

L'APOSTA PEL FERROCARRIL DE PROXIMITAT TÉ DIVERSOS AVANTATGES I CONTRIBUEIX A PRESERVAR EL MEDI NATURAL

El tren, una alternativa de transport ecològic

El transport motoritzat és una de les activitats humanes que té un impacte ambiental més gran: consum de recursos i energia, contaminació atmosfèrica i acústica, accidentalitat i destrucció d'ecosistemes. Malgrat tot això, el transport no deixa de créixer a un ritme superior al conjunt de l'economia i, a l'Estat espanyol, al conjunt de la UE-15 (prop del 6% de mitjana anual).¹



Elena Diaz Casero

ECOLOGISTES EN ACCIÓ

Sens dubte, no tots els mitjans de transport tenen el mateix impacte ni tots creixen en la mateixa proporció. La gravetat de la situació actual ve donada pel fet que creixen més els que tenen majors «costos»: la triple A del transport: automòbil, avió i AVE (vegeu el quadre). Per això, qualsevol política que vulgui conduir el sistema fins a una mobilitat menys agressiva i, per tant, més sostenible a mitjà i llarg termini, ha de fixar-se dos objectius prioritaris: reduir les necessitats de transport motoritzat, amb polítiques urbanístiques i d'ordenació del territori que actuïn així, i transferir viatges dels mitjans més nocius als més eficients i de menor impacte ambiental; és a dir, canviar el cotxe pel transport col·lectiu i apostar per la potenciació del ferrocarril, pels seus indubtables avantatges ambientals i socials.

El primer d'aquests avantatges és la seva eficiència energètica, que triplica la de l'automòbil (no és aquest el cas de l'AVE, que per la seva velocitat se situa en una banda similar a la de l'avió, [vegeu el quadre]). El consum energètic està relacionat directament amb les emissions de



els compromisos de reducció establerts al Protocol de Kyoto. També, es possible reduir l'emissió d'altres contaminants emesos pels automòbils, que empitjoren la qualitat de l'aire de les ciutats, tot substituint els cotxes per autobusos i tramvies.

La seguretat és un altre dels avantatges del tren, i les diferències en aquest tema són considerables: a la Unió Europea, el nombre de morts al ferrocarril és de 0,2 per cada 1.000 milions de viatgers-km enfront els 8,7 a la carretera (a l'Estat espanyol és de 14 morts per cada 1.000 milions de viatgers-km, una de les taxes més altes de la UE).

Pel que fa a les infraestructures de transport, la comparació també afavoreix el tren. Una doble via de tren té la mateixa capacitat que una autopista de 16 carrils, però ocupa menys espai i té un efecte barrera menor. S'ha de tenir en compte que les infraestructures de transport fragmenten el territori i contribueixen de manera significativa a la pèrdua de biodiversitat i a la degradació del medi natural. Per això, el deteriorament i el tancament de vies de tren ja construïdes i integrades al paisatge, substituïdes ara per carreteres cada vegada més amples, és una mala notícia per al medi ambient, al marge de ser la manera més ineficaç de resoldre les necessitats de mobilitat de la població.

Per acabar, el ferrocarril, com a servei públic, és un element d'integració territorial i social. D'una ban-

El ferrocarril afavoreix la integració social, ja que no exclou ningú, com fa l'automòbil

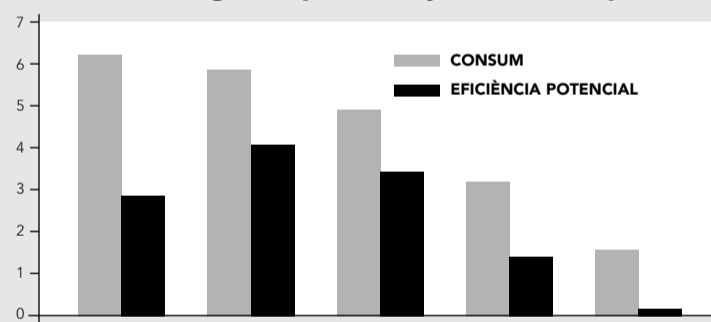
da, afavoreix la concentració de la població en nuclis compactes, als quals pot donar un servei eficient, i evita la urbanització difusa, que necessita més territori i només és accessible amb automòbil. Esdevé així l'aliat natural de les formes de poblament que històricament s'han desenvolupat a la Mediterrània, amb pobles i ciutats compactes, i considerats avui un model a seguir pels urbanistes de tot arreu per llurs avantatges ambientals i socials. D'una altra banda, un ferrocarril públic afavoreix la integració social, ja que no exclou ningú, com fa l'automòbil, per motius d'edat, minusvalidesa o nivell d'ingressos.

En conclusió, el ferrocarril pot formar part d'un sistema de mobilitat que aposti per l'eficiència i l'estalvi d'energia i recursos i ens acosti a una societat més sostenible ecològicament i més igualitària socialment.

1. PEIT. Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, Ministerio de Fomento, Documento Propuesta, desembre de 2004, pp. 23, 26 i 28



Consums energètics per a mitjans de transport



Costos externs totals l'any 2000 (exclusos els costos de cogestió)

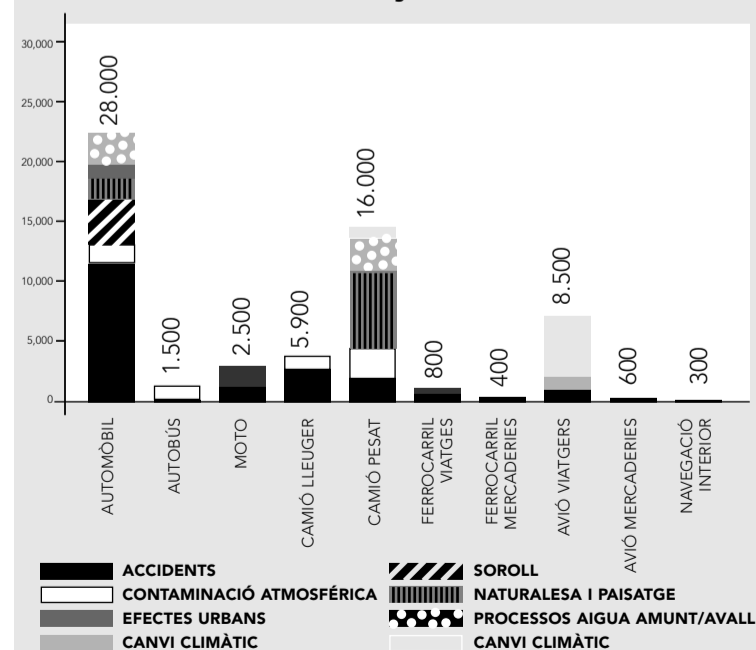


FIGURA 1 COSTOS EXTERNOS TOTALES EL 2000 (UE 17) PER MODEL DE TRANSPORT I COMPONENT DE COST. EL TRANSPORT PER CARRETERA ÉS RESPONSABLE DE PROP DEL 84% DEL TOTAL DELS COSTOS EXTERNOS. FONT: COSTES EXTERNOS DEL TRANSPORTE. ESTUDI D'ACTUALITZACIÓ DE L'NFRAS/IWW 2000. ZURCI/KARLSRUHE, OCTUBRE 2004.

El tren és l'aliat natural de les formes de poblament que històricament s'han desenvolupat a la Mediterrània

CO₂, principal causant de l'escalfament atmosfèric, a les quals el transport contribueix amb un 22,6% del total, i l'automòbil n'és responsable del 90. Però, a més a més, el seu creixement desfermat (un 57% des de 1990 i una previsió del 100% per al 2010) fa urgent una estratègia de reducció d'emissions que tinguin l'objectiu de transferir viatges des del cotxe i el camió cap al tren, per poder complir amb