



Comparecencia na Comisión Parlamentar de Estudo sobre a Seguranza Viaria

CONSIDERACIÓNS DE ADEGA ENCOL DA SEGURANZA VIARIA, A MOBILIDADE SUSTENTÁBEL E O TRANSPORTE EN GALIZA

Abril de 2014

Agradecementos e presentación:

Dende ADEGA queremos agradecer aos grupos parlamentares o convite para participarmos, dende unha óptica ecoloxista, nesta Comisión de Estudo non permanente sobre seguranza viaria e termos a oportunidade achegarllles as nosas consideracións.

No nome da nosa organización comparece o secretario executivo Fins Eirexas.

Enfoque da cuestión e composición de lugar:

Para ADEGA o problema da seguranza viaria non debe circunscribirse unicamente ao ámeto normativo, isto é, considerala exclusivamente unha cuestión de índole legal (quer a seguranza cidadá) que haxa que solucionar con medidas lexislativas; nen tampouco como unha cuestión de índole procedimental sustanciábel mediante normativa sectorial e regulamentada por códigos (como o Regulamento da Circulación, por exemplo) ou prescricións técnicas.

Na nosa opinión, a seguranza viaria ten moito a ver por unha banda cos modelos de intervención e ocupación do territorio, que condicionan as necesidades de deslocação de persoas e bens, e por outra co deseño das infraestruturas de transporte e os distintos modos de desprazamento, isto é, coa mobilidade.

O deseño territorial e as estratexias de mobilidade: Elementos transversais ou tanxenciais?

A estrutura poboacional e o modelo de desenvolvemento territorial asociado son, na opinión de ADEGA, os elementos fulcrais que en grande medida deberían determinar os xeitos de transporte máis acaídos á realidade galega e, consecuentemente, influir na seguranza viaria. De se ter en conta estas realidades, poderíamos falar dunha mobilidade intrinsecamente sustentábel por canto, en principio, tenderíase a maximizar a eficiencia dos xeitos de transporte ao estar estes máis apegados ao territorio e ás necesidades dos seus habitantes.

Porén, nas Directrices de Ordeamento do Territorio (DOT) aprobadas en 2011 mediante Decreto 19/2011 de 22 de febreiro, documento que pretende ser o marco de referencia de calquera intervención sobre o noso medio físico, despois de debruzar a situación dos asentamentos e, para o que nos ocupa, das eivas (algunhas delas seculares) do transporte entre os grandes núcleos, atopamos que no deseño dos Planos Territoriais Integrados óbviese incluír a interconexión por ferrocarril entre os nodos principais (vale dicir as 7 principais cidades). E para a comunicación entre as vilas do sistema urbano intermedio cos nodos principais propóñense exclusivamente “vías de alta capacidade”, isto é, de transporte exclusivamente por estrada.



Como apontamento curioso, mais tamén revelador, queremos chamar a atención sobre o feito de que nas determinacións das DOT, e malia a vivirmos nun país con unidades territoriais e necesidades de transporte ben diversas, o concepto de “intermodalidade” referido á combinación dos distintos xeitos de transporte, está totalmente ausente.

Polo que atinxe ás infraestruturas de comunicación e aos seus modelos de transporte asociados, atopamos que tanto nas DOT como no Plano MOVE (Plano de Mobilidade Viaria Estratéxica 2010-2015) insístese na aplicación dun modelo de mobilidade baseado no transporte por estrada, nomeadamente mediante “vías de alta capacidade”, malia a contarmos en Galiza cuns 1.000 km destas infraestruturas, o que supón uns 34 km/1.000 km², moi por riba da media europea de 16 km/1.000 km². Considerando que a renda *per capita*, os indicadores económicos e a calidade dos servizos básicos en Galiza están moi por debaixo dos estándares europeos, debemos concluir que as políticas públicas que relacionan o “progreso” e o medre do PIB cunha maior densidade das infraestruturas de comunicación por estrada, téñense amosado erradas.

O dito o Plano MOVE mesmo pretende aumentar no seu horizonte de aplicación as vías de alta capacidade até os 2.300 km, co obxectivo de que, como expuxera no seu momento o Presidente Feijóo, o 80% da poboación galega fiquen a menos de 20 minutos dunha vía de alta capacidade. Esta planificación amosa, a xuízo de ADEGA, a miopía das políticas públicas a respecto das infraestruturas de transporte, maioritariamente por estrada, que semellan seguir sendo un dogma de fe incuestionábel.

Cara un modelo de transporte e unha mobilidade sustentábel... ou non?

Para ADEGA un deseño de transporte sustentábel, que como dixemos, resulta determinante xunto co modelo territorial para entendermos e afrontar o problema da seguranza viaria, non debería consistir na construción de carísimas estradas (4.000 millóns de € só o Plano MOVE) para que a cidadanía poida chegar até os servizos -de poder-, senón achegar estes á xente xerando proximidade. As grandes infraestruturas de transporte por estrada, concibidas como alternativa prioritaria, cando non única, para a deslocación dunha poboación tan dispersa como a galega, poden, alén de fosilizar inmensas cantidades de recursos públicos, crear tamén unha discriminación social por razóns de mobilidade.

Para evitarmos isto, e como debuzaremos no apartado das propostas, cumpriría utilizar os instrumentos do ordenamento urbanístico e territorial para inserir as necesidades de mobilidade no deseño habitacional, e para reducir fortemente a demanda do transporte, favorecer a intermodalidade, e apostar polo transporte colectivo e o ferrocarril de proximidade.

Mais como xa apuntamos, o deseño das infraestruturas de comunicación e as iniciativas da Xunta de Galiza neste senso, fican case limitadas aos modelos de transporte por estrada. Para ADEGA resulta primordial que dadas as características territoriais e as demandas de mobilidade da cidadanía, a administración galega sitúe o transporte ferroviario no seu foco de actuación, o que tería sen dúbida unha inmediata repercusión na cuestión particular da seguranza viaria.

Porén, na planificación territorial e sectorial priorízase o desenvolvemento da rede ferroviaria de alta velocidade, en detrimento da rede convencional de proximidade, que nen sequera



prevé conectar entre sí todas as cidades do sistema galego. Esta falla de compromiso co tren de proximidade posta de manifesto ao renunciar á conexión das grandes cidades entre sí (o esquecemento da liña Santiago-Lugo é revelador), evidencia un modelo de transporte ferroviario alleo á realidade territorial e social do país: Atopámonos de novo co caduco modelo radial capitalino –desta volta de alta velocidade–, complementado cun corredor nunha “eurorrexión” na que Galiza é *cul de sac*.

Cal é en troques a densidade e a intensidade de uso do tren convencional noutras eurorrexións, ou sen ir tan lonxe, nas veciñas comunidades do Cantábrico, en comparación con Galiza? A nosa raquíptica rede ferroviaria interior xustifica aínda menos a renuncia da Xunta a apostar polo potenciamento dos camiños de ferro convencionais nas Directrices do Territorio.

Para ADEGA o tren de proximidade debería ocupar un papel central no deseño territorial e da mobilidade en Galiza. A comunicación entre todas as grandes cidades do sistema mediante dupla vía electrificada debería ser irrenunciábel, e no seguinte nivel a conexión ferroviaria das cidades e vilas do sistema intermedio coas capitais e entre sí, estendéndoas progresivamente aos outros nodos.

Un instrumento fundamental para acadar este obxectivo sería a criazón dun Ente Ferroviario Galego, que debería comezar por pedir o traspaso a Galiza das competencias sobre os nosos camiños de ferro e por rehabilitar aquelas liñas que poidan ficar fóra de uso ou devaluadas pola implantación do AVE.

Propostas de ADEGA no eido da mobilidade: Poñer no centro á cidadanía

Como vimos de expoñer, o problema da seguranza viaria está directamente relacionado co deseño territorial e coa promoción de determinados modelos de transporte. Diciamos que ter en conta estes dous elementos de xeito transversal na subsecuente planificación das infraestruturas de comunicación, contribúe a xerar sistemas de transporte máis sustentábeis ambientalmente e xustos socialmente: Ao servizo e non a costa da cidadanía.

Na opinión de ADEGA estamos aínda moi lonxe dese obxectivo. Mesmo podemos dicir que camiñamos no senso contrario ao aplicar modelos de desenvolvemento territorial desapegados da nosa realidade e, consecuentemente, primárense modelos de transporte fortemente insustentábeis, esquecendo outros.

Cómpre pois unha mudanza radical tanto das prioridades institucionais como da filosofía social e a consideración da mobilidade, así como dos medios para poñela en práctica. A criazón de proximidade, evitando na medida do posíbel as necesidades de desprazamento, debería conformar a base da planificación dunha mobilidade sustentábel. Estariase atendendo tamén ao problema da seguranza viaria, que resultaría afortalada.

A este respecto, e aliás das medidas estruturais debuzadas ao longo deste relatorio, ADEGA defende as seguintes propostas concretas:

- Melloramento dos planos de desenvolvemento urbanístico e de ordenamento territorial evitando o urbanismo de dispersión, co obxectivo de reducir a mobilidade forzada e posibilitar o desenvolvemento de alternativas ao transporte por estrada. É perentorio diminuír as necesidades de desprazamento mediante a criazón de proximidade.
- Criazón das condicións favorábeis para os desprazamentos non motorizados (camiñando ou en bicicleta). Poñer en marcha de itinerarios para peóns e bicis que permitan o



desprazamento por toda a cidade (como o metro-minuto de Pontevedra ou o “pedibus” para as crianzas) debería ser unha prioridade. Para estes xeitos de transporte non motorizado ou “brando”, cumpriría permeabilizar as barreiras naturais e artificiais e facilitar a súa combinación intermodal cos distintos medios de transporte público.

- Potenciamento dos medios de transporte público (autobús e tren convencional) até atinxir o 75% dos desprazamentos, o que suporía para Galiza unha redución do consumo enerxético da orde do 46%, e consecuentemente, das emisións “difusas” de gases contaminantes procedente do automóbil particular. Para iso, cómpre incrementar o atractivo do transporte colectivo mediante unha cobertura máis ampla tanto de liñas como de frecuencias, e con prezos asequíbeis.
- Para concellos pequenos e zonas rurais, establecemento de servizos mínimos de transporte público para achegar os servizos á cidadanía e non a cidadanía aos servizos.
- Restrición da circulación e o estacionamento do automóbil privado nos centros urbanos (redución e encarecemento das prazas de estacionamento, establecemento de aparcadoiros disuasorios no perímetro, control efectivo e redución dos límites de velocidade, etc.). As cidades, para as persoas.
- Promoción dunha utilización máis racional do vehículo privado, reducindo as velocidades máximas (tráfico pacificado) especialmente nas cidades, nas que deberían xeralizarse as “zonas 30” e os barrios “tranquilos”. Os resultados da implantación destas medidas son espectaculares: En Pontevedra, por exemplo, a mortalidade por tráfico no casco urbano reduciuse a cero hai xa anos, e o número de accidentes caeu espectacularmente dende a implantación xeralizada do límite de 30 km/h.
- A implantación da dupla vía e a electrificación dos camiños de ferro convencionais permitiría duplicar a velocidade, cuns custos económicos, ecolóxicos e sociais máis baixos en comparación cos que supón a implantación da alta velocidade estrita. Criazón dunha Axencia Ferroviaria Galega que xestione os comboios de proximidade, mantendo e mesmo ampliando liñas e frecuencias “abandonadas” polo xestor estatal coa excusa do AVE.
- Potenciar educación ambiental e a concienciación persoal perante os problemas que conleva o transporte, mediante campañas para estimular a mudanza dos hábitos de mobilidade e combater a cultura do automóbil. Os poderes públicos deberían contribuír a contrarrestar a intensa publicidade das empresas automobilísticas que ten moito a ver coa sobrevaloración das vantaxes do automóbil privado e a infravaloración dos seus efectos negativos na sociedade.

Moitas grazas pola súa atención.

Galiza, abril de 2014

ADEGA (Asociación para a Defensa Ecolóxica de Galiza)