



RESOLUCIÓ AMB MOTIU DE LA SETMANA EUROPEA DE LA MOBILITAT 2021: ELS I LES SOCIALISTES DE LES ILLES BALEARS AMB L'IMPULS A LA MOBILITAT SOSTENIBLE

Gran part dels ciutadans del món estan afectats per la qualitat de l'aire. La concentració d'activitats generadores de gasos i composts contaminants als pobles i ciutats (trànsit, calefacció, indústries, aires condicionats, etc.) provoca que s'alteri la qualitat de l'aire, la qual cosa suposa episodis contaminants que poden agreujar-se per les condicions climatològiques. Aquests efectes són especialment greus per a determinats sectors: malalts crònics, persones majors, nins, nines, persones amb malalties respiratòries, etc.

Una enorme quantitat d'estudis epidemiològics i de la mateixa Organització Mundial de la Salut consideren les malalties gastrovasculars i cervell vasculars com les malalties més comunes atribuïbles a la contaminació atmosfèrica i responsables del 80% de les morts prematures. Hi segueixen les malalties pulmonars com el càncer que afecta aquest òrgan vital. Altres estudis associen la contaminació amb la pèrdua de fertilitat, problemes durant l'embaràs i en els nounats. També s'han detectat altres efectes negatius en el desenvolupament neuronal i en les capacitats cognitives que, a més, poden afectar el rendiment escolar i la productivitat i qualitat de vida de les persones.

Les emissions a l'atmosfera tenen una propagació horitzontal, que va més enllà del seu lloc d'origen, fins a assolir nivells regionals o globals. Les ciutats i nuclis grans de població tenen un efecte directe sobre la climatologia perquè es generen les «illes de calor» que fan que les temperatures de les localitats habitades siguin sempre uns graus per damunt de la perifèria o les zones rurals. L'aire calent produït per la ciutat s'eleva per damunt d'ella carregat de gasos i partícules fins a formar una cúpula que és la que genera aquest augment de temperatures.





Els motors dels vehicles emeten, entre d'altres, òxids de nitrogen, sobretot NO i hidrocarburs. Al llarg dels matins s'incrementen les concentracions fins que el sol dissocia el NO; l'oxigen serveix per a formar NO₂, que arriba a les màximes concentracions el migdia, al mateix temps que l'ozó. En determinades zones de concentració d'indústries, a aquests contaminants s'hi afegeixen el plom, el diòxid de nitrogen, el diòxid de sofre, partícules sòlides, composts orgànics volàtils i substàncies al·lèrgiques.

Fa pocs dies hem conegut el darrer informe presentat per l'IPCC, panell d'experts internacionals que, per mandat de l'ONU, revisen la informació existent sobre el canvi climàtic i emeten informes que, lluny de ser alarmistes o parcials, intenten donar llum i unificar criteris a partir de tots els estudis científics específics. El document confirma els temors ja exposats de manera més conservadora a l'anterior tramesa, l'any 2013. Ara el veredicté és clar i inequívoc: si seguim al mateix ritme que ara, pel que fa a la crema de combustibles fòssils que són els principals responsables de l'escalfament global, assolirem un increment de 4,4 graus a finals d'aquest segle. Això, lluny de ser una simple dada estadística, tindrà conseqüències nefastes i que ja hem començat a patir: ones de calor de durada i intensitat insòlites, fenòmens naturals adversos, incendis devastadors... Les notícies, que plasmen la realitat, no la hipòtesi, ens han oferit aquestes darreres setmanes el drama viscut a Alemanya amb les pluges torrencials que han posat fi a la vida de desenes de persones, i també hem pogut veure com el foc devorava enormes extensions de bosc a Grècia i Turquia. Realitats incontestables, just al costat de casa, que alguns es neguen a reconèixer.

Per tot això cal actuar, i ràpid. La mobilitat, com s'exposava al principi, són un dels principals generadors de contaminació i, per aquest motiu, cal emprendre les mesures necessàries per reconvertir-la mitjançant opcions que afavoreixin el transport col·lectiu (tant públic com privat) així com aquelles encaminades a





generar millors condicions per a la mobilitat no motoritzada o de baixes emissions: a peu, en bicicleta, patinet, vehicle elèctric, etc.

El Govern de les Illes Balears, des de l'inici de la legislatura passada 2015-2019, es va marcar com una fita aconseguir una millor qualitat del transport públic que és àmbit de la seva competència: l'electrificació del tren de Mallorca, la integració amb l'EMT de Palma i la transformació completa del TIB en són bons exemples. També molts Ajuntaments i també Consells han posat fil a l'agulla per, dintre dels seus àmbits competencials, començar a donar més espai a una mobilitat més intel·ligent i sostenible i restar pes al vehicle privat a motor que és el responsable, en gran manera, de la contaminació de les ciutats i que posa en risc la salut de les persones i genera disfuncions i desigualtats entre la població: conversió de carrers per a vianants, expansió de les xarxes urbanes i interurbanes de carril bici, restriccions de circulació a determinades zones protegides, etc.

Per tot plegat, la Comissió Executiva del PSIB-PSOE acorda:

- 1.** Instar als nostres companys amb representació institucional al Govern de les Illes Balears, als Consells Insulars i als Ajuntaments a seguir treballant per capgirar l'actual mobilitat dels nostres pobles i ciutats, encara massa dependent del vehicle privat, tot impulsant mesures que segueixin incrementant la qualitat i la facilitat d'accés al transport col·lectiu (tant públic com privat), el vehicle elèctric, el cotxe compartit, etc. a més de facilitar els desplaçaments segurs a peu, amb bicicleta o vehicle de mobilitat personal tant en els desplaçaments urbans com en els interurbans. Tot plegat amb l'ajut de les noves tecnologies que ens permetin caminar vers una planificació intermodal de la mobilitat on es posin a l'abast del ciutadà totes les opcions possibles per planificar un trajecte de la manera més intel·ligent possible.





2. Seguir reclamant un finançament just i suficient per a sufragar les noves infraestructures de transport públic que permetin consolidar una alternativa còmoda i eficient al vehicle privat. La planificació que es detalla en el Pla Director Sectorial de Mobilitat de les Illes Balears, aprovat l'any 2019, ha de poder obtenir un finançament suficient per part de l'Estat i la Unió Europea per tal d'assolir les seves fites entre les quals destaquen, entre d'altres, el desenvolupament de la xarxa ferroviària de Mallorca i la consolidació d'un model de qualitat de transport interurbà per carretera.

3. En el mateix sentit, reclamar a les institucions estatals i europees un replantejament del finançament adreçat als Ajuntaments i Consells Insulars atès que és, des de l'àmbit local, on més esforços s'han de fer per transformar els municipis en un lloc més habitable per als ciutadans i on calen més inversions de reconversió d'espais perquè siguin aptes per als desplaçaments amb mobilitat no motoritzada o de baixes emissions i que alhora permetin un model econòmic i social de proximitat.

4. Teixir una aliança amb la ciutadania i els agents socials per replantejar fórmules d'una nova mobilitat on, mitjançant l'entesa i el diàleg, però també amb la comprensió que l'emergència climàtica obliga a emprendre mesures de gran importància, puguin ajudar a transformar els nostres pobles i ciutats amb la implantació d'un nou model de mobilitat sostenible i intel·ligent que permeti acabar amb les desigualtats, impulsi la cohesió social i territorial i esdevengui una vertadera alternativa al vehicle privat.

5. Donam suport als actes i iniciatives que es desenvolupin durant la Setmana Europea de la Mobilitat (del 16 al 22 de setembre de 2021) i que enguany se centra en la necessitat una mobilitat sostenible, saludable i segura sota el lema de «Per la teva salut, mou-te de forma sostenible» atès que, per mandat de la Comissió Europea, es posa el focus en la salut, física i mental, vinculada amb les formes de desplaçar-se de forma sostenible pels nostres municipis.

