

El bienestar en tu ciudad depende de cómo llegas a la oficina

En España, más del 60 % de los desplazamientos al trabajo se producen en vehículo privado motorizado. El tráfico generado dispara la contaminación en las ciudades. Alrededor de 44.000 muertes prematuras en nuestro país se asocian con la mala calidad del aire.

Lucía Torres

19/2/2019 10:10 CEST



El uso de la bicicleta ha aumentado en los últimos años en las ciudades, sin embargo, muchas personas consideran que este sigue siendo un medio de transporte peligroso para ir a trabajar / SINC

Nos encanta movernos en coche. Así lo refleja un sondeo de la Fundación PONS sobre [los españoles ante la nueva movilidad](#) de 2018, en la que el 71 % de los encuestados escogió el **automóvil** como su **principal modo de transporte** para acudir al trabajo y el 52 % lo nombró como alternativa favorita a su medio de movilidad habitual.

Aunque se empiezan a observar tendencias como compartir coche, el uso de la bicicleta o los [vehículos de movilidad personal](#) (**patinetes eléctricos**, monociclos, *hoverboards*, *segways*...), el automóvil privado motorizado, continúa encabezando la lista de medios usados en España para trasladarse de la vivienda a la **oficina**.

No hay síntomas de que la ciudadanía quiera superar la dependencia diaria del coche

Como indican los datos del [Observatorio de Movilidad Metropolitana](#) (OMM), más de 60 % de los trabajadores de 22 áreas españolas decide subirse al coche y moto cada mañana. Esta **pasión por el motor** ha hecho de nuestras ciudades grandes paisajes de asfalto congestionados por un tráfico constante.

Tanto la OMS como la Comisión Europea consideran ya que [el transporte urbano y su impacto en la salud](#) suponen un problema de primer orden mundial. Nuestro país ha sido señalado en numerosas ocasiones por [seguir vulnerando los límites de contaminación](#) durante los últimos años, pero se nos ha dado [una última oportunidad](#) para tomar las decisiones adecuadas y paliar el daño causado por las emisiones.

Durante el último año, nos hemos dado por aludidos y algunas de nuestras ciudades han puesto en marcha ordenanzas algo más restrictivas para limitar el tráfico y gestionar los picos de contaminación. Sin embargo, resulta contradictorio que, mientras se comienzan a implementar estas nuevas políticas, no haya síntomas de que la ciudadanía quiera superar la dependencia diaria del coche.

Teniendo a disposición alternativas más recomendadas como el transporte público o la bicicleta, ¿por qué nos seguimos aferrando al uso del automóvil a la hora de ir a trabajar?

LA MOVILIDAD AL TRABAJO*

Cuatro de cada cinco desplazamientos son en vehículo motorizado



*datos de la encuesta Movilia 2006, el Censo de 2011 y el informe OMM 2016

Una mala costumbre

“Cada día se compran más coches y quien compra uno no asume los costes reales que tiene su uso, por lo que, ya que lo tiene, se va a trabajar en él”, comenta a Sinc **Carlos Cristóbal-Pinto**, experto de la [Asociación Profesional de Técnicos en Movilidad Urbana Sostenible](#). Efectivamente, pese a haber estado inmersos en una profunda crisis económica, las matriculaciones no han parado de subir desde 2013, según la [DGT](#).

Solo el 14 % de los trabajadores utiliza el transporte público cada día para ir al trabajo

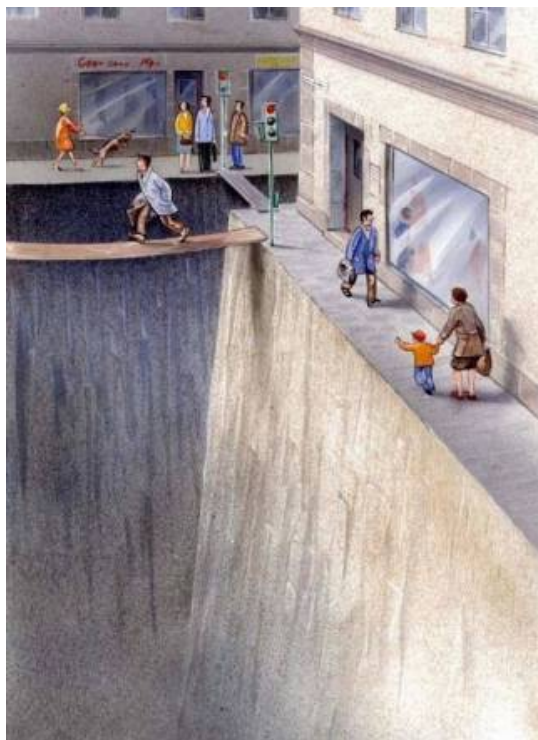
A su vez, la venta de **alternativas eléctricas** también se ha disparado. El [Observatorio Europeo de Energías Alternativas](#) revela que la flota total de turismos de combustible eléctrico incrementó en un 30 % solo entre 2017 y 2018. Aun así, los datos no son comparables a los obtenidos anualmente por el combustible, pues el coche eléctrico supone todavía una opción insatisfactoria para muchos y resulta inalcanzable para una parte importante

de la población. Menor autonomía, precios más altos y falta de puntos de carga son algunas desventajas, según las respuestas recogidas por la Fundación PONS.

Ahora bien, priorizar el transporte eléctrico en las ciudades sin duda conseguiría mejorar la calidad del aire, pero “no debemos ignorar que la contaminación generada por las baterías, el ruido y el rozamiento de los neumáticos, al igual que las congestiones, la ocupación del espacio público y los accidentes seguirían existiendo”, matiza Cristóbal-Pinto.

Del mismo modo, el protagonismo del **transporte público** aún está lejos de alcanzar los índices de popularidad del coche. Como indica el OMM, únicamente el 14 % de los trabajadores utiliza estos medios cada día para ir al trabajo. Según una [encuesta del IDAE](#) sobre hábitos y actitudes de los no usuarios habituales hacia el transporte público colectivo, tres millones de personas rechazan ir en metro o autobús por el bajo número de frecuencias, la lentitud del desplazamiento y el precio elevado del abono.

La mayoría de las distancias recorridas son de menos de cinco kilómetros, por lo que muchos de estos trayectos podrían hacerse **a pie o en bicicleta**. Así lo demostraron expertos de la Universidad Politécnica de Madrid (UPM) y de su centro de Investigación del Transporte (TRANSyT), quienes determinaron en 2018 que entre un 30 y un 40 % de [los viajes en automóvil podrían hacerse en bicicleta](#). ¿Y por qué esto no sucede? [Seguridad personal](#), falta de aparcamientos adaptados y de carriles bici, así como la propia condición física fueron las respuestas que recibieron en las encuestas.



En esta ilustración, Karl Jilg imagina cómo sería una ciudad cualquiera si vaciásemos el espacio ocupado por los vehículos.

A pesar de la lista de argumentos que empujan a los trabajadores hacia el coche, Cristóbal-Pinto muestra una opinión contraria: “Cada día hay un transporte público de mayor calidad, de uso más fácil y con vehículos más accesibles” señala el experto, y añade que, en cuanto al ciudadano, “falta concienciación de los efectos negativos del coche y de los beneficios en la salud de moverse a pie o en bicicleta”.

Ciudades que asfixian

La evidencia ha demostrado que la contaminación atmosférica nos afecta [incluso antes de nacer](#). “Se sabe que las embarazadas más expuestas tienen mayor probabilidad de un parto prematuro y de dar a luz a niños con bajo peso”, explica a Sinc la investigadora **Bénédicte Jacquemin**, que estudia los efectos de la polución en la salud en el ISGlobal.

Acorde con Jacquemin, su compañera **Natalie Mueller** señala que “las personas más susceptibles de sufrir las consecuencias del aire contaminado son las de mayor y menor edad”.

Niños y ancianos padecen **más enfermedades** cardiovasculares y respiratorias, [déficit en el desarrollo cognitivo](#) y cánceres por culpa de los picos de contaminación y con mayor intensidad por culpa de una mala calidad del aire constante. El efecto es devastador y se refleja en la cifra de fallecimientos atribuidos, que ascendió a 38.600 muertes al año en España en 2015, según el último [informe de calidad del aire en Europa](#).

La carga de enfermedad en las ciudades se debe a la relación que tenemos con el transporte y el trabajo

Algo parecido ocurre con [el ruido del tráfico](#). “Los niveles constantes de **contaminación acústica** se asocian con estrés, molestias, trastornos del sueño, alteraciones cognitivas y enfermedades cardiovasculares”, constata **María Foraster**, especialista en ruido y salud de ISGlobal. Según las estimaciones de su instituto, el ruido en las urbes es culpable de unas 72.000 hospitalizaciones y 16.600 muertes prematuras anuales en Europa.

Las tres investigadoras insisten en que gran parte de estos problemas se ven, además, agravados por la ausencia de [espacios naturales](#) y la [falta de actividad física](#), ambos factores beneficiosos para la salud mental y física. “La cantidad de infraestructuras que precisa el tráfico –añade Mueller– no deja lugar a zonas [verdes](#) y [azules](#) (lagos, ríos y costas)”. Según la experta, la carga de enfermedad en las ciudades se debe principalmente a la relación que tenemos con el transporte y el trabajo, que ha dado lugar a un estilo de vida sedentario.

Naciones Unidas, ante la situación de alarma, comunicó hace unos meses el estado de alerta por alta contaminación en diversos centros urbanos. Advirtió de que se prevé que [las ciudades sigan creciendo](#) y, con ellas, las consecuencias de un sistema urbano y de transporte deficitarios. En definitiva, según resume a Sinc **Isabel Marín**, presidenta de la Sociedad Española de Sanidad Ambiental, “si lo que queremos es un futuro con [ciudades más saludables](#), ha llegado el momento de tomar medidas efectivas para la reducción del tráfico”.



Los grandes aparcamientos son reservados a los empleados de las áreas metropolitanas /
Lucía Torres

Salvemos las distancias

¿Quién debe hacerse responsable de dirigir al trabajador hacia un medio de transporte más sostenible: administraciones, empresas o individuos? Marín cree que “la decisión última recae sobre el ciudadano”. Sin embargo, varios de los expertos consultados coinciden en que, por desgracia, la buena voluntad individual no siempre se ve apoyada por el entorno. Un gran defecto de las recientes políticas ha sido separar los lugares de residencia de los **parques empresariales**, creando [áreas dónde el espacio de tránsito del peatón se ha reducido al mínimo](#).

Cerca del 40 % de los centros profesionales se encuentran en un municipio distinto al de la vivienda de sus empleados

Cerca del 40 % de los centros profesionales se encuentran en un municipio distinto al de la vivienda de sus empleados, un porcentaje que es aún más alto para los habitantes de las áreas metropolitanas, según los datos de la última [encuesta Movilia](#) del Ministerio de Fomento.

[Isabelle Anguelovski](#), investigadora en **justicia ambiental urbana** de la Universidad Autónoma de Barcelona, insiste en que se deberían tener más en cuenta fenómenos como la **gentrificación**. “Familias enteras –explica– no pueden acceder financieramente a la vivienda y se ven obligadas a vivir en el extrarradio, alejadas de los núcleos de trabajo”. Anguelovski culpa de este problema a malas políticas y sugiere que estas áreas deberían estar apoyadas por un sistema de transporte público más denso.

La experta en urbanismo de la Escuela Superior de Arquitectura de la UPM [Sonia De Gregorio](#) coincide con Anguelovski en que se debería incentivar más el uso del transporte común y la bicicleta. Sin embargo, considera que “el camino hacia la sostenibilidad urbana es una ciudad de proximidad que localice a distancias razonables la residencia de los servicios”.

“El protagonismo que ha tenido el coche en las últimas décadas –añade– tanto en la planificación de la movilidad como su presencia en el espacio público, está siendo revisado en la mayor parte de las ciudades”.

Por ello, se han puesto en marcha iniciativas como el [Plan A de la Ciudad de Madrid](#) que priorizan la **peatonalización de los centros urbanos** e impone regulaciones más restrictivas al aparcamiento y protocolos frente a los picos de contaminación. El problema es que aun habiendo llevado a cabo estas medidas, pocas han resultado de gran calado en la tendencia del uso del automóvil para ir a trabajar.

Con el paso del tiempo, las empresas deberán integrar este aspecto en su responsabilidad social

El responsable de transportes del Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), **Ángel Cediél**, considera que esta falta de implicación se debe a que “no existe obligatoriedad ni alicientes para hacerlo en las empresas”. Sencillamente, se recomienda a las compañías tener un plan de movilidad al trabajo y un coordinador que gestione este eje a partir de los 400 empleados. Cediél insiste en que parte de la responsabilidad recaerá sobre estas entidades, quienes no están dando el suficiente apoyo a los empleados para escoger el medio de transporte más sostenible a la hora de acudir a la oficina.

Aunque se empiezan a tener en cuenta propuestas como el [teletrabajo](#), el incentivo al uso de la bicicleta y el coche compartido, esta realidad se reduce a una minoría. “Es un problema de desconocimiento”, señala Cristóbal-Pinto. “Ahora, son las administraciones las que tienen que liderar y, con el paso del tiempo, las empresas deberán integrar este aspecto en su responsabilidad social”.

El dilema de los patinetes eléctricos. ¿Por acera o asfalto?

La llegada de los patinetes eléctricos ha supuesto un desafío emergente en muchas ciudades, que no están adaptadas para su circulación. Según responde a Sinc **Samir Awad Núñez**, doctor

ingeniero de caminos de la Universidad Europea, “la falta de espacios para el estacionamiento de este vehículo ha supuesto que invadieran las aceras y sean una incomodidad para los peatones, especialmente para los más vulnerables como las **personas con discapacidad visual o con movilidad reducida**”.

Ante la **falta de regulación**, lo suyo sería asimilar estos vehículos a los peatones cuando sean patinetes convencionales y a los ciclos cuando sean eléctricos. Esto se debe a que un patinete normal no es mucho más rápido que un peatón, pero uno eléctrico puede llegar a los 20 o 25 kilómetros por hora. Además, “circular a esa velocidad por la acera es también peligroso, pues el ángulo de visión en los cruces es peor que si circularan por la calzada”, explica.

Para el ingeniero, el patinete supone una ventaja si hace cambiar a algún conductor su decisión de usar únicamente el coche. “Sin embargo, no sería tan sostenible si este captase trabajadores que antes realizaban el trayecto caminando o en bicicleta”, concluye.



Crédito: Pexels

Derechos: **Creative Commons**

TAGS

MOVILIDAD AL TRABAJO | LABORAL | CONTAMINACIÓN DEL AIRE |
MOVILIDAD SOSTENIBLE | CIUDADES | COCHE | CALIDAD DE VIDA |

Creative Commons 4.0

Puedes copiar, difundir y transformar los contenidos de SINC. [Lee las condiciones de nuestra licencia](#)

