JORNADA NACIONAL SOBRE CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA Y MOVILIDAD: PLANES DE MEJORA DE LA CALIDAD DEL AIRE

ECOFIRA, 17 y 18 de febrero de 2011.

MESA REDONDA: CONTAMINACIÓN URBANA Y OPINIÓN PÚBLICA

Elisa A. del Río Peris
Directora del Área Técnica
Confederación Empresarial Valenciana

En primer lugar quisiera agradecer a los organizadores de estas jornadas su invitación a participar en la mesa redonda **Contaminación Urbana y Opinión Pública.** Es un buen momento para intentar mejorar la percepción de la opinión pública sobre la responsabilidad de la empresa en la contaminación urbana.

Cuando hablamos de contaminación urbana, nos estamos refiriendo a un fenómeno que está causado por múltiples factores naturales y antropogénicos. Está claro que sobre los factores naturales (circulación del viento, orografía o relieve, etc.) no podemos intervenir. Sin embargo en los factores antropogénicos, o de origen humano, sí que tenemos una cierta capacidad de maniobra. Estamos hablando del tamaño, forma y estructura de la ciudad, las áreas verdes, el volumen de la población, sus movimientos diarios y estacionales, así como las actividades que desempeña.

Para la opinión pública, la contaminación urbana es muy importante. Pero no solo porque afecte al medio ambiente, sino también, y principalmente, porque afecta indiscutiblemente a la salud.

Según la Agencia Europea del Medio Ambiente el tráfico es la principal fuente de contaminación urbana, seguido de las centrales térmicas y las industrias. En España, el 32,5 por ciento de las emisiones de óxidos de nitrógeno provienen del tráfico. Además de los óxidos de nitrógeno, los contaminantes ambientales con mayor impacto sobre la salud son las partículas suspendidas que emiten los automóviles y la industria y el dióxido de sulfuro de los combustibles fósiles y el diesel. Por otra parte el tráfico es responsable en gran medida del ruido ambiental de nuestras ciudades.

Lo que nos interesa saber ahora es ¿qué porcentaje del tráfico está directamente relacionado con el ejercicio de actividades económicas? Es difícil de estimar. El volumen de desplazamientos en vehículos (o tráfico) generado por la actividad económica podríamos categorizarlo en dos grupos. Un primer grupo es el tráfico que deriva directamente de la actividad económica. Estamos hablando de transporte de mercancías, materiales de la construcción, transporte de personas –autobuses y taxis- etc. Un segundo grupo es el tráfico que deriva de los desplazamientos de los propios trabajadores, un tráfico indirecto.

Tráfico de mercancías

En la ciudad de Barcelona el transporte de mercancías supone el 15% del tráfico de la ciudad (un 23% en accesos) y sin embargo tan solo representa el 6,6% del parque de vehículos[1].

[1] Ángel López, Director de Servicios de Movilidad del Excelentísimo Ayuntamiento de Barcelona. I jornadas TICS4LOG - Tecnologías de la información y de las comunicaciones aplicadas a la logística (Zaragoza 16-17 noviembre de 2010)

Este porcentaje es bastante lógico, su actividad se fundamenta en circular por las vías. Por otra parte, es un tráfico necesario, la ciudad necesita abastecerse de bienes de forma directa o a través de comercios.

Para disminuir la contaminación que generan estos vehículos, hay prácticas al alcance de las empresas que requieren una mayor o menor inversión: buenas prácticas de conducción (arranque-parada, vehículos parado sin el motor en marcha, etc.), conversión hacia flotas de vehículos menos contaminantes como los híbridos y eléctricos, optimización de rutas y cargas, etc.

En este último punto las empresas han avanzado considerablemente. En el mercado hay herramientas avanzadas de logística y gestión de stocks basadas en la aplicación de TICs. La mejora continua de estos procesos garantiza una reducción de los costes de transporte y menor riesgo de interrupción de suministro al lineal. Buen ejemplo de esto son los supermercados.

Pero también hay prácticas que dependen en gran medida de la Administración, como por ejemplo la habilitación de zonas de carga y descarga, adecuación de límites horarios y control de accesos, etc.

Las restricciones a menudo retrasan y encarecen las soluciones reales en las ciudades. Es necesaria la colaboración entre la Administración y los operadores para adecuar los sistemas de control de tráfico y los de distribución de mercancías.

En este sentido, en la actualidad hay proyectos innovadores que estudian la posibilidad de aplicar las herramientas de gestión de la información en tiempo real para coordinar los sistemas de control de tráfico con las herramientas de las empresas del sector de la distribución.

En lo relativo a la utilización de vehículos menos contaminantes, como los eléctricos, híbridos y otros, si bien existen ayudas estatales y autonómicas para su adquisición, hay otro tipo de medidas como la exención de impuestos y el parking preferente y gratuito, que incentivarían aún más su utilización. Este tipo de medidas se aplican ya en ciudades del norte de Europa.

Movilidad

En la Comunidad Valenciana, según datos del Ministerio de Fomento del 2006, el 63,9% de los desplazamientos a los centros de trabajo se realizaron en vehículos privados (5 puntos por encima que la media nacional, 59,0%), el 27,5% los realizó a pie o en bici (de nuevo por encima de la media nacional, 25,7%) y tan solo el 8,6% utiliza el transporte público, frente al 15,3% nacional.

Mientras que en el periodo 2000-2006 la tendencia nacional en la utilización del vehículo privado para desplazamiento a los lugares de trabajo fue decreciente (-11%), a nivel autonómico el incremento del uso de vehículo privado aumentó un 13%. Es destacable la reducción en el uso del transporte público, casi un 60%.

Además, los desplazamientos a los centros de trabajo se realizan muy concentrados a determinadas horas del día, aumentando la contaminación urbana por la generación de atascos.

Un 37% de los centros de trabajo se encuentran en un municipio distinto al de procedencia, aunque este porcentaje es menor conforme aumenta el tamaño de la ciudad. Las zonas industriales se localizan a las afueras de las ciudades, mientras que las zonas de servicio y comercios se localizan frecuentemente en zonas urbanas.

Transporte colectivo

La movilidad al centro de trabajo no es solo una cuestión de responsabilidad empresarial. En el 2005 en la Confederación Empresarial Valenciana hicimos un pequeño estudio sobre las dificultades que las empresas tenían con el transporte colectivo. Gran parte de las empresas estudiadas, por haber cambiado de ubicación su centro de trabajo, negociaron con los trabajadores compensaciones con determinados servicios como

transporte, servicio de comedor, etc. Empresas como Lladró, Little Kiss, Gh Electrotermia, la entonces Campofrío, Hoffman, Mariner, etc.

La consideración general era que los trabajadores cada vez utilizaban menos el transporte colectivo. Principalmente porque es difícil acoplar itinerarios. Cada vez más, la gente vive en zonas residenciales fuera de las ciudades. Los trayectos son largos, de más de hora y media y el trabajador considera más cómodo su vehículo particular.

Estas empresas estudiadas, en el 2005 eran empresas con más de 100 trabajadores, medianas empresas. Más del 95% de las empresas de la Comunidad Valenciana son de un tamaño bastante inferior.

Transporte público

En las zonas urbanas la utilización de transporte público para acudir a los lugares de trabajo es una opción de carácter personal donde la empresa, como mucho, lo que puede hacer es motivar.

Ahora bien, tal y como hemos comentado anteriormente, las zonas industriales se localizan a las afueras de las ciudades. Según un estudio de la Conselleria de Medio Ambiente de 2004 "Situación Medioambiental de los Polígonos Industriales de la Comunidad Valenciana" en el 67% de los polígonos no existía acceso al transporte público.

Esto es así porque el proceso de expansión de las zonas industriales en los años 60 y 70 no se realizó conforme a una planificación u ordenación territorial con planteamientos estratégicos en materia de infraestructuras, equipamientos, etc.

Una posibilidad de trabajo podría consistir en la agrupación de empresas para conseguir transportes colectivos viables. Las dificultades o los retos a superar son el mantenimiento o la gestión de estos sistemas de transporte (los polígonos, por norma general, no disponen de entidades gestoras), los diferentes turnos entre empresas, duración de las rutas, establecimiento de itinerarios, etc.

La opción real y viable para los trabajadores y empresas de estas zonas es disponer de acceso al transporte público y la voluntaria puesta en marcha de los planes de movilidad.

Planes de movilidad

Un plan de movilidad es un conjunto de medidas prácticas para reducir el coste y el impacto medioambiental de los desplazamientos laborales mediante alternativas realistas y económicas a los vehículos privados. Estas medidas consisten principalmente en facilitar el acceso al transporte público, la promoción de formas de transporte colectivo además del organizado por la empresa (por ejemplo compartir el coche), mejores instalaciones para fomentar el uso de bicicletas, etc.

Se trata de medidas adaptadas a las necesidades individuales de la empresa para cumplir unos objetivos concretos. El éxito de estos planes requiere la colaboración y el trabajo conjunto de la dirección de la empresa y los trabajadores.

Los planes de movilidad se contemplan en el proyecto de Ley de movilidad, aprobado recientemente por el Consell. Se establece la obligación de planes de movilidad en las siguientes nuevas instalaciones:

- Áreas terciarias, deportivas, comerciales, hoteleras o de ocio que de forma unitaria o conjunta superen los 10.000 metros cuadrados.
- Áreas residenciales de más de 1000 viviendas.
- Áreas residenciales de más de 200 viviendas cuando se desarrollen de manera independiente de los núcleos urbanos existentes o impliquen una dimensión igual o mayor que éstos.

– Áreas o instalaciones destinadas a la actividad productiva en donde se prevean más de 100 puestos de trabajo, salvo que se den las circunstancias de contigüidad señaladas en el punto anterior.

Además de su implantación voluntaria en instalaciones ya existentes, el proyecto de Ley establece que la autoridad competente en materia de transporte pueda requerir planes de movilidad, en instalaciones singulares de áreas terciarias, deportivas, comerciales, hoteleras o de ocio que de forma unitaria o conjunta superen los 10.000 metros.

Emisiones industriales y otras actividades con incidencia en la contaminación urbana

Por otra parte, la Comunidad Valenciana no es una comunidad con una actividad industrial de gran incidencia en contaminación urbana. En primer lugar porque la Comunidad Valenciana no dispone de muchas instalaciones potencialmente contaminantes de la atmósfera, y además, las existentes se encuentran localizadas en las afueras de las ciudades con lo que su contribución a la contaminación urbana es marginal.

El Registro Estatal de Emisiones y Fuentes Contaminantes recoge todas las instalaciones que tienen un alto potencial de emisión de contaminantes a la atmósfera y aguas y generan residuos por encima de determinadas magnitudes. De los 2.237 registros de instalaciones que tienen algún dato de emisión a la atmósfera sometido a información pública, tan solo 154 corresponden a instalaciones de la Comunidad Valenciana. Analizando este mismo dato, pero de años anteriores, se deduce que las emisiones industriales han descendido, aunque el motivo es más bien coyuntural y ligado a la crisis económica: 154 instalaciones en 2009, 192 en 2008 y 217 en 2007.

El sector de la construcción y demolición también tiene influencia en la contaminación urbana. No solo por la emisión de partículas en el ejercicio de la actividad propiamente dicha, sino también por el transporte de materiales de obra y por los motores de la maquinaria empleada. Además, junto con el sector de la hostelería, es considerado un gran generador de ruidos y vibraciones.

Ahora bien, aunque es cierto que en este último año las emisiones generadas por el sector de la construcción han disminuido considerablemente, también lo es que no podemos atribuir este descenso al control y buenas prácticas, sino más bien al descenso de actividad por la actual crisis económica.

Sin embargo, es un sector que está trabajando mucho en mejorar la eficiencia energética en los hogares a través del uso de nuevos materiales, la orientación de las viviendas, energías renovables, etc. Es un sector estratégico en la reducción del cambio climático y disminución de emisiones de gases efecto invernadero generadas en los hogares.

Ecoetiquetas, ecoeficiencia y opinión pública

Al igual que el sector de la construcción, muchas empresas están haciendo verdaderos esfuerzos en diferenciar sus productos incluyendo consideraciones medioambientales en su diseño y utilización. Conceptos como análisis del ciclo de vida, ecodiseño, ecoeficiencia, ecoinnovación, etc. no son lo suficientemente valorados por el usuario. La empresa no es capaz de trasladar al consumidor el valor añadido que estos productos tienen y el beneficio medioambiental que genera su uso. En múltiples ocasiones, muchos de estos conceptos o etiquetas son percibidos por los ciudadanos como una herramienta de marketing de dudoso rigor, es decir, como *charlatanería* de vendedor.

Lo mismo ocurre con las condiciones de producción. La normativa europea impone estrictos valores de emisión a las industrias manufactureras, pero el consumidor prefiere comprar productos más baratos de terceros países que no respetan ni una mínima norma medioambiental.

El consumidor español tipo no está preparado ni dispuesto a pagar un precio más alto por productos más ecológicos o menos contaminantes.

Inversiones empresariales

Además, el interés de la empresa valenciana en materia de contaminación atmosférica se manifiesta también en términos económicos. En el 2008, el 53,89 % de las inversiones que las empresas realizaron para la protección del medio ambiente tuvieron como finalidad el control de emisiones. Si además consideramos el control del ruido, podemos situarnos en torno al 60% de las inversiones.

Consumo energético

Según la Agencia Valenciana de la Energía el sector industrial y del transporte con un 42 y un 29% son los sectores económicos más consumidores de energía, frente al sector servicios y doméstico que suponen el 24% juntos.

Además, de 2007 a 2009 se está observando un descenso acusado en la demanda energética, tanto del sector transporte como del industrial. La interpretación positiva de estos datos es que gracias a esta reducción en el consumo energético, en el 2009 la Comunidad Valenciana disminuyó un 12,2% las emisiones de CO_2, el principal gas de efecto invernadero.

La valoración negativa es que en el caso de la industria, el descenso del 21% en el consumo energético observado es similar a la bajada del Índice de producción Industrial. Esto quiere decir que además del posible incremento de la eficiencia energética, hay una bajada de la producción industrial.

Conclusiones

Las actividades económicas están directamente vinculadas a la contaminación urbana como consecuencia del tráfico y las emisiones industriales.

En el caso de las emisiones industriales, la Comunidad Valenciana, en comparación con el resto de comunidades autónomas, no dispone de muchas instalaciones potencialmente contaminantes de la atmósfera. Además, la mayoría se encuentran localizadas fuera del casco urbano. Otras actividades emisoras, como la construcción, tienen una contribución marginal a la contaminación urbana.

Es el tráfico el principal responsable de la contaminación urbana. La contribución de las empresas al tráfico es por una parte directa, por el tráfico de de mercancías, e indirecta, por el desplazamiento de los trabajadores.

El tráfico de mercancías en el entorno urbano es necesario e insustituible. El sector de la logística y distribución está trabajando para mejorar el servicio mediante modernas herramientas de gestión de stocks y rutas. Pero además hay otras medidas, menos restrictivas y más estratégicas que el control y restricción de acceso a determinadas zonas, que pueden contribuir a disminuir la contaminación de las ciudades y que requieren la cooperación de la empresa y la Administración.

En lo relativo al tráfico derivado del desplazamiento de los trabajadores se requiere una labor conjunta de empresa, administración y ciudadanos. La administración debe poner a disposición de los ciudadanos una buena red de transporte público que convenza a los ciudadanos de la conveniencia de no utilizar los vehículos particulares. Las empresas disponen de herramientas, como los planes de movilidad, para que los trabajadores utilicen el transporte colectivo, tengan acceso al transporte público, favorezcan la utilización de vehículos no motorizados como la bici, etc.

Pero además, y no menos importante, los ciudadanos deben concienciarse del beneficio medioambiental que supone dejarse el coche en casa.