

La movilidad laboral y la sostenibilidad, un reto para las empresas y la sociedad

Por Emilio Domínguez del Valle. La ley no debe castigar la preferencia por el vehículo particular, sino ofrecer incentivos y alternativas sostenibles

Abogado y experto en movilidad y transportes

Mientras la ciudadanía soporta una nueva campaña electoral en la que se anuncian todo tipo de ocurrencias relativas a la movilidad, el Congreso de los Diputados prosigue con su tramitación del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible, del que dependerán las medidas que terminen promoviendo comunidades y ayuntamientos. No obstante, ni los medios ni el conjunto de la sociedad están prestando la debida atención a su contenido, para el que, en cierto modo, la campaña electoral actúa como una silente cortina de humo.

El proyecto de ley en tramitación tiene un marcado carácter planificador, alejado de políticas liberales o flexibles, destacando su indiscutible sumisión a la Agenda 2030 y a la nueva religión climática, de lo que acabaremos siendo víctimas los ciudadanos.

Uno de los temas que aborda la ley, con tratamiento de orden menor pese a su trascendencia –dado su alto impacto real–, es la cotidiana movilidad al trabajo o movilidad obligada. Para ordenarla se establecen los “planes de movilidad sostenible al trabajo” en los que también se encuentran involucrados los agentes sociales (patronales y sindicatos) para racionalizar los desplazamientos a los grandes centros de trabajo, públicos o privados.

Los planes de movilidad sostenible al trabajo incluirán soluciones de movilidad sostenible que contemplen, por ejemplo, el impulso de la movilidad activa, el transporte colectivo, la movilidad de cero emisiones, soluciones de movilidad tanto compartida como colaborativa y el teletrabajo en los casos en los que sea posible.

El trabajo es el motivo que más desplazamientos genera, un 40% del total (hasta 40 millones por día laborable), según el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE). Según el Observatorio de Movilidad Metropolitana, más del 60% de estos se realizan en coche, con un fuerte impacto medioambiental, económico y social.

En términos medioambientales, el transporte es responsable del 24% de las emisiones globales, de las cuales más del 50% están relacionadas con el desplazamiento de personas, y de estas, hasta el 50% de la distancia diaria recorrida es para ir al trabajo.

Pero los costes no son solo medioambientales. La movilidad al trabajo también tiene un gran impacto económico y social. El coste provocado por los atascos en las vías de acceso a Madrid ya superaba los 800 millones de euros anuales en 2009, según estimaciones del RACC (Real Automóvil Club de Cataluña). Además, otros estudios estiman que la congestión de tráfico en Europa cuesta entre 170.000 y 280.000 millones de euros al año, lo que equivale a entre el 1,3% y el 2,0% del PIB comunitario.

La movilidad al trabajo también tiene un impacto social negativo. Cuando una parte importante de los centros de trabajo



GETTY IMAGES

no dispone de una buena accesibilidad para modos distintos al coche, se dificulta el acceso al mercado laboral al creciente número de personas que no tienen posibilidad de poseer un vehículo en propiedad o no disponen de permiso de conducir. En algunos casos, esta barrera puede representar la exclusión del mercado laboral. Según los datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), desde 2011 la tasa de permisos de conducir registrados en España ha bajado en torno al 15% en prácticamente todos los grupos de edad.

Pero es quizá el deficiente tratamiento legal y fiscal que reciben las inversiones de las empresas en la movilidad sostenible de sus empleados la mayor barrera limitativa para la implantación de acciones adecuadas por parte de las empresas. Mientras España

se dedica a esquilmar a las empresas, otros países como Francia, Holanda, Alemania, Italia, Bélgica, Portugal, Reino Unido, Estados Unidos, Suiza, Brasil y México ofrecen un tratamiento fiscal ventajoso a las inversiones destinadas a mejorar la movilidad laboral, no otorgando la consideración de rendimientos del trabajo a los medios de movilidad o dejándolos total o parcialmente exentos de tributación como rendimientos del trabajo en especie, multiplicando así un eficaz retorno económico a sus Estados por su alto impacto medioambiental, social y económico.

Pero ninguno de estos sistemas o medidas se establecen en la ley que ahora tramita el Congreso de los Diputados. Muy por el contrario, aquí básicamente se persigue gravar el uso del vehículo particular hasta forzar el trasvase de público a los transportes colectivos, sin introducir antes en los planes de movilidad al trabajo el uso e incentivo con ventajas fiscales a los servicios de movilidad compartida, proporcionando flexibilidad al trabajador para atender de modo asequible las necesidades que el transporte público colectivo no cubre.

Para ello, una alternativa eficaz sería la ampliación de los servicios sujetos a retribución flexible –donde actualmente solo encajan los transportes públicos colectivos–, para que alcancen a aquellas personas para las que el transporte público no solventa sus necesidades de movilidad por trabajo al no disponer de una buena conexión con aquel.

Estas personas no tienen ningún acicate para utilizar otros modos más sostenibles, por lo que suelen recurrir al uso de su vehículo particular, y bien se podrían incentivar tanto las ayudas a la compra de vehículos de menos emisiones como ofrecer alternativas a quienes no desean comprar un vehículo particular, para utilizar esa ayuda en servicios de movilidad compartida sostenible que soporten todas las necesidades que cubría con el vehículo particular, bien mediante deducciones fiscales o bien por sistemas de prepago de uso exclusivo con los proveedores de servicios de movilidad sostenible debidamente autorizados a ese efecto por la Administración competente.

Así, los planes de movilidad al trabajo deben de suponer un ahorro económico para todos. Los agentes sociales deben insistir en su implantación para promover el uso de transportes más sostenibles y eficientes, donde se reduzcan los gastos en combustible y mantenimiento del vehículo, y se optimice su ocupación y su mayor uso.

La ley no debe limitar esta preferencia personal por el uso del vehículo particular amparada en un nuevo credo climático, sino enfocarse en presentar alternativas sostenibles, diseñando un eficaz sistema de incentivos económicos, fiscales y sociales por el que la decisión de no usarlo en la movilidad al trabajo, sea personal, por conveniencia y sin presiones, multas, restricciones, limitaciones e imposiciones.



La futura ley básicamente persigue gravar el uso del coche privado hasta forzar el trasvase a los transportes colectivos