

O CARRO PARTICULAR: DA ECONOMIA AO MEIO AMBIENTE

MANUEL SOTO CASTIÑEIRA

SE FACEMOS CONTAS, PODEMOS COMPROBAR FACILMENTE QUE O TRANSPORTE EN CARRO PARTICULAR CUSTA ENTRE TRES E CATRO VECES MAIS QUE EN TRANSPORTE PÚBLICO, PERO O CERTO É QUE NOS AFIXEMOS A COMPTABILIZAR COMO CUSTO DO AUTOCARRO SÓ O COMBUSTÍBEL. CANDO PODEMOS ELIXIR, PERGUNTÁMONOS: QUÉ CUSTA MAIS, O BILLETE DE TREN (OU DE AUTOBÚS) OU A GASOLINA. RAZONANDO ASI, SEGUIMOS OS DICTADOS DO SECTOR AUTOMOBILÍSTICO, INTERESADO QUE NON PERCIBAMOS MAIS QUE ESA QUINTA PARTE DOS CUSTOS DIRECTOS DE MANTER UN AUTOMÓBIL. PERO SE PENSAMOS NO MEDIO AMBIENTE, A CONCLUSIÓN É MAIS PREOCUPANTE: OS CUSTOS EXTERNOS NON CONTABILIZADOS DO CARRO PARTICULAR SUPERAN OS XA ELEVADOS CUSTOS DIRECTOS, E ESTAMOS A CARGAR NA CONTA DAS XERACIÓNS FUTURAS.

O TRANSPORTE PÚBLICO É SEMPRE MAIS BARATO

Nas grandes cidades europeas o custo dun billete de autobús ou metro custa unhas 250 ptas, e permite percorrer distancias considerábeis, con interconexións, durante tempos de aproximadamente unha hora. Nas cidades galegas os percorridos son mais curtos, e tamén os prezos, que se sitúan entre as 100 e as 125 ptas por traxecto. Para o transporte interurbano, un billete de tren custa entre 1600 e 3300 ptas por 100 km, no promedio europeo, e na Galiza entre 700 e 1000 ptas. Para o caso de viaxes regulares, por exemplo de cinco dias por semana, ou para os bonos de viaxe, existen en xeral tarifas reducidas, de até o 50% do prezo anterior. Aínda que as condicións e prestacións do servizo no tren galego son manifestamente deficientes, isto non é así cando o comparamos co uso do carro particular: ir de Santiago á Coruña por autoestrada en carro particular pode levar 5 minutos menos que en autobús ou 15 minutos menos (un 25%) que en tren, pero o custo é mais de cinco veces superior.

A Unión Europea afirma que en xeral as familias infraestiman o custo do automóbil particular, xa que contabilizan unicamente os custos directos do seu uso, tais como o combustíbel e as tarifas de autoestrada: esquecemos con frecuencia o que custa a compra dun carro, os seguros e o mantemento, ou as multas.

En Europa, o custo anual dun automóbil sitúa-se entre 1 e 1,5 millóns de pesetas, para percorrer entre 15.000 e 25.000 km. Temos así, en promedio, que o custo por quilómetro se sitúa nas 63 ptas, cando nos medios públicos interurbanos resulta de 25 ptas por quilómetro. Na Galiza, uns doados cálculos mostráanos como, dependendo do tipo e tamaño do automóbil, o custo de manter un carro particular que percorra uns 20.000 km ao

ano situa-se entre as 500.000 e 1 millón de pesetas ao ano, ou mais para os grandes carros. O promedio sitúa-nos nunhas 38 ptas por quilómetro, cando o prezo para o tren, por exemplo nas liñas Vigo-A Coruña, se sitúa por debaixo das 10 ptas/km, mentres que os custos do autobús no mesmo traxecto resulta de 13 ptas/km. Vemos que tanto na Galiza como no promedio europeo, o custo do transporte público sitúa-se entre o 30 e 40% do custo do transporte privado.

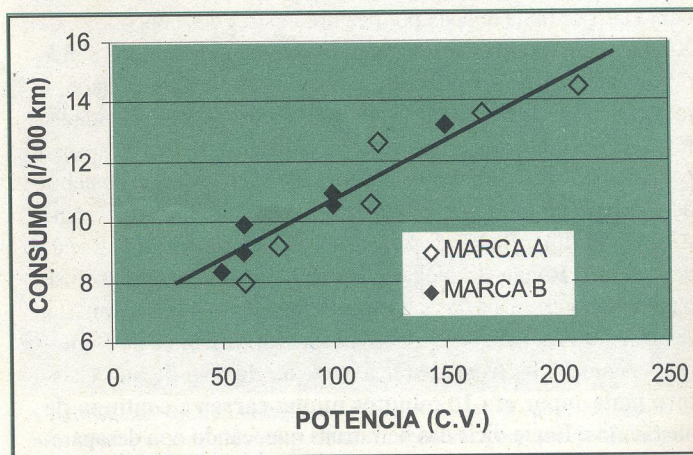
Un caso ilustrativo é o da viaxe entre Santiago e A Coruña. Supoñamos que unha persoa realiza a viaxe por razóns de traballo, uns 20 dias por mes. Por autoestrada temos un percorrido de 70 km, de tal forma que o combustíbel para o autocarro pode custar-nos entre 500 e 1000 ptas (segundo o consumo e segundo sexa gasóleo ou gasolina). Tomando xa o valor mais baixo, o custo mensual de ida é volta resulta nun mínimo de 20.000 ptas en combustíbel, ao que teriamos que sumar outras 24.000 en tarifas de autoestrada. Só nesta viaxe realizariamos 30.000 km ao ano, polo que teriamos que sumar unha 50.000 ptas mensuais en concepto de amortización, seguro e mantemento. En conclusión, desprazar-se cinco días a semana en carro particular de Santiago á Coruña, ou ao revés, ven-nos custando unhas cen mil pesetas mensuais. Poderiamos dividir por cinco, xa que o noso carro pode levar cinco persoas, pero a

experiencia di-nos que as combinacións raramente pasan de dúas ou tres persoas por viaxe. De feito, o promedio de pasaxeiros por vehículo non chega a dous.

Vemos de novo como o carro particular supera abrumadoramente o custo da mesma viaxe en tren, cuxo abono mensual para o traxecto A Coruña-Santiago custa 12.000 ptas (rexional) ou 16.000 ptas (rápidos). Se optamos polo tren, quedarán-nos o suficiente diñeiro para o autobús urbano ou para coller o taxi de vez en cando. E preguntem-nos como ficaria o balanço se comparamos a viaxe en carro propio coa viaxe en tren no que se refire á seguraza, estrés, ou ao uso do tempo da viaxe para a lectura, por exemplo.

GRANDES CARROS, GRANDES NEGÓCIOS

O financiamento da compra dun carro particular contribúe cunha porcentaxe que pode ir do 40 ao 50% do seu custo total, na situación financeira actual e no caso dunha utilización asidua (máis de 10.000 km/ano). A continuación ten importancia o custo do combustíbel, que supera o 20% do total, mentres que os



O gráfico mostra-nos a relación entre o consumo en traxecto urbano indicado polos fabricantes de dúas marcas de turismos e a potencia dos seus modelos. Segundo esta, o consumo pode ver-se incluso duplicado.

seguros e o mantemento rondan o 15% por concepto. Algún interese obscuro debe haber cando, segundo a propia UE, a xente avalia como custos do autocarro só o do combustible, é dicir, un quinto do total.

As compañías de automóbeis difunden a idea de que os carros grandes ofrecen mais seguridade, o cal é algo non contrastado, agás para a seguridade pasiva. O factor principal de seguridade é unha circulación con precaución, sen exceder os límites de velocidade, e en boas condicións de mantemento do vehículo e físicas da persoa (auséncia de cansazo, sono ou estrés).

Pola contra, o que si está claro é que o custo do automóbil se incrementa fortemente co seu tamaño, peso e cilindrada ou potencia, e polo xeral, tamén se incrementa o consumo. Esa é a razón de que as compañías fabriquen e publiciten mais intensamente os grandes carros, como puña de manifesto Barry Commoner citando unha sentenza de Henry Ford: *os minicarros dan lugar a minibeneficios*.

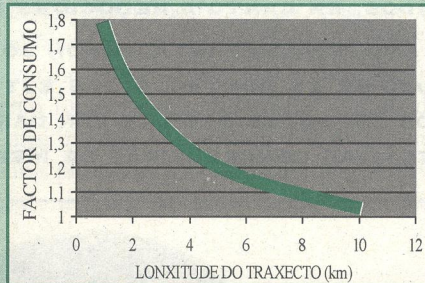
A outra idea falsa, tamén amplamente difundida polo sector do automóbil, é aquela de que o carro particular é unha forma de financiar o Estado, a través dos elevados impostos nos combustíbeis. Como xa publicamos no número 28 de Cerna, e mais detalladamente no

CONDUCCIÓN NA CIUDE

Nas cidades europeas, a metade dos desprazamentos en automóbil son de só tres quilómetros, e incluso un quinto dos mesmos non superan o quilómetro. Nestas condicións, tanto o consumo dos automóbeis como a contaminación ve-se fortemente incrementada sobre os valores de referencia, xa que estamos a rodar co motor frío. Incluso no caso de circulación conxestionada, o motor non se acha a punto até rodar mais de tres quilómetros, o que en circulación rápida se converte nuns dez ou doce quilómetros. Os estudos indican que durante o primeiro quilómetro, o motor consume un 80% mais de fuel, ou un 50% mais durante os dous primeiros quilómetros. Chegamos a conclusión de que son os usos mais prescindíbeis, os pequenos percorridos, os que mais contaminan.

As paradas e arrancadas continuadas, e sobre todo as aceleracións e desaceleracións fortes, son a razón do alto consumo dos traxectos urbanos. Por outra banda, a partir dos 80 ou 90 km/h, o consumo incrementa-se fortemente coa velocidade. O consumo tamén depende da forma de conducir, podendo variar en mais dun 40% dun conductor a outro. Acelerar bruscamente, pero tamén desacelerar co esforzo do motor, causa un forte consumo.

Ao comezar unha viaxe é preferíbel circular a velocidades baixas. Observar os límites de velocidade, utilizar o cambio no momento adecuado, e empregar o freno coa suficiente antelación para reducir a velocidade permitirán acadar un menor consumo.



Se fixéramos todos os percorridos de menos de 2 km a pé ou por outros medios non motorizados, a contaminación urbana reduciríase nun 50%.

ADEGA-Cadernos nº 5, o balanço contábel do sector da estrada é deficiente para o Estado. Cos ingresos do referido imposto, o Estado ten que facer fronte á construción de infraestruturas viárias e ao seu mantemento, á vixilancia da circulación, aos gastos sanitarios e aos gastos administrativos de xestión.

A inclusión neste balanço dos custos sociais e ambientais, realmente difíciles

ou imposíbeis de traducir en diñeiro (conxestión, vidas humanas, enfermidades, contaminación, cambio climático, degradación de ecosistemas, perda de biodiversidade...), o resultado é tan negativo como preocupante: os custos externos non contabilizados do carro particular superan os xa elevados custos directos, e estamo-los a cargar na conta das xeracións futuras.



Turismo rural

A CASA DA LAXA

- Casa típica da Terra de Montes a cabalo entre as serras do Suído e Testeiro, feita con pareds de manpostería e tellado de lousa gris de Garfián e A Candosa, no límite abrupto entre as provincias de Ourense e Pontevedra. Espacio exclusivo para encher os ollos de verdor e paisaxe e os ouvidos co son da auga do río Castro e o zoar do vento esbarando polas lousas ou por entre as ponlas das árbores.
- Tres habitacións dobles con baño. Calefacción. Dereito a cociña. Salón Común. Xardín á beira do río. 6.000 ptas Hdb, 15.000 ptas C.C.
- Magros-Beariz (Ourense). Teléfono/Fax: 988 270 876. Email: P-barros@teleline.es

TARASCA
Entremuros, 13
Compostela • Galiza
Teléfono: 981 572 154

Lume e ferro

faberna
Campo da Feira - CARRAL

Bar Cazadores

Rúa Magdalena, 144 • FERROL