traslado a pie e incluso en bicicleta. Por otro lado, ese factor ha hecho que el 17,21% de la clase trabajadora emplee **más de una hora en ir y volver al lugar de trabajo**, lo que conlleva evidentemente un menor tiempo para el descanso, el ocio u otros deberes.

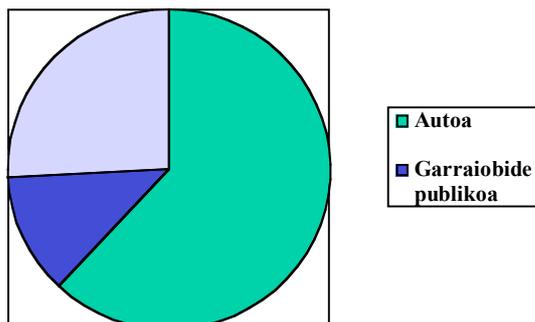
JOAN-ETORRIETARAKO GARRAIOBIDEAK IRUÑERRIAN



JOAN-ETORRIETARAKO GARRAIOBIDEAK EAEn



LANERAKO GARRAIOBIDEAK EAEn

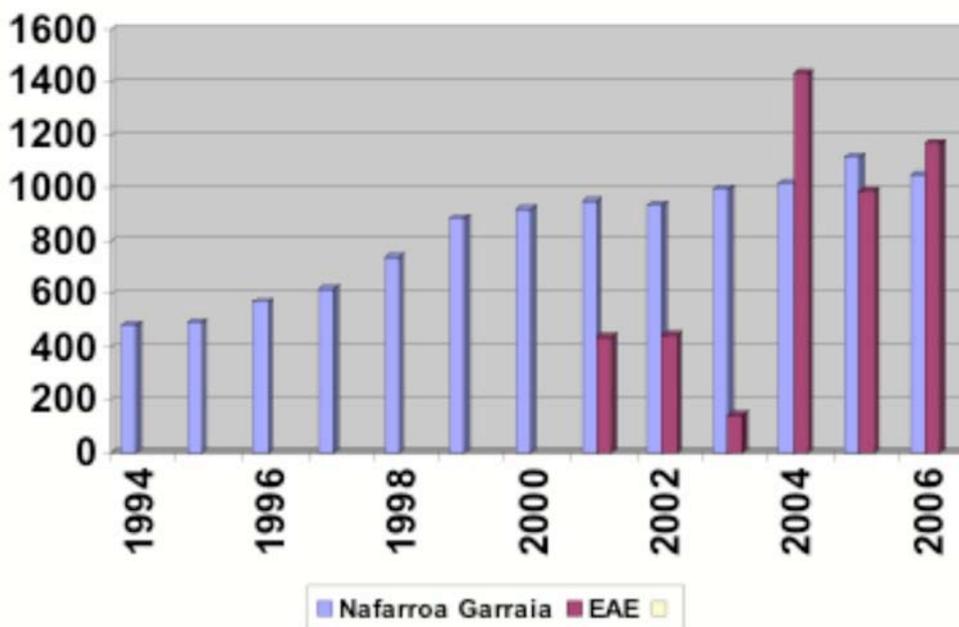


2. Morimos en el tajo y morimos en la carretera

Se **incrementa la inseguridad** en los desplazamientos relacionados con cuestiones laborales. Algunos informes cifran en 20 veces la disminución en seguridad si en lugar de viajar en transporte público lo hacemos en automóvil privado.

Yendo más allá en lo concerniente a la salud, el sedentarismo es hoy día muy frecuente en nuestra sociedad y constituye un factor de riesgo para una amplia patología. La actividad física proporciona unos efectos beneficiosos múltiples que disminuyen la morbi-mortalidad general. Para el sector de población cuyo trayecto del domicilio al centro de trabajo es relativamente corto (en 20 minutos de caminata se recorren casi tres kilómetros) ir y volver caminando puede resultar un actividad física suficiente en la vida diaria.

ACCIDENTES "IN ITINERE" EN NAFARROA GARRAIA Y EN LA CAPV



Observamos que los accidentes "in itinere" han aumentado vertiginosamente en los últimos años.

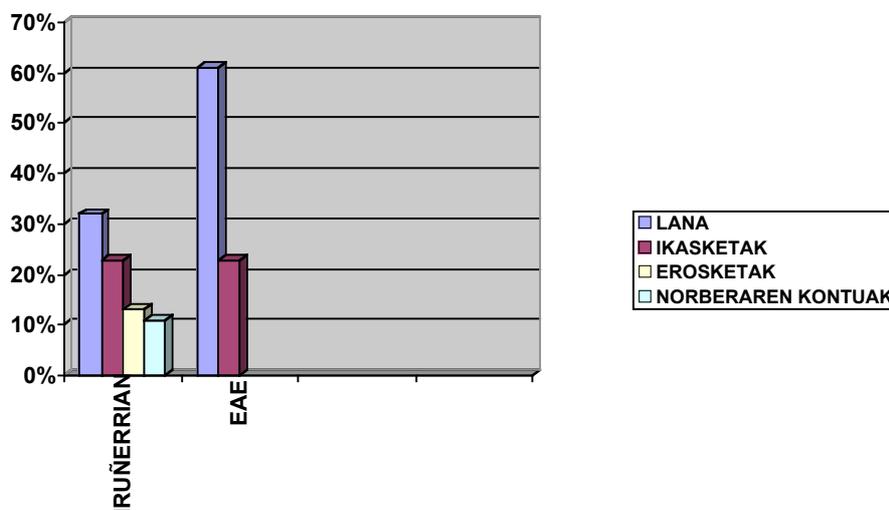
3. La mayoría de los desplazamientos son por cuestiones laborales

A la vez que se ha incrementado la movilidad motorizada, se han alterado sustancialmente en las últimas décadas las razones que la inducen. Actualmente, en la comarca de Iruñea el principal motivo de desplazamiento es el trabajo (32%). A continuación se encuentran los estudios (23%), las compras (13%), los asuntos personales (11%), etc. Del mismo modo, el uso de medios mecanizados para necesidades de movilidad es principalmente por motivos de trabajo, con un 59% del total de viajes. A mucha distancia están los estudios y asuntos personales (87%). Por otra parte, el reparto modal de los desplazamientos se ha visto gravemente modificado, ya que los medios más respetuosos con el medio ambiente y la salud, a su vez socialmente más seguros, como caminar, la bicicleta y el transporte público, han ido descendiendo en cuanto a peso porcentual. En contrapartida, evidentemente, se ha agrandado el del automóvil privado, medio menos seguro y más contaminante y derrochador de suelo, energía y materias primas.

Analizando en concreto el diagnóstico de la realidad actual en cuanto a los modos utilizados, según los estudios "Movilidad en relación con el transporte urbano en la comarca de Pamplona", 1997 y "Estudio sobre el transporte público en la Comunidad Foral de Navarra", 2000, en la comarca de Iruñea el 88% de los viajes se hacen con coche privado. Por el contrario, destaca por su escaso peso relativo el transporte público por carretera en líneas regulares (1,7%) y el ferrocarril (0,1%). Las principales razones que dan las personas que utilizan el transporte privado para no usar el público son: el 38% que no existe el servicio, el 20% que no le lleva a destino y el 29% por comodidad.

Según el Estudio de la movilidad en la CAPV publicado en 2003 por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno autonómico, la **movilidad motorizada** obedece fundamentalmente a **motivos de trabajo (61%)**. A mucha distancia se encuentran los estudios (23%). Por otro lado, del total de desplazamientos el 60% de los viajes al trabajo se realizan en coche, el 25% andando y tan solo el 12% en transporte público. Sin embargo, prescindiendo de los desplazamientos a pie, **el 83% de las personas que necesitan de un modo motorizado para ir al centro de trabajo optan por el vehículo privado**.

MOTIVOS DE LOS DESPLAZAMIENTOS



Queda patente que en Hego Euskal Herria las cuestiones laborales son el primer motivo de desplazamiento de la población.

4. Necesitamos transporte público adecuado a nuestras necesidades

La mayor parte de la movilidad generada por el trabajo en Araba, Bizkaia y Guipúzcoa son **desplazamientos intracomarcales (88%)**, muy por encima de los desplazamientos intercomarcales (11%) y externos (1%). Ante esta realidad, un porcentaje altísimo de las inversiones públicas en transporte público en los próximos años se van a efectuar en una línea ferroviaria de **alta velocidad** que tan sólo tendrá paradas en las capitales (apenas el 0,7% de los desplazamientos).

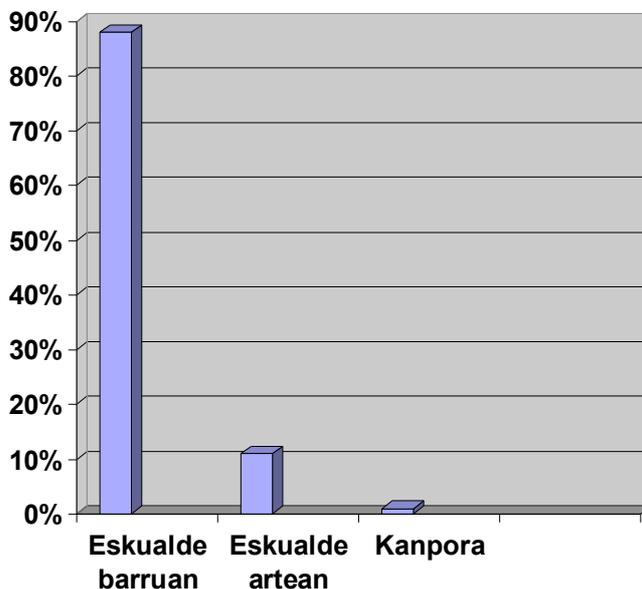
Mientras que las administraciones tienen pruebas fehacientes del denominado efecto Mohring, no realizan una apuesta seria por el trasvase modal del transporte. El mencionado efecto consiste en que un mayor fomento del transporte público consigue un efecto espiral de mayor utilización del mismo. Evidentemente esa potenciación del transporte público debe encaminarse a mayor frecuencia de servicios, reducción de tiempos de espera de personas usuarias, reducción del coste social del servicio, adecuación de horarios, etc. Estas premisas no se están cumpliendo en muchos de los servicios públicos (por poner algunos ejemplos, autobuses al campus de Leioa, inicio matutino del servicio de Metro Bilbao, no atención de peticiones de servicios de lanzadera al Metro en varios pueblos y barrios de Hego Uribe, etc.).

Si comparamos los casos de ciudades como Bilbo e Iruñea, observamos que el mayor desarrollo del servicio público de cercanías y local ha traído consigo cifras más positivas. Así, según datos del Censo de Población y Vivienda de 2001 del INE, en Bilbo el 33,11% de los desplazamientos al trabajo se realizan en vehículo privado, siendo ese porcentaje del 50,35% en Iruñea. En cambio, en la capital de Bizkaia el 30,34% de los desplazamientos al trabajo se efectuaron en transporte público, llegando tan sólo al 19,73% en Iruñea. Esto no quiere decir que el caso de Bilbo sea como para darse por satisfechos: en Madrid este último porcentaje llega al 46,40% y en muchas ciudades del planeta esa cifra es aún mayor.

En cuanto a Ipar Euskal Herria, disponemos de datos de la zona costera, donde según el "Etude prospective sur les infrastructures de transport de l'Eurocité basque, LKS consultants, 2001-2002", los motivos de desplazamiento motorizado son algo diferentes. Entre el 15 y el 23% se deben a motivos laborales y estudios y entre el 60 y el 85% a compras, ocio y turismo.

JOAN-ETORRIEN NONDIK-NORAKOAK
EAE-N

La inmensa mayoría de desplazamientos se realiza dentro del propio eskualde, por lo que es fundamental dotar las líneas de cercanías de un servicio fluido, eficaz, accesible y de calidad.



5. Exijamos la ruptura del círculo vicioso para que se invierta más en transporte público eficaz, barato, equilibrado y saludable

Necesidad de romper con un infernal **círculo vicioso** que lleva al continuo empeoramiento de la situación. Así, a la vez que se incrementa la dispersión de la actividad productiva y la dispersión residencial de trabajadores y trabajadoras, aumenta la movilidad motorizada al trabajo y el parque de vehículos de la clase trabajadora. Como consecuencia, entre otras razones, de la mencionada dispersión de los centros de trabajo, van desapareciendo las rutas de empresa y en las empresas se incrementan las plazas de aparcamiento, las denominadas plazas de aparcamiento en destino. Por otra parte, el crecimiento de la motorización de los y las trabajadoras, conjugado con el innegable interés de determinado sector empresarial y las políticas continuistas de la administración, traen consigo el incremento de las infraestructuras viarias. Al final, todo esto repercute en un **deficiente transporte público**.

Por tanto, resulta patente la inconveniencia de continuar construyendo nuevas infraestructuras para el transporte por carretera. Para que no quepa lugar a dudas, lo explicaremos de otro modo: las nuevas infraestructuras, por el hecho de que mejoran, aunque sea efímeramente, las condiciones de circulación, incentivan un tráfico privado mayor, desvían personas usuarias de otros medios de transporte y otras carreteras y favorecen desplazamientos que de otra forma no se hubieran realizado. Con ello el tráfico se vuelve a congestionar y se argumenta a favor de la necesidad de construir nuevas infraestructuras, alimentando un círculo vicioso de las infraestructuras de transporte, sin viso alguno de solución.

6. El actual modelo de movilidad perjudica a los trabajadores y más aún a las trabajadoras

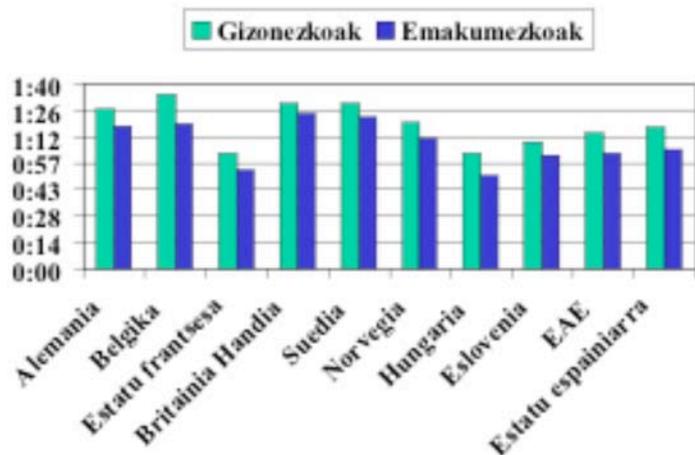
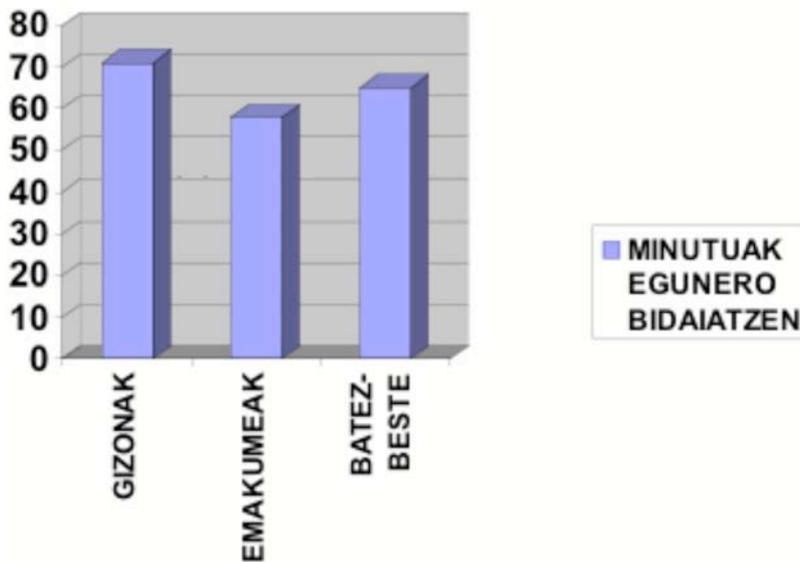
Además del mencionado incremento de tiempo diario empleado en cuestiones relacionadas con el trabajo, se incrementa fatalmente la siniestralidad "in itinere" y también la denominada "en misión". Del mismo modo se produce un mayor coste económico para nuestro bolsillo debido a que cada vez necesitamos más el vehículo privado y eso genera altísimos costes (seguros, combustible, reparaciones, etc). A ello hay que añadir el perjuicio que supone para nuestra salud el estrés y el cansancio producido por esa mayor movilidad al trabajo.

Pero es que además de la persona trabajadora, la sociedad en su conjunto sale perdiendo con este modelo. De hecho, cada vez más espacio se destina a infraestructuras viarias, con lo que cada vez queda menos sitio para equipamientos culturales, sanitarios, espacios agrícolas, zonas verdes, etc. Además, esos inmensos viales de 6 y 8 carriles crean tremendas barreras, dificultando e incluso imposibilitando la integración urbana. Los gastos sanitarios debidos a los accidentes crecen sobremanera y contribuyen a la merma de otras inversiones. En su conjunto, los **costes externos del transporte** en la CAPV suman la nada despreciable cifra de 2.000 millones anuales, el 80% debidos a los accidentes de tráfico, la contaminación del aire y los atascos.

Incluso la competitividad empresarial se ve mermada por el frecuente colapso circulatorio, al producirse retrasos en la llegada de materiales o de las personas trabajadoras.

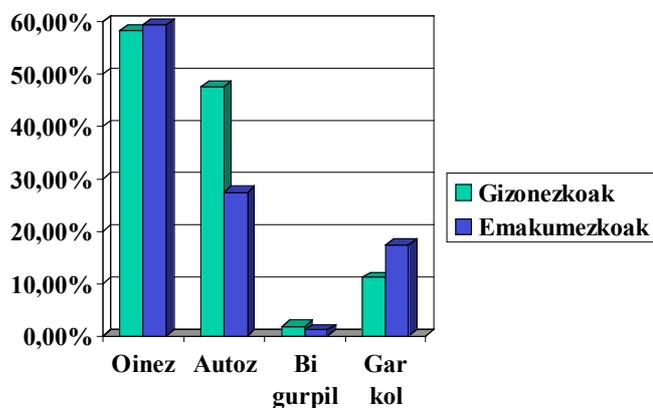
Por último, cabe añadir que el modelo de movilidad basado en el transporte privado favorece a las clases más pudientes, marginando a las personas trabajadoras que no disponen de fondos suficientes para pagar coche, seguro, combustible, revisiones, garaje, peajes, OTA, etc, a las que no tienen permiso de conducir o a las que simplemente han decidido que sus desplazamientos serán en transporte público. Sin olvidarnos de esa importante franja de la población que por edad no tiene la posibilidad de conducir un automóvil, sector en el que la presencia femenina y de personas de la tercera edad o en edad infantil es abrumadora.

TIEMPO DIARIO DEDICADO A DESPLAZAMIENTOS



JOAN-ETORRIAK GARRAIOBIDE ETA SEXUAREN ARABERA

EAE



Vemos que las mujeres consumen menos tiempo en sus desplazamientos. Esto se debe en parte a que en las familias donde disponen de un automóvil lo más frecuente es que en días laborables sea el hombre quien lo utilice. Las dificultades de desplazarse en transporte público de modo eficaz a determinados destinos limita el acceso de la mujer a muchos puestos de trabajo. Es por ello que los desplazamientos de la mujer al centro de trabajo, de media, sean más cortos. Otra conclusión es que las inversiones en mejor transporte público favorecen la igualdad de género.

7. Las políticas de la derecha no hacen sino empeorar la situación

Las administraciones, tras el **fracaso de las políticas de oferta** consistentes en la incesante construcción de nuevas infraestructuras, la proximidad de la crisis energética y la creciente preocupación ambiental, deben optar por otro modelo de movilidad. Entre las medidas a implantar podría estar en algunas ciudades la introducción de carriles para vehículos de alta ocupación, que primarían a los coches que transporten a más de una persona permitiéndoles una mayor velocidad. La cantidad de personas puede ser variable: dos o más, tres o más...

Los nuevos sistemas de transporte de gran calidad se están expandiendo vertiginosamente a lo largo y ancho del planeta: tranvías modernos, metro exprés o ligero, autobuses de plataforma baja, etc.

Sin embargo, más allá de medidas para mejorar la oferta sin construir grandes viales, el vuelco necesario está constituido por la **gestión de la demanda**. Así, las administraciones se dan cuenta de que es preciso ya reorientar los hábitos ciudadanos y modificar en profundidad las políticas gubernamentales. Es necesario reducir el uso del automóvil privado e incentivar la utilización de los medios de transporte públicos.

Las medidas de gestión de aparcamiento, las de restricción de acceso a determinadas zonas de las grandes urbes se han ido considerando paulatinamente como inevitables para garantizar una mínima calidad de vida, evitar el caos circulatorio, acercar la calidad del aire a los mínimos exigibles para evitar miles de muertes prematuras por patologías respiratorias, etc. Los peajes en determinadas vías principales o en las entradas a las ciudades en horas

punta (por ejemplo en Maniatan), la subida de impuestos (en la gasolina, en la matriculación, a los automóviles más contaminantes...), la supresión de las facilidades de aparcamiento y en ocasiones la flexibilización de horarios laborales posibilitan en ocasiones la reducción del caos circulatorio. Hay diferentes experiencias de colaboración de empresas, con base en acuerdos voluntarios que vinculan la autorización de instalación o ampliación de actividades a proyectos de reducción de viajes individuales en automóvil de las y los trabajadores.

Es fundamental que con la implantación de medidas como peajes disuasorios las administraciones se comprometan de modo público y con claridad a destinar esos ingresos a tomar medidas que favorezcan el transporte público, por ejemplo abaratando los precios. Esto es conveniente precisamente para que no de la impresión de que son medidas favorecedoras de las personas conductoras de mayor poder adquisitivo.

8. Planes de movilidad en la empresa, una oportunidad

El PSOE, en la campaña electoral que precedió a su llegada al poder en el Estado español, prometió **Planes de Movilidad** para todas las **empresas** de más de 200 trabajadoras y trabajadores. El Plan de Acción de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética aprobado por el Gobierno del Estado español establece medidas para el cambio modal y entre las medidas contempladas se encuentra la Medida 2: Planes de Transporte en Empresas, con el objetivo de implantar planes de transporte en todas las empresas y centros de actividad de más de 200 personas empleadas. Los describe como actuaciones organizativas, con dotación de infraestructuras, promovidas por centros de actividad con apoyo de la Administración y de los y las trabajadoras del Centro. Dice que se gestionarán a través de la persona coordinadora de transporte, de las autoridades de transporte –para adecuar las infraestructuras de transporte colectivo- y de las organizaciones sindicales.

Señala dicho Plan, asimismo, que los beneficios para el centro de actividad consistirán en: menos espacio para el aparcamiento, mejora de accesibilidad y puntualidad de los y las empleadas, junto a una imagen social y medioambiental más positiva. Entre los beneficios para las y los trabajadores indica desplazamientos más seguros con menor coste y menor estrés, mejora de la salud y calidad de vida, más opciones de viaje para las personas que no poseen coche, etc.

Un Plan de Transporte en Empresas puede incluir:

- Autobuses de empresa o autobuses lanzadera a intercambiadores o estaciones de metro o tren.
- Incentivos para la utilización de bicicleta, transporte público...
- Sistemas de gestión y fomento del coche compartido. En Euskal Herria es apenas conocido este sistema pero en diversas urbes de Europa, la más cercana quizá Barcelona, es una opción ofertada desde hace años. Consiste en compartir un vehículo que en ocasiones es un turismo convencional de 5 plazas (carpooling) o en una furgoneta de hasta 8-9 plazas (vanpooling). Para que este sistema sea más utilizado la Administración o las empresas puede llevar a cabo campañas de impulso.
- Ayudas para la compra o alquiler de vivienda en la zona.
- Promoción de la bicicleta y la marcha a pie.
- Nueva política de aparcamiento que no facilite la utilización del vehículo privado. Se puede dar preferen-

cia a las personas que utilicen coche compartido.

- Adecuación de los sistemas públicos de transporte colectivo.
- Creación de la figura de coordinador de la figura del coordinador del transporte.
- Flexibilidad horaria, atendiendo a criterios como evitar congestiones en horas punta. Se facilita un amplio abanico de entrada y salida.

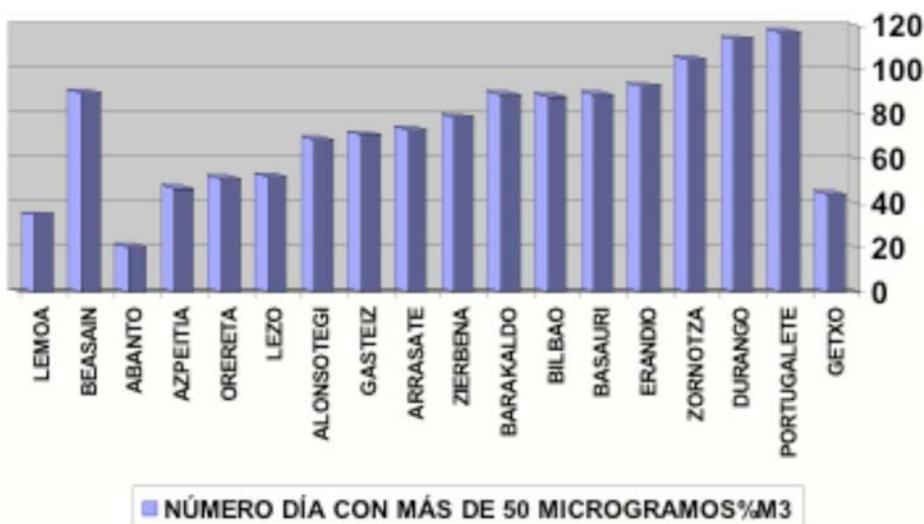
Además de estas medidas, se pueden tomar otras encaminadas a la reducción de la necesidad de desplazamiento entre vivienda y lugar de trabajo. Para ello se utilizan fórmulas el teletrabajo, que está aumentando progresivamente. Otra medida que se está aplicando en algunos lugares, sobre todo relacionada con los planes de ahorro y eficiencia energética, son los cursos de conducción racional y eficiente.

9. Solucionando la situación podremos respirar

Este modelo de movilidad propicia una mala **calidad del aire** en múltiples municipios de Euskal Herria. De entre aquellos que cuentan con cabinas de medición de la contaminación atmosférica, son al menos 18 los que según los últimos datos infringen la normativa europea, rebasando los valores límite de micropartículas (PM10). Así, nos consta que en Bilbo, Iruñea, Basauri, Baracaldo, Alonsotegi, Portugalete... la ciudadanía está respirando aire con peor calidad que la mínimamente aceptable y exigida por la normativa en vigor. Como consecuencia de la contaminación atmosférica mueren anualmente en la Unión Europea más de 400.000 personas, siendo la causa los problemas respiratorios y cardiovasculares, enfermedades como el cáncer, etc..

Cabe reseñar que los vehículos contaminan mucho más en el primer kilómetro realizado tras arrancar que en uno de los realizados con posterioridad y que los motores diésel producen emisiones mucho más acusadas de micropartículas que los de gasolina.

LOCALIDADES VASCAS QUE REBANAN LA NORMATIVA DE CALIDAD DEL AIRE, AL SUPERAR 35 DÍAS/AÑO CON MÁS DE 50 MICROGRAMOS/m³



Hay multitud de poblaciones en Euskal Herria en las que no existen cabinas de medición de calidad del aire. Aún así, la similitud de presencia de industrias contaminantes y tráfico hacen sospechar que también ahí se infringe la normativa ambiental. Por otro lado, en varias cabinas no se dispone de datos suficientes para concluir que la calidad del aire sea buena, siendo el promedio anual un indicio de que también se superan los 35 días con más de los 50 microgramos por metro cúbico permitidos. Sería el caso de Indautxu (Bilbo), Tolosa, Easo (Donostia), etc.

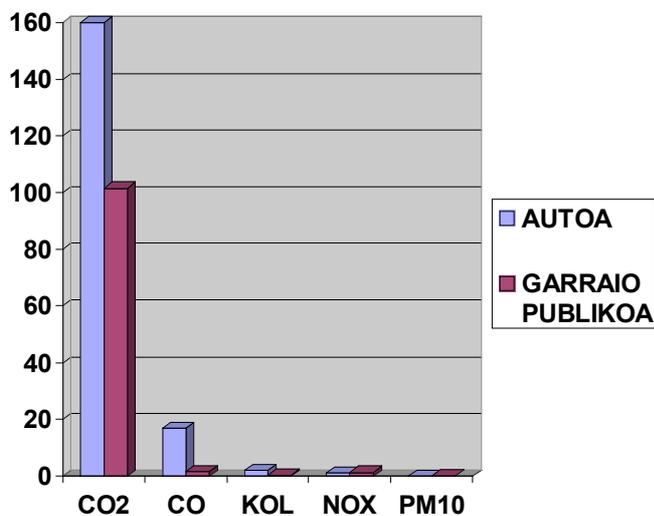
El ozono es una sustancia contaminante que también está dando lugares a infracciones normativas en algunos municipios vascos. Se debe a las reacciones fotoquímicas entre los óxidos de nitrógeno y los hidrocarburos, cuya presencia en las urbes se debe en gran parte al tráfico.

No podemos olvidar tampoco que la calidad del aire en el propio interior de los coches. De hecho, principalmente durante los atascos tan habituales en las entradas y salidas del área metropolitana de Bilbo, de Donostia, etc. la persona que acudiendo al trabajo pierde cantidades ingentes de tiempo está perdiendo también la salud. Está comprobado que en esas condiciones el ambiente está más contaminado incluso en el interior del vehículo que en el exterior.

10. Por este camino, más contaminación

Son numerosas las **sustancias contaminantes** causantes de problemas de salud y medioambientales cuya emisión es mayor si las y los trabajadores nos desplazamos abrumadoramente en vehículo privado al centro de trabajo. Así, el anhídrido sulfuroso, el monóxido de carbono, los óxidos de nitrógeno, los Compuestos Orgánicos Volátiles, los metales pesados, etc. causan en determinados entornos múltiples problemas. Crecen los casos de asma, alergias, las poblaciones en edad infantil y tercera edad se ven más perjudicadas y pese a que las normativas se van haciendo paulatinamente menos permisivas, los datos epidemiológicos son preocupantes.

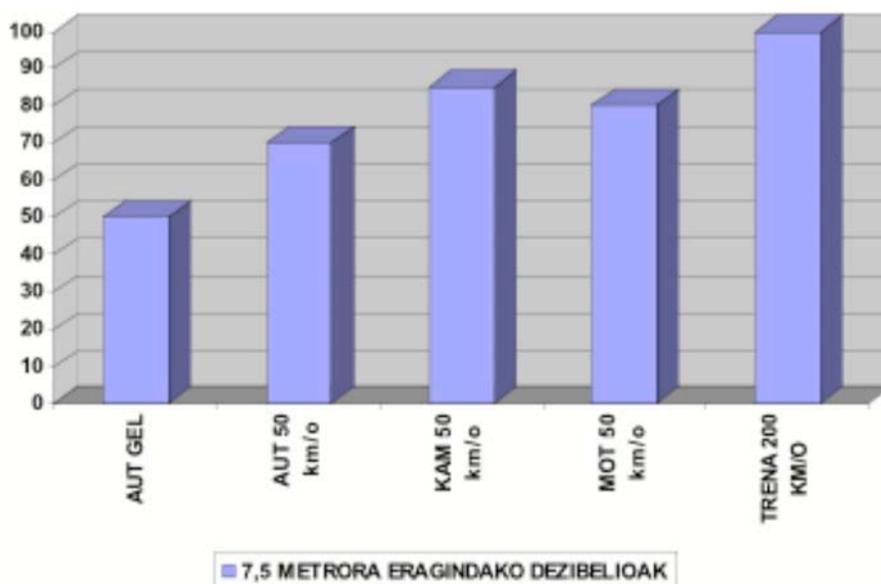
EMISIONES CONTAMINANTES DEL AUTOMÓVIL Y DEL TRANSPORTE PÚBLICO



11. ¡Qué molesto es el ruido!

La **contaminación acústica** perjudica seriamente a la calidad de vida de la ciudadanía. Por un lado deteriora la capacidad auditiva y por otro produce molestias y afecta al sistema nervioso, creando problemas de estrés, dificultades para dormir, hipertensión, etc. Diversos informes calculan que en torno al 80-85% del ruido ambiental es debido al tráfico, siendo el transporte por carretera el mayor culpable en las urbes. El increíble aumento del parque automovilístico vasco contribuye de modo fundamental en el agravamiento de las molestias a la ciudadanía. Los efectos negativos para la salud, sobre todo cuando el ruido supera el límite de 65 decibelios (dB), según mantiene la Organización Mundial de la Salud (OMS).

CONTAMINACIÓN ACUSTICA GENERADA POR DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE



Comprobamos que el coche en ralentí es el que menos ruido genera. Le sigue el coche en marcha, la moto, el camión y el tren de velocidad alta.

12. No llegaremos lejos con el derroche energético

La apuesta institucional por la carretera y el tremendo poder conseguido por la industria automovilística por medio de los lobbys de presión y el aumento escandaloso de publicidad –con las consabidas derivaciones en el tratamiento de noticias y editoriales en medios de comunicación–, han traído consigo un **ocultamiento de sus efectos negativos**. Así, el automóvil es el modo de transporte más **derrochador energéticamente**. Por el contrario, el ferrocarril de cercanías es mucho más eficiente, algo menos el minibús y el autobús convencional. Por supuesto, el desplazamiento a pie y la bicicleta son los más eficientes energéticamente.

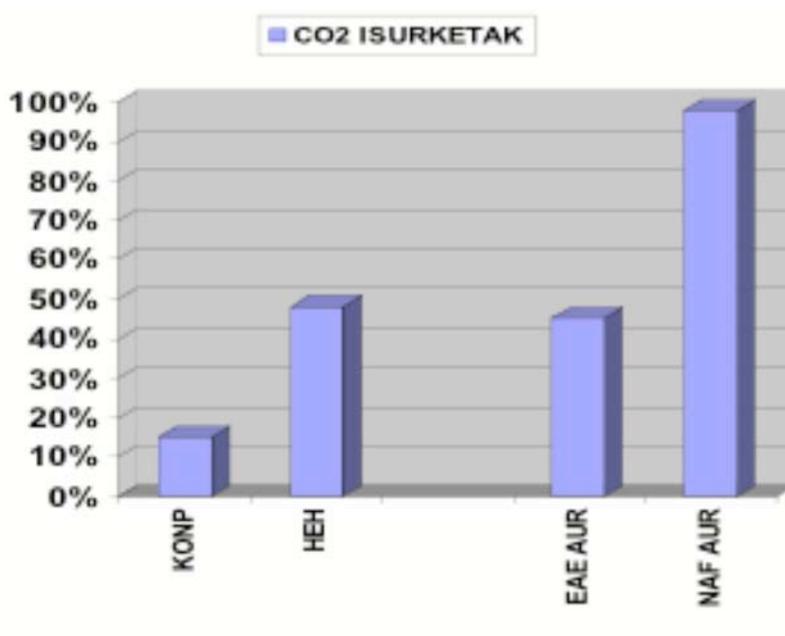
EFICACIA ENERGÉTICA



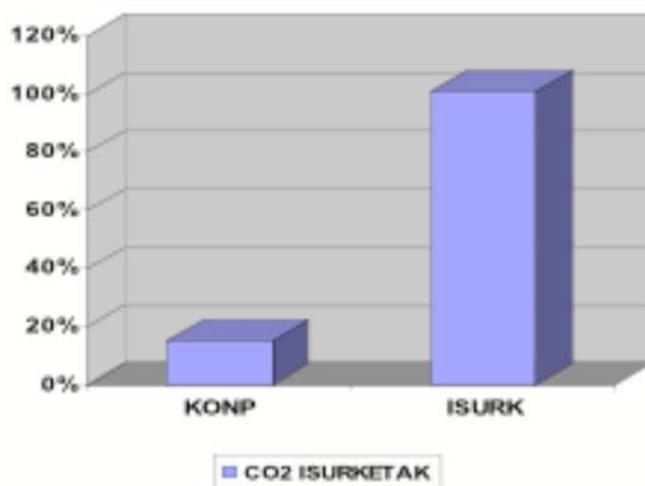
Evidentemente, el automóvil es el medio más derrochador de energía. Mucho más que el autobús, el tren de cercanías, la marcha a pie y la bicicleta.

13. Esto tiene mucho que ver con el cambio climático

El automóvil como medio masivo de desplazamiento al trabajo supone un freno inasumible si Euskal Herria pretende cumplir con el **Protocolo de Kyoto**. El primer, aunque pequeño e insuficiente paso para frenar el cambio climático no va a ser dado por nuestro país en gran parte a este modo de transporte. Así, nos encontramos con que las emisiones de CO₂ han crecido en Hegoalde por encima del 50% desde 1990, cuanto el Estado Español puede incrementar para el período 2010-2012 un máximo del 15%. Las emisiones debidas al transporte han crecido desde 1990 más del 100%, lo que supone un lastre a todas luces excesivo. Cabe recordar por último que el sur de Europa estará entre los más perjudicados por el **cambio climático**. Otro tanto se puede decir a nivel planetario de las clases más desfavorecidas económicamente.



GARRIAOAREN CO2 ISURKETAK



En el gráfico de arriba se reflejan en este orden el compromiso del Estado español con Kioto de no emitir en 2008-2010 más del 15% por encima del año base (1990), el aumento actual de Hego Euskal Herria (49%), las previsiones de la CAPV y de Nafarroa, ambas muy por encima del mencionado 15%. Esto se debe sobre todo a las políticas imperantes en ambas comunidades en las materias de transporte y energía.

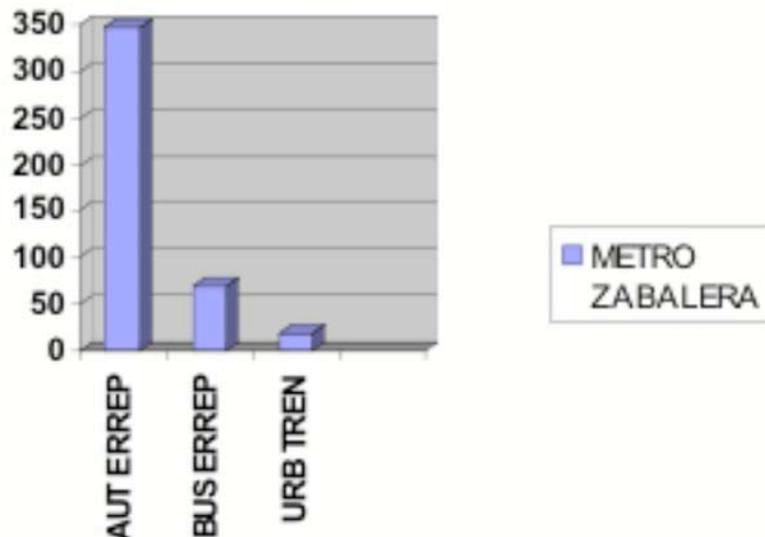
14. Nos quedamos sin espacio para pasear, para cultivar... Para vivir

El **esparcimiento de las áreas productivas**, grandes superficies comerciales, grandes centros de ocio, polideportivos, con su apertura en los extrarradios de pueblos y ciudades, ha traído consigo un gran **consumo de suelo**. Las áreas empresariales se diseñan con amplísimo espacio para circular y aparcar. Se considera que una persona que acude a trabajar en automóvil necesita 25 veces más espacio entre el que ocupa en trayecto y en aparcamiento que si acudiera en autobús.

A la hora de planificar polígonos para actividades productivas, es conveniente buscar una cierta densidad para que el correspondiente departamento o concejalía de transporte no se retraiga al tomar la decisión de dotar el centro de transporte público. Se considera que una densidad de alrededor del centenar de personas trabajando por hectárea puede ser suficiente para hacer llegar el servicio de autobús, siempre dependiendo –claro está– de la localización.

De todos modos, se puede considerar preferible mantener ciudades con diversidad de actividades, con inclusión en su seno de actividades del sector terciario (burocráticas, comerciales, financieras), con descentralización de servicios y oficinas municipales y con mantenimiento muy cercano de la industria no contaminante.

OCUPACIÓN DE TIERRA: ANCHO EN METROS PRECISO PARA TRANSPORTAR 100.000 TRABAJADORES Y TRABAJADORAS EN UNA HORA Y UN SENTIDO



El vial para automóviles es el que más tierra artificializa, seguido del tren de cercanías, el vial para autobuses y

15. Un sindicato de clase tiene mucho que decir en esta materia

No podemos dejar que un tema que afecta de manera tan importante a las condiciones laborales y sociales, a nuestra calidad de vida, quede al margen de la intervención sindical. Podemos y debemos actuar para que desde las empresas, desde los órganos de decisión gubernamental, desde las instituciones locales... se implementen políticas que atiendan a nuestras necesidades e intereses, como trabajadoras y como ciudadanos. Por ello debemos exigir en los distintos ámbitos de negociación, participación y decisión que la mejora de la accesibilidad a los centros de trabajo se produzca de manera efectiva, del modo social y económicamente más justo, redistributivo y ambientalmente respetuoso. Las políticas de transporte –y también las de ordenación del territorio- deben buscar una mayor mezcla de usos, poblaciones más compactas, planificación de nuevas áreas con equipamientos para facilitar el desplazamiento a pie, en bicicleta y en transporte público.

Tenemos pleno derecho a que se lleve a cabo una efectiva participación de las y los trabajadores y sus representantes en las cuestiones relativas a la planificación del desplazamiento al trabajo: planes de movilidad, negociaciones con autoridades para la implantación de nuevas paradas de transporte público o modificación de frecuencias, colocación de aparcamientos para bicicletas, itinerarios peatonales con llegada a polígonos y superficies comerciales, etc.

Hemos de luchar por la asunción por parte de las empresas del coste del desplazamiento al lugar de trabajo, siempre favoreciendo los modos de transporte más equilibrados y saludables.

Reclamamos asimismo la participación de los agentes sociales y sindicales en los observatorios de transporte o movilidad.

Fuentes de información

- "Garraioa Euskal Herrian. Hurbilketa egungo egoerara eta etorkizunerako proposamenak". Trenbide Sozialerako Sarea. 2006.
- "Políticas de Transporte y Gestión de la Demanda: logros e insuficiencias", Vicente Torres Castejón. Valentzia.
- "Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte" (PEIT), Espainiako Gobernuko Sustapen Ministerioa. 2004.
- "Al trabajo sin mi coche". Mugikortasunaren Europako Astea antolatzeko aholku eta informazio baliagarriak, 2005.
- "Transporte y trabajo. Disponibilidad del transporte colectivo interurbano a los polígonos industriales de la Región Metropolitana de Barcelona". Editorial Beta. Pacte Industrial de la Región Metropolitana de Barcelona.
- "Biztanleria eta Etxebizitza inkesta". INE, 2001.
- "EAEko garraioaren kanpoko kosteak. Mugikost 05". Eusko Jaurlaritzako lurralde antolamendu eta ingurumen saila.
- Movilidad sostenible. De la teoría a la práctica. David Hoyos eta David Guillamón. Manu Robles-Arangiz Institutua. ELA.
- "Tiempo de movilidad y trayectos". Jesús Arpal y Matxalen Legarreta. Eustat. Monográficos. 2003.
- "Encuesta de empleo del tiempo 2002-2003". Instituto de Estadística de Navarra.
- "Políticas de Transporte y Gestión de la Demanda: logros e insuficiencias", Vicente Torres Castejón. Valencia.
- "Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), Ministerio de Fomento del Gobierno del Estado español". 2004.
- "Siniestralidad Laboral en Navarra Año 2006. Instituto Navarro de salud laboral".
- "Datos estadísticos accidentes laborales CAPV". Osalan.
- "Las infraestructuras y la movilidad en Cataluña". Carme Miralles-Guasch. Profesora Titular del Dpto de Geografía (UAB).
- "Al trabajo sin mi coche". Consejos e información útil para la organización de la Semana Europea de la Movilidad, 2005.
- "Transporte y trabajo. Disponibilidad del transporte colectivo interurbano a los polígonos industriales de la Región Metropolitana de Barcelona. Editorial Beta. Pacte Industrial de la Región Metropolitana de Barcelona.
- "Encuesta de Población y Vivienda". INE, 2001.
- "Costes externos del transporte en la CAV. Mugikost 05". Depto de ordenación del territorio y medio ambiente del Gobierno de la CAPV.
- "En continuo movimiento". Estudio realizado por Deloitte. 2007.
- "Estudio general de la Sociología del Transporte de viajeros de la CAV". Oteus, 2005.