

Un pla de mobilitat al servei de les treballadores, els treballadors, els ciutadans i l'economia de Menorca

**Aportacions de CCOO de Menorca al debat del
Pla Director Sectorial de Carreteres de
MENORCA i el model de mobilitat**



Edita: Comissió Obrera de Menorca
Autors: Federico Cardona, Cristina Salmons i Ramon Carreras
Menorca, Juny de 2009

Index

Introducció.....	4
Transport, emissions i qualitat de l'aire.....	5
Com afecten les emissions a la salut de les persones i la qualitat ambiental dels pobles i les ciutats.....	8
La normativa europea sobre les emissions dels vehicles a motor.....	9
Transport i gestió del territori.....	10
Els aparcaments i el territori.....	11
El temps de desplaçament.....	14
Quant val aquest model de mobilitat?.....	15
La salut laboral i la mobilitat.....	17
Exclusió social.....	18
Conclusions sobre el model de mobilitat.....	19
El context de Menorca.....	20
Reflexions sobre el Pla Director Sectorial de Carreteres de Menorca.....	21
Propostes d'actuació. Què fa Europa?.....	24
Reserva de la Biosfera (el cas de Montenegro).....	25
Propostes de mobilitat per a Menorca.....	26
Canvi de model.....	40
Fonts d'informació.....	42



comissió obrera de Menorca

Introducció

La mobilitat de les persones i les mercaderies està en creixement. En els darrers anys, per part d'algunes organitzacions empresarials i mitjans de comunicació s'ha insistit en la necessitat d'ampliar les infraestructures existents a Menorca i, de manera molt concreta, en el desdoblament de la carretera general que va des de Maó fins a Ciutadella.

Des de CCOO creim que fa falta un debat social més seriós sobre quin model de mobilitat volem i per què el volem; en tot cas, ha de ser després d'aquest debat, que se n'hauria de fer un sobre quines són les infraestructures o les mesures que s'han de prendre per arribar al model de mobilitat desitjat.

El mes d'abril de 2009 el Consell Insular ha presentat el **Pla Director Sectorial de Carreteres de Menorca**, i des de CCOO entenem la necessitat de revisar, avaluar i estudiar aquelles actuacions necessàries a la xarxa de carreteres que depèn de la primera administració de Menorca, alhora que celebrem el fet que s'hagi desestimat el desdoblament de la carretera i que s'obri un procés d'aportacions; però si no lligam aquest debat al del model territorial, econòmic i de mobilitat que volem per a Menorca, estarem abocats a caure en errors del passat.

El transport, que continua basant-se en la preponderància de la carretera i l'automòbil, té associats efectes negatius: emissions de gasos que provoquen el canvi climàtic, pèrdues econòmiques per la congestió del trànsit, danys a la salut de les persones, creixement de la sinistralitat *in itinere* (en el trajecte a la feina), depredació de territori, més pol·lució... tots aquests efectes deixen clar que la mobilitat amb vehicle privat no és ni sostenible ni viable econòmicament.

La millora de l'accessibilitat per a les persones i les mercaderies no passa per estimular ni facilitar l'ús del automòbil, sinó per canviar la cultura sobre la mobilitat. Crear plans de mobilitat sostenible té beneficis clars pels treballadors: perquè millora la seva salut, la seva disponibilitat de temps, és més rendible econòmicament, etc., però també té beneficis per les empreses: disminueix la sinistralitat laboral, l'absentisme i l'ansietat dels treballadors, i augmenten els seus indicadors de qualitat i la seva imatge com a empresa. També té avantatges per la societat: incidint sobre la mobilitat en general s'està intervenint en la solució dels problemes, col·laborant en la correcció d'una fracció dels conflictes ambientals, planetaris i locals, produïts pel transport. Es redueix el volum de les emissions contaminants, el soroll, l'espai destinat a la circulació i a l'aparcament, etc. Quant a la congestió del transport, es millora el funcionament general del sistema i, per tant, afecta el conjunt de la societat.

Així doncs, si volem fer front al model actual de mobilitat, s'ha de fer una aposta decidida per un model alternatiu basat en una mobilitat sostenible segura, saludable i equitativa, en benefici de la qualitat de vida del conjunt de la la societat i dels valors mediambientals de l'illa.

1.1 Transport, emissions i qualitat de l'aire

Per al desplaçament diari de persones i mercaderies s'han d'invertir grans quantitats d'energia.

El trànsit de les unes i les altres, en els anys passats no ha deixat d'augmentar, i malgrat l'actual situació de crisi, és previsible que pugui continuar augmentat, un cop l'economia torni a una situació estable. Això comporta que any rere any, hi ha un increment de la demanda global del trànsit i també de les emissions contaminants.

Actualment, l'energia que impulsa la majoria de mitjans de transport a motor prové del petroli. Es tracta, per tant, d'un sector molt poc diversificat energèticament.

Aquests combustibles d'origen fòssil alliberen una gran quantitat de compostos contaminants que tenen efectes negatius tant sobre la salut de les persones com en els sistemes naturals locals i globals.

A les ciutats i nuclis urbans, el transport és, amb diferència, la primera causa de contaminació.

El transport de persones i mercaderies s'ha convertit en un dels principals sectors emissors de gasos i compostos contaminants al món, per davant, fins i tot, de l'activitat industrial a les grans àrees urbanes i metropolitanas.

A Espanya, el transport ja és el primer consumidor d'energia primària. Més del 80% del consum energètic es produeix en la mobilitat rodada, i més de la meitat d'aquest consum té lloc en l'àmbit urbà. **Això és degut fonamentalment a l'ús del vehicle privat en trajectes curts que es podrien fer a peu o en d'altres mitjans de transport alternatiu més eficients.**

La combustió dels carburants d'origen fòssil en el motor d'explosió interna genera compostos i contaminants de tipologia diversa.

El motor emet diversos contaminants: partícules sòlides (PS), monòxid de carboni (CO), òxids de nitrogen (NO_x), òxids de sofre (SO_x) i compostos

orgànics volàtils (COV) o hidrocarburs. Aquests darrers es produeixen també per l'evaporació del combustible.

Tot i tenir present que en els darrers anys s'ha millorat molt l'eficiència dels motors i la qualitat dels combustibles, l'increment tant del parc de vehicles com de desplaçaments, la introducció de motors més potents i una menor ocupació dels vehicles, fa que el volum d'emissions continuï augmentant.

El volum d'emissions també depèn del tipus de vehicle (turisme, motocicleta, furgoneta, camió, autobús...); de la potència, l'antiguitat i l'estat de conservació; del combustible que fa servir; de la velocitat de circulació; i del recorregut que fa.

Comparació del consum mitjà i de les emissions en cicle urbà i interurbà entre vehicles de gasolina, gasoil i elèctrics

Cicle urbà	Gasolina	Gasoil	Elèctric (KWh/km)
Consum mitjà (1/100km)	13,1	6,7	0,3
Emissions (g/km)			
HC	0,296	0,079	0,015 (*)
CO	3,917	0,692	0,02 (*)
NO _x	0,106	0,481	0,2 (*)
CO ₂	308,5	177,9	130 (*)
Partícules	0,01	0,0273	0,01 (*)
SO ₂	0,08	0,21	0,45(*)
Cicle interurbà	Gasolina	Gasoil	Elèctric (KWh/km)
Consum mitjà (1/100km)	7,6	4,6	(**)
Emissions (g/km)			
HC	0,024	0,005	(**)
CO	0,38	0,002	(**)
NO _x	0,093	0,363	(**)
CO ₂	181,6	123,7	(**)
Partícules	0,01	0,03	(**)
SO ₂	0,08	0,21	(**)

(*) les emissions es generen en el lloc de producció (centrals elèctriques), no per on circula el vehicle, ja que el motor elèctric no allibera emissions.

(**) no considerem el vehicle elèctric perquè no fa recorreguts interurbans.

Font: Institut Català d'Energia

Entre 1990 i 2007, a les Illes Balears s'augmentaren un 75'2 % les emissions de gasos d'efecte hivernacle, per damunt de l'objectiu fixat pel Protocol de Kyoto per a Espanya, i per tant una de les comunitats autònomes on més han crescut les emissions de CO₂, segons l'estudi fet per CCOO i la revista *World Watch*.



El motor de combustió interna transforma l'energia química que contenen els combustibles (gasolina, gasoil) en moviment. En aquesta transformació, tanmateix, s'aprofita menys del 20% del potencial energètic, atesa la baixa eficiència del motor i del sistema de transmissió, i bona part es perd en forma de calor. La contaminació que genera es deu als productes secundaris del procés de combustió i de l'evaporació del combustible.

Comparació entre el cotxe i diferents mitjans de transport per a diversos indicadors ambientals

Indicador	Cotxe	Bus	Bici	Avió	Tren
Consum d'energia primària	100 %	30 %	0 %	405 %	34 %
Emissions de CO ₂	100 %	29 %	0 %	420 %	30 %
NO _x	100 %	9 %	0 %	290 %	4 %
HC	100 %	8 %	0 %	140 %	2 %
CO	100 %	2 %	0 %	93 %	1 %
Contaminació atmosfèrica total	100 %	9 %	0 %	250 %	3 %

El valor del cotxe es pren com a referència respecte a la resta.

Font: *Guía Metodológica para la implantación de sistemas de bicicletas públicas en España*. IDEA.

1.2 Com afecten les emissions la salut de les persones i la qualitat ambiental dels pobles i les ciutats?

Estudis realitzats amb persones i animals han confirmat que l'exposició als nivells actuals de contaminació atmosfèrica d'origen antròpic (en especial, la produïda pels automòbils i camions) origina una àmplia gamma d'efectes perjudicials per a la salut, des de malalties diverses fins a la mort. Algunes investigacions demostren que quan la qualitat de l'aire millora, la morbiditat i la mortalitat també disminueixen molt significativament

- Les emissions d'òxids de nitrogen (NO i NO₂) no deixen d'augmentar a les ciutats europees. Entre el 1990 i el 2003 ho van fer més d'un 20%, segons l'Agència Europea del Medi Ambient. El sector del transport va ser el responsable del 53% d'aquestes emissions (el 35% va correspondre al transport per carretera).
- Europa perd 200 milions de dies laborables cada any per malalties relacionades amb la contaminació atmosfèrica, una part important de la qual té l'origen en els motors de combustió. Els informes que han elaborat les institucions europees mostren que els efectes que té sobre la salut humana i els ecosistemes es mantindran, malgrat que es compleixi fil per randa la legislació vigent.
- Un 85% de les emissions mundials de CO₂ del transport corresponen als mitjans rodats, especialment els vehicles a motor, privats. El transport públic, en canvi, només representa el 2% de les emissions totals.
- Si a Espanya es reduís només el consum de gasolina un 10%, l'emissió de CO₂ ho faria en 1'5 milions de tones i s'estalviarien 400.000 tones de petroli.

Efectes de les emissions contaminants sobre la salut

Compost o emissió	Efecte
Monòxid de carboni (CO)	Afecta la capacitat de la sang per a transportar oxigen als diferents òrgans i teixits. Causa afeccions respiratòries, sobretot en el cas dels fillets petits i gent gran, i agreuja la situació de les persones amb malalties respiratòries.
Diòxid de nitrogen (NO ₂)	Disminueix els nivells de la funció pulmonar i augmenta el risc de patir símptomes respiratoris.
Partícules	S'adhereixen a les parets de les vies respiratòries. Agreugen l'asma, la bronquitis, etc.
Hidrocarburs (HC)	Els compostos orgànics volàtils tenen una toxicitat molt elevada quan l'exposició és molt prolongada.
Ozó	A nivell de superfície terrestre es converteix també en un compost contaminant
CO ₂	Tòxic per la salut humana i efectes directes sobre el canvi climàtic.

1.3 La normativa europea sobre les emissions dels vehicles a motor

L'annex del Reglament 715/2007 del Parlament Europeu i del Consell recull els valors límit per a cada categoria d'emissions contaminants i per als turismes i vehicles comercials lleugers (normes Euro 5 i Euro 6)

EURO 5			
Vehicles dièsel		Vehicles gasolina (o que funcionen amb gas natural o gasos líquats del petroli)	
CO	500 mg/ km	CO	1000 mg/km
Partícules	5mg/km (o una reducció del 80% de les emissions respecte de la norma Euro 4	HC no metans	68 mg/ km
NOx	180 mg/ km (o una reducció del 20% respecte de la norma Euro 4)	HC totals	100 mg/ km
Emissions combinades (HC i NOx)	230 mg/km	NOx	60 mg/km (o una reducció del 25% respecte de la norma Euro 4)
		Partícules (injecció directa amb combustió pobre)	5 mg/km (no existia la norma Euro 4)

EURO 6
Tots els vehicles equipats amb un motor dièsel tindran l'obligació de reduir de forma considerable les seves emissions respecte de la norma Euro 5, així com les combinades d'hidrocarburs i òxids de nitrogen.

A partir de l'entrada en vigor de les normes Euro 5 i Euro 6, els Estats Membres hauran de refusar l'homologació, matriculació, venda i posada en servei dels vehicles que no respectin els límits d'emissió.

La norma Euro 5 serà aplicable a partir de l'1 de setembre de 2009 (homologació) i de l'1 de gener de 2011 (matriculació i venda de noves classes de vehicles). La norma Euro 6 ho serà a partir de l'1 de setembre de 2014 (homologació) i de l'1 de setembre de 2015 (matriculació i venda de noves classes de vehicles).

Aquestes normatives són inferiors, és a dir, més permissives, que d'altres existents a llocs com Japó, o alguns estats d'USA o Austràlia; per tant, amb el temps, és previsible que es vagin endurint i que siguin més restrictives.

El límit de la velocitat és una altra mesura que s'està obrint pas, i tot apunta que la UE limitarà i restringirà les velocitats permeses actualment.

2.1 Transport i gestió del territori

En la seva anàlisi sobre *l'Evolució Econòmica de les Illes entre 2000 i 2007*, el CRE (Centre de Recerca Econòmica) advertia de la necessitat de transformar el model econòmic valorant negativament la depredació del territori a causa de l'edificació d'habitatges i de **la construcció de noves infraestructures**, amb un alt cos ecològic. (*Diari de Mallorca*, 23-09-2008)

El model que s'utilitza pels desplaçaments té una relació directa amb la gestió del territori. Menorca, a més, pel fet de ser una illa petita, hauria de contemplar conceptes de planificació integrada i sostenible, i establir una jerarquia d'usos de la xarxa vial.

Per exemple, segons el mitjà de transport que s'utilitza, el nombre de les persones que poden circular creix o disminueix, és a dir, el territori que es necessita per poder facilitar la mobilitat de les persones canvia en funció del mitjà; el vehicle privat és, amb diferència, el manco eficient.

Per a transportar, per exemple, 50.000 treballadors per hora i sentit es necessiten:

- 174 m d'ample d'una carretera per a cotxes
- 35 m de viari per a autobús
- 9 m d'ample per a una línia de metre, o per a un tren de rodalies

Persones que poden circular cada hora per un espai de 3'5 m d'amplada					
Mitjà locomoció	Cotxe	Autobús	Bicicleta	Peu	Tren
Persones	2.000	9.000	14.000	19.000	22.000

L'actual model de mobilitat està al servei d'aquest recurs finit que és el territori, i, ahora, provoca la dispersió territorial en forma d'urbanització de baixa densitat, amb el que això comporta de consum extensiu del territori. Per això, perpetuar el creixement i la difusió desmesurada de les infraestructures viàries retroalimenta aquest model de mobilitat insostenible i les seves conseqüències territorials.

L'augment progressiu de les distàncies entre els habitatges i els llocs de treball a causa de la dispersió de les ciutats i el canvi d'hàbits de la població amb relació al seu lloc de residència habitual, no fan res més que estimular la mobilitat amb vehicle privat.

En les darreres dècades, a més, s'ha teixit una xarxa d'infraestructures viàries cada cop més densa, en la línia de connectar-ho tot amb tot. Aquest ha estat un dels principals factors moduladors de la distribució del creixement urbà en el territori i també un dels principals definidors del model urbanístic. El model dóna poques opcions per accedir a altres formes de mobilitat, fins al punt que les ciutats continuen creixent en funció del cotxe.



2.2 Els aparcaments i el territori

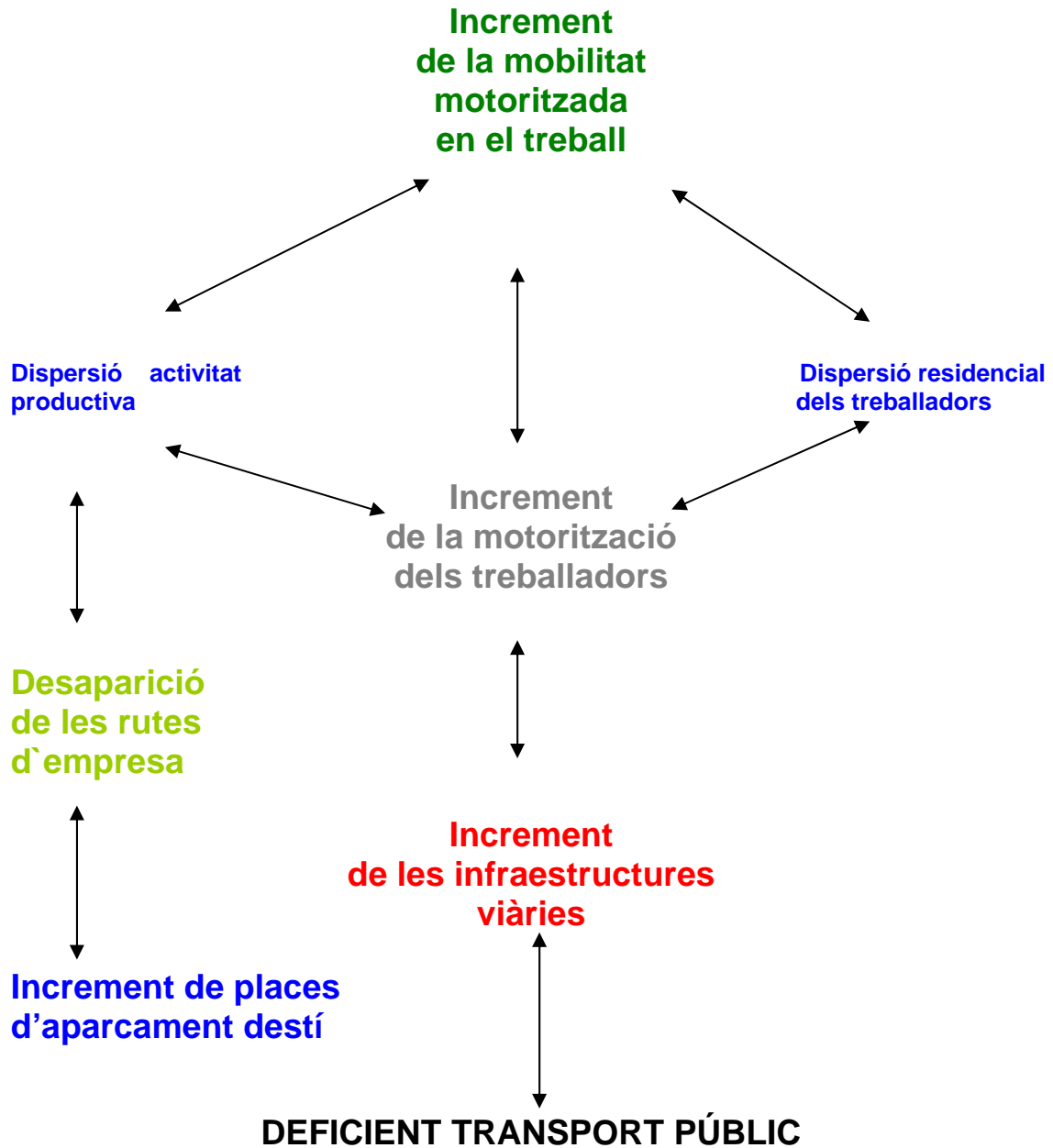
La normativa referent als aparcaments canvia segons la ciutat, ara bé, el que queda clar és que si es cerca facilitar l'accés mitjançant el vehicle privat, les necessitats d'espai creixen de manera important, amb el que això implica en l'ús del territori, i en els límits de m² destinats a l'activitat econòmica, sigui comerç o indústria, per a la qual es plantejava una zona determinada. D'aquesta manera, el model territorial i productiu indueix a unes determinades pautes de mobilitat en el treball, que a la vegada retroalimenten el desenvolupament del creixement urbà insostenible. La conseqüència és un cercle viciós on el transport públic té poques possibilitats a l'igual d'altres mesures de mobilitat alternativa, el que fa augmentar l'ús del vehicle privat i el consum de territori.

A l'Estat espanyol, els estàndards d'aparcament són molt elevats si els comparem amb altres països i ciutats del nostre entorn.

És a dir, destinem una part del sòl urbà, comercial o industrial a l'aparcament, limitant els m² destinats a l'activitat econòmica (comercial, industrial...) o social (habitatges, serveis...) a favor del vehicle privat, la qual cosa fa que augmenti la necessitat de comptar amb més territori per a la mateixa activitat.

Estàndards d'aparcament a les grans ciutats		
	Ajuntament de Barcelona Ordenança 1992	Ajuntament de Madrid PGOU 95
Oficines, despatxos, bancs i similars	1 plaça/ 100m2 de superfície útil	Interior de la M30 1 plaça/100m2 edificat
		Resta 1'5 places/100m2
Establiments comercials	400 m2 haurà de comptar amb 1 plaça/80m2 de superfície construïda	1 plaça / 100 m2
	1 plaça / 100 m2	Grans superfícies: 1/50m2 venda no alimentària 1/25 m2 venda alimentària. Superfícies > 400 m2, la dotació serà 4 vegades superior
Indústries i laboratoris d'indústries, magatzems i, en general, locals destinats a ús industrial	1 plaça / cada local de 100m2 amb el mínim De 1 plaça / 80 m2 de superfície construïda	Exterior al nucli antic per a tallers d'automoció 1/25 m2
		Superfícies majors de 350 m2, haurà de tenir a més, espai de càrrega/descàrrega
Estàndards d'aparcament a ciutats europees		
Brussel·les	1 plaça/cada 600m2 /màx.) 300m2 (mínim) oficina	
Hèlsinki	1 plaça/500 m2 (centre) 350m2 (perifèria)	
Ciutats holandeses	10-12 places aparcament/ 100 llocs de feina	

Pautes de mobilitat en el treball

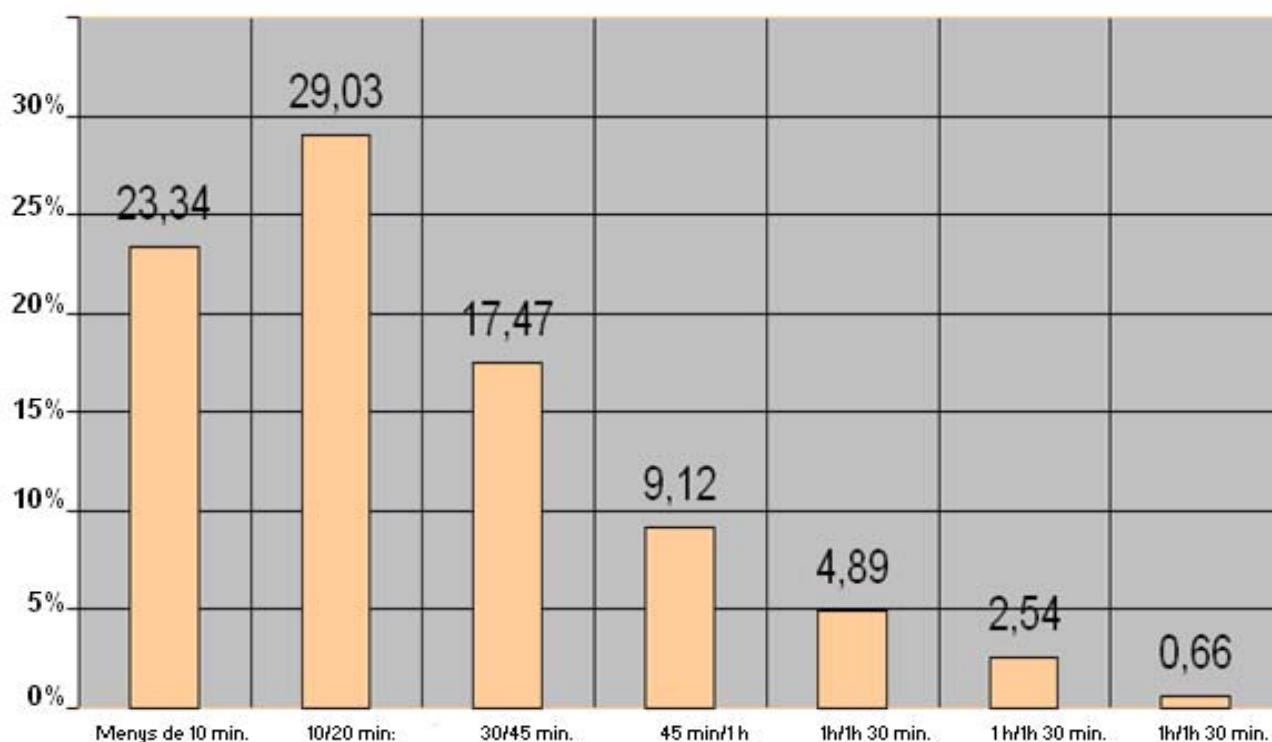


3.1 El temps del desplaçament

El temps de transport als polígons industrials, llocs de feina, etc. és un temps perdut que es resta del temps de descans o personal.

La majoria dels treballadors a l'Estat espanyol necessiten ½ hora en cada un dels viatges d'anada i tornada entre el domicili i el centre de feina, independentment del transport que utilitzen.

Temps del viatge cap a la feina



Distribució modal del temps de transport al treball

	Vehicle Privat	Transport Públic	A peu	Bici	N/A
Menys 10'	51,80	1,51	44,15	0,89	1,65
10-20'	68,99	9,70	18,33	0,55	2,43
20-30'	65,35	24,85	7,06	0,26	2,48
30-45'	56,68	38,67	2,15	0,11	2,39
45-1h	45,10	51,74	0,72	0,05	2,39
1h-1h 30'	39,28	57,94	0,43	0,04	2,31
Més de 1h 30'	46,56	47,11	1,77	0,18	4,38

La conclusió és clara: el temps que s'hi destina significa que no són distàncies tan grans, i que si es fomenta una mobilitat alternativa, ben segur

que no només podria ser més eficient des d'un punt de vista ambiental, sinó també des d'un punt de vista de la gestió del temps i, per tant, de l'economia. Els desplaçaments a Menorca, per lògica, són inferiors als de la Península, i açò afavoreix la possibilitat de mitjans de mobilitat alternatius.

4.1 Quant val aquest model de mobilitat?

Els embussos de trànsit, segons un article publicat a *El País* (8 de maig de 2005) que tenia com a referència les estimacions de l'OCDE, costen anualment als països desenvolupats un 2% del PIB.

Segons un estudi realitzat l'any 2004 sobre 17 països europeus (*Costes externos del transporte. Estudio de actualización. INFRAS, 2004*), es calcula que el conjunt de les externalitats (són aquelles despeses que no es veuen reflectides en el balanç econòmic i tenen un component social: emissions, canvi climàtic, renous, efectes dels accidents de trànsit, pèrdua de temps en els embussos, etc.) supera el 7'3% del PIB europeu, i a Espanya es calcula que són un 9'6% del PIB, és a dir, 2'3 punts per damunt de la mitjana europea.

El Ministeri de Foment, mitjançant una ordre ministerial de dia 3 de febrer de 2005 (BOE 21-02-05), presentà el projecte de Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT), amb un termini d'execució de 15 anys (2005-2020), en què es destinaven 60.235 milions d'euros, un 25 % del total, a carreteres, i 32.527 milions d'euros, és a dir, el 13'5%, a transport urbà i metropolità. Les inversions en infraestructures són el doble que les inversions en transport públic.

El Pla Director Sectorial de Carreteres (PDSC) té un finançament de 68'9 milions d'euros (provenen del Conveni de Carreteres de l'Estat, del Ministeri de Foment); 29 milions d'euros del Conveni amb el Govern de les Illes Balears, més 6 milions d'euros anuals que aporta el Conveni inclòs dins la Llei de Carreteres. **Només la variant de Ferreries i la millora de la carretera general tenen un pressupost de 66.000.000 €.**

Si feim una comparativa del pressupost del Consell Insular de Menorca per al 2009, en el departament de Mobilitat hi ha 11.500.000 € destinats al Pla d'inversions de carreteres, molt per damunt dels 240.000 del pla d'inversions per a transport públic; **és a dir, per 1 euro pressupostat en transport públic, hi ha 47'91 euros per a carreteres.** Tot i que enguany està previst iniciar les obres del desviament de Ferreries, i que el Govern balear faci una transferència al Consell Insular de recursos per valor de 1.500.000 euros per a transport públic, i per tant la diferència, quant a inversió, no seria tan gran, no deixa de quedar palès, que el marge d'inversió en transport públic pot augmentar bastant. Valdria la pena fer un esforç per reorientar la despesa pública cap al transport públic, ja que la seva potenciació té efectes tan positius com ara menys despesa pública, major eficiència energètica, menys contaminació, o menys depredació de territori.

4.2 Cost km dels viatges d'anada i tornada a la feina

A més del cost, que a tots suposa, invertir recursos públics en carreteres per mantenir el model de mobilitat de vehicle privat, les persones que es desplacen amb el cotxe tenen un cost econòmic que no solen calcular i és prou important.

	Vehicle gasolina	Vehicle gasoil
Cost per inversió	15.800	18.960
Adquisició del vehicle	8 anys	8 anys
Període amortització	15.000km	15.000km
Km totals vehicle / any	1.986,25 €/any	2.370 €/any
Cost imputable per km	0,13 €/km	0,15 €/km
Cost de manteniment		
Manteniment cada ...	10.000km	10.000km
Cost mitjà de la revisió	100 €	100 €
Cost imputable per km	0,01 €/km	0,01 €/km
Cost per reparació		
Es valora que les reparacions suposen el 20% de la inversió del cost total a la vida útil del vehicle	3.178 €	3.792 €
Cost per reparació / any	397,25 €/any	474 €/any
Cost imputable /km	0,026 €/km	0,031€/km
Cost per canvi de pneumàtics		
Situació de pneumàtics cada	40.000	40.000
Preu mitjà dels pneumàtics	312 €	312 €
Cost imputable/ km	0,0078 €/km	0,0078 €/km
Cost pòlissa d'assegurances		
Cost anual de la pòlissa	1.015 €	1.015 €
Cost imputable/ km	0,005 €/km	0,005 €/km
Impost de tracció mecànica		
Cost anual de l'impost	75 €	75 €
Cost imputable/ km	0,005 €/any	0,005 €/any
Combustible		
Consum mitjà	75 €	75 €
Preu litre	1,10€	1 €
Aparcament	0,06 €/km	0,06 €/km
Multes	0,01 €/km	0,01 €/km
Peatges	0,05 €/km	0,05 €/km
Cost total per km	0,46 €/km	0,45 €/km

Anar i tornar de la feina representa un important cost econòmic pels treballadors; en funció de les distàncies i del tipus de transport utilitzat, el preu

pot variar entre els 150 i els 250 euros mensuals, en el cas de desplaçaments amb cotxe.

4.3 La factura energètica

Espanya i les Illes tenim una forta dependència externa per poder tenir energia. La taxa de dependència de l'Estat Espanyol ha passat d'un 71'8% al 1997 a un 81'4% al 2008. En el cas del petroli, la dependència arriba a un 99%. Aquesta dependència ve motivada en gran part per l'augment del consum de gasoil i gasolina. Aquesta dependència ens fa menys competitius i més vulnerables econòmicament.

A més de la potenciació de vehicles híbrids que puguin funcionar amb distintes fonts d'energia, o la potenciació de vehicles elèctrics per zones urbanes i trams curts, la potenciació del transport públic (almanco per accedir a la feina, el centres d'ensenyament, aeroports, ports, etc.) pot comportar l'augment de l'estalvi en el consum del petroli.

5.1 La salut laboral i la mobilitat

Cada cop més la sinistralitat *in itinere* augmenta quan, curiosament, en els darrers anys s'inicia un descens dels accidents de trànsit, una baixada que no es reflecteix en els accidents de trajecte cap a la feina.

El model de mobilitat que tenim condueix al sedentarisme, però també provoca que els treballadors arribin amb tensió a la feina, i en tenguin en acabar, quan el cansament pot generar distraccions importants i pèrdues d'atenció que creen situacions de risc a la seguretat vial.

Evolució de la sinistralitat laboral a la carretera

Accidents laborals a la carretera	1995	2000	2004
Ferits lleus	612.284	988.844	946.783
Ferits greus	12.635	14.035	13.014
Morts	1.349	1.575	1.443
TOTAL	626.268	1.004.454	96.1240
Accidents in labore			
Ferits lleus	578.110	922.785	865.167
Ferits greus	10.543	11.359	10.474
Morts	1.008	1.130	955
TOTAL	589.661	935.274	876.596
Accidents in itinere			
Ferits lleus	34.174	66.069	81.616
Ferits greus	2.092	2.676	2.540
Morts	341	445	488
TOTAL	36.607	69.180	84.644

Tipologia accident	Núm. jornades no treballades
Lleus	48.126
Greus	6.223
Mortals	1
Totals	54.410



6.1 Exclusió social

Els canvis en l'ordenació del territori i la dispersió dels llocs de residència, polígons industrials i centres d'activitat empresarial han fet del cotxe gairebé l'única alternativa que tenen molts treballadors i treballadores per arribar a la feina.

La necessitat de disposar d'un vehicle privat per desplaçar-se fins a la feina, a més de comportar una despesa elevada per a l'economia domèstica, també crea desigualtats d'oportunitats a l'hora d'accedir a un lloc de treball, ja que qui no té accés al cotxe o no posseeix el carnet de conduir pot veure's obligat a haver de renunciar a una feina.

Els col·lectius amb més risc d'exclusió laboral pel fet de no disposar de cotxe o de no tenir carnet de conduir són les dones, els joves i els immigrants extracomunitaris.

Des del punt de vista social, la presumpció d'accés universal a la feina en cotxe és discriminatòria, ja que gairebé la meitat de la població adulta no té permís de conduir.

A l'Estat espanyol, de cada cent persones que tenen carnet de conduir només trenta-vuit són dones i, per aquest motiu, acostumen a treballar en el municipi de residència més que els homes. Això comporta una feminització de l'activitat productiva segons l'entorn i una disminució de les possibilitats d'accedir a un ventall ampli de feines, és a dir, resta oportunitats i pot provocar dificultats en la inserció laboral. En conseqüència, el model de mobilitat que proposa el Pla de carreteres pot agreujar l'exclusió social d'un ampli col·lectiu de persones.

6.1 Conclusions sobre el model de mobilitat

En definitiva, el model de mobilitat basat en el vehicle privat genera molts de problemes:

✓ ELEVADA SINISTRALITAT *IN ITINERE*

A l'Estat espanyol hi va haver 84.644 accidents amb baixa l'any 2004. Cada any uns 400 són mortals.

✓ IMPORTANT COST ECONÒMIC PEL TREBALLADOR

Combustible, amortització del vehicle, assegurança.

✓ AUGMENT DE LES DESIGUALTATS SOCIALS I DIFICULTAT D'ACCÉS AL TREBALL

Les persones en edat activa i que no tenen carnet de conduir no tenen accés a poder cobrir determinades ofertes de feina quan les empreses estan ubicades en zones on no hi ha transport públic.

✓ PÈRDUA DE TEMPS

I hores de feina quan hi ha embussos.

✓ COSTOS ECONÒMICS EXTERNIS

El cost de les infraestructures és molt elevat. A l'Estat espanyol es calcula que la despesa és equivalent al 9'56% del PIB.

✓ AUGMENT DELS GASOS D'EFECTE HIVERNACLE

Que provoquen el canvi climàtic.

✓ DETERIORAMENT DE LA QUALITAT DE L'AIRE

Sobretot als grans centres urbans.



7.1 El context de Menorca

Actualment, estem en un moment de canvi en què la societat ha de decidir si volem optar per solucions caducades i que són rebutjades per les societats més avançades o si volem modificar el model que tenim, posant més valor afegit. Si estem d'acord amb què la principal font d'ingressos de Menorca és el turisme i que l'encant de Menorca i el seu potencial ve pel seu estat de conservació, no sembla encertat aplicar polítiques de desenvolupament d'infraestructures i consum de territori.

Menorca és Reserva de la Biosfera, i en lloc de potenciar aquest "valor afegit" que té l'illa com a destí i que no tenen altres competidors directes, tornem caure en els mateixos errors que altres destins que han malbaratat el seu territori. Els productes ecològics, el "verd", pot ser, si es fa feina en aquest sentit, un potencial econòmic important, generador de riquesa i de llocs de treball.



Si Menorca és atractiva pels visitants i té un cert encant, és per l'estat de conservació, de fet, les imatges que són utilitzades per promocionar l'illa solen ser imatges de platges verges i paisatges naturals.

En els darrers anys la construcció de grans infraestructures, com ara les fetes a l'aeroport i al port de Ciutadella, han suposat una inversió importantíssima de recursos (157 milions d'euros per a l'ampliació de la terminal aeroportuària; en el cas del dic no sabem encara què costarà finalment, perquè el pressupost inicial no és suficient, segons l'empresa constructora) i, en canvi, no han tingut un efecte de millorar Menorca com a destí turístic, ni la vida dels menorquins, ni tampoc han creat ocupació (són obres fetes per empreses especialitzades de fora de l'illa, en què el gruix de treballadors són operaris fins i tot de fora del país).

Menorca es troba en un moment en què pot apostar per un model que no aporta valor afegit al territori ni al destí turístic, que suposa consum de territori i que genera molts de problemes, fonamentat en l'ús i abús del vehicle privat motoritzat que comporta greus impactes socials, econòmics i mediambientals atès que genera problemes d'exclusió laboral, accidentalitat viària, contaminació, consum ineficient d'energia i congestió viària, o en canvi podem apostar per un model diferent, de qualitat, sostenible, amb menys consum del territori i que possibiliti la creació de llocs de feina.

Estem en un moment de canvi en què la societat cada cop més demana una modificació del model de mobilitat, en l'actualitat dominat per l'ús quasi hegemònic dels vehicles privats motoritzats. Una modificació de paradigma basada en la consecució d'una mobilitat sostenible i segura. Per tant, es tractaria de treballar amb l'objectiu que es produeixi un reequilibri del pes que té cadascun dels mitjans de transport en la mobilitat futura. En conclusió, cal trencar amb el model de mobilitat que s'ha potenciat fins ara, en el qual les infraestructures de mobilitat es basaven principalment en el creixement de la xarxa viària, per la qual cosa s'incentiva l'ús preponderant de l'automòbil sobre els altres mitjans.

8.1 Relexions sobre el Pla Director Sectorial de Carreteres de Menorca

Aquest pla de carreteres reproduïx, un altre cop, el model ja exhaurit d'increment de la xarxa viària en detriment d'altres mitjans infravalorats o simplement descartats; en altres paraules, renuncia a la intermodalitat i a la ecomobilitat (desplaçaments a peu, en bicicleta, etc.) com a model d'integració dels diferents mitjans i, en canvi, en promou la segregació. Així, doncs, el Pla és insuficient i parcial, ja que no inclou l'adequació a la intermodalitat de les infraestructures o, simplement, no té gairebé en compte altres maneres alternatives o actuacions estratègiques com ara l'ús més eficient del cotxe, i a més no considera suficientment el fet que Menorca sigui Reserva de la Biosfera; és un Pla que en les seves propostes podria servir per a un altre territori.

Hi ha, doncs, una manca de visió global de la mobilitat dins de la qual les infraestructures de transports han de ser una part més de la mobilitat però, en cap cas, l'únic recurs per gestionar la mobilitat.

A la memòria justificativa manca la quantificació de les emissions de contaminants -de diòxid de nitrogen i micropartícules que afecten la salut, i de CO₂ que intensifica l'escalfament global del planeta- que generen el vehicles de l'illa i, al mateix temps, manquen les previsions d'augment d'aquestes emissions amb el previsible creixement del parc de vehicles, si no s'hi posa fre.

Igualment, aquest pla agreujarà encara més la dependència dels hidrocarburs, la qual cosa incrementarà el dèficit comercial i la dependència exterior.

En definitiva, no es tracta de fer previsions de la demanda de trànsit per després ajustar l'oferta a aquesta pretesa demanda creixent, sinó que hem de condicionar la demanda mitjançant l'oferta, és a dir, creant més oferta alternativa al cotxe. Si ampliem o fem noves infraestructures viàries, el que estem fent realment és incentivar i fomentar encara més l'ús de l'automòbil.



Creim que hi ha una clara contradicció entre els **Principis Estratègics** que es manifesten a la **Memòria Justificativa**, i el desenvolupament posterior. Entenem que:

- **Compatibilitzar** la millora de la xarxa viària amb el respecte i la protecció al mediambient i al Patrimoni Natural de l'Illa.
- **Contemplar** la resta de mitjans de transport dins de la política global de comunicacions, elevant-los a nivells similars.
- **Garantir** un model de mobilitat sostenible socialment just.

són principis que compartim, però que estan en clara oposició a mesures tals com l'ampliació de la xarxa viària a la zona sud-est, els desviaments des Mercadal i Ferreries, la manca d'un Pla de Mobilitat Insular i l'estudi de plans de mobilitat a les zones de major trànsit (polígons, zones turístiques, aeroport, hospital, etc.)

La **Memòria Informativa** és prou il·lustrativa respecte a tres fets prou importants. El primer, quan analitza els usos del sòl actual:

“ La part dels usos antròpics mostra dades molt interessants... Per una part veiem que els nuclis urbans consolidats i més tradicionals ocupen tan sols el 0'66%... per altra banda les altres zones urbanitzades... un 4'5% del territori... Aquesta dada ens mostra el model..., centrat en la creació d'urbanitzacions extensives de residències secundàries...”

Respecte als usos del sòl i a la xarxa de carreteres, la **Memòria Informativa** manifesta:

“Les zones amb més densitat de xarxa viària són aquelles ocupades per urbanitzacions extensives, ja que aquestes ocupen el 4'5% del territori i engloben el 8'16% de la xarxa viària”

Queda clar que el model de creixement urbanístic no només ha conduït a la dispersió entre habitatge i lloc de feina, sinó que ha tingut la conseqüència negativa d'estimular l'ús del vehicle privat i la creació d'una xarxa viària que permet, cada cop més, que es vagin urbanitzant més zones.

En segon lloc, si s'analitza la Intensitat Mitjana Diària (IMD) al conjunt de les carreteres, hi ha un comportament distint segons el mes de l'any; així, en la Me-1 (carretera general de Maó a Ciutadella) podem passar en el punt quilomètric 20'4 (vegeu gràfic 23 de la *Memòria Informativa*) de 7.102 vehicles per gener als 17.518 durant l'agost, o dels 7.179 al gener i els 19.619 a l'agost en el punt quilomètric 42 (vegeu gràfic 26 de la *Memòria Informativa*). És a dir, **Menorca està enfora de la saturació**, més encara quan en els darrers mesos s'ha incrementat el transport públic i ha disminuït el trànsit.

Si valorem els índexs de sinistralitat a què es fan referència, Menorca té un índex del 0'57 mentre al conjunt de les Balears és del 1'02. Per tant, Mallorca i Eivissa tenen un índex superior, i són les illes amb infraestructures de carreteres més amples. **És a dir, Menorca té manco accidents de trànsit que el conjunt de les Balears.**

Si valoram els punts anteriors, creim que val la pena apostar per mantenir i millorar la xarxa que tenim a la vegada que hem de treballar en la mobilitat alternativa; per tant, la nostra opció passaria per:

1. Eliminar les mesures proposades per incrementar la xarxa viària
2. Eliminar el desviament de Mercadal
3. Mantenir les mesures de millora de senyalització i de seguretat (accessos), especialment per a la circulació de autobusos
4. No incrementar els carrils addicionals. Millorar els existents.
5. Intervenir en la resta de la xarxa viària depenent del Consell, especialment en les que són l'accés a zones turístiques.
6. Impulsar plans de mobilitat
7. Desenvolupar el transport públic
8. Desenvolupar el pla d'emergència

9.1 Propostes d'actuació. Què fa Europa?

Menorca està encara molt enfora de països que fa anys que legislen sobre mobilitat. Per posar uns exemples, a finals d'octubre de 2008, el Govern francès va anunciar que els pressupostos de la seguretat social per al 2009 preveien que totes les empreses a nivell territorial paguessin les despeses del transport públic dels treballadors i treballadores. A altres països com Bèlgica o Alemanya, obliguen a redactar plans de mobilitat a empreses de més de 100 treballadors. A Londres, des de fa cinc anys s'ha de pagar una peatge per accedir al centre de la ciutat els dies laborals, i així el trànsit ha disminuït un 30%. Berlín té una zona ambiental de 88 km² on els cotxes més contaminants no hi poden accedir. Actuacions similars existeixen a ciutats d'Àustria, Holanda, Itàlia, Suècia, Dinamarca o Noruega.

La cultura de gestió de la mobilitat ja fa anys que funciona a altres països.

9.2 Reserva de la Biosfera (el cas de Montenegro)

Montenegro ha estat declarat fa unes setmanes país ecològic per l'ONU. És un país de 13.812 km² i uns 616.258 habitants (cens de 2003). Les sis ciutats més poblades són la capital, Podgorica, amb 136.473 habitants, Niksic amb 58.212, i la resta estan entre 15.000 i 21.000 habitants. Al marge de mesures ja preses en el sentit de la regulació d'aigües residuals, de la limitació dels camps de golf i una àmplia protecció del territori (amb 5 parcs naturals), o un Pla de Regulació Turística (per limitar el creixement desmesurat i regular les condicions que han de complir els inversors turístics) i un altre que regula la costa, etc., s'ha desenvolupat tot un model de transport lligat al sector turístic, del qual volem destacar-ne algunes mesures:

- Desenvolupament de camins rurals exclusivament per a bicicletes (serà el país amb més vials per a bicicletes d'Europa) a través dels parcs naturals.
- Tots els futurs desenvolupaments d'autopistes o carreteres tenen l'obligació d'incorporar un sistema d'infraestructura de trens lleugers.
- El pla d'autopistes que comunicarà el nord amb el sud de l'Adriàtic, patrocinat per la UE, s'ha planificat amb el mínim impacte mediambiental, eliminant la proposta de proximitat a la costa i als parcs naturals, aprofitant vials ja existents.
- Aprofitament de vials ja existents per evitar desdoblaments innecessaris
- Model basat en criteris de sostenibilitat de la UE
- Aparcaments exteriors minimitzats
- Aparcament públic a les entrades de zones urbanes connectats amb sistemes de transport urbà
- Estructura viària dissenyada per minimitzar el trànsit pels vials interiors
- Sistema de gestió de tràfic WIFI i alimentació energètica solar. Pla de gestió sense cables, tant per a control de tràfic com per a senyalització lluminosa
- Promoció de canvi de vehicles de combustió per vehicles elèctrics
- Transport públic d'energies renovables
- Promoció de la bicicleta i l'electrokàrting

Fonts: Planet Cluster (Empresa catalana que porta el projecte i la seva execució a Montenegro, així com a altres llocs Reserva de la Biosfera arreu del món), ONU, UNESCO i diistints Ministeris de Montenegro (de Transport, de Turisme, etc.) Les regulacions de les lleis mediambientals vénen implantades segons les de la UE / Banco para la Reconstrucción y Desarrollo de Europa.

9.3 Propostes de mobilitat per a Menorca

9.3.1 Creació del Consorci Insular del Transport de Menorca

S'ha de constituir el Consorci Insular de Transport de Menorca (CITM) tal com estableix el Pla Director Sectorial del Transport de les Illes Balears 2005-2012. Hauran de formar part del Consorci els diferents organismes públics amb competències en mobilitat (representació del Govern balear, Consell Insular de Menorca i l'Administració local). A aquest òrgan, li han de correspondre les següents funcions:

- L'elaboració, la tramitació i l'avaluació del pla director de mobilitat de l'illa de Menorca.
- L'emissió d'un informe respecte dels plans de mobilitat urbana (Ciutadella i Maó), del pla de serveis i dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.
- L'aplicació i el finançament de mesures per a l'ús racional del vehicle privat.
- L'elaboració i el finançament de propostes per a l'ús racional de les vies i de l'espai públic, en aspectes com ara l'aparcament, les àrees de vianants o la implantació de carrils reservats al transport públic o a les bicicletes.
- El foment de la cultura de la mobilitat sostenible entre els ciutadans.
- L'elaboració de propostes de millora de la seguretat en el transport.
- La planificació i la coordinació dels serveis de transport públic i col·lectiu amb origen i destinació en llur àmbit territorial, i també del transport de mercaderies.
- La política de tarifes dels serveis de transport públic adherits.



9.3.2 Creació del Consell de la Mobilitat del CITM

S'ha de crear el Consell de la Mobilitat de Menorca. El Consell de Mobilitat ha de ser un òrgan de participació i concertació en el qual han d'estar representades les diverses administracions públiques que formen el consorci, els operadors de transport públic, les organitzacions empresarials en general i les que aglutinen el transport de mercaderies i de passatgers, els sindicats, les entitats que representen les persones amb discapacitats, les entitats que agrupen les comunitats escolars, les entitats de tota mena vinculades amb la mobilitat (grups ecologistes, de promoció de la bicicleta, excursionistes, etc.)

9.3.3 Estudis d'avaluació de la mobilitat generada

Entre les funcions anteriorment mencionades de CITM hi ha d'haver la d'emetre l'informe corresponent sobre aquests estudis. Els EAMG (Estudis d'Avaluació de Mobilitat Generada) han d'avaluar l'increment potencial de desplaçaments provocat per una nova planificació o una nova implantació d'activitats, i la capacitat d'absorció dels serveis viaris i dels sistemes de transport, incloent-hi els sistemes de transport de baix o nul impacte, com els desplaçaments amb bicicleta o a peu. Així mateix, valorar la viabilitat de les mesures proposades per gestionar de manera sostenible la nova mobilitat i, especialment, les fórmules de participació del promotor o promotora per a col·laborar en la solució dels problemes derivats d'aquesta nova mobilitat generada.

S'ha de prendre en consideració la possibilitat que els promotors de nous desenvolupaments urbanístics o la implantació de nous grans centres d'activitat econòmica i grans equipaments, participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic. Garantir aquesta implicació dels promotors en el finançament haurà de ser una altra de les tasques que ha d'assumir el CITM.

9.3.4 Plans de mobilitat urbana

S'han de realitzar Plans de mobilitat urbana (PMU) almenys en els dos municipis principals de l'illa, Ciutadella i Maó.

Els PMU hauran de tenir present i considerar com a prioritàries aquelles mesures que permetin un efecte sinèrgic per a la millora de la mobilitat de tota l'illa, com ara són:

- La creació de xarxes urbanes de vianants i bicicletes connectades amb les interurbanes i amb els polígons industrials propers
- Garantir l'accessibilitat i promoure la redacció d'un pla d'accessibilitat del municipi incorporant-hi les mesures relatives a l'accessibilitat

- Pacificació del trànsit: mesura a estendre a la major part dels àmbits urbans com a instrument per millorar la seguretat de vianants i ciclistes, fomentant les zones 30 i de prioritats invertides que permeten l'ús de la bicicleta i anar a peu cohabitant amb el vehicle privat per carrers on l'ample del vial no admet xarxes segregades
- Repartiment de l'ocupació de l'espai públic urbà: la diversitat d'usuaris de mitjans de transport i la importància de cadascun d'ells ha de reflectir-se en la proposta d'ordenació de l'espai públic, donant preferència als mitjans no motoritzats i al transport públic
- Mesures de foment de l'aparcament en origen i de penalització de l'aparcament en destinació, per a reduir els vehicles en circulació
- Prioritzar el transport públic per aconseguir augmentar la velocitat mitjana amb carrils bus i semàfors amb senyal preferent
- La mobilitat escolar i les mesures que la facin segura i atractiva per a les famílies
- La gestió de les zones de càrrega i descàrrega
- La seguretat viària, amb especial esment als vianants, a les bicicletes i les motos. S'han d'incorporar al pla de seguretat viària els objectius de reducció dels accidents amb víctimes, però també l'objectiu de disminuir el nombre total d'accidents tot destacant els punts amb major accidentalitat de la ciutat i les mesures que cal per a la seva reducció
- Propostes per a evitar l'aparcament de les motos a les voreres, millorar la disciplina en la seva circulació, reduir-ne el soroll ambiental i els accidents vinculats a aquest vehicle
- Mesures per a reduir la resuspensió de les partícules originades pel trànsit
- Han d'incorporar un pla de reducció de la contaminació sonora motivada pel trànsit, o el calendari per a la seva execució dins el període de realització del pla, destacant els punts amb major incompliment i la població afectada i les mesures proposades per a la reducció fins als nivells de compliment de la normativa
- Tenir present, allà on calgui, aplicar els estudis d'avaluació de la mobilitat generada pel nou planejament, de manera que el PMU deixi les xarxes de vianants, bicicletes i transport públic suficientment definides per a garantir la connexió entre elles, i faciliti l'establiment de les càrregues a la planificació urbanística i als estudis d'avaluació de la mobilitat generada.



9.3.5 Integració tarifada

Per a promoure l'ús del transport públic s'ha d'implantar una tarifa única per a tota la xarxa de transport públic i a tot l'àmbit de l'illa de Menorca. La integració tarifada ha d'englobar tots els títols de transport de totes les empreses de transport públic que operin en aquest territori. La gamma de títols multiviatges ha de ser prou ampla per satisfer les diverses necessitats dels usuaris.

La característica principal és que es poden arribar a fer diverses validacions del títol durant un temps determinat en diferents operadors de transport públic i mitjans de transport pagant d'un sol cop, sempre que l'origen i el destí del viatge sigui de l'àmbit del CITM.

9.3.6 Títols de transport social

Tenint en compte que uns dels principals motius de mobilitat és el laboral i que majoritàriament aquests desplaçaments es fan amb vehicle privat motoritzat, entres els títols de transport integrats s'hauria d'incloure la T-Empleat. Un títol anual de transport per fomentar l'ús del transport públic per accedir a la feina. Per aquest motiu, es demana la creació de un títol anual de transport, més econòmic que la suma del cost de diversos títols temporals que equivalguin a un any. La compra d'aquesta títol s'hauria de poder fer en pagaments fraccionats per trimestres.

S'hauria d'estendre la gratuïtat del transport públic fins als 16 anys, perquè actualment a partir dels 14 anys es pot tenir llicència per conduir ciclomotor, la qual cosa ha implicat que en els darrers anys els menors de 16 anys hagin estat al voltant d'un 6% de les víctimes d'accidents de trànsit a l'Estat espanyol. És per això que s'ha de promoure l'ús del transport públic en aquesta franja d'edat, per crear-hi l'hàbit. A més, aquesta podria ser una mesura beneficiosa perquè els adults que els acompanyin a l'escola triïn el transport públic en comptes del vehicle privat.

Per promoure l'ús del transport públic entre les criatures i adolescents s'haurien de facilitar targetes gratuïtes quan es matriculin anualment a les escoles, a partir dels tres anys, per així incloure'ls en les estadístiques d'usuaris quan validin el títol i crear-los l'hàbit de validar el títol.

D'altra banda, a més dels títols de transport integrats amb reduccions de tarifa per als majors de 60 anys i per a les persones amb discapacitats, també se n'han de crear per als treballadors i treballadores en atur.

9.3.7 Pla Director de Mobilitat

El CITM ha de promoure l'elaboració del Pla Director de Mobilitat (PDM) de l'illa de Menorca com a instrument de planificació global de la mobilitat.

En l'elaboració del PDM s'ha de garantir la participació de les organitzacions sindicals més representatives.

A les determinacions del pla director de mobilitat s'haurien d'incorporar els instruments i els documents de planificació de rang inferior i, en general, els instruments de planejament urbanístic o sectorial.

El contingut mínim que hauria de tenir el pla director de mobilitat és el següent:

- Seguiment i gestió de la mobilitat de la zona
- Ordenació del trànsit interurbà d'automòbils
- Promoció del transport públic col·lectiu
- Foment de l'ús de la bicicleta i dels desplaçaments a peu
- Ordenació i explotació de la xarxa viària principal de la zona
- Organització de l'aparcament intrazonal
- Transport i distribució de mercaderies

El PDM està constituït bàsicament per tres apartats: una diagnosi de la mobilitat, les propostes programades per fomentar la mobilitat sostenible i segura i una sèrie d'indicadors per fer-ne el seguiment.

Algunes de les mesures que s'haurien de proposar en el PDM de l'illa de Menorca són:

- **Homogeneïtzar la informació**

S'ha d'establir un model únic d'informació a l'usuari que li garanteixi una fàcil i ràpida comprensió, amb aquest objectiu s'hauria d'homogeneïtzar la informació de tots els operadors de transport públic. Això ha d'incloure informació d'horaris, plànols de situació de les parades i recorregut, freqüències de pas, tipologia de la senyalització, etc.

- **Sistema d'informació a l'usuari**

Incloure panells informatius a l'interior dels autobusos informant de la propera parada i del recorregut de la línia, així com de les possibilitats de transbordament. Col·locar panells informatius a les estacions d'autobusos amb més demanda i als intercanviadors, per informar del temps d'espera previst de les diverses línies que hi tenen parada. Unificar el model de panell per facilitar-ne la lectura i comprensió a l'usuari.

- **Pla d'estacions de bus**

Fomentar l'intercanvi de serveis de bus configurant una xarxa d'estacions d'autobusos que permeti utilitzar un sistema de transport públic unificat i, al mateix temps, garanteixi l'accessibilitat a peu i en bicicleta.

Especialment necessària és la creació d'una Estació a Ciutadella, amb connexions interurbanas, urbanes i zones turístiques. S'hauria de cercar una ubicació provisional o bé adaptar-ne l'espai, ja que en l'actualitat és del tot insuficient i dóna un mal servei i una mala imatge als usuaris.



Manca d'espai pels autobusos. Parada Plaça del Pins de Ciutadella





Males condicions de les parades. Imatge de Parada de Ciutadella

A més, s'ha de millorar les condicions de les parades ja existents, tant en el seu estat (marquesines informatives, estat de conservació, etc.) com per la seva ubicació.

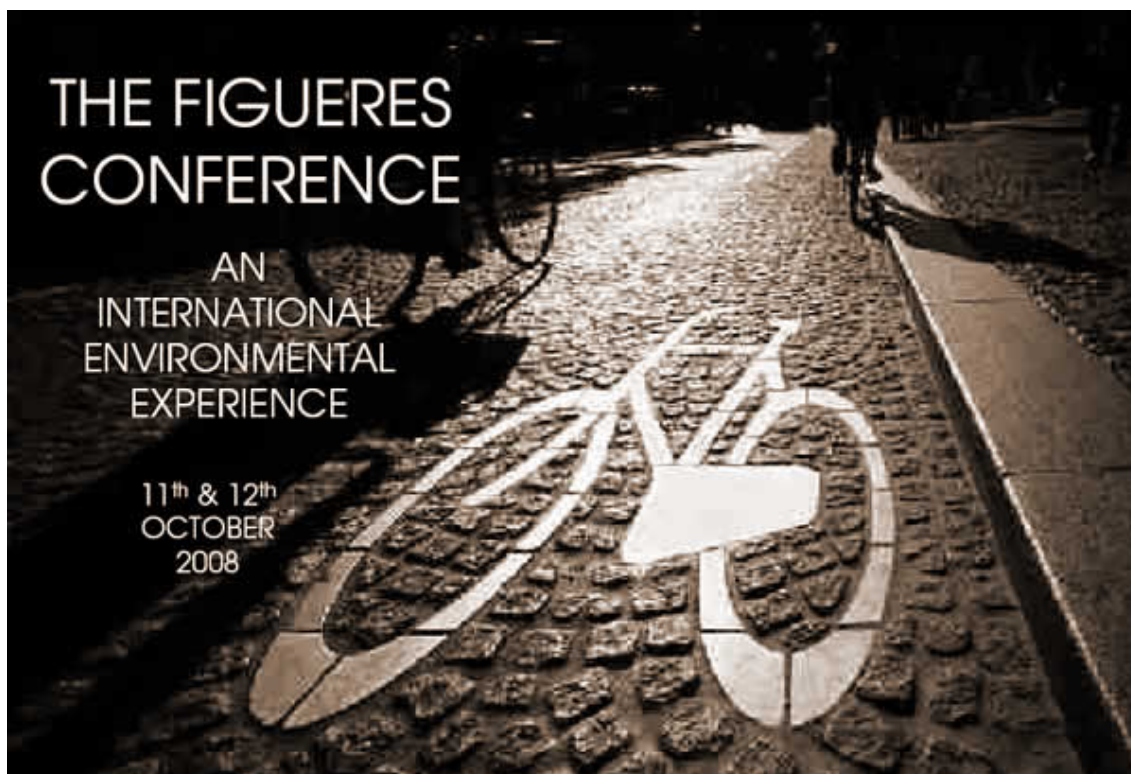
S'ha de garantir la integració horària dels diversos serveis d'autobús reduint al màxim els temps d'espera quan es facin intercanvis i facilitant els recorreguts més curts i còmodes que sigui possible entre andanes i/o parades.

o **Pla de promoció de la bicicleta**

Realitzar un pla que fomenti l'ús de la bicicleta com a sistema de desplaçament, per a la mobilitat quotidiana i amb un gran potencial en distàncies curtes. Ampliar i mantenir la xarxa d'itineraris segurs i confortables per a bicicletes (carrils bici, carrers de vel. màx. 30 Km/h) garantint les connexions interurbanes. Construir aparcaments de bicicletes segurs i coberts als centres on hi ha més mobilitat i a les estacions i parades del transport públic. Implantar una xarxa d'estacions de servei per a bicicletes (venda d'accessoris, reparació, etc.) en localitzacions estratègiques dels itineraris per a bicis.

Crear una empresa operadora de transport públic dedicada al préstec de bicicletes amb servei per tota l'illa de Menorca. Aquest préstec s'hauria de

poder fer amb la validació d'un bitllet normalitzat tramitat pel CITM, i en conseqüència el préstec de la bicicleta hauria de ser contemplat com un mitjà més de transport públic integrat tarifati.



- **Pla de carril bus i prioritati semafòrica**

Per garantir la regularitat i la fluïdesa del trànsit dels autobusos per les vies potencialment més congestionades, d'entrada i sortida dels principals nuclis urbans, s'haurien d'habilitar carrils bus, sobretot a les hores punta —un cas millorable és el de l'entrada a J. Anselm Clavé, a Maó, on tot i tenir una sola direcció i una amplitud considerable, el trànsit no està ben regulat i els autobusos tenen problemes per accedir a l'estació de manera fluïda. Els carrils bus permeten disminuir els costos d'explotació, gràcies a la reducció del nombre de vehicles en servei i del nombre de vehicles de reserva per compensar els retards. Augmenta la velocitat comercial, la freqüència i la regularitat, la qual cosa permet reduir els temps d'espera i la durada dels desplaçaments dels viatgers. Al mateix temps, aquests carrils podrien ser utilitzats pels vehicles amb alta ocupació (VAO), per promoure'n el seu ús.

Igualment, s'ha d'establir una prioritati semafòrica per als autobusos a les cruïlles més conflictives. Tot plegat, en benefici del servei i, en conseqüència, per potenciar-lo.

- **Pla d'aparcaments de dissuasió**

Construir aparcaments de dissuasió a les estacions d'autobusos. L'objectiu seria facilitar el canvi modal per accedir a les zones urbanes amb autobús, quan l'inici del desplaçament es produeix en zones de baixa densitat urbana i escàs o nul servei de transport públic. La política de creació d'aparcaments dissuasoris ha de ser coherent amb les mesures de restricció de l'estacionament als centres de les ciutats; per exemple, a cada nova plaça d'estacionament en un aparcament dissuasori li ha de correspondre la supressió d'una plaça d'estacionament als centres urbans. Perquè siguin atractius, els aparcaments dissuasoris han de ser segurs i oferir correspondències fàcils amb transports públics ràpids i freqüents. D'altra banda, s'ha de garantir que l'ús de l'aparcament estigui relacionat amb l'ús del transport públic.

- **Implantació de la flota multiusuaris (carsharing)**

Des de l'any 2004 funciona a la ciutat de Barcelona una flota de vehicles multiusuaris promoguda, entre d'altres, per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament i l'Associació per la Promoció del Transport Públic. Actualment està participada també per operadors de transport i empreses privades, i la seva implantació territorial ha començat a estendre's a altres ciutats mitjanes. Es tracta d'una modalitat de compartir cotxe de forma organitzada en la qual pagues per temps i quilometres, és a dir, només es paga pel que s'utilitza, amb el consegüent estalvi de les despeses fixes per tinença del vehicle. Així, el fet de compartir la propietat suposa un estalvi econòmic i energètic.

Els vehicles de la flota estant estratègicament estacionats en zones urbanes de màxima demanda de mobilitat. D'altra banda, és una oportunitat per incentivar l'ús de vehicles elèctrics, en poder-se carregar en aquests aparcaments. A més, ser membre del *carsharing* dóna dret a tenir descomptes importants en transport públic, per la qual cosa s'intensifica el seu ús.

- **Central del cotxe compartit**

Un dels temes més preocupants és l'ús ineficient que es fa del cotxe, atès que la gran majoria de desplaçaments són amb un sol ocupant. Pensem que la proposta que cal dur endavant és la creació, per part de CITM, d'una central de reserves del cotxe compartit (CRCC) de gestió pública i amb garanties de servei. Es tracta de seguir models anglosaxons en què es gestiona el cotxe compartit des de les agències federals, com un servei de la mobilitat pel qual s'estableix un relació contractual i la garantia sempre de la tornada a casa.

Aquesta agència territorial del cotxe compartit hauria de promoure altres aspectes beneficiosos per als usuaris del cotxe compartit, com per exemple: negociar amb les empreses l'aparcament preferent, bonificació econòmica per part de les empreses als usuaris del sistema del cotxe compartit, reducció dels

peatges d'autopistes, reducció d'impostos als municipis dels residents que siguin membres del servei del cotxe compartit, i altres beneficis per als seus usuaris.

- **Implantació dels busos llançadora**

El format de bus llançadora està demostrant que és un servei de transport públic molt útil i eficient per accedir a les àrees de major concentració de llocs de treball. El bus llançadora és un bus que enllaça un punt neuràlgic com pot ser una estació d'autobusos, on també hi tenen parada altres línies de bus, amb un polígon o gran equipament sense fer parades intermèdies, és a dir, és un servei de bus directe que connecta el nucli urbà amb la xarxa de transport públic i el lloc on es localitzen els diversos centres de treball. És un servei integrat tarifari.

Perquè sigui útil, ha d'haver-hi una coordinació horària entre els diferents serveis de transport públic amb el bus llançadora perquè així es minimitza els temps d'espera. En conseqüència, el bus llançadora ofereix un servei ràpid o exprés, amb uns horaris de pas adaptats als horaris d'entrada i sortida dels treballadors i treballadores i, igualment, presta servei tots els dies de la setmana i mesos de l'any que es treballa en les diverses empreses. Per al seu finançament, s'ha de comptar amb les aportacions de les empreses.

- **Creació de l'Observatori de la Mobilitat**

Creació de l'Observatori de la Mobilitat de l'illa de Menorca per avaluar i fer el seguiment dels efectes que té l'execució del PDM. L'Observatori ha de ser un instrument de recollida i difusió de la informació més rellevant en matèria de mobilitat i del seu grau de sostenibilitat. Les dades recollides per l'Observatori de la Mobilitat s'han de referir, com a mínim, als objectius quantitatius i qualitatius, als indicadors de mobilitat, als serveis públics de transport i als comptes del transport.

9.3.8 Pla de serveis del transport públic de Menorca

S'han d'elaborar plans del servei del transport públic per, entre d'altres coses, programar els horaris i recorreguts d'un mitjà en concret. El pla de serveis també ha d'analitzar i proposar les mesures adequades perquè es pugui accedir a peu i amb bicicleta a totes les parades i estacions.

Reclamem la creació del pla de serveis, que hauria de posar especial èmfasi en l'elaboració dels plans d'accés als polígons industrials, ja que són unes de les zones del territori més mal servides amb transport públic i, en canvi, són de les que generen més mobilitat.

- El pla de serveis dels autobusos ha de contemplar l'increment de la capacitat i de la freqüència de pas del transport públic, així com la creació de noves rutes que cobreixin corredors desatesos. Aquest increment del servei s'ha de fer jerarquizant el territori en diferents àrees segons la generació de mobilitat i l'estacionalitat, en cas de polaritats de gran atracció turística.
- Estudiar el servei de bus exprés actual per optimitzar-lo. Aquests serveis cobreixen polaritats de mobilitat elevada i es caracteritzen per tenir una velocitat alta, la qual cosa s'aconsegueix amb poques parades en el recorregut, utilitzant carrils reservats i, al mateix temps, amb molta freqüència. Aquestes rutes haurien d'unir, principalment, els àmbits urbans que generen més mobilitat entre si i amb els grans nodes de transport de connexió amb l'exterior, aeroport i ports de Maó i Ciutadella.
- Crear una xarxa nocturna eficient de transport públic que cobreixi bàsicament les zones amb més densitat d'activitat nocturna, tenint en compte, sobretot, l'estacionalitat anual i setmanal de l'activitat turística.
- Creació de serveis de transport públic segons la demanda per cobrir les necessitats de mobilitat de les zones menys densament poblades, i que garanteixin l'accessibilitat a tots els serveis bàsics a la ciutadania.

✚ Una conseqüència immediata de la implantació d'un pla d'increment de serveis de transport públic és la creació de nova ocupació que, a més, es caracteritza per ser de qualitat i per estar fortament arrelada al territori.

9.3.9 Pla de xoc d'accés als grans centres d'activitat productiva

Proposem que s'elabori un pla de xoc per garantir l'accessibilitat a un model de mobilitat sostenible i segur als polígons industrials, als grans centres d'activitat productiva, centres comercials i grans equipaments (complexos d'oficines, aeroport, ports, superfícies comercials, centres d'activitat logística, ajuntaments, hospitals, centres educatius, zones turístiques, etc.)

Aquest pla hauria d'incloure la metodologia i la temporalització de les accions i mesures que s'haurien de dur a terme per a complir els objectius. En altres paraules, hauria de regular i proposar un estàndard per als procediments que cal seguir per obtenir els resultats desitjats, de promoure, amb mesures concretes, el canvi modal per accedir al lloc de treball. Al mateix temps, el pla de xoc hauria d'incloure la relació de polígons industrials i grans centres d'activitat econòmica subjectes al pla i especificar els terminis en què s'hauria d'actuar en cadascun d'ells. Aquests plans, per la gran implicació que tindrien en les condicions laborals dels treballadors, haurien de comptar, ineludiblement, amb la participació de les organitzacions sindicals en els processos de la seva elaboració i seguiment.

L'objectiu que cal dur a terme en cada polígon o centre d'activitat, inclòs en el pla de xoc, ha de ser:

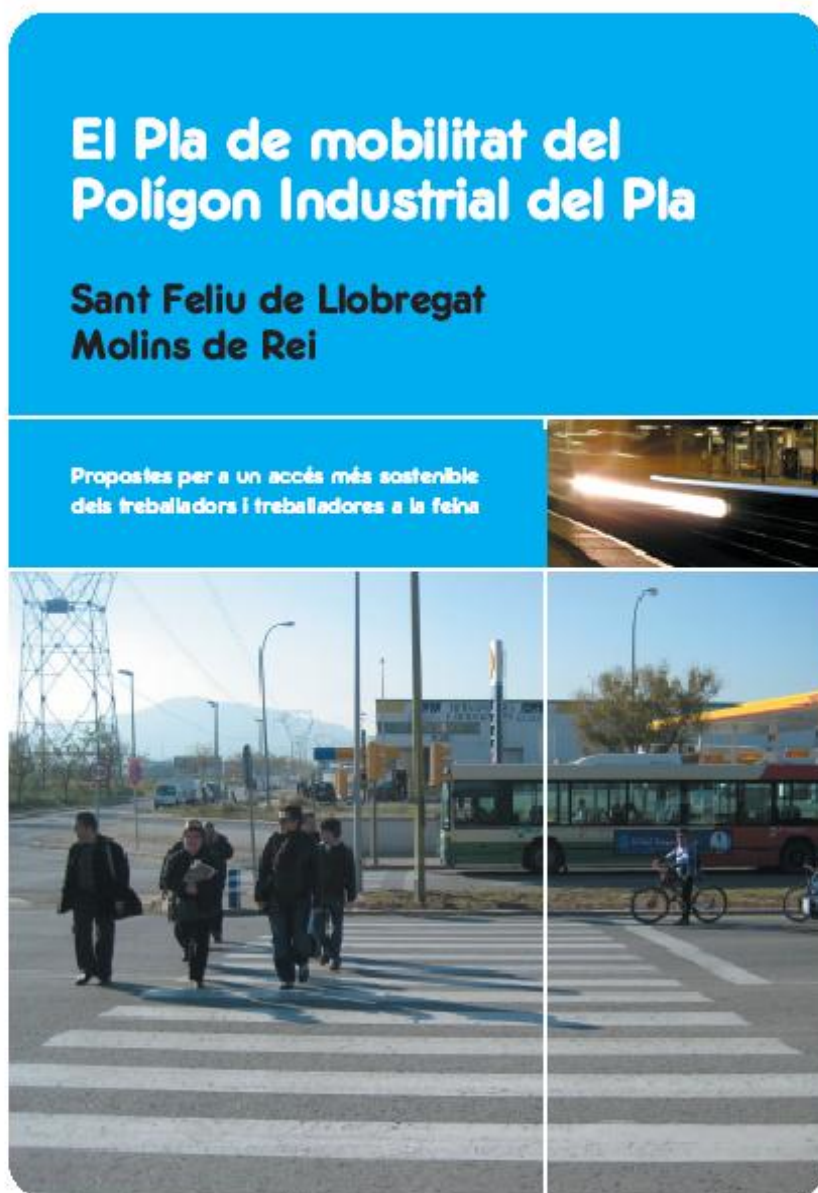
- Realització d'un **pla de mobilitat**: configurar les estratègies de mobilitat sostenible a partir de la diagnosi de la mobilitat. Concretar objectius temporals, fer propostes operatives i establir indicadors de control i seguiment del pla. Les propostes haurien de passar necessàriament per corregir el dèficit en transport públic, garantir l'accessibilitat a peu i amb bicicleta, promoure el cotxe compartit, facilitar la intermodalitat, i altres mesures encaminades a afavorir el canvi en el model de mobilitat.
- Constitució d'un **Consell de la Mobilitat**: òrgan permanent de concertació i de participació dels agents socials (sindicats i organitzacions empresarials) i administracions vinculades a l'àmbit territorial del pla, i operadors de transport.
- Elecció d'un **gestor de la mobilitat**: responsable de la gestió, control i organització de la mobilitat del polígon.

9.3.10 Plans de mobilitat d'empreses

Per promoure el canvi modal de transport dels treballadors i les treballadores, a part de fer plans de mobilitat de territoris més o menys amplis que concentrin activitat productiva, s'han de realitzar plans de mobilitat a escala més reduïda que abastin les empreses individualment i els equipaments, atès que és a escala petita on es podran dur a terme intervencions específiques que afecten els centres de treball i es poden plantejar:

- Garantir l'accessibilitat mitjançant itineraris segurs i confortables per als vianants i ciclistes
- Facilitar aparcament segur per a les bicicletes
- Gestionar una flota de bicicletes d'empresa
- Implantar busos llançadora d'empresa
- Facilitar títols de transport públic
- Incentivar l'ús del cotxe compartit
- Gestió de l'aparcament prioritzant els usuaris del cotxe compartit
- Promoure el teletreball

D'altra banda, és en els centres de treball on es poden concertar entre els representants dels treballadors i treballadores i la direcció de l'empresa mesures per promoure la mobilitat sostenible i segura.



Així doncs, s'ha d'elaborar un Pla de mobilitat com a mínim als centres de treball d'administracions públiques i d'empreses públiques amb més de 50 treballadors propis o externs. I als centres de treball amb més de 100 treballadors propis o externs, o també agrupar petites empreses per zones.

El pla ha de configurar les estratègies per fomentar la mobilitat sostenible i ajudar en el canvi d'hàbits de mobilitat dels treballadors i treballadores. Concretar objectius temporals, fer propostes operatives i establir indicadors de control i seguiment del pla. Igualment ha d'incloure una programació de les intervencions.

Per a desenvolupar el pla de mobilitat d'empresa, s'han de crear comissions de treball en cada centre de treball, en les quals han de participar l'empresa i els representants dels treballadors i, eventualment, operadors de transport de la zona i de l'administració pública local. L'objectiu de les comissions és promoure i col·laborar en la realització del pla i impulsar i divulgar la posada en marxa de les propostes per fomentar la mobilitat sostenible i segura en els centres de treball.

ESQUEMA DE LES FASES DEL PLA DE MOBILITAT ALTERNATIVA ALS POLÍGONS INDUSTRIALS I EMPRESARIALS

Fase I	Consens dels agents implicats
Fase II	Assignació de responsabilitats. Elecció del gestor de mobilitat
Fase III	Diagnòstic de mobilitat Disseny i elaboració de l'enquesta Presentació pública del diagnòstic- Fase de suggeriments Diagnòstic definitiu
Fase IV	Definició d'objectius Escenari futur de mobilitat sostenible i segura
Fase V	Elaboració del pla de mobilitat Divulgació i participació de la direcció de les empreses del polígon i dels treballadors Redacció del pla de mobilitat Definició, programació i quantificació de les mesures Presentació pública del pla
Fase VI	Posada en funcionament del pla Aplicació de les mesures
Fase VII	Seguiment i valoració del pla

10.1 Canvi de model

Tot i que hom pot pensar que el debat de carreteres o infraestructures és un debat diferenciat del debat de mobilitat i models de transport, des de CCOO pensem que no es poden separar i, a més, que abans de realitzar el debat de les infraestructures, s'ha de definir el model de mobilitat.

CCOO ha presentat diverses propostes encaminades a l'obtenció d'un model de mobilitat sostenible a nivell estatal:

- a) Aprovació urgent, en el Parlament, de la Llei de mobilitat sostenible, presentada en l'anterior legislatura per CCOO juntament amb altres organitzacions ecologistes i IU-ICV
- b) Elaborar Plans de Mobilitat als centres de treball públics i privats de més de 200 treballadors
- c) Creació de l'Observatori de Polítiques de Mobilitat Sostenible al Treball (PTT), que dependrien de l'IDAE i que haurien de comptar amb la participació dels agents socials
- d) Creació d'una mesa nacional de diàleg social sobre mobilitat sostenible, amb una representació dels Ministeris implicats en la mobilitat (Interior, Treball, Sanitat, Indústria i Foment) i dels agents socials i econòmics
- e) Establir polítiques de bonificació fiscal verda o sostenible favorables als desplaçaments a la feina de manera sostenible
- f) Impulsar plans de mobilitat sostenible a les ciutats de més de 25.000 habitants

A més, CCOO portarà al diàleg social la mobilitat sostenible com un eix del canvi de sistema productiu. El xec-transport, una proposta de CCOO que el president del Govern anuncià en el debat de l'estat de la nació, també s'hauria de dur al diàleg social.

Promoure la mobilitat sostenible és fer política social. El dret a la mobilitat és el dret a arribar on necessitem, en condicions de temps, comoditat i preu raonables. Els beneficiaris d'aquestes polítiques són la majoria dels ciutadans, i els llocs de feina que es creen serveixen al territori i no es deslocalitzen.

Per tant, la situació actual és una oportunitat per canviar el nostre model de mobilitat, i que el Govern balear aprovés una Llei de mobilitat, a més de desplegar els acords presos a la mesa d'Economia, més específicament, a la submesa de Transports, Infraestructures, Energia i Medi Ambient, creada en el marc de les Bases per al Diàleg sobre el Pacte per la Competitivitat, l'Ocupació i la Cohesió Social a les Illes Balears, amb la signatura del Govern de les Illes Balears, CCOO, UGT i CAEB.

Entre les mesures aprovades destaquem:

- ❖ Fomentar acords amb les Entitats Locals i els Consells Insulars per a la millora tant del transport urbà com interurbà, amb especial referència a l'Ajuntament de Palma
- ❖ Promoure l'extensió del recorregut del transport públic als polígons industrials i parcs tecnològics
- ❖ Promoure la complementarietat i la coordinació entre mitjans de transport
- ❖ Construcció de una estació d'autobusos a Palma, Ciutadella, Maó, Eivissa, Sant Antoni i Santa Eulàlia
- ❖ Fomentar el transport no motoritzat
- ❖ Campanyes de conscienciació sobre la conveniència de reduir la mobilitat motoritzada
- ❖ Foment d'un transport sostenible. Afavorir els mitjans menys contaminants
- ❖ Realitzar estudis de mobilitat específics cap a les grans àrees de treball i proposar solucions

CCOO de Menorca es manifesta favorable a modificar el model de mobilitat impulsant un debat social i la posada en funcionament de Plans de Mobilitat que facilitin:

- **La creació de llocs de feina**
- **La reducció de la contaminació**
- **L'accés a la mobilitat de totes les persones**
- **La preservació mediambiental de l'Illa**
- **Disminució dels accidents i de la sinistralitat *in itinere***
- **Eficiència econòmica**
- **Racionalització de l'ús del territori**
- **Reduir les emissions de CO₂ i gasos que contribueixen al canvi climàtic**
- **Impulsar Menorca com a destí turístic de qualitat.**

11.1 Fonts d'informació

11.2 Bibliografia

- **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)**, Ministerio de Fomento, 2004
- **El cambio climático. Vías para la acción sindical**
Edita Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), 2005
- **El transporte al trabajo. Pautas para una movilidad sostenible a los polígonos industriales y empresariales**
Edita Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), 2005
- **El transporte al trabajo. Planes de movilidad sostenible en empresas**
Edita Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), 2005
- **DAPHNIA (boletín informativo sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia) núm. 37. Con este PEIT no se cumplirá con KIOTO.**
Edita Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), 2005
- **DAPHNIA (boletín informativo sobre la prevención de la contaminación y la producción limpia) núm. 41. Movilidad sostenible al trabajo.**
Edita Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), 2006
- **La movilidad al trabajo + sostenible. 35 experiencias y buenas prácticas**
Edita Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), 2008
- **La relació entre mobilitat, accés a la feina i qualitat de l'aire: Preguntes i exemples pràctics**
Edita Comissió Obrera Nacional de Catalunya, 2008
- **Cómo avanzar hacia un modelo de movilidad de los trabajadores y trabajadoras más sostenible. Guía práctica de apoyo a la acción sindical**
Edita Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud (ISTAS), 2008
- **Pla Sectorial Director de Carreteres**
Consell Insular de Menorca, abril 2009

11.3 Premsa

- “La factura energética se dispara por la fuerte dependencia exterior”
El País, 14.07.2009
- “El alto coste ecológico del desarrollo balear”
Diario de Mallorca, 23.09.2008
- “El Consell quintuplicará sus recursos para mejorar el transporte público en Menorca”
Última Hora, 23.10.2008
- “Baleares ha aumentado sus emisiones de CO2 un 75'2% desde 1990”
El Mundo, 07.11.2008
- “Baleares ha aumentado sus emisiones de CO2 en una década”
Diario de Mallorca, 07.11.2008
- “El coste de ir al trabajo”
La Vanguardia, 23.11.2009
- “La relació amb l'empresa comença quan un surt de casa”
Diari Menorca, 26.11.2008
- “Al trabajo, mejor en autobús o en bicicleta”
El País, 19.01.2009
- “Pleno Extraordinario del Consell. El Consell cifra en 786 millones de euros lo que costaría desdoblarse la carretera general”
Última Hora, 28.04.2009

11.4 Webs

CCOO de Catalunya

www.ccoo.cat/mobilitat

Institut Sindical de Treball, Ambient i Salut (ISTAS)

www.istas.ccoo.es

Associació per a la Promoció del Transport Públic

www.laptp.org

Comissió Europea

europa.eu.int/comm/transport

Institut Català d'Energia

www.icaen.net