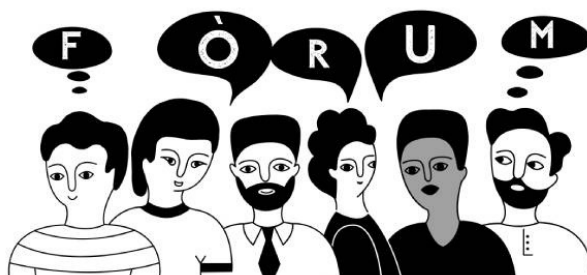


UN NOU MODEL PER A LES BALEARS

Agenda
d'objectius per a
per a una
transició en
matèria de
mobilitat i
transport

Foto: Javier Alomar Garau

UNA PROPOSTA DEL GRUP DE TRANSICIÓ ECOLÒGICA DEL



DE LA SOCIETAT CIVIL
PER A LA RECONSTRUCCIÓ DE LES ILLES BALEARS



ÍNDEX

Introducció	3
Diagnosi i propostes	4
1.- Mobilitat interna i mobilitat externa	
2.- Transport alternatiu	
3.- El cotxe elèctric	
Bibliografia	8



INTRODUCCIÓ

La mobilitat sostenible s'ha convertit en una preocupació compartida per la majoria de ciutats i territoris, sobretot europeus, que pretenen sensibilitzar la població de la importància que suposa l'adopció de mesures que responguin al desafiament que planteja el desenvolupament territorial. Per a això, s'ha començat a apostar per una major qualitat en el transport públic, per la promoció de les modalitats de transport no motoritzades i, en definitiva, per la utilització d'allò més eficient des d'una perspectiva energètica i mediambiental, subscriuint polítiques que potenciïn l'ús d'aquestes modalitats.

Les ciutats són el lloc privilegiat del desenvolupament econòmic, social i cultural, fonamentalment a causa del potencial de trobades i d'intercanvis que ofereixen. Aquest potencial resulta de la combinació de tres factors: l'accessibilitat, és a dir, la capacitat de poder desplaçar-se i accedir a un lloc; la densitat d'activitats en el territori (ocupacions, serveis, habitatges, etc.); i la concentració de les mateixes en determinades centralitats de funcions nombroses i diverses, com poden ser centres educatius (formació), polígons industrials i zones d'oficines (treball), centres comercials i de lleure i petites botigues (comerç), equipaments públics, etc. Derivada d'aquesta situació, la mobilitat apareix a conseqüència de la necessitat de realitzar diferents activitats en diferents llocs del territori, i consegüentment és entesa com a necessitat bàsica per part de la ciutadania.

Aquelles ciutats que aconsegueixen estructurar un sistema de transport i mobilitat integrat, eficient i basat en l'ús racional de l'espai urbà i en la proximitat són les que es posicionen al capdavant dels índexs de desenvolupament econòmic i humà. Un model de mobilitat que s'orienti cap als tres vessants de la sostenibilitat, és a dir, que sigui sostenible econòmicament, que minimitzi l'impacte en el medi ambient i que ajudi a la integració i equilibri social és la garantia d'aconseguir una ciutat més competitiva, més humana, més habitable.

En aquest sentit, el 2 d'agost de 2019, s'anunciava l'inici de la redacció de l'avantprojecte de la nova llei de mobilitat sostenible, impulsada per la Conselleria de Mobilitat i Habitatge del Govern de les Illes Balears, que pretén potenciar el transport públic a Balears i, entre altres mesures, incorporar eines de regulació per a vehicles privats en centres i espais sensibles, quan així ho considerin els ajuntaments. En el moment de redacció del present document, aquesta normativa encara es troba en estat d'avantprojecte.

DIAGNOSI I PROPOSTES

1. MOBILITAT INTERNA I MOBILITAT EXTERNA

Enfront d'una gestió centrada en el vessant intern de la mobilitat, prendre el vessant extern com a punt de partida de les polítiques de mobilitat.

El desenvolupament territorial que ha patit Mallorca en les darreres dècades, fa necessari deixar d'entendre els seus municipis com a unitats independents i basar qualsevol planificació en la interconnexió de tot el territori insular, partint del concepte de ciutat-illa. La mobilitat de qualsevol nucli, doncs, no pot deslligar-se dels desplaçaments interurbans entre els diferents municipis de Mallorca.

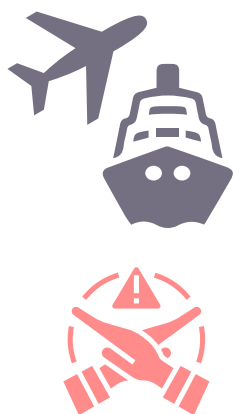
La transversalitat a què ens obliga el nostre territori s'ha d'estendre també als dos vessants intrínsecs a la mobilitat illenca: l'extern i l'intern.

Pel que fa a la mobilitat externa, podem afirmar que està força condicionada pel fenomen turístic. Amb les infraestructures portuàries i aeroportuàries al límit de la seva capacitat, tenim sobre la taula els projectes d'ampliació de la terminal de Son Sant Joan, per una banda, i del port comercial de Palma, per l'altra, obres que incrementaran la relació vols/hora la superfície d'aparcament i el nombre de passatgers regulars i de creuers.

Centrant-nos en Palma, la relació directa entre els cotxes de conductors regulars arribats al port / nombre de passatgers de l'aeroport i els nivells de tràfic a la via de cintura (en cotxes/dia) fa evident la correspondència que existeix entre la mobilitat externa i la interna. Estenent la reflexió a tot el territori illenc, la suma dels cotxes dels residents i dels de lloguer dona com a resultat més d'un milió de vehicles rodant per les carreteres de Mallorca.

Tot i que fins ara, els plans de mobilitat s'han central fonamentalment en la millora de la gestió de la mobilitat interna, aquestes dades fan pensar que convé posar l'accent en la reducció de la mobilitat externa, disminuint el volum i el flux de turistes, tant per via aèria com marítima. Aquesta minoració facilitarà, sens dubte, els canvis en la mobilitat interna, tant en el seu volum com en la seva intensitat i modalitats.

La primera passa, doncs, per avançar cap a una mobilitat més amable i sostenible hauria de ser el canvi del model actual, basat en el creixement sense límits, cap a una limitació del volum de passatgers per via aèria i marítima.



Propostes per regular la mobilitat externa:

- Impulsar un pla d'actuació conjunt sobre sòl rústic, preferentment centralitzat en els Consells Insulars.
- Limitar el nombre de passatgers per via marítima i aèria.
- Limitar i taxar les entrades, estades i desplaçaments dels vaixells i jets privats, que incrementen la contaminació i desfiguren el recompte d'entrades.
- Focalitzar les inversions en transports de passatgers de baixes emissions, com ara el ferri del projecte TrAM, finançat pel programa Horizonte 2020 de la Unió Europea.



- Revisar els projectes d'ampliació i remodelació del port i de l'aeroport, adequant-los a la capacitat de càrrega de l'illa, per una banda, i als objectius ambientals 2030.
- Prendre com a referència iniciatives com la implantada pel Consell Insular de Formentera per tal de limitar l'afluència de vehicles de motor a l'illa, limitar la circulació en vies públiques per a determinats tipus de vehicles de motor d'acord amb criteris mediambientals i establir un nombre màxim de vehicles de lloguer en circulació.
- Analitzar les conseqüències en la mobilitat del lloguer turístic en habitatges a sòl rústic comú.

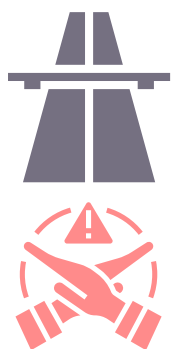
2. TRANSPORT ALTERNATIU

Enfront del sistema de mobilitat actual, basat en el cotxe privat, hem d'impulsar models basats en modes de transport alternatius, que afavoreixin la descarbonització del sector i contribueixin a millorar la salut de les persones i dels ecosistemes.

L'increment del preu del sòl i de l'habitatge en els centres urbans, la variabilitat de la situació laboral de les persones o els canvis en els models de família, lligades al deficient sistema de transport públic interurbà, entre d'altres, han fet del cotxe una eina pràcticament imprescindible en el nostre dia a dia. Per altra banda, la planificació territorial de les darreres dècades, amb la proliferació d'urbanitzacions perifèriques, centres comercials i equipaments sanitaris, educatius i assistencials allunyats dels nuclis urbans, lligat a la construcció de noves infraestructures viàries d'alta capacitat, fomenta l'ús del cotxe en els desplaçaments quotidians.

Tal com marca el PNIEC, els trànsits de passatgers en entorns urbans s'hauria de reduir en un 35% d'aquí a 2030 i els trànsits interurbans haurien de disminuir entorn d'un 1,5% anual.

Per assolir aquestes metes, s'ha d'avançar cap a l'abandonament gradual del parc automobilístic i el canvi modal envers alternatives més eficients: intermodalitat, serveis de mobilitat compartida a les empreses, promoció de la bicicleta i del transport públic, teletreball, etcètera. És a dir, cap a una mobilitat sostenible, segura i connectada en entorns urbans i metropolitans. Tot això recolzat per una xarxa viària i un sistema de transport públic, urbà i interurbà, que facilitin aquesta transició i animin la ciutadania a mudar els hàbits.



Propostes per al canvi de model de la mobilitat interna:

- Aturar la construcció de més infraestructures viàries (autopistes, carreteres, enllaços, variants,...) i reorientar les inversions a reduir la xarxa viària destinada al transport motoritzat i a millorar la combinació de sistemes de mobilitat basats en el transport públic, xarxa de bicicletes i vianants.
- En paral·lel al punt anterior, desconstruir les infraestructures obsoletes i/o innecessàries, apostant per la renaturalització del territori afectat.



- Promoure i habilitar espais per a l'ús de la bicicleta en detriment del vehicle privat motoritzat, com a mesura de salut i per reduir la contaminació ambiental; crear una xarxa ciclista i de vianants segregada que comuniqui tots els municipis de les Illes.
- Fomentar el transport públic, especialment a equipaments sanitaris, a la Universitat i al Parc Bit, tant en relació amb Palma com amb la resta de l'illa.
- Impulsar mitjans de transport alternatius, com ara el tramvia i el trambús, a nivell urbà i interurbà.
- Pel que fa al transport de mercaderies, fomentar els mitjans alternatius com ara les cargo-bikes, que es podrien implantar tant com a sistemes de "darrera milla" com a centres comercials, serveis públics, etc.
- Augmentar les freqüències del transport públic urbà i interurbà i regular-ne els preus, al mateix temps que es redueix el parc de vehicle privat motoritzat, amb l'objectiu d'assolir una reducció del 10% a 2025 del parc automobilístic.
- Considerar la mobilitat com a una necessitat social i ambiental, no estrictament amb criteris econòmics.
- Ampliar la connectivitat entre els pobles de l'illa, així com entre aquests i Palma. En particular, potenciar el tren fins a Alcúdia i Artà.
- Millorar la connectivitat intracomarcal, especialment a Tramuntana i al Pla de Mallorca.
- Implementar i ampliar eixos cívics a ciutats i pobles.
- Desincentivar l'ús del vehicle privat, a través de mesures de pacificació de la circulació en els àmbits urbans amb la redacció de Plans de Mobilitat Urbana Sostenible i altres instruments de planejament, aprovant les zones d'emissió zero i de baixes emissions de CO2 i nitrogen.
- Plantejar solucions a la mobilitat escolar mitjançant el transport col·lectiu i facilitant desplaçaments a peu, camins escolars i rutes saludables.
- Implantar una nova fiscalitat lligada al canvi de model per a grans contaminants (taxa per a cotxes contaminants, cotxes de lloguer...).
- Habilitar pàrquings dissuasius a les perifèries dels pobles i ciutats que facilitin la intermodalitat, a la vegada que s'estableixen limitacions severes de circulació a l'interior dels nuclis urbans. El disseny d'aquestes àrees d'aparcament haurà de respondre a criteris mediambientals, com ara la permeabilitat de les superfícies i la presència de vegetació amb unes ràtios definides núm. arbres/núm. cotxes.
- Fomentar el servei de vehicles multiusuari i vehicles compartits per als desplaçaments urbans i interurbans, també a les grans empreses.
- Impulsar una taxa ecològica finalista per circular per segons quins espais.

3. EL COTXE ELÈCTRIC

D'un transport basat en combustibles fòssils a un basat en energies renovables, PERÒ prèvia reducció del parc actual.

Segons marca la recentment aprovada Llei de Canvi Climàtic i Transició Energètica, a partir de 2040, les marques d'automòbils només podran vendre vehicles nous que siguin cent per cent elèctrics i l'any 2050, estarà prohibit circular amb vehicles amb motor tèrmic, siguin nous o no.

Aquesta transició, però, no suposarà cap millora substancial si no va acompanyada d'una reducció significativa del parc de vehicles motoritzats en circulació. Tot i que l'ús de cotxes elèctrics contribuirà a reduir els nivells de contaminació ambiental i sonora, no afectarà ni a les xifres d'accidentalitat, ni a la quantitat de superfície d'espai públic ocupada, en detriment de la democratització desitjada.

Per altra banda, existeixen estudis que qüestionen seriosament la sostenibilitat del cotxe elèctric, ja que gran part de l'energia per a la fabricació dels motors elèctrics és d'origen fòssil. Pel que fa als materials emprats en la fabricació, els cotxes elèctrics dupliquen o tripliquen l'ús de recursos no renovables, cosa que posa clarament en dubte la sostenibilitat del procés.

Un altre argument en contra de la substitució del parc actual per cotxes elèctrics (sense reduir-ne el volum), és la capacitat de la xarxa elèctrica actual per a la càrrega de tots aquests vehicles.

Per tant, partint de que la mobilitat, tan interna com externa, genera una gran quantitat de contaminació ambiental, sonora i lumínica, satura les infraestructures i els nuclis urbans, genera accidents i una part important del malestar dels ciutadans, no podem entendre una transició ecològica sense una transició de la mobilitat, primer cap a la seva reducció i després cap a la transformació en una mobilitat generada per energies renovables.

Propostes per a una electrificació sostenible (prèvia reducció del parc automobilístic):



- Incentivar els vehicles de baixes emissions o sistemes més eficients amb mesures com, per exemple, delimitar àrees de circulació restringida a vehicles d'altres emissions, o facilitar l'aparcament a vehicles compartits i vehicles de baixes emissions.
- Llençar bonificacions fiscals a alternatives al vehicle de combustió (impost municipal de vehicles, zona blava, etc.)
- Posar com a requisit que els vehicles de temporada turística i els taxis siguin només elèctrics (autobusos, cotxes de lloguer).
- Renovar la flota de vehicles per al transport col·lectiu cap a vehicles més nets i eficients, zero emissions directes, siguin elèctrics o de pila d'hidrogen.
- Activar campanyes de conscienciació i comunicació sobre els avantatges d'optar per la mobilitat elèctrica, sempre per darrere altres modes de mobilitat alternatius, com ara la bicicleta o el transport públic.



BIBLIOGRAFIA

- **PENDENT**



www.forumsocietatcivil.org



info@forumsocietatcivil.org



DE LA SOCIETAT CIVIL
PER A LA RECONSTRUCCIÓ DE LES ILLES BALEARS