diario_responsable

Transporte sostenible: La asignatura pendiente para el 2016

JESÚS AISA – 21/01/2016

El año 2015 será recordado por varias noticias referentes a la sostenibilidad y el medio ambiente, entre las que destacaron la COP21, el escándalo del caso Volkswagen y las alertas en muchas ciudades del mundo por contaminación atmosférica. Todas ellas con un denominador común, las emisiones de gases contaminantes por la quema de combustibles fósiles

Este denominador común a raíz de cómo ha comenzado el año, unido a la tendencia a la baja del barril de petróleo, parece que seguirá siendo uno de los temas más importantes durante el 2016.

Y es que si a finales del año pasado, veíamos como Pekín decretaba por primera vez en su historia la alerta de nivel rojo por contaminación, o como la ciudad de Madrid sobrepasaba por sexto año consecutivo los niveles legales de dióxido de nitrógeno y activaba por primera vez su protocolo por contaminación atmosférica, limitando la velocidad de los vehículos en la carretera de circunvalación y el aparcamiento en el centro de la ciudad. Ya en 2016 solo han hecho falta 7 días del año para que Londres exceda los niveles legales e incumpla su propio límite legal de contaminación del aire fijado para todo este año.

Además hay que destacar que no se trata de un problema de sólo determinadas ciudades con más o menos uso de combustibles fósiles, o con mayor o menor densidad de población, sino que es algo extensible a la totalidad de la población europea y de muchas otras partes del mundo, ya que, por ejemplo, según el informe "Air Quality in Europe – 2015 Report" de la Agencia Europea de Medio Ambiente, hasta un 98% de la población europea vive en ciudades donde se superan los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud para los contaminantes atmosféricos.

Table ES.1 Percentage of the urban population in the EU-28 exposed to air pollutant concentrations above certain EU and WHO reference concentrations (2011–2013)

Pollutant	EU reference value	Exposure estimate	WHO AQG	Exposure estimate
$PM_{2.5}$	Year (25)	9–14	Year (10)	87–93
PM_{10}	Day (50)	17–30	Year (20)	61–83
O_3	8-hour (120)	14–15	8-hour (100)	97–98
NO_2	Year (40)	8–12	Year (40)	8–12
BaP	Year (1 ng/m³)	25–28	Year (RL, 0.12 ng/m³)	85–91
SO_2	Day (125)	<1	Day (20)	36–37

Key: < 5% | 5–50% | 50–75% | > 75%

Un incumplimiento de los límites que, según los datos del mismo informe, en 2012 elevó hasta 491.000 las muertes prematuras en la Unión Europea por exposición a $PM_{2.5}$ (403.000 muertes), NO_2 (72.000 muertes) y O_3 (16.000 muertes), que para hacernos una mejor idea sobre la magnitud de la cifra, supone 17 veces más muertes que las provocadas en el mismo periodo en la UE por accidentes de tráfico (datos de la Comisión Europea).

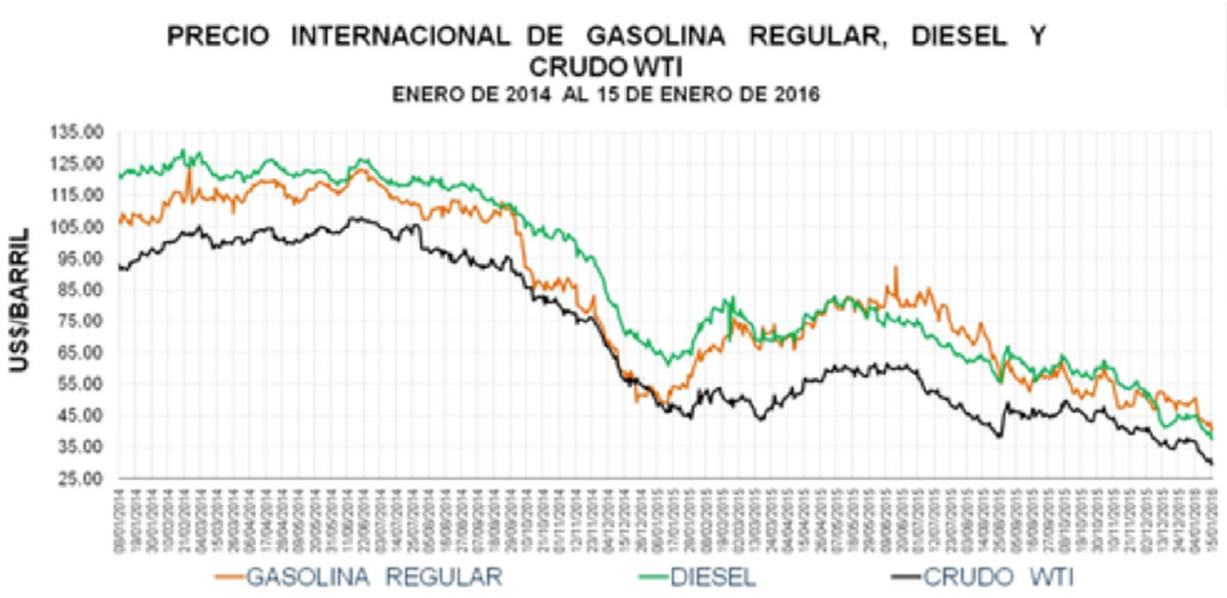
Así pues, si además incluimos los otros no menos importantes impactos derivados de la quema de combustibles fósiles, como los de la acidificación de los ecosistemas, o el cambio climático, podríamos esperar que la necesidad de reducir las emisiones contaminantes derivadas del uso de combustibles fósiles en el trasporte, sea una de las principales preocupaciones de los políticos del mundo para el presente año.

Y no dudo que lo será, pero al ver que aun conociendo la peligrosidad de una alta concentración de partículas $PM_{2.5}$ en la atmosfera, el límite legal específico para ellas que entra en vigor este año en la Unión Europea es el doble que el existente en Estados Unidos y 2,5 veces superior al recomendado por la Organización Mundial de la Salud, no puedo dejar de preguntarme cuáles son las prioridades de algunos de nuestros políticos.

Sin embargo, no sería justo culpar únicamente a los políticos ante la falta de medidas contundentes sobre el grave problema con el que convivimos. Ya que, por poner un ejemplo, parecería lógico, tras el escándalo del pasado año, haber previsto que los consumidores dieran la espalda, al menos en el corto plazo, al Grupo Volkswagen, pero sorprendentemente las ventas mundiales del Grupo han caído durante 2015 sólo en un 2% y lo que es más sorprendente aún, en España casi dos semanas después de que la firma reconociese el sofisticado plan para ocultar las emisiones contaminantes de sus vehículos, las cifras de matriculaciones de la marca experimentaron un crecimiento del 28%. Llevándome a dos posibles conclusiones: (i) que aquellos que decían que los políticos son el reflejo de la sociedad que representan no estaban tan desencaminados, o (ii) que la población en general necesita más información veraz y fiable sobre temas relacionados con la sostenibilidad, que permita mejorar su sensibilidad y toma de decisiones antes estos hechos.

Yo me inclino a pensar que el principal problema reside en la falta de la correcta información al ciudadano para que las administraciones puedan implantar medidas *a priori* poco populares pero efectivas, como son las restricciones al tráfico, la disminución de la velocidad máxima o la creación de calles peatonales. Una información que unida a la implantación de medidas que fomenten el uso del trasporte sostenible por las organizaciones comiencen a dar los resultados necesarios en la lucha contra las emisiones atmosféricas contaminantes en nuestras ciudades.

Y es que, ante la creciente tendencia de muchas organizaciones de salir de los centros de las ciudades para implantarse de forma colectiva en las afueras de las mismas, se ha fomentado que los trabajadores dejen de utilizar el transporte público y se decanten por el transporte privado. Esto unido a que la tendencia del precio del petróleo, que según parece seguirá bajando durante los próximos meses, hace imperativo que se tomen medidas desde las organizaciones para ayudar a conseguir reducir la contaminación atmosférica.



Fuente: EIA. U.S. Energy Information Administration.

Teniendo esto en cuenta, las organizaciones deberían desarrollar e implementar dentro de su política de RC, un Plan de Movilidad Sostenible, en el que deberían tener en cuenta algunas de las medidas que se ha comprobado que consiguen reducir las emisiones atmosféricas. Como son entre otras:

- Incorporación de sistemas de transporte colectivos.
- Subvención parcial o total de los abonos de transporte público.
- Promocionar el uso de la bicicleta, sufragando gastos de mantenimiento, habilitando circuitos, espacios para su parking,…
- Fomento del Carpooling y del Vanpooling.
- Priorización de las plazas de parking para aquellos vehículos que acudan con 3 ó más trabajadores.
- Adquisición de vehículos verdes para la movilidad del personal, como vehículos híbridos o eléctricos.
- Impartición de cursos de conducción eficiente.
- Etc

Medidas que, como hemos visto, junto con la correcta formación ambiental a toda la población ayudarán a disminuir la concentración de gases contaminantes en nuestras ciudades, reduciremos la huella de carbono de la organización y mejoraremos la salud y el bienestar de nuestros trabajadores.