

Cal reduir la contaminació produïda pel trànsit terrestre, marítim i aeri

Si ens fixem en dos dels contaminants principals PM10 (partícules de menys de 10 µm) i els diferents òxids de nitrogen (Nox), tots dos són produïts a l'entorn d'un 50 % pel trànsit generat pel transport terrestre. Si, a més, hi sumem el trànsit marítim i aeri, veiem com **els motors del combustió generen pràcticament 75% de la contaminació que respirem** (segons dades de la Xarxa Mobilitat Local, òrgan dependent de la Diputació de Barcelona). Tanmateix, per tenir una anàlisi completa de la contaminació de l'aire, caldria també analitzar PM2,5. El problema amb el que ens trobem és que, actualment a Barcelona, les estacions que analitzen la qualitat de l'aire no tenen sensors per a detectar aquest tipus de partícules.

El veïnat no pot aplicar gaires mesures individuals de protecció davant de la contaminació en general, i menys davant la contaminació atmosfèrica. L'únic recurs que té és intentar evitar els carrers més contaminats en el seu dia a dia.

Dèficit de la xarxa de transport col·lectiu

A Catalunya, i especialment a l'àrea metropolitana, el model de transport no respon de cap manera a les necessitats de la gent, sinó que ha estat fruit de les necessitats del desenvolupament capitalista local, molt marcat per la presència de la indústria automobilística i de la seva patronal ANFAC, així com del poderós lobby de les constructores, lligat infaustament al 3%.

Així, ens trobem una xarxa de ferrocarrils que no arriba als polígons industrials, tot i que com a mínim, segons l'estudi del 2008 de l'Autoritat Metropolitana del Transport, cada dia es produeixen pràcticament 3 milions de desplaçaments diaris. Es tracta d'una xarxa que no comunica de manera directa, o ho fa de manera molt deficitària, les comarques del Vallès i del Baix Llobregat (on hi viuen uns 2,5 milions de persones) i que no connecta la vegueria del Penedès (veure mapa 1) amb aquestes dues comarques.

De la mateixa manera, des de les administracions locals, autonòmiques i estatals s'ha prioritzat la construcció d'una infraestructura com el TAV (Tren d'Alta Velocitat) per sobre del desenvolupament de les rodalies i d'una xarxa ferroviària de mercaderies que connecti els principals ports catalans amb les zones de producció. És a dir, tenim un sistema de transport col·lectiu deficient fruit de la complicitat manifesta de les administracions públiques amb la gran burgesia industrial.

A banda d'això, allà on sí que s'ha desenvolupat, aquest transport és car, tant per a l'administració com per a l'usuari (en el fons el paguem tots i totes). Com a exemples podem esmentar la línia del TAV Barcelona-Perpinyà, que ha costat 4.000 milions d'euros; la línia 9 del metro de Barcelona, per la qual hem pagat 16.169 milions d'euros (cosa que ha suposat que el pressupost inicial s'hagi multiplicat per 7); o l'estació de la Sagrera, que no té data d'acabament i ni projecte tancat, després que l'explosió de la bombolla immobiliària exposés les vergonyes del faraònic projecte anterior.

Un altre exemple és la sobredimensió de l'Aeroport del Prat, que va haver de captar l'oferta de vols de baix cost per omplir la T2, buidant de vols els aeroports de Girona i de Reus. Fins al moment, l'antiga terminal s'havia convertit en refugi per a persones sense sostre.

Per a les persones usuàries, tot i la integració dels bitllets, el transport continua sent car, tot i que aquest any, i per primer cop en molt de temps, **ha baixat la T10 fruit de la lluita de la plataforma STOPPujades**.

Defensem un model policèntric i més presència del transport col·lectiu

Com a CUP Capgirem Sants-Montjuïc defensem que cal superar el model corones radials actual i avançar cap a un model policèntric, que permeti una mobilitat intercomarcal sense haver de passar per Barcelona. Defensem la reivindicació veïnal de la Marina perquè es connecti via metro. Tanmateix, pensem que el ferrocarril lleuger (tipus el tramvia, encara que sense privatitzar, no com fa ara l'ATM) és una opció molt més eficient que el metro, que té com a únic fre la necessitat de reduir el número de carrils destinats al vehicle privat.

A la vegada, el transport rodat col·lectiu com l'autobús ha de guanyar presència davant del cotxe i esdevenir clau en una xarxa de transport capil·lar capaç d'arribar allà on ara no ho fa. Facilitar un sistema de transport amb bicicletes públic pel centre de la ciutat passa per incrementar el número de carrils segregats, sense reduir les voreres, sinó els carrils reservats al cotxe.

Un altre aspecte central del model de país que volem és el paper dels ports marítims, sobretot si col·laboren per fomentar l'equilibri territorial i no competeixen (dins d'una bombolla portuària actual) per acaparar el mercat i, a la vegada, concentren enormement els impactes ambientals que produeixen. No es pot entendre que el Port de Barcelona competeixi amb el de Sagunt, Tarragona, València o Palma, atès que, a la vegada que es genera un excés d'inversió (bombolla portuària), es concentren i multipliquen els impactes ambientals (com el desviament de la desembocadura del riu Llobregat, el trànsit de camions o la contaminació provocada pels vaixells).

La planificació urbanística i del model territorial de la ciutat i de l'àrea metropolitana actual tendeix cap a l'especialització territorial, ja que segrega l'espai en usos i fa incrementar la mobilitat. Això provoca un augment de la contaminació, amb exemples com els de la Ciutat de la Justícia o els dels centres comercials Gran Via 2 i Ikea.

Com a CUP tenim clar que la xarxa de transport públic ja es paga amb impostos i que cal reduir el re-pagament de la mateixa, tot establint passatges lliures per a la població en atur i els estudiants, així com per a les persones amb salaris o pensions al voltant del salari mínim interprofessional.

En resum, cal un canvi del model de transport i de mobilitat. Podem, fàcilment, abordar el debat d'uns túnels de Vallvidrera o de la Rovira travessats per ferrocarrils enlloc de per cotxes que es troben amb un embús etern. O parlar d'unes rondes de la ciutat amb un dels carrils reservat per al transport públic.

Des de la CUP creiem que cal insistir en el fet que cal avançar cap dret de tots a un medi ambient sa i una mobilitat sostenible. I només ho podem aconseguir amb una aposta clara per un model de transport on el cotxe privat i el transport de mercaderies per carretera vagi perdent pes davant d'altres mitjans col·lectius, com el ferrocarril o l'autobús, o mitjans de baix impacte ambiental, com la bicicleta.



Desplaçaments expresats en milers
 Només s'han considerat fluxos >30.000 desplaçaments/dia, excepte les connexions amb el Barcelonès, que s'han considerat totes.

