

TRANSPORTE E MOBILIDADE SUSTENTÁBEIS

Ramsés Pérez

O transporte de mercadorías e persoas non para de incrementarse no mundo globalizado, cunhas consecuencias cada vez máis perceptíbeis xerando serios problemas ambientais: emisións de gases de efecto invernadoiro, contaminación atmosférica, ruídos, etc. As repercusións inciden sobre o medio e a nosa saúde: problemas de asma, estres e un elevado e crecente número de accidentes mortais. Polo medio e por nós, compre levarmos o planeta polo carreiro da mobilidade sustentábel.

UN MUNDO DE COCHES

A mobilidade nos países europeos xera problemas de contaminación e congestión, e o transporte mostra na actualidade un incremento de emisións de gases de efecto invernadoiro maior que o de calquera outra fonte. As infraestruturas causan a segmentación e compartimentación do territorio e como consecuencia temos unha fragmentación insalvável para moitas especies, e tamén consecuencias psicolóxicas negativas para as persoas.

O parque de vehículos no estado español pasou de 19 millóns e medio de finais de 1996 aos 26 millóns de unidades ao final de 2004; o aumento de sete millóns (coches, motos, furgonetas, etc) é un dato moi preocupante, xa que o tráfico parece que vai seguir aumentando, especialmente por estrada e vía aérea.

Galiza non é allea a esta situación, todo o contrario, os galegos e as galegas somos os que máis empregamos o coche entre todos os europeos e polo tanto os que menos empregamos o transporte público¹: en Galiza empregamos o coche para o 58% dos desprazamentos curtos en días laborábeis, cifra que se incrementa ate o 72% nos fins de semana. O uso do transporte público cae ao 6,8% e ao 2,5% en días laborábeis e fin de semana respectivamente.

Unha mala rede de transporte público unido a un mal servizo incrementan o problema. Como a pescada que se morde a cola, esta situación leva a que cada vez máis persoas empreguen o coche e o colapso aumente, precisándose a construción de máis infraestruturas e aparcadoiros que rapidamente se colapsan, e de novo demandamos novas construcións... A consecuencia é que nos pasamos a vida en atascos, e aínda que eufemisticamente as denominemos "retencións" non evitan que a velocidade media dos coches non supere os 15 km/h. O 10%

dos desprazamentos dentro das cidades non superan os 500 m., distancia que se pode facer perfectamente a pé ou en bici.

Por medios de transporte, o coche e a motocicleta abrangue o 68% dos desprazamentos, o 22% fanse en bicicleta ou a pé e un 7% en bus. Unha das causas desta situación débese a falta de alternativas ao coche, o 61% da poboación galega non ten dispoñibilidade de servizo algún de autobús urbano (no Estado español esta cifra cae ao 31%).

Outra das causas é o modelo que se está a seguir na ordenación do territorio, unha ordenación que precisamente o que fai é desordenar e desestruturar, cunhas repercusións ambientais e sociais sen precedentes na historia de Galiza. O modelo territorial desestruturado precisa ser redimensionado e basearse na integración das relacións e funcións das vilas as cidades e as aldeas.

O modelo de mobilidade de hoxe en día, lonxe de ser liberador como predica a industria automobilística, é socialmente inxusto e insustentábel. Un modelo baseado no coche deixa fora de xogo a nenos, anciáns e familias de renda baixa e discapacitados.

ALTERNATIVAS, A BICI A PE E EN BUS

A solución ao problema da mobilidade non é doada e a actitude infantil das administracións ao non querer asumir a cuestión o aínda a complican máis. Precisamos e demandamos unha política integral que incida nos diferentes aspectos implicados, desde os intereses da industria do automóbil e da construción de infraestruturas, ate os valores culturais e a ordenación do territorio, etc. Precísanse políticas que favorezan a accesibilidade en detrimento da mobilidade.

Facer fronte a esta situación pasa por acometer cambios estruturais valen-

tes e decididos na ordenación territorial, no uso do solo e na mellora do sistema de transportes. Nesta liña haberá que desvincular de maneira significativa o crecemento do transporte co crecemento do PIB, como se ten apuntado dende a Estratexia da UE para o Desenvolvemento Sustentábel. Transferir boa parte do transporte por estrada ao transporte por ferrocarril e por barco, e do transporte en vehículo privado ao transporte público de pasaxeiros é outra das liñas nas que traballar.

A ordenación do espazo a ocupar por vivendas, empresas, sector servizos, explotacións agropecuarias, etc, é fundamental; no canto de promover un territorio expandido e segregado hai que primar un modelo urbano e rural que favoreza a multifuncionalidade dos espazos e non nos faga escravos do coche para desprazarnos.

¹ Estes son algúns datos apuntados polo estudo realizado polos profesores da Universidade da Coruña, Fernando González Laxe, Federico Martín Palmero e Fernanda Miguélez Pose, *Desarrollo sostenible y movilidad de las personas en distancias cortas: un análisis comparado de Galicia y Europa*.



INICIATIVAS

- **Masa crítica:** A Masa Crítica é unha "coincidencia organizada" de ciclistas que realizan un paseo colectivo pola cidade. En Galiza celébranse Masas Críticas en Vigo, Compostela e Coruña.

+ info en www.bicis.info.

- **Roteirrios:** Roteirrios é un programa de itinerarios organizado polo Proxecto Ríos que pretende unir ríos e persoas. Con esta iniciativa o proxecto tenta achegar a cidadanía aos cursos fluviais nun ambiente lúdico así como dar a coñecer o patrimonio fluvial, empregando medios de transporte sustentábeis (en bus, a pé, en bici e piragua).

+ info: www.proxectorios.org.



Ramsés Pérez

ALGUNHAS CIFRAS

- 4 coches ocupan unha media de 16 m² de calzada, os seus condutores soamente 2 m² (só o 12%!).
- O espazo urbano que ocupan os viandantes e o transporte público é 100 veces inferior ao que empregan o coche e o seu aparcamento.
- Os desprazamentos en bici na UE suman 70 billóns de km. Quen que máis a usan son os países baixos con 1.020 km por habitante e ano; a media no Estado español é de só 24 km.
- A bicicleta é un medio de transporte máis rápido que o coche, se se calcula o percorrido de porta a porta.

Fonte: *La mobilitat sostenible (Versió actualizada)*. BCN

DECISIÓNS PERSOAIS PARA # UNHA MOBILIDADE SUSTENTÁBEL

- Pensa antes de desprazarte cales son os medios dos que dispós e calcula as vantaxes e inconvenientes (económicas, sociais, ambientais, etc). Igual te levas algunha sorpresa.
- Pensa que coa bici ou indo a pé podes evitar atascos, e o aparcamento é máis fácil; ao final aforras tempo e cartos.
- Para desprazamentos medios e logos emprega o transporte público, bus ou tren. Aforran combustible, contaminan menos, aforran espazo e podes ir lendo, falando, etc.
- Demanda unha mobilidade sustentábel ao teu concello e á Xunta. A accesibilidade é unha cuestión que implica a toda a sociedade. Demanda igualmente carrís bici útiles que comuniquen e non sexan só pista para pasear os domingos e gañar uns votos.
- Únete a outros grupos e asociacións e demanda un pacto pola mobilidade na túa comarca.
- Recorda o eslogan "quen move as pernas move o corazón", camiñar e usar a bici é ecolóxico pero tamén é saudábel.
- Se non dispós de alternativa e tes que coller o coche tenta partillalo (poderás reducir gastos) e conduce de maneira responsábel co medio ambiente e cos teus semellantes. Unha conducción brusca e a velocidades altas consume máis e incrementa as emisións de CO₂.



Ramsés Pérez