

El grup municipal socialista de l'Ajuntament de Santa Eulària des Riu, i davant l'emergència sanitària i econòmica provocada per la pandèmia de la Covid-19 presenta la següent proposta per a la seva aprovació davant al Ple de l'Ajuntament

Exposició de motius

Des de la promulgació de l'estat d'Alarma d'acord amb el Reial Decret 463/2020, de 14 de març de 2020, i les seves corresponents pròrroques, s'ha experimentat una radical disminució de la mobilitat motoritzada als pobles i ciutats de les nostres Illes.

Segons tots els estudis realitzats fins ara, des dels que són d'àmbit més global, fins als mateixos estudis que analitzen la qualitat de l'aire de les ciutats o els Plans de Mobilitat Urbana sostenible, és irrefutable que el transport per carretera i en ciutat, les centrals elèctriques, la indústria i l'agricultura a gran escala són els principals focus contaminants de l'aire a la Unió Europea i que aquests focus són els causants de les emissions de gasos d'efecte hivernacle i de la pèrdua de la biodiversitat.

L'informe de 2019 desenvolupat per l'Agència Europea de Medi Ambient sobre la qualitat de l'aire, estima que les morts prematures en tot el continent provocades per l'exposició de les persones a les partícules contaminants podria arribar a les 498.100 mentre que a Espanya es comptabilitzarien un total de 33.300 persones. El mateix informe també assenyala que la contaminació afecta de manera molt directa en l'escurçament de l'esperança de vida de les persones. En els rànquings de la Unió Europea, Espanya sempre apareix en una posició molt alta, compartida amb països com Itàlia, Alemanya, Polònia, Regne Unit i França.

L'European Public Health Alliance (EPHA) adverteix que la pol·lució ambiental provoca hipertensió, diabetis i malalties respiratòries, condicions que els metges connecten directament amb els elevats índexs de mortalitat causats per la COVID-19. En un estudi desenvolupat el 2003 a les víctimes del coronavirus SARS s'arribà a la conclusió que els pacients de regions amb nivells de contaminació moderats eren, en un 84%, més propensos a morir que aquells que vivien en regions amb baixa contaminació.

La European Respiratory Society (ERS), membre de l'EPHA, indica que les emissions dels vehicles dièsel segueixen provocant seriosos problemes. Fins i tot amb els motors de darrera generació, les emissions de combustible dièsel segueixen augmentant els nivells de contaminació. Els pacients amb malalties cròniques pulmonars i cardiovasculars provocades o empitjorades per l'exposició durant llargs períodes de temps a nivells de contaminació important són més susceptibles de causar mort prematurament. Baixar els índexs de contaminació pot ajudar enormement als més vulnerables a lluitar contra aquesta i altres futures possibles pandèmies.

Un dels punts més candents en termes de propagació del virus i en mortalitat, ha estat el nord d'Itàlia. La contaminació per partícules NO₂ prové majoritàriament del trànsit, especialment dels vehicles dièsel, que són la font més gran de contaminació. El mateix s'ha pogut observar a les ciutats de Madrid i Barcelona.

La gestió de la mobilitat pot trobar instruments que li permetin modular-la de manera ràpida, eficient i suposant, d'entrada, un cost molt reduït. Dependrà de si la mesura es veu positiva que els canvis podran esdevenir permanents i això ja requerirà una transformació i una inversió en infraestructura

urbana més costosa. Per aquest motiu, aquests tipus d'intervencions són molt apreciades arreu del món per part de les ciutats que desitgen experimentar un canvi en la manera en què es mouen els seus habitants i com es reparteixen els percentatges d'ús dels diferents mitjans de transport a l'espai públic. És, doncs, una provisionalitat econòmica, ràpida i eficaç que permetria assolir les fites que es puguin proposar per tal de revertir, si així es vol, la preeminència que té el vehicle privat a motor en els nostres carrers i carreteres i donar més pes als mitjans no motoritzats.

Ara, amb el cop que s'ha patit del Covid-19, especialment a les ciutats més densament poblades i contaminades i, encara amb més incidència, a les barriades on s'hi observa un urbanisme més compacte, es fa de nou imprescindible escometre canvis transformadors per adaptar-se a la necessitat més imperiosa de lluitar contra la contaminació que s'ha demostrat responsable, en gran mesura, de l'agreujament dels símptomes provocats pel coronavirus.

Ja són moltíssimes les veus, des de l'OMS fins a la Comissió Europea passant per la mateixa vicepresidenta quarta i Ministra de Transició Ecològica del Govern d'Espanya que han manifestat que el full de ruta per sortir de la crisi de la Covid-19 ha de passar necessàriament per mantenir una línia on la sostenibilitat mediambiental marqui la pauta. No podem fer una passa enrere amb totes les fites assolides fins ara i tampoc amb aquelles que estan en procés de consolidar-se. Malauradament algunes veus ja s'han començat a elevar demanant el retrocés de peatonalitzacions i altres inversions que tenen per objectiu, més que demostrat, millorar la qualitat de l'aire dels nostres pobles i ciutats i afavorir, alhora, la prosperitat de les estructures econòmiques de proximitat. També s'ha pogut comprovar com per part d'alguns dirigents polítics, com ara el conseller de Transports de la Comunitat de Madrid que ha afirmat que ara hauria de ser el moment d'aixecar les restriccions de circulació de cotxes en els centres de les ciutats.

Ara veiem que la contaminació manté aquest lligam inequívoc amb la salut de les persones i la seva fragilitat davant l'amenaça del Covid-19. Per això les inversions i les passes fetes en mobilitat sostenible han d'intensificar-se, en comptes d'aturar-se, alhora que es simultaniegin amb el rescat de les persones i l'economia, el gran repte després que s'hagin superat els pitjors moments de l'emergència sanitària.

Les mesures de confinament i les recomanacions de distanciament social a les àrees on el confinament estricte s'ha aixecat, estan provocant que el transport públic sigui vist ara com una amenaça pel fet que hi concorren en ell les circumstàncies de no poder preservar les distàncies de seguretat i perquè les superfícies poden ser tocadetes, al llarg d'una jornada, per milers de persones diferents.

Un altre efecte que s'ha percebut durant el confinament és que, a causa de la buidor que s'ha experimentat als vials de les ciutats i a les vies interurbanes, molts conductors han interpretat això com una possibilitat de poder augmentar la velocitat de les seves trajectòries i s'han ultrapassat, en un índex molt superior als normals, els límits de velocitat. Això suposa una amenaça més que real no sols per a ells sinó també per a altres conductors i altres usuaris de la via, sent els vianants i ciclistes els més febles en aquesta situació i que mereixen una especial protecció.

Per revertir-ho és important recordar totes les estratègies que ja existeixen per la pacificació del trànsit arreu d'Europa i que tendeixen a implantar límits de manera generalitzada no superiors a 30 km/h en els nuclis urbans i de 80 km/h a vies interurbanes per assolir el doble objectiu d'aconseguir una millor seguretat vial i, alhora, de baixar els indicadors de contaminació.

Dins tot aquest panorama, la bicicleta es converteix en un vehicle que pot ajudar a molts segments de la població a incorporar-se a l'exercici del dret a la seva mobilitat. Segons les dades del darrer "Barómetro de la Bicicleta 2019", elaborat per la Red Española de Ciudades por la Bicicleta, el 72% de les llars d'Espanya disposa d'almenys una bicicleta, i el 51% de la població espanyola entre 12 i 19 anys empra la bici amb alguna freqüència. Això és, doncs, un punt de partida molt favorable per la inclusió de la bicicleta com una alternativa al transport públic a aquelles persones que siguin reticents a emprar-ho i per tal de garantir l'accés a gran part d'indrets de nuclis poblacionals.

La majoria de trajectes que es realitzen als pobles i ciutats són de mitja i curta distància. El problema principal pel qual molts ciutadans no s'atreveixen a emprar la bicicleta és perquè els carrers estan plens de trànsit i no ho veuen segur.

És també l'Organització Mundial de la Salut la que ha donat tota una sèrie de recomanacions per emprar el transport públic, centrades més aviat en qüestions d'higiene per prevenir de possibles contagis, però sobretot per encoratjar a la població en què, en la mesura del possible opti pels mitjans de transport no motoritzats.

En el context europeu, ja s'han fet nombroses passes no només per part dels estats membres de la Unió, sinó també a nivell de conjunt. L'any 2015 els ministres de Mobilitat i els secretaris d'Estat van signar la "Declaració de Luxemburg" de 7 d'octubre que estableix estratègies per la implantació de mesures per afavorir la mobilitat ciclista. Posteriorment, el Dictamen del Comitè Europeu de les Regions, de data 12 d'octubre de 2016, ratifica les aspiracions recollides a l'anterior document i marca també un full de ruta per la implantació de polítiques a favor de la mobilitat ciclista a pobles i ciutats dels estats membres de la Unió Europea.

Algunes metròpolis ja han començat a plantejar plans específics per la recuperació de l'espai públic i d'una mobilitat sostenible basada en modes no contaminants. El cas de Milà, una de les capitals italianes més afectades pel virus, vol impulsar el seu pla "Strade aperte" on pretén transformar més de 35 km en vials susceptibles de ser practicats amb la bicicleta urbana de forma segura mitjançant carrils provisionals. A això hi vol afegir ampliacions de voravies, ampliació de la xarxa de carrers per a vianants, reducció del límit de velocitat a un màxim de 30 km/h i també reinvertir les prioritats de molts vials a favor dels vianants i les bicis.

En els futurs mesos caldrà recuperar la confiança dels ciutadans amb el seu propi entorn i d'això en dependrà també, en gran manera i sempre dintre de les recomanacions sanitàries, la recuperació de l'activitat econòmica. Aquest repte s'enllaça amb la necessitat de tenir una mobilitat adaptada als nous usos, a les noves necessitats i sempre garantint l'accés a la mobilitat sostenible, garant de la democratització d'aquest accés a tots els estrats de la població de les nostres Illes.

Per tot això, el grup municipal de l'ajuntament de Santa Eulària des Riu, presenta la següent proposta per a la seva aprovació pel Ple:

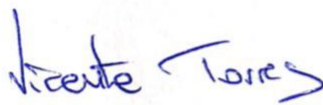
1. L'Ajuntament de Santa Eulària des Riu, expressa el seu reconeixement i gratitud a tots els treballadors i treballadores implicats en el sector de la mobilitat del seu municipi, tant públics com privats. Gràcies a ells ha estat possible seguir desenvolupant aquests serveis essencials adreçats a la ciutadania des de tots els àmbits: transport públic col·lectiu, transport de mercaderies, transport discrecional, repartidors, taxis, control i disciplina de la mobilitat, etc. També a tot el personal que, tot i no estar a peu de carrer, també ha fet feina perquè aquesta activitat no hagi aturat: personal tècnic, planificació, atenció al públic, tallers, gestió, neteja, etc.

Igualment, l'Ajuntament de Santa Eulària des Riu, vol dedicar una menció especial a tots els treballadors i treballadores que han patit, pateixen o han mort per la malaltia Covid-19 o que tenen o han tengut a alguna persona afectada en el seu entorn personal o familiar més proper.

2. El Ple de l'Ajuntament de Santa Eulària des Riu, insta al govern municipal a:

- Impulsar la creació de forma urgent xarxes de ciclistes temporals o permanents de baix cost urbanes, segregades tant del trànsit reservat als vehicles a motor com dels vianants, amb l'objectiu de crear espais segurs de circulació per a les bicicletes i facilitar els distanciament físic.
- Impulsar l'ampliació de les xarxes de vials específics per a vianants temporals o permanents per assolir el doble objectiu del compliment del distanciament entre persones. Un clar exemple podria ser tancar els centres dels nostres pobles els caps de setmana i festius per gaudiment de la nostra ciutadania.
- Impulsar el tancament temporal de determinats vials per cedir-los a l'ús dels vianants i implantar nous aparcaments dissuasius fora dels nuclis urbans, així com estudiar la possibilitat de fer-los permanents en funció de la resposta obtinguda, molt en particular el carrer Sant Jaume a Santa Eulària.
- Ampliar la xarxa d'aparcaments segurs per a bicicleta i instal·lació, si és precís, d'aparcaments provisionals als punts de més afluència com puguin ser centres sanitaris, estacions de transport públic, centres laborals i comercials i altres punts de concentració de mobilitat, sense afectar els espais reservats per als vianants.
- Establir mecanismes d'ajudes per implantar mesures que incrementin la sostenibilitat energètica i ambiental de la mobilitat per a les empreses o associacions d'usuaris.
- Un cop es reprenguin les classes presencials en el món educatiu de primària i secundària, impulsar plans de seguretat viària i de conducció segura de bicicleta per facilitar els accessos mitjançant aquest vehicle als centres escolars. Igualment seguir impulsant mesures tals com els "camins escolars segurs" que permetin els escolars desplaçar-se de forma segura i a peu al centre educatiu.
- Coordinar amb els centres escolars de primària i secundària la implantació de mesures que incrementin la sostenibilitat energètica i ambiental de la mobilitat i que siguin alternatives a l'ús del cotxe privat per traslladar a l'alumnat per part de les famílies.

Santa Eulària des Riu, 18 de maig de 2020



Vicente Torres Ferrer
Portaveu grup PSOE