

A/A: Cambio Climático y Medio Ambiente UGT- CEC.

DE: Secretaría de Salud Laboral y Medio Ambiente de la UGT de Castilla y León

ASUNTO: Aportaciones al Anteproyecto de ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte.

Ya en febrero de 2009, desde este Área de Medio Ambiente de la **UGT de Castilla y León**, se formularon alegaciones al entonces borrador de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible (EEMS, hoy sustituida por la reciente **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible, Conectada, 2030**), dirigidas a la *Comisión Ejecutiva Confederal* de la **UGT**. En nuestro alegato, considerábamos que los graves conflictos socio-ambientales que ya entonces entendíamos que causaba el transporte y la movilidad en España, debían ser abordados de forma decidida con una Ley de Movilidad Sostenible. Han tenido que pasar, por tanto, 13 años para encontrarnos con este escenario, lo que es síntoma de una dejadez evidente por parte de los legisladores a la hora de tomarse en serio asuntos tan críticos como el que aquí traemos entre manos.

El borrador de la EEMS tenía como objetivo principal la “optimización energética y ambiental de las necesidades de movilidad de las personas y los flujos de mercancías”, por lo que creímos en la necesidad de introducir el aspecto de la sostenibilidad social, cuestión que sí aparece reflejada en el Anteproyecto, pues su objeto es el de “establecer las condiciones necesarias para que los ciudadanos, las ciudadanas y las empresas puedan disfrutar de un sistema de movilidad sostenible, justo e inclusivo como herramienta para lograr una mayor cohesión social y territorial, contribuir a un desarrollo económico resiliente y alcanzar los objetivos de reducción de gases de efecto invernadero y calidad del aire”, lo que tiene coherencia con la actual Estrategia de Movilidad 2030 en la que se “considera la movilidad como derecho y elemento de cohesión social, promoviendo un sistema de movilidad al servicio de todos los ciudadanos que garantice la equidad social en el conjunto del territorio, tanto en el ámbito urbano como en el rural, y sea además una herramienta de crecimiento económico”.

No obstante, hemos observado que el desarrollo del anteproyecto puede presentar, en nuestra opinión, algunas lagunas que podrían dilatar o alejar el cumplimiento adecuado de los objetivos principales.

Cierta desconexión con los objetivos normativos inspiradores.

En el desarrollo del cuerpo del anteproyecto, apenas podemos encontrar objetivos claros de hacia qué horizonte definido se dirigen dichos esfuerzos, es más, tampoco encontramos referencias y conexiones evidentes entre el futuro texto normativo y la propia *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible, Conectada, 2030*.

La normativa y planificación sobre la que se asienta el anteproyecto en su exposición de motivos, son, por orden de aparición, la **Agenda 2030** de la ONU, el **Pacto Verde Europeo**, la **Ley 7/2021, de 20 de mayo de Cambio Climático y Transición Energética** o la **Estrategia de Movilidad**

Inteligente y Sostenible Europea. Parece toda una declaración de intenciones, pero, de hecho, creemos que se queda en eso, ya que:

- Aunque el texto entiende que debe haber una alineación con los ODS (incluso señala cuáles), deja sin definir cuál es y hasta dónde llega la contribución de la Ley al desarrollo e implementación de la Agenda 2030 en nuestro país.
- El Pacto Verde Europeo marca objetivos de cara a la neutralidad climática en 2050: una reducción del 90 % de las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) relacionadas con el transporte para 2050. El anteproyecto es incoherente al desmarcarse de reflejar objetivo alguno sobre la reducción de GEI, algo que debería contener con referencias en 2030 y 2050.
- El anteproyecto obvia cualquier referencia al “estado de emergencia climática y ambiental”, declarado por el Gobierno español en 2020, en respuesta al consenso generalizado de la comunidad científica. Aunque reconoce que el transporte es responsable del 29% de los GEI en nuestro país, no hace referencia a los objetivos de alcanzar cero emisiones netas no más tarde de 2050, a partir del impulso de un sistema eléctrico 100% renovable, de un parque de turismos y de vehículos comerciales con emisiones de 0 gramos de CO2 por kilómetro, y un sistema fiscal, presupuestario y financiero compatibles con la necesaria descarbonización de la economía y de la sociedad, reconocidos como compromisos gubernamentales.
- No hay ninguna referencia explícita a los objetivos del *Plan Nacional Integrado de Energía y Clima*, donde se establece una reducción para 2030 del 23% de emisiones de GEI respecto a 1990 en nuestro país y, naturalmente, tampoco cuál sería la contribución en este sentido del sector transporte, que debería (según el Plan y junto a otros sectores difusos como el residencial, la agricultura, residuos, gases fluorados e industria no sujeta al comercio de emisiones) contribuir a ese objetivo con una mitigación en 2030 del 39% con respecto a los niveles del año 2005, con una reducción prevista en 10 años de de 27 Mt CO2-eq. El texto remite en la Disposición Adicional 5ª a unas sendas indicativas que usarán los escenarios previstos en el Plan Nacional Integrados de Energía y Clima, sin más.
- Del mismo modo, remite a la misma Disposición Adicional en materia de contaminación ambiental al *Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica*, dejando sin referencias a la contaminación acústica.
- Tampoco se reconoce -como sí lo hace Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible Europea- al ámbito sanitario, a la contaminación del agua o la pérdida de biodiversidad, dentro de los costes externos o externalidades negativas.
- No obstante, cuando el texto alcanza la autocomplacencia al definir nuestro sistema de transportes como “uno de los mejores del mundo”, se ausenta la idea que enmarcan los hitos del denominado “salto irreversible a la movilidad de emisiones cero”, una de las premisas clave de Estrategia de Movilidad Inteligente y Sostenible Europea para contener la dependencia de los combustibles fósiles que presenta el transporte que, en el caso español, es todavía mayor.

Escasa ambición respecto a la expansión del ferrocarril convencional y del tren de cercanías en un escenario de descarbonización de la economía y de la sociedad.

Una visión parcial de la realidad de los espacios rurales y periféricos, que podrían quedar al margen del transporte multimodal.

Como si la realidad anteriormente descrita fuera tabú –tan solo se menciona en la *Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible, Conectada, 2030* de pasada, al mencionar al ferrocarril como

método de transporte que debería fomentarse para contribuir a rebajar la dicha dependencia ya que sus emisiones de CO₂ son 3,5 veces inferiores por tonelada-kilómetro a las del transporte por carretera-, el anteproyecto se desentiende de poner en valor una de las acciones decisivas en ese “salto” del que habla la estrategia europea hacia la descarbonización de la movilidad, como es el aumento del número de pasajeros que viajan en tren o el desvío de una cantidad considerable del transporte de mercancías hacia el ferrocarril. De esta forma:

- En cuanto al ferrocarril de pasajeros, debe apuntarse, que cuando la estrategia habla del ferrocarril, no se refiere solo al tren de alta velocidad, también al convencional y al de cercanías, y es que, en nuestro país, el tren de cercanías transporta al 90% de los usuarios de ferrocarril. La propia *Estrategia de movilidad sostenible 2030* reconoce que la inversión en este modo ha sido insuficiente, y en Castilla y León damos fe de ello, pues solo un núcleo de población cuenta con este servicio (León). El texto pierde la oportunidad de consolidar y expandir este sistema de transporte.
- El sistema ferroviario convencional, prácticamente desmantelado en autonomías como la de Castilla y León –y que servía como nexo entre las capitales e incluso incluyendo pequeños núcleos de población–, han mantenido una función de malla secundaria a las líneas principales, lo que propiciaba cohesión social y territorial. Efectivamente, su progresivo abandono, empeoramiento de los servicios y desmantelamiento, han servido históricamente de coartada para justificar tanto la implantación de la alta velocidad como el cierre de estos servicios, alegando una “falta de competencia eficaz con el transporte por carretera”. De esta forma, es doloroso para la España menos densamente poblada, entender la existencia por parte de la Administración del convencimiento de la inviabilidad del ferrocarril convencional como solución para resolver la movilidad en determinados territorios, a partir de la vinculación inequívoca del ferrocarril convencional como una solución asociada a su capacidad competitiva y no a su capacidad de servir de alternativa social y ambiental. Sin embargo, parece que tampoco los vamos a ver competir nunca en igualdad de condiciones: el anteproyecto no tiene ninguna intención de ofrecer una oportunidad de disponer siquiera de unas líneas de ferrocarril convencional que conecten las distintas capitales de provincia –algo tan necesario en Castilla y León donde su precario sistema de transportes ferroviario se ha difuminado en pro de las vías de alta capacidad europeas o dependientes del centralismo madrileño, dejando sin vías fundamentales la conexión entre sus propios núcleos de población–, pues al parecer es más que suficiente con disponer de una malla radial y centralizada de altas prestaciones, alejada de la realidad territorial de las comarcas por las que pasa. Entendemos que, con este panorama, el sistema intermodal de las pequeñas ciudades del interior necesitadas de un transporte de cercanías/convencional vertebrador hacia las principales ciudades colindantes, no va a mejorar, lo que supone un coste de oportunidad muy elevado para territorios periféricos, y la consolidación de la basculación de las inversiones hacia las áreas centrales. Proponemos, por tanto, la inclusión en el artículo 43 “Principios aplicables a las Obligaciones de Servicio Público y a los Contratos de Servicio Público” de los principios de cohesión social y territorial y de la protección, y del fomento e inversión en aquellos servicios que, sin ser a priori competitivos, sean de especial interés para vertebrar el territorio y para mitigar los efectos de la despoblación.
- Por otro lado, el anteproyecto reconoce que el transporte de mercancías por ferrocarril representa en España “una cuota de mercado muy baja (4% de t-km) y resulta necesario impulsar una política activa para conseguir que su participación sea mayor a fin de lograr un sector del transporte de mercancías más eficiente y con un menor impacto de costes

medioambientales en el conjunto de la sociedad”. Sin embargo, vuelve a dejar vacío el apartado de objetivos cuantificables, el de un horizonte definido. Se remite a la disposición adicional 12ª, en la que se remite a la estrategia “Mercancías 30”, cuyo objetivo es el de elevar hasta el 10% la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías en 2030, cuando la media de la Unión Europea es hoy del 17,6%, un esfuerzo que entendemos insuficiente en un contexto de descarbonización del sector transportes.

Ausencia de medidas de lucha contra la desigualdad ante la pobreza energética.

El “ODS-7 Energía asequible y no contaminante”, contempla el acceso de la población a servicios energéticos asequibles, fiables y modernos. Como hemos comprobado, con la competitividad a ultranza como bandera, una parte de la ciudadanía estará directa o indirectamente apartada al acceso a un transporte que no sea el de carretera, un transporte que, hoy por hoy, sigue dependiendo en esencia de los combustibles fósiles y del vehículo privado. Con el alza de sus precios, buena parte de la población tiene cada vez más dificultades para rellenar el depósito de su vehículo o para pagar unos servicios privados o, en el mejor de los casos, servicios públicos de transporte por carretera. Cuando nos referimos a pobreza energética, generalmente ésta se circunscribe al ámbito doméstico, al relacionarla con los suministros de energía de la vivienda. Sin embargo, el transporte y la energía asociada, cumple la función de permitir a los miembros de los hogares acceder a sus puestos de trabajo, a sus lugares de estudio, o a la realización de tareas de reproducción social y mantenimiento de la vida (como hacer la compra, el acceso a servicios de salud o el acompañamiento a personas dependientes a sus destinos, etc.). Así, la “exclusión social vinculada al transporte” es una realidad cada vez más patente, que suele depender de la renta per cápita, de las características urbanas y/o territoriales, de la dotación de transporte público, entre otras cuestiones. De esta forma, entendemos que las zonas de menor densidad y mayor dispersión de población –como la mayoría de las comarcas castellanas y leonesas, donde son habituales el envejecimiento de su población, la ausencia de servicios, la precariedad del transporte público, la ausencia de un transporte alternativo al de carretera o la baja renta per cápita–, tienen en muchos casos un agravio comparativo con las zonas densamente pobladas, y están especialmente expuestas a una exclusión social vinculada al transporte. En el texto del anteproyecto, se entiende la planificación de las políticas de movilidad como motor para “poner a la ciudadanía en el centro de las decisiones favoreciendo la integración económica y social de todos los ciudadanos con independencia de su lugar de residencia”. Sin embargo, no hay una sola referencia a esta situación y, claro está, tampoco ninguna medida para mitigar un escenario que puede empeorar. Por tanto, proponemos que dentro del articulado del apartado “MOVILIDAD PARA TODOS”, se incluyan medidas para paliar la exclusión social vinculada al transporte, en particular, medidas concretas para mitigar la pobreza energética vinculada al transporte.

Ausencia de medidas concretas contra la siniestralidad y los accidentes laborales.

A pesar de que el documento recoge la seguridad como principio rector, en relación con la seguridad vial y la siniestralidad (sobre todo el relacionado con transporte por carretera urbana e interurbana), el documento carece de medidas concretas para su reducción, ni siquiera en el ámbito laboral, remitiéndose a los planes de transporte sostenible al trabajo, que solo afectan a aquellos centros de trabajo con más de 500 personas trabajadoras o 250 por turno. Creemos que esta situación presenta un vacío en relación con la propuesta de medidas preventivas, circunstancia que precisa tratamientos, soluciones y respuestas globales en la consideración de los accidentes.

Los planes de transporte al trabajo, mejor definición de su alcance y conexión con los planes de movilidad urbanos.

El anteproyecto incluye en la negociación de los convenios colectivos las medidas para promover la implantación de planes de transporte sostenible al trabajo, un paso fundamental, en nuestra opinión, para consolidar la participación de las personas trabajadoras y sus representantes en la materia. No obstante, consideramos que existe cierta indefinición a la hora de entender los Planes de movilidad sostenible para grandes centros de actividad, puesto que estos centros carecen de entidad jurídica alguna, por lo que, aunque ministerialmente se decidirán los criterios para su identificación, instamos a su definición en el anteproyecto. Además, existe una desconexión evidente entre el desarrollo de estos planes de transporte al trabajo y la redacción e implementación de los planes municipales de movilidad, por lo que de nuevo instamos a que ambos puedan tener vínculos que permitan su coherencia y coordinación.

Ausencia de medidas concretas de fomento de la transición justa y del empleo verde y decente.

Entendemos que el presente anteproyecto pretende contribuir con los procesos de transformación para hacer nuestro sistema económico y social más sostenible en consonancia con los compromisos del estado español y que afectan a todos los sectores. Desde UGT Castilla y León apostamos por acelerar esos procesos, convencidos de que, tal como afirma la Confederación Sindical Internacional, “no habrá empleos en un planeta muerto”. De esta forma, en un escenario de transformación, aparición de nuevas competencias y nuevos empleos verdes, es necesaria la garantía de una transición justa que mitigue los eventuales efectos adversos para las personas trabajadoras y sus condiciones de trabajo. Aunque la transición justa es uno de los principios rectores del anteproyecto, no contiene ninguna medida concreta, por lo que instamos a su incorporación, así como la asunción de la oportunidad que el desarrollo de esta ley supone para la creación de empleo verde y decente.

M^a Fe Muñiz Queipo
Secretaria de Salud Laboral y Medio Ambiente
UGT Castilla y León