Escrito por Senén Costas , ACREVOXAL
Xoves, 28 Febreiro 2008 03:04

No presente informe abordaremo o tema do transporte de viaxeiros na comarca do Val Miñor. Nel analízase en primero lugar a situación actual do servizo de autobús urbano e interurbano do Val Miñor suliñando as súas principais deficiencias.

I. Introducción

II. O sistema de trasporte público no Val Miñor. Unha análise da rede de autobús.

III. A realidade do transporte universitario no Val Miñor.

IV. O transporte na sociedade global e no entorno local.
V. Claves para o transporte sostible. Propostas alternativas.
VI. Revindicacións locais.
VII. Referencias bibliográficas.

I. Introducción

No presente documento abordase o tema do transporte de viaxeiros na comarca do Val Miñor.

Nel analízase en primero lugar a situación actual do servizo de autobús urbano e interurbano do Val Miñor suliñando as súas principais deficiencias.

Seguidamente trátase específicamente o transporte público universitario no que se describen os aspectos necesarios para a implantación dun servizo de autobús universitario de calidade.

No cuarto apartado analízase o papel do transporte motorizado na sociedade, sinalando os seus múltiples impactos (sociais, medioambientais, etcétera) combinando a perspectiva local dentro da nos comarca cunha visión a nivel global.

No quinto apartado recóllense as conclusións do estudio e unha serie de ideas prácticas de transporte sostible.

Finalmente, no último apartado revindicacións concretas para mellora-lo sistema de transporte na nosa comarca.

{mospagebreak}

II. O sistema de trasporte público no Val Miñor. Unha análise da rede de autobús

Os servizos de transporte público de viaxeiros con que conta o Val Miñor son básicamente o barco ás illas Cíes nos meses do verán dende o porto de Baiona, un servizo de taxis en cada Concello e por último un servizo de autobuses que será o que trataremos.

Dun lado podemos distinguir as empresas de autobuses que realizan transporte de viaxeiros non discrecional, fundamentalmente dando servizo aos centros de ensino da zona no transporte de estudiantes, que por adicarse a un colectivo específico non trataremos aquí.

Por outra banda están os servizos de transporte de viaxeiros con parada discrecional, que funcionan como autobús urbano e interurbano comunicando os tres concellos da comarca entre sí e cos concellos veciños de Vigo e A Guarda. Existen dúas empresas que operan na comarca con este servizo. Unha delas é Melitour que explota a liña Gondomar-Vigo pola estrada de Vincios. A outra, con maior número de usuarios, é Automóviles de Tui S.A. (ATSA) que conta coas liñas A Guarda-Vigo, Baiona-Vigo e Gondomar-Vigo, atravesando dous itinerarios distintios. Un comprende a estrada pola vía (PO-325) e o outro a tradicional estrada C-550 que atravesa o centro urbán de Nigrán. Este servizo de autobús é o máis importante da comarca e é o que se analiza con detalle a continuación.

As principais deficiencias que atopamos son as seguintes:

As tarifas

Dende fai moitos anos o prezo do billete ven sufrindo un aumento continuado ano tras ano, sobre todo dende a chegada do euro. Moitos usuarios consideran que o prezo é abusivo e non se corresponde coa calidade do servizo, que dende anos non mellora e permanece estático, sendo os horarios, liñas, …, os mesmos dende hai moito tempo.

O sistema de descontos e bonos é moi escaso, prácticamente redúdese a un bono mensual que so interesa aos usuarios que utilizan este servizo tódolos días. Por outra banda o desconto co carné de familia numerosa non se aplica ao billete mínimo, polo que os usuarios que efectúan traxectos mínimos non se poden beneficiar destas subvencións.

Horarios

A franxa horaria de funcionamiento deste servizo vai dende as 6-7 da mañá ata as 21-22 horas, polo que as liñas nocturnas son moi escasas, algo que ailla moito ao Val Miñor e non se corresponde co seu actual crecemento económico, urbanístico e a intensidade de transporte

requerida coa cidade de Vigo.

Dende fai uns anos existe unha liña nocturna Baiona-Vigo que funciona nos meses do verán e forma parte do proxecto Noitebús subvencionado pola Consellería de Transporte da Xunta de Galicia destinado a fomentar o lecer nocturno dos xóvenes. Aínda que este servizo é un grande atractivo turístico, non satisface a demanda dos cidadáns e, sobre todo os xovenes, reclaman liñas nocturnas durante todo o ano, prolongando os horarios nocturnos.

Marquesinas

Moitas paradas aínda están desprovistas deste tipo de cobertor, algo que non ten explicación dada a climatoloxía do Val, con chuvias tan abundantes.

Asuntos de legalidade entre empresas

A empresa ATSA, que opera en Gondomar, ten un conflicto legal con Melitour que tamén opera no mesmo territorio. Esta última non lle permite a primera que os usuarios da liña Gondomar-Vigo de ATSA realicen a viaxe completa. Os que viaxan dende Gondomar ata Vigo son obligados a apearse en Balaídos, e os que viaxan de Vigo a Gondomar tan só poden chegar a Mañufe. Actualmente este problema segue sen solución

Transporte local

A rede de transporte esta principalmente orientada ao transporte interurbano, comunicando os concellos do Val Miñor con Vigo. Nembargantes non se ten en conta as necesidades de transporte dentro da comarca. Non existe por exemplo, unha liña que conecte os concellos de Baiona e Gondomar. A única forma que hai de moverse entre os dous concellos é tomar dúas liñas e pagar dous billetes, cambiando de autobús na Ramallosa. No suposto de que non resultase factible un autobús directo entre ambos concellos nin sequera se pensou en ofrecer facilidades aos posibles usuarios. Tómese como exemplo a cidade de Vigo, na que a empresa VITRASA puxo en funcionamiento fai anos a posibilidade de transbordos gratuítos para os usuarios residentes en zonas con mala combinación de liñas.

Unha aposta pola movilidade local podería benficiar ou estimular alguna manera a nosa economía local que se atopa moi vinculada e dependente da cidade de Vigo

Transporte universitario

Este punto trátase con detalle no seguinte apartado.

{mospagebreak}

III. A realidade do transporte universitario no Val Miñor

Os universitarios do Val Miñor, que no futuro acadarán o grado máis alto de calificación profesional, son paradóxicamente os que atopan maiores dificultades para acudir aos seus centros de ensino en medios públicos.

O meirande número de facultades da cidade universitaria de Vigo atópase no Campus Universitario de Vigo (CUVI), situado na localidade de Lagoas-Marcosende, que dista uns 15 km do centro da Ramallosa polo que aproximadamente ningún punto da comarca está a máis de 20 km da universidade.

A pesar desta proximidade ningún dos concellos do Val conta cun servizo de autobús para os universitarios. Estes teñen basicamente dúas maneiras de achegarse ao Campus:

1) En coche propio, que pode ser en solitario ou xunto con outros estudiantes, ainda que na práctica a grande maioría deles o fan solos. Esta é unha opción rápida e cómoda dada a boa comunicación que existe por estrada normal e autopista. En ausencia de tráfico intenso empréganse uns 30-40 minutos en chegar ao CUVI pola estrada Gondomar-Vincios. Asimismo é posible tomar a autopista do Val Miñor, que conta con accesos dende Gondomar, Nigrán e Baiona e unha saída moi preto do Campus (a uns 5 minutos), en Zamáns.

2) Outra posibilidade é tomar dúas liñas de autobús, primero a que conecta o Val Miñor con

Vigo (empresa ATSA) e logo dende o centro de Vigo ata o Campus (empresa VITRASA). Esta é a única solución de transporte público para os estudiantes que non teñen acceso ao coche, tal como acontece nos primeiros anos de carreira se aínda non se dispón de permiso de conducir, cando non se pode dispoñer do coche familiar para uso propio, etcétera. Esta opción é supón un gasto de cartos e tempo considerable, cada día uns 8-10 € e unhas 2-3 horas de viaxe total. Por esta razón ao cabo do tempo a maioría dos estudiantes terminan por desprazarse en coche ata as facultades do mellor xeito que poden, ben sexa cun familiar, cun compañeiro, sacando o permiso de conducir, mercando un coche …

Debemos señalar que o feito de non existir unha liña directa de autobús universitario é, cando menos, sorprendente. En primero lugar porque non estamos a falar de concellos de poucos habitantes; todos eles contan con máis de 10.000 habitantes, como se amosa na seguinte táboa:

oncello

Número de habitantes

(censo 2001*)

Posición na clasificación por concellos con maior poboación (datos do 2004*)

Baiona

10.931

22 de 61

Gondomar

12.176

19 de 61

Nigrán

16.110

11 de 61

*fonte: Instituto Galego de Estadística (www.ige.eu)

En segundo lugar os do Val Miñor son concellos con riqueza económica suficiente para financiar este servizo como se amosa na seguinte táboa.

Concello

Dereitos liquidados

(ano 2004)

Posición na clasificación por concellos con maior orzamento anual (datos do 2004*)

Gondomar

6.978.355 €

21 de 61

Baiona

9.064.183 €

15 de 61

Nigrán

20.046.234 €

5 de 61

Cabe preguntarse entón por qué non hai un só autobús universitario no Val Miñor.

Segundo parece fai algúns anos tentouse implantar este servizo en Nigrán pero ao cabo do tempo fracasou e finalmente suprimiuse. ¿Por qué sería precisamente no Val Miñor que non funciona e noutros lugares mantense con continuidade ese servizo dende fai anos? Segundo parece non habia usuarios dabondo para facer rendable o servizo. ¿Pero alguén pode crer tal cousa? É evidente que a causa non é esa. Máis ben semella que a nula vontade política dos gobernos municipais en temas de transporte e politicas sociais xunto coa mediocridade, escasa capacidade emprendedora e compromiso social das empresas de transportes e, por qué non dicilo tamén, o letargo social da cidadanía, son os factores que propician o deplorable panorama tanto do transporte público universitario en particular como en xeral da rede de transporte público no Val Miñor.

O que de verdade é preciso cuestionarse é ¿qué levaría aos posibles usuarios a rexeitar este servizo cando se tentou implantar?, ¿por qué non estarían satisfeitos os universitarios?, ¿sería que son demasiado esixentes? Por suposto que non, si fora así xa terían esixido fai anos un autobús como dios manda. ¿Cal serían as condicións que se lles ofreceron aso estudantes, en cuetsión de prezo, horarios, etcétera?

É facil de entender que un servizo público debe adaptarse ás necesidades dos cidadáns. Sería absurdo tratar de que fosen os usuarios os que se tivesen que adaptar ao servizo. Isto último conducirá sempre e de seguro ao fracaso. Deixando esto claro e partindo desta base debemos analizar qué tipo de servizo precisan os nosos universitarios. Aquí se tratan dous aspectos básicos:

1) Transporte subvencionado

En todas partes o colectivo universitario goza de tarifa reducida, é dicir, un prezo razoable do billete. Isto supón que as administración locais subvencionen alomenos parcialmente este servizo con fondos públicos. Por exemplo, o concello de Vigo e coa Universidade de Vigo, destinan sumas considerables para o funcionamento das liñas ao Campus, así como para a reducción do prezo do billete aos universitarios, pensionistas e estudiantes de secundaria e primaria.

2) Calidade e eficiencia

Rapidez e trazado das liñas

Dada a proximidade do Campus á nosa Comarca a duración da viaxe non debe ser excesivamente longa, non máis duns 40-50 minutos, para que este servizo resulte atractivo aos usuarios. Dado que o Val Miñor consta de tres concellos cunha extensión total grande (144 km^2 entre os tres) (1) e os diferentes núcleos de poboación están espallados polo o seu territorio, un so autobús non abondaría para recoller a todo-los estudiantes nun tempo eficaz, de xeito que habería que estudia-la viabilidade de varias liñas e optimiza-los diferentes recorridos. Podería estudiarse ou ben a posibilidade de implantar unha liña en cada concello ou se cadra outra opción interesante sexa a dun servizo integrado aos tres concellos en conxunto, con varias liñas que poderían atravesar varios concellos, incluíndoo nunha política mancomunitaria. Unha posible solución que permitiría conciliar unha comunicación áxil cuns costes aceptables podería ser un servizo de microbuses en lugar dos traicionais grandes autobuses.

Horarios

Por outra banda, os horarios deberán responder á organización propia dos estudios universitarios (horario das leccións teóricas e clases prácticas, existencia de turnos de mañán e tarde...) e adaptarse en todo caso ás necesidades dos propios estudiantes de xeito que dispoñan dunha comunicación áxil entre os seus domicilios e o centro de estudio, evitando en todo caso a ausencia de tempos mortos prolongados do autobús debido a horarios moi ríxidos

ou limitados.

Un servizo básico debería incluir alomenos catro viaxes diarias: unha viaxe de ida pola mañán e outra de regreso á hora do xantar; outra de ida despois de comer e unha de volta pola tarde. Os horarios deberían ser pactados entre os estudiantes, o concello e a empresa de autobuses.

{mospagebreak}

IV. O transporte na sociedade global e no entorno local. Problemas derivados do transporte.

A problemática do transporte pode enfocarse dende varios puntos de vista.

Por un lado, a nivel global o transporte é un ben de consumo inherente a toda actividade humana. Pensemos, por exemplo, que os intercambios tódolos comerciais dependen do tranporte de mercancias. Unha das características da globalización económica é a apertura dos mercados, que deriva no aumento da movilidade tanto de mercancías como das persoas a

escala planetaria, o que ten abundantes repercusións socioambientais.

Nunha perspectiva local, é posible analizar e reflexionar sobre os problemas derivados do transporte de persoas que xa comezan a afectar á vida dos núcleos urbáns do Val Miñor.

Seguidamente, dende esa visión dobre, descríbense os principais problemas ligados ao transporte e ao uso masivo do automóvil como medio de transporte na sociedade actual.

a) Problemas sociais

Discriminación

A ausencia de políticas de transporte eficaces, co conseguinte empobrecemento do sistema de transporte público, provoca entre outras cousas a discriminación social dos sectores poboacionais máis desfavorecidos, que non teñen acceso a un transporte público económico e eficaz. Nunha sociedade que avanza na competitividade e o individualismo estes sectores están en desventaxa no acceso á educación, no acceso ao mercado laboral, nas posibilidades de ocio e relacións sociais, etcétera.

Habitabilidade nas cidades

Outro impacto social importante ligado ao tranporte manifféstase na degradación progresiva da calidade de vida nos núcleos urbáns como consecuencia do uso masivo do automóbil e a falta de políticas de apoio ao transporte público. Como sabemos, o crecemento das cidades vai case sempre acompañado de aglomeracións de coches, dificultade para aparcar, atascos e caravanas, tráfico, ruído e contaminación.

Nos núcleos urbáns do Val Miñor este efecto comeza a observarse claramente. En diferentes puntos da comarca, entre os que destacan Baiona e o centro da Ramallosa, a elevada

densidade de tráfico xa afecta diariamente aos cidadáns e a situación agraváse nos meses do verán cando a poboación pode chegar a triplicarse debido ao turismo.

Os problemas para aparcar son evidentes. As autoridades locais buscan solucións a corto plazo a este problema coa construcción de aparcadoiros subterráneos, coma os que xa se están a construir na Ramallosa e Baiona.

Esto non fai máis que eludir e postergar o problema real de movilidade nas cidades. Basta con lembrar o caso de Baiona, onde xa foi construido fai anos un aparcadoiro baixo o parque da Palma que como pode verse non solucionou os problemas de aparcadoiro. ¿Quén di que non xudirán de novo as aglomeracións? ¿Teñen pensado os gobernos locais construir máis aparcadoiros?

Para atallar estes problemas non abonda con proxectar obras deste tipo, precísase dunha política de transportes que actúe en diversos frontes, como se verá no punto V.O aumento do transporte podería estar en parte ligado ao crecemento demográfico do Val Miñor, de acordo co seu perfil socioeconómico.

Tomando como exemplo as estadísticas demográficas do concello de Nigrán (2) obsérvase un

aumento pronunciado da poboación deste concello nos últimos anos debido a un importante movemento migratorio de habitantes á nosa comarca, principalmente dende outros concellos da nosa provincia. A explicación destes movementos poboacionais sería unha población urbana que pasa a establece-la súa residencia no Val Miñor en busca dunha maior calidade de vida, atraído polas especiais características da nosa comarca que combina un privilexiado entorno natural costeiro xunto cunha crecemento importante de certos servizos nos últimos anos (por exemplo de zonas comerciasis e de ocio…) e boa comunicación cos centros de traballo que estarían en Vigo ou outras zonas próximas.

Curiosamente estanse producindo desprazamentos humanos nun sentido contrario aos que se produciron antano dende o campo ás cidades en busca de traballo. Hoxe a xente comeza a fuxir das grandes cidades por seren focos de estrés, onde reina tráfico, a contaminación, con espacios naturais reducidos, etcétera. Sen embargo esta calidade de vida que atrae habitantes parece verse comprometida co tipo de crecemento, rápido e desordeado, que están a experimentar o núcleos urbáns máis importantes da comarca. A entrada de novos habitantes trae entre outras cousas a entrada de máis coches, e o aumento do tráfico é un factor que sen dúbida tamén pon en compromiso os encantos naturais da comarca.

Outro dato importante é que o 49 % dos traballadores activos de Nigrán traballa fora do concello (2), principalmente en Vigo, o que configura o núcleos urbáns do Val Miñor como “cidades dormitorio” e que tamén ten consecuencias sobre o transporte de viaxeiros.

b) Problemas medioambientais

O crecemento das cidades e o aumento do transporte leva implícito a urbanización e a contrucción de novas infraestructuras viarias (3) o que supón de entrada a reducción das masas forestais cos seus consecuentes impactos ambientais (destrucción de hábitats, perda de biodiversidade e outros)

Ademáis, o incremento continuado do parque automobilístico mundial conleva a emisión de cada vez maiores cantidades de gases á atmósfera (entre eles o CO_2) que provocan contaminación e son responsables do efecto invernadoiro agravando así os problemas ambientais a escala planetaria (quentamento global, desxeo polar...).

c) Problemas éticos e económicos

Para terminar dicir que o uso tan extendido e individualizado do automovil na nosa sociedade supón tamén un considerable despilfarro enerxético (3). O feito que a nosa economía nos permita consumir deste xeito non xustifica o noso comportamento, non temos dereito a malgastar un recurso tan valioso. O transporte, así como o conxunto da economía mundial está baseada na explotación dun recurso moi abundante aínda que limitado: o petróleo. O cal é preocupante por diversos aspectos (4):

1) Os maiores productores mundiais de crudo son países de Oriente Próximo (Iraq, Irán, Arabia Saudí...), unha zona de importante e crecente inestabilidade política, sumida en numerables intereses xeopolíticos internacionais.

2) Existe unha grande incertidume por parte dos expertos e analistas á hora de establecer o volume das reservas mundiais que todavía permanecen sen explotar. Hai dúas correntes á hora de situar o pico máximo de producción: unha optimista e outra pesimista, pero en todo caso estase a falar de décadas. A partir do pico máximo a oferta mundial non poderá seguir

abastecendo a crecente demanda, co cal o prezo do crudo e dos productos derivados (como a gasolina) disparanse á alza, provocando seguramente unha forte crisis económica internacional.

3) Non se descubren novos xacementos importantes dende hai 30 anos.

4) Agárdase un importante crecemento da demanda mundial de petróleo debido o á evolución de demanda. Un factor moi importante será a grande expansión das economías asiáticas, sobre todo China e India, que terán un grande peso no mercado petrolífero. Isto podería adelantar o agotamento das reservas mundiais.

5) A transición enerxética lenta e progresiva das nosa economía mundial baseada no petróleo hacia outras enerxías alternativas, que podería evitar dita catástrofe, non se está a efectuar.

Todo o contrario, a demanda segue a aumentar ano tras ano. A confianza que tratan de inspirar certos sectores tecnolóxicos e científicos nas novas fontes de enerxía non son ata o momento máis que un maná posto que, ainda que se está investigando moito, non existe ata o momento unha alternativa ao petróleo.

{mospagebreak}

V. Claves para o transporte sostible. Propostas alternativas.

Como resumo e conclusión deste traballo debemos decir que un transporte sostible non é sinxelo de acadar por ser, como xa apuntamos, o transporte un ben de consumo inherente a toda actividade humana que ten repercusións a diferentes niveis. Por esta razón requírese un grande esforzo por parte das administracións locais para acadar un modelo de transporte que non contribúa a degradación ambiental, á exclusión social, á deshumanización dos núcleos urbáns, etcétera. Tamén requírese a participación cidadá na discusión do modelo de tranporte máis desexable para tod@s. É imprescindible facer unha transición dende o transporte individual ao colectivo, de ahí que sexa necesario actuar en diversos frontes:

A) Fomenta-lo transporte público.

O transporte público debe estar subvencionado. A única forma de acadar un transporte público de calidade é invertindo fondos públicos.

B) Outras experiencias de transporte privado colectivo.

Tratase de ideas prácticas para fomentar un uso máis racional e responsable do vehículo privado. Entre as iniciativas existentes podemos destacar:

O Coche compartido

Compartir coche é unha idea que xurde de xeito natural na mente das persoas. Moitas persoas creen que o uso individual e indiscriminado do seu automóvil non ten ningunha lóxica. ¿Canta xente te despraza cun único ocupante regularmente dende o seu domicilio ós lugares de traballo, estudio e ocio? ¿Cantas horas pasamos esperando sucesivos autobuses? ¿Canto tempo e cartos perdemos en atopar aparcamento? O natural non é que cada un use o seu coche, o natural é compartir. Compartir coche divide os gastos e multiplica os beneficios, permitindo aforrar cartos, contaminar menos e estimular as relacións humanas. Compartir é un dos mellores valores aos que pode aspirar unha sociedade. Compartir coche é un costume normal noutros países de Europa coma Alemaña, onde o asfalto ocupa o 10 % da superficie do país.

A aparición e difusión de Internet foi decisivo para este tipo de intercambios. Actualmente existen numerosas páxinas Web destinadas a que as persoas concerten viaxes compartidas a nivel provincial, nacional e internacional (*compartir.org, viajamosjuntos.com, coche-compartido.com, viajandojuntos.com,* ...) Os desplazamientos fixos por motivos académicos e laborais aos centros de ensino e traballo son ideais para este tipo de iniciativas, pero tamén serven para as persoas que queiran compartir gastos de viaxes longas, e moitas máis posibilidades. O funcionamiento destes espacios é moi sinxelo. Básicamente funciona coma unha base de datos que consta de dúas categorías, unha para os usuarios que non dispoñen de coche propio e buscan conductor e outra para aqueles conductores que están buscando acompañantes. A utilidade destes espacios está en que permiten o contacto rápido e sinxelo entre os usuarios a través do correo electrónico.

As campañas de coche compartido reciben apoio institucional dende numerosas oprganismos. Moitas universidades españolas implantaron campañas de coche compartido que contan cun enlace na páxina web oficial. O ano pasado, a Universidade de Vigo sumouse a esta tendencia de apoio ao transporte sostible, cunha campaña chamada *Cheo, por favor (*podese acceder dende *http://webs.uvigo.es/cochecomp/*
).

O impulso desta campaña estivo motivada por moitos dos problemas que xa comentamos. En primero lugar a incapacidade dos aparcadoiros das facultades para dar cabida á grande cantidade de coches, xunto co feito de que o 75 % dos vehículos que viaxaban ao Campus estaban ocupados por unha soa persoa, segundo un estudio levado a cabo pola oficina de estadística da propia universidade. Outras universidades que apoian o transporte sostible son:

- Universidade de Málaga -

- Universidade de Cartagena -

- Universidade de Sevilla

- Universidade Rovira i Virgili

-... As campañas de coche compartido tamén reciben apoio por parte das administracións locais.

Exemplos:

- Concello de Vigo

- Concello de Moaña

- Concello de Murcia

- Concello de Vitoria-Gasteiz

- Concello de Cartagena

- Concello de Gavá

- Concello de Zarautz

- ...

Iniciativas locais para compartir coche no Val Miñor

A asociación para o Consumo responsable e xusto (ACREXOVAL) constituida no ano 2005 por un grupo de xoves do Val Miñor para loitar por unhas condicións de consumo locais máis respetuosas co medio ambiente e coa vida das persoas, implantou na súa páxina web un sistema para compartir coche (ver www.valminor.info/acrexovalweb) Os sistema funciona como un sinxelo taboleiro virtual onde os usuarios que demandan e ofertan prazas de coche compartido poden porse en contacto con total confidencialidade.

Desgraciadamente, a experiencia demostrou que o mero feito da existencia deste servizo non garantiza o seu éxito, como pon en evidencia o feito de que o coñecemento e uso deste servizo pola nosa comunidade é nulo. Estas iniciativas só terán éxito se veñen acompañadas de campañas de sensibilización que conten co apoio e a implicación das administracións locais e cun investimento mínimo en publicidade, do contrario non deixan de ser máis que actividades marxinais destinadas ao fracaso.

"Carsharing" ou coche multiusuario

Esta idea surxe como alternativa á propiedade privada dos vehículos, destinada a persoas que

non necesitan un coche propio porque xa teñen cubertas as suas necesidades principais de tranporte co transporte público. Consiste no dereito de uso dunha flota de vehículos por parte dunha comunidade de usuarios. A diferencia do tradicional aluguer de vehículos, os usuarios pagan unha cuota periódica por dispoñer dun vehículo en todo momento de forma rápida e unha tarifa segundo o uso efectuado, que pode ir dende unhas horas ata varios días, aforrándose os costes de mantemento.

Esta idea xa funciona na maioría de países da UE, e en España despegou tamén en Cataluña (ver *www.catalunyacarsharing.com/esp/diptic.asp*

C) Reducción da movilidade motorizada nos traxectos cortos

Moitos dos embotellamentos nos núcleos urbáns debense a desplazamentos cortos dun grande número de vehículos. O fomento dos desplazamentos en bici ou a pé é unha alternativa interesante nos traxectos cortos en certas circunstancias, sobre todo nos meses de bo tempo. Nembargantes estas iniciativas requíren do acondicionamento das estradas coa construccción de carrís bici e zonas peatonais (paseos, beirarrúas, zonas verdes) especialmente protexidos do tráfico motorizado.

{mospagebreak}

VI. Revindicacións locais

Por todo o exposto anteriormente dende este colectivo:

1) Solicitamos unha resposta rápida e con suficiente anterioridade ás próximas eleccións municipais de maio de 2007 do seu equipo de goberno a este colectivo de ter recibido e leído este documento.

2) Posto que as asociacións que formamos esta plataforma estamos establecidas legalmente no rexistro de asociacións da Xunta de Galicia, pedímoslles que se faga público este informe nos medios de comunicación oficiais do concello: a páxina web e os diferentes taboleiros informativos nas parroquias do concello para que toda a cidadanía estea informada e poida expresa-la súa opinión democráticamente.

3) Que o actual equipo de goberno comunique unha data concreta para a iniciación dun diálogo

con esta plataforma cidadá que se concrete nunha entrevista co concelleiro correspondente na Casa do concello para discutir os puntos 4 e 5.

4) Solicitamos o apoio institucional do concello á campaña de *Coche Compartido* da asociación ACREXOVAL, incluindo a través dalgunha canle de información oficial do concello (páxina web oficial, taboleiros infromativos, ...) unha referencia ou enlace á páxina *www.valminor.info/acrexovalweb.*

5) Esiximos o inicio dunha comunicación directa e programada entre o concello e o colectivo universitario do Val Miñor destinada á implantación dun servizo de autobús universitario que, baixo un pacto adecuado, teña en conta os argumentos expostos no apartado III deste documento.

{mospagebreak}

VII. Referencias bibliográficas

Instituto Galego de Etatística,

Juan Hermida Lago, " Estudio socio-económico do Val Miñor ", páxs,. 2 e 5,

Ramón Fernández Durán, "Transporte versus sostenibilidad", revista *El Ecologista,* Nº 28, noviembre de 2001.

Nicolás Sarkis, "En los orígenes de la nueva crisis petrolera", *Le Monde Diplomatique* , edición Española, julio de 2004.