

ALEGACIÓNS Á ESTRATEXIA GALEGA DE MOBILIDADE DA XUNTA DE GALICIA

MARZO 2023

**OBSERVATORIO GALEGO DA ACCIÓN CLIMÁTICA
(OGACLI)**

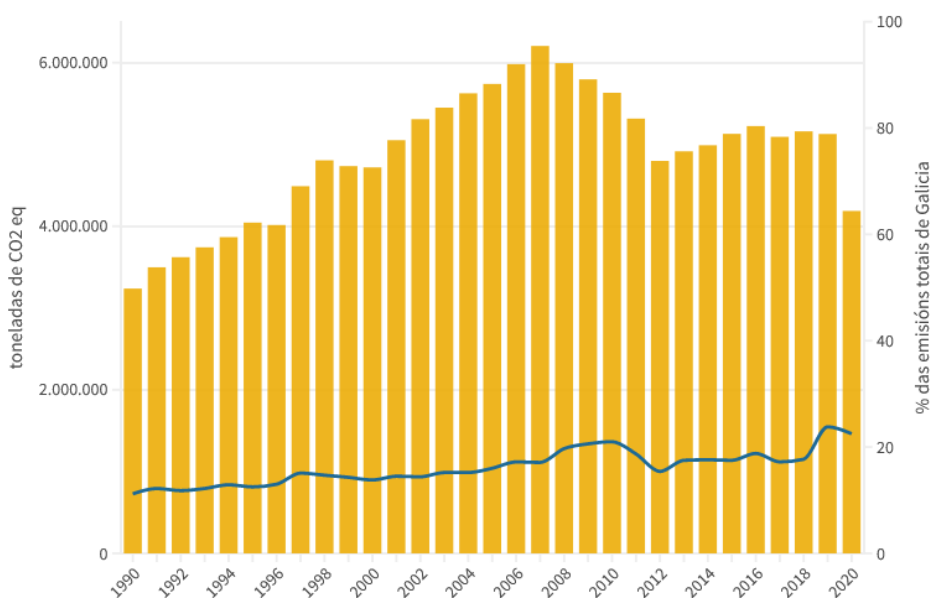
O transporte é a maior fonte de gases causantes de cambio climático en Galicia

Segundo os datos oficiais máis recentes para Galicia, procedentes do Inventario de Gases de Efecto Invernadoiro (GEI) (serie 1990-2020) do Ministerio para a Transición Ecolóxica¹, **o transporte é o sector que máis contribúe á crise climática** desde 2019. Nese ano as emisións de gases causantes de cambio climático do transporte superaron por primeira vez as do sector enerxético, que deixou de ser o maior emisor no noso país por causa do colapso do carbón na xeración eléctrica rexistrado a partir de 2019.

O transporte, debido moi principalmente ás emisións do transporte por estrada, representa o **22,5% das emisións totais de Galicia (2020)**. Polo tanto, **o transporte é un sector chave na mitigación da crise climática**.

O transporte é o sector no que máis medraron as emisións de gases de invernadoiro entre 1990 e 2020, tanto en termos absolutos (+949.005 toneladas) como relativos (+29,3%). Unhas cifras elevadas que o son aínda máis se tomamos como referencia o ano 2019 en lugar do 2020, moi influenciado polos efectos socioeconómicos derivados do combate á COVID-19. Entre 1990 e 2019 as emisións aumentaron en nada menos que 1.889.850 toneladas (+58,4%).

O transporte é o sector no que máis medraron as emisións de GEI



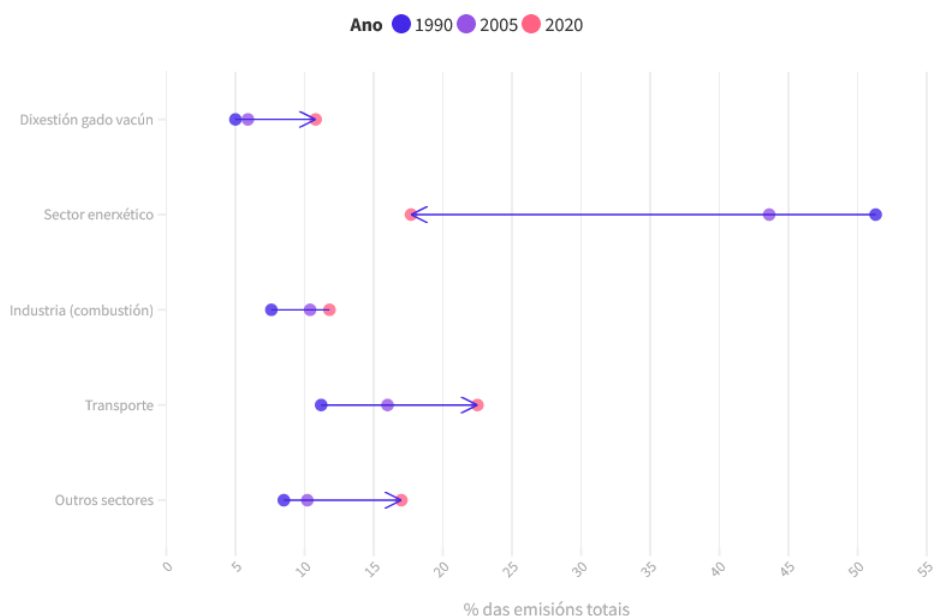
Fonte: OGACLI a partir do Ministerio para a Transición Ecolóxica.

As emisións do transporte aumentaron rapidamente a partir de 1990 até atinxir o seu pico en 2007. Entre 2007 e 2012 as emisións caeron desde 6,2

¹ No capítulo sobre as emisións de gases de efecto invernadoiro (páxinas 186-192 da Memoria) a Estratexia Galega da Mobilidade utiliza os datos relativos a Galicia procedentes da edición de 2020 do Inventario estatal de gases de efecto invernadoiro (serie 1990-2018), en lugar dos da edición de 2022 (serie 1990-2020), dispoñíbeis en <https://ogacli.files.wordpress.com/2022/07/galicia-crf-1990-2020-1.xlsx>.

até 4,7 millóns por causa da crise económica, **para se recuperaren nos anos posteriores e se estabilizaren en 5-5,2 millóns nos anos previos a 2020**. A caída das emisións neste ano foi inducida polos efectos socioeconómicos da COVID-19.

Sectores chave na redución das emisións de gases de invernadoiro



O transporte consome un terzo da enerxía

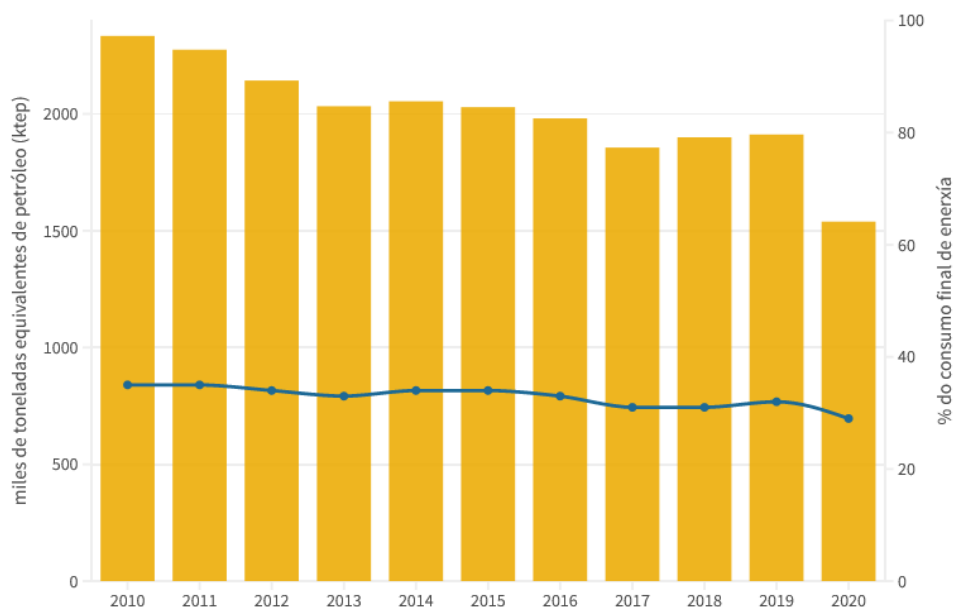
A hipermobilidade motorizada baseada en vehículos de combustión fai que o transporte sexa un grande devorador de enerxía. **En Galicia o transporte acapara o 32% do consumo final de enerxía en 2019**, último ano con datos non condicionado pola COVID-19.

O transporte é o segundo sector que demanda máis enerxía, situándose só atrás do conxunto dos sectores produtivos (industria, agricultura, gandería, pesca, construción, minas), responsábeis do 42% do consumo total (2019). **O transporte de persoas e mercadorías consome máis enerxía que a suma dos fogares e servizos.**

A reconversión ecolóxica do transporte é esencial para decrecemos o consumo de enerxía, tan necesario e urgente para avanzar na transición enerxética como é o desenvolvemento renovábel.

Segundo o Instituto Enerxético de Galicia (INEGA) da Xunta, o consumo final de enerxía no transporte diminuíu un 13% entre 2010 e 2013. Porén, **entre 2014 e 2019 a demanda de enerxía do transporte tendeu a se estabilizar en 1,9-2 millóns de toneladas equivalentes de petróleo (tep)**, até a caída en 2020 provocada polas restricións na mobilidade asociadas ao combate á COVID-19.

O transporte acapara un terzo do consumo final de enerxía en Galicia



Fonte: OGACLI a partir do Instituto Enerxético de Galicia (INEGA) da Xunta.

Practicamente toda a enerxía utilizada no transporte é fósil. A electrificación avanza a un ritmo moi lento e segue a ser residual: a electricidade tan só representou o 0,3% do consumo de enerxía final do transporte en 2019 e ademais non estivo totalmente libre de emisións, pois o 35% da producida ese ano en Galicia non foi de orixe renovábel. **Maior é a achega dos biocarburantes, mesturados coa gasolina e o gasóleo auto,** que atinxiu o 5,5% do consumo en 2019. Porén, os biocarburantes emiten CO₂ e grande parte deles son insustentábeis, como o biodiésel elaborado a partir de aceites de soia e de palma.

A Estratexia Galega de Mobilidade non cumpre o Acordo de París

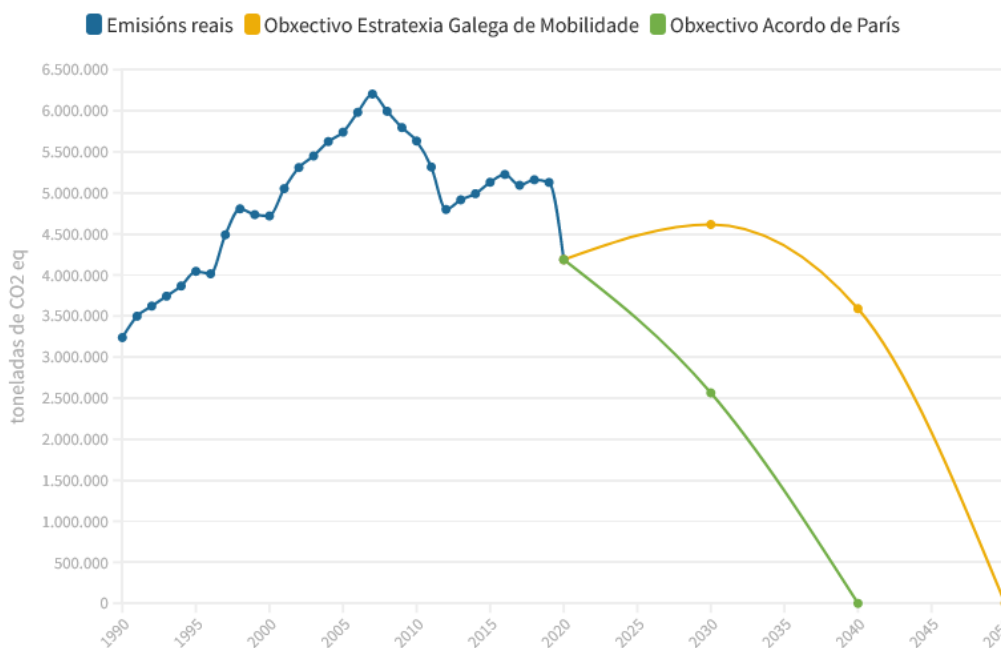
A Estratexia Galega de Mobilidade (EGM) sinala no apartado 8.3.1 (Documento 2: Diagnóstico, obxectivos e liñas estratéxicas) que os obxectivos marcados por ela “non poden ser alleos aos obxectivos marcados por outros plans relacionados” e sinala entre eles o Acordo de París 2015, cuxo obxectivo máis ambicioso é limitar o quecemento global a 1,5 °C. Porén, **a senda de redución das emisións procurada pola EGM está moi lonxe de ser compatíbel co Acordo de París².**

² Ningún documento de planificación enerxética-climática da Xunta contempla, nin sequera como posibilidade, un escenario de redución das emisións de gases de invernadoiro compatíbel co Acordo de París, isto é, coa prevención dun quecemento global superior a 1,5°C. Non o fai nin a Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050, nin a Axenda enerxética de Galicia 2030, nin a propia EGM. Unha proposta non oficial de escenario compatíbel co Acordo de París para o conxunto de España sitúa o

A EGM apunta que, en coordinación coa Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050 (EGCCE2050), establece o 2050 como o seu horizonte. Sen embargo, **non fai ningunha referencia á senda para a redución das emisións dos gases de invernadoiro do transporte proposta na EGCCE2050, que prevé unha redución de só un 65% en 2050, con respecto a 1990** (páxina 35), polo que sería aínda menos ambiciosa que a da EGM. Esta contradición introduce un **novo elemento de confusión con respecto á política climática da Xunta** e á EGCCE2050, cuxo texto non foi actualizado, a pesar do anuncio da Consellería de Medio Ambiente de elevar do 24,6 ao 55% o obxectivo de redución das emisións totais para 2030, en relación a 1990.

A EGM apunta a necesidade de introducir un ano base ou de referencia ao que se vincula o obxectivo de redución pero curiosamente non define ningún ano. Utilizando os datos para Galicia do último Inventario español de GEI (serie 1990-2020) e considerando como ano de referencia o máis recente, excluído o anómalo 2020³, marcado polas restricións na mobilidade derivadas da COVID-19, obtense unha **traxectoria de redución das emisións de gases causantes de cambio climático caracterizada pola escasa ambición para a presente década**. As emisións tan só se reducirían un 10% en 2030 con respecto a 2019, de tal xeito que en 2030 aínda serían un 43% maiores que as de 1990⁴.

A Estratexia Galega de Mobilidade non cumpre o Acordo de París



horizonte para a neutralidade climática en 2040 e implica unha redución das emisións dun 65% en 2030 con respecto a 1990 (ver <https://climateanalytics.org/media/spain.pdf>).

³ É lóxico pensarmos que o ano de referencia non é o 2020, ano para o que a EGM non ofrece datos de emisións de GEI.

⁴ O Plan Nacional de Enerxía e Clima (PNIEC) 2021-2030 do Ministerio para a Transición Ecolóxica, actualmente en proceso de revisión, procura unha redución das emisións do transporte do 37% en 2030 con respecto a 2019. Con todo, aínda máis cativa que a da EGM é a ambición da Estratexia Galega de Cambio Climático e Enerxía 2050, que procura unhas emisións para 2030 similares ás de 2019 e un 57% superiores ás de 1990. Cal sería entón o obxectivo da Xunta?

A partir da década de 2030 aceleraríase o descenso das emisións mais a un ritmo que torna pouco críbel o logro do obxectivo de cero emisións para 2050. **A procrastinación continúa a substituír a acción urxente e decidida**, cada vez máis necesaria despois de décadas de políticas de transporte e urbanísticas que contribuíron a disparar as emisións.

Para estar en liña co Acordo de París, **a EGM debería aspirar a lograr emisións cero en 2040, o que implicaría un recorte moito maior das emisións nesta década, que debería aproximarse ao 50% con respecto a 2019** (e do 21% en comparación con 1990).

Medidas moi insuficientes para lograr unha mobilidade sustentábel

A descarbonización do transporte é o desafío climático máis complicado. É moi difícil logramos as reducións necesarias para estarmos en liña coa meta máis ambiciosa do Acordo de París. A situación de partida é ben desfavorábel e cómpre diminuír a cero as emisións nun curto espazo de tempo, en apenas dúas décadas. O esforzo é enorme e a propia EGM, na formulación dos seus obxectivos, deixa claro que só pretende facer unha pequena parte do que sería posíbel e necesario, especialmente durante a presente década.

O modelo de mobilidade proposto na EGM non procura nin unha redución da necesidade de desprazamentos e das súas distancias nin un cambio modal cara aos modos de transporte sustentábeis que estea, sequera minimamente, á altura do desafío que nos coloca a crise enerxética-climática.

A ausencia de vontade da Xunta para contribuír a romper co desastroso modelo actual de mobilidade evidénciase nos indicadores empregados para avaliar o logro dos obxectivos estratéxicos máis relacionados coa sustentabilidade ecolóxica (a pesar do seu reducido número e de se referiren só aos anos 2030, 2040 ou 2050, segundo o caso, e non aos tres anos en todos os casos).

O obxectivo de diminuír a demanda de mobilidade motorizada por estrada consiste na realidade en estabilizala: o volume total anual de desprazamentos por estrada (veh.km) estabilizaríase en 2040 nos niveis de 2019, sen sabermos que se pretende para 2030 e 2050. **A humanización (liberar espazo público) das cidades á que se aspira concrétese nunha redución de tan só un 10% en 2040 dos vehículos que acceden ás sete principais cidades con respecto a 2019.** Novamente non se informa sobre os obxectivos para 2030 e 2050.

Como xa apuntamos, a redución a cero das emisións de gases de invernadoiro atrasase a 2050, concentrando o esforzo na década de 2040, na que se recortarían o 70% das emisións actuais, baixando até 2040 só un 30%. O obxectivo estratéxico de protexer a saúde concrétese nun indicador para un só contaminante, as partículas inferiores a dez micras (PM₁₀), cuxas emisións

procedentes do transporte por estrada pasarían de 1.307 (2019)⁵ a 250 toneladas en 2050, cando sería moito máis adecuado tomar como indicador o cumprimento dos estándares de calidade do aire propostos pola OMS, cando menos no ámbito urbano, onde o transporte por estrada é a principal causa de contaminación atmosférica.

A EGM fracasará na transformación real do modelo de sustentabilidade tanto polo escaso alcance de actuacións que inclúe como pola non inclusión de actuacións decisivas para avanzar cara a unha mobilidade sustentábel e xusta.

Na seguinte táboa recollemos as propostas do OGACLI relativas ás actuacións da EGM, ordenadas por subprogramas (Documento 3: Plan de Acción)⁶. As propostas de inclusión de novas actuacións destácanse en verde.

Subprograma	Actuación
1.1 Normativa en materia de mobilidade	Promoción dunha Lei de Mobilidade Sustentábel que obrigue a lograr emisións cero do transporte en 2040, garanta a planificación coordinada do transporte nas áreas metropolitanas (integrada coa planificación territorial e urbanística) e asegure un financiamento estábel e suficiente do transporte público.
1.2 Planificación da mobilidade	O Plan Director de Estradas de Galicia (PDEG) debe desbotar novas ampliacións da rede de estradas de altas prestacións que favorecerían aínda máis o transporte por estrada e agravarían a destrución e fragmentación dos hábitats naturais causados polas estradas. Neste sentido, o PDEG ten que contemplar medidas para reducir o efecto barreira sobre as poboacións de vertebrados terrestres das infraestruturas existentes, especialmente nos espazos naturais protexidos e/ou con presenza de especies en perigo de extinción. Impulso dun Plan de Acción contra a Pobreza en Transporte, entendida como a incapacidade ou dificultade das persoas e os fogares para faceren fronte aos custos asociados aos sistemas de transporte e a súa falta de acceso ou acceso limitado a aqueles necesarios para se desprazaren na súa vida cotiá. A suba do prezo de combustíbeis, peaxes

⁵ Ver o informe *As emisións de contaminantes atmosféricos en Galicia (1990-2020)*, do Observatorio Galego da Acción Climática, baseado en datos oficiais. Dispoñíbel en: <https://ogacli.org/2022/12/26/houbo-importantes-reductions-das-emissions-en-galicia-de-contaminantes-atmosfericos-desde-1990/>.

⁶ O Plan de Acción e o resto dos documentos da proposta de Estratexia Galega da Mobilidade pódense descargar en <https://estratexiagalegademobilidade.gal/gl/conece-a-egm/documentos>.

	ou vehículos, como consecuencia de medidas necesarias para mitigar a crise climática e por outras razóns, poden aumentar a pobreza en transporte se non se adoptan paralelamente actuacións correctoras.
1.3 Coordinación coa ordenación do territorio e o urbanismo	A actuación nesta materia límtase á incorporación de estudos de mobilidade na planificación territorial, sen ningunha aposta explícita por unha redución forte da mobilidade motorizada. O crecemento urbanístico disperso, a segregación espacial de usos e o encarecemento da vivenda e a degradación da calidade de vida no centro das cidades foron determinantes na explosión da mobilidade motorizada nas áreas de influencia das cidades rexistrada nas últimas décadas. É necesario limitar fortemente os novos desenvolvementos urbanísticos e a instalación de grandes superficies comerciais nos municipios limítrofes e na periferia das cidades, así como aumentar e abaratar a oferta de vivendas nas cidades principais.
1.4. Comunicación e coordinación entre administracións	Desenvolvemento dun sistema de tarxeta única de transporte que facilite o uso de todos os modos de transporte público colectivo. Esta tarxeta podería utilizarse tamén en todo o ámbito estatal. A creación do Sistema Nacional de Mobilidade Sustentábel previsto no Proxecto de Lei de Mobilidade Sustentábel pode favorecer a súa implantación.
1.5 Fiscalidade verde	A fiscalidade verde é unha ferramenta fundamental para promover a redución dos desprazamentos, o cambio modal e a compra e uso de vehículos de cero emisións, que ademais pode contribuír ao financiamento da mobilidade sustentábel e xusta. Porén, a EGM apenas a ten en conta. Debería figurar como un subprograma propio con propostas a defender perante o Estado ou actuacións a desenvolver no ámbito competencial autonómico. As medidas de carácter fiscal propostas na EGM fórmulanse como simple posibilidade. Unha é a redución do IVE ou dos impostos de matriculación e circulación na compra de vehículos eléctricos, híbridos e que usan gas fósil (actuación 7.1.4). Unha proposta desacertada na medida en que se aplique a vehículos que usan combustíbeis fósiles (híbridos, gas) e beneficie a persoas de rendas altas. O que se necesita é unha revisión dos impostos de matriculación e circulación de forma que sexan fortemente progresivos para as emisións de dióxido de carbono (CO₂), así como un novo imposto que grave progresivamente os coches de máis de 1.400 kg de peso,

	co obxectivo de penalizar a compra de SUV (vehículos utilitarios deportivos), incluídos os híbridos e eléctricos. A outra proposta apuntada como mera posibilidade son bonificacións en peaxes ou no custo do combustíbel e as recargas eléctricas para promover os “vehículos denominados de baixas emisións circulando polas cidades” (actuación 7.1.5). Os vehículos de emisións cero deben promoverse dentro e fóra das cidades. Neste sentido, nas bonificacións das peaxes establecidas no convenio coa concesionaria das dúas autoestradas de competencia autonómica (A Coruña-Carballo e a do Val Miñor) só se recollen bonificacións por recorrencia, horario nocturno e familias numerosas, e non por uso de vehículos eléctricos ou alta ocupación⁷. No marco dunha reforma fiscal verde do transporte tamén cómpre avogar por penalizar o transporte aéreo e favorecer o ferroviario.
4.1 Diminución da demanda de mobilidade	Ademais de promover o teletraballo entre empresas e traballadores mediante accións de sensibilización, a Xunta debe desenvolver un plan de fomento do teletraballo entre os seus propios traballadores e traballadoras, que inclúa unha avaliación do seu impacto real na diminución do número e distancia das viaxes. Na actuación relativa ao fomento de servizos e produtos de proximidade deben incluírse medidas como a promoción do pequeno comercio local en detrimento das grandes superficies e da compra por internet ou a compra preferente por parte dos comedores públicos de produtos alimentarios de proximidade. A actuación “ordenación do territorio orientada a reducir a distancia das viaxes” (e o número?), non inclúe ningunha medida concreta, mais alá de apelar a unha xenérica “coordinación entre as políticas de mobilidade e a ordenación do territorio”, aspecto tratado coa mesma indefinición xa no subprograma 1.3, a pesar de ser tratar dunha cuestión crucial para logramos unha diminución importante da mobilidade motorizada.

⁷ A Xunta modifica o convenio coa concesionaria das autoestradas autonómicas para conxelar as peaxes e seguir bonificándolas en 2023, o que beneficiará a 26.500 galegos ao día. Comunicado da Xunta, 22 de decembro de 2022. Dispoñíbel en: https://www.xunta.gal/notas-de-prensa/-/nova/75808/xunta-modifica-convenio-con-concesionaria-las-autopistas-autonomicas-para-congelar?langId=gl_ES.

4.2 Mobilidade compartida	Afirmase que nos últimos anos “irromperon con gran éxito” os servizos de mobilidade compartida (<i>carsharing, motosharing,...</i>), afirmación que obviamente non se pode referir á realidade galega sobre a que pretende actuar a EGM. A mobilidade compartida é unha peza fundamental da mobilidade sustentábel, especialmente o <i>carsharing</i>, e non só no ámbito urbano. Podería contribuír a reducir o excesivo parque actual de automóviles privados, aínda que a EGM non considera isto un problema ou debilidade. O impulso da mobilidade compartida debe ser unha prioridade da EGM. A única actuación para a promoción da mobilidade compartida é a coordinación entre administracións para favorecer este servizo. Debería impulsarse a creación dunha empresa pública que ofrezca servizos de mobilidade compartida en todo o territorio, especialmente se consideramos a falta de iniciativas de carácter privado. O fomento do uso de vehículos de alta ocupación (nos que viaxan dúas ou máis persoas) debería concretarse en medidas que o incentivasen fortemente na práctica, como a creación de carrís reservados en certas vías das áreas metropolitanas ou unha política de peaxes que os discriminase positivamente.
6.1 Transvase modal ao transporte público	Valórase positivamente a iniciativa de impulsar Zonas de Baixas Emisións (ZBEs) temporais en municipios turísticos de menos de 50.000 habitantes, así como a definición de ZBEs supramunicipais nas principais áreas metropolitanas que se activarían en episodios de alta contaminación do aire. Sen embargo, vemos dificilmente viábeis estas propostas se a decisión última sobre a súa implantación depende só da vontade dos concellos que, en xeral, están a amosar un compromiso feble coa implantación das ZBEs. É necesario obrigar (e non simplemente recomendar) ás empresas a implantaren plans de transporte ao traballo cando teñan máis de 100 traballadores e traballadoras (e non 500) ou máis de 50 por quenda. Esta obriga debería estenderse a todos os centros de traballo con máis de 250 persoas traballadoras nas áreas metropolitanas con máis de 200.000 habitantes. Estes plans deben orientarse a reducir a mobilidade en horas punta e a promover os modos de baixas ou cero emisións. A EGM carece dun compromiso firme e claro coa mellora das infraestruturas e servizos ferroviarios, limitándose as actuacións propostas a estudos que xa se deberían ter

	realizado hai moito tempo. A través dunha empresa pública, a Xunta podería asumir a prestación de novos servizos ferroviarios nomeadamente de proximidade nas áreas metropolitanas da Coruña e Vigo. En coordinación co Ministerio de Transportes e ADIF, a EGM debería incorporar actuacións concretas de mellora da infraestrutura ferroviaria (electrificación, novas liñas como Lugo-Santiago,...). Asemade, entendemos que entre os indicadores da EGM deberían incluírse a porcentaxe de viaxes de persoas realizadas en tren e a porcentaxe de mercadorías transportadas en tren con respecto ao total das transportadas por vía terrestre. Tampouco se observa unha aposta decidida pola extensión do transporte de ría máis alá da ría de Vigo, limitándose a EGM a incluír un estudo de viabilidade da súa implantación “noutras zonas de Galicia”, sen precisar ningunha. A viabilidade do transporte de ría dependerá en parte dunha política adecuada de restrición do uso do automóbil privado naqueles ámbitos onde sexa posíbel a implantación do transporte de ría. Tamén neste caso para o seu desenvolvemento habería que contemplar a posibilidade de o transporte de ría ser xestionado desde o sector empresarial público. A EGM considera unha “debilidade” a existencia do que cualifica como un “sistema aeroportuario débil”, a pesar de estar formado por nada menos que tres aeroportos. Dado que o avión é o modo de transporte máis intensivo en emisións de gases de invernadoiro, e malia carecer de competencias nesta materia, a Xunta debería avogar pola limitación do seu uso, instando o Estado a prohibir os servizos regulares de transporte aéreo en rutas que dispoñan dunha boa alternativa ferroviaria, como sucede hoxe entre A Coruña/Santiago/Vigo e Madrid. Aínda que a proposta de comercialización de billetes combinados de transporte público é positiva, consideramos preferíbel un sistema de tarxeta única de transporte, tal e como se propón en relación ao subprograma 1.4. A EGM non inclúe ningunha actuación específica con respecto ao financiamento do transporte público. Os descontos actuais nas viaxes en liñas de autobús de competencia autonómica deben manterse e mesmo ampliarse.
7.1 Vehículos de baixas emisións (ecoincentivos)	A EGM aborda os ecoincentivos dos vehículos de baixas emisións sen precisar a que vehículos se refire. Nos casos en que é posíbel a electrificación, como no caso dos coches, esta

	é sempre a opción máis eficiente. Non deberían considerarse vehículos de baixas emisións os híbridos e os que empregan biocombustíbeis insustentábeis, gas licuado de petróleo (GLP) ou gas fósil (tamén chamado gas natural). A simple substitución do desmesurado parque de coches privados actual por outro de cero emisións non debería ser o obxectivo dunha política sustentábel de mobilidade, pois implicaría custos socioambientais elevados (sobreconsumo de materiais, ocupación excesiva do espazo público, sobreproducción de electricidade,...). Tan necesario e urxente resulta electrificar a frota de coches privados como reducir o seu número, o tamaño medio e o nivel de uso. Por iso, a concesión de axudas á compra de coches eléctricos privados debería limitarse, evitando especialmente que acaben beneficiando a persoas de renda alta, sendo sempre preferíbel destinar o diñeiro público á promoción do transporte público e da mobilidade compartida. De maior interese é o gasto das administracións públicas na compra de vehículos eléctricos para as súas frota e en axudas destinadas á renovación de frota de vehículos de transporte de pasaxeiros e mercadorías, mais non para substituír simplemente o uso de diésel e gasolina por “combustíbeis alternativos” en xeral, senón por vehículos eléctricos sempre que for posíbel. A creación dunha rede de puntos de recarga para vehículos eléctricos é unha medida fundamental para avanzar na electrificación do transporte por estrada. O compromiso neste sentido da EGM é moi vago e entre os seus indicadores non inclúe ningún referente á implantación de puntos de recarga e á cota do parque de vehículos eléctricos. Por outro lado, contempla tamén o apoio ao despregamento de subministración doutros sistemas de propulsión de “combustíbeis alternativos” aos combustíbeis fósiles que, na realidade, non son nin limpos nin sustentábeis, caso do gas natural vehicular, o gas licuado de petróleo ou os biocombustíbeis.
8.1 Mellora do espazo público	A actuación 8.1.1., redución do espazo urbano destinado á circulación de vehículos e rexeneración de espazos públicos apunta medidas que Xunta e Concellos, no ámbito das súas competencias, poden acometer para restar espazo aos coches e devolvérllelo ás persoas, para o cal é fundamental reducir a entrada de coches nas cidades. A confianza da EGM no alcance desta actuación semella ben pequena, pois o indicador relativo ao obxectivo estratéxico

	“Liberar espazo público (humanización)” establece que o número de vehículos que acceden ás 7 principais cidades galegas tan só se teña reducido nun 10% en 2040 con respecto a 2019.
9.1 Concienciación cidadá	A transición ecolóxica no eido do transporte require dun formidábel cambio cultural ao que a EGM debe contribuír incorporando a educación ambiental como unha das súas ferramentas principais. As actuacións incluídas neste subprograma a favor dunha nova cultura da mobilidade sustentábel semellan claramente insuficientes (“campañas de formación” en centros cívicos e educativos, reparto de trípticos sobre os impactos ambientais do transporte, calculadora da pegada de carbono e do consumo enerxético,...). É necesario promover un Plan de Acción de Educación Ambiental para a Sustentabilidade enfocado ao transporte, de educación tanto formal como informal, deseñado e aplicado por especialistas e ben dotado de recursos.
10.1 Mellora da seguridade viaria	Para o logro da Visión cero mortos e lesións graves non se contempla a redución dos límites de velocidade nas vías interurbanas, que contribuíría á vez á diminuír a sinistralidade e o consumo enerxético. Tampouco se aborda a necesidade de mellorar a vixilancia dos límites de velocidade vixentes en cada momento. Estas actuacións dependerían do Goberno estatal, mais a EGM podería propoñer, como acontece con outras actuacións que non serían competencia da Xunta. Na actuación 10.1.4, outras medidas en materia de seguridade viaria valóranse posíbeis medidas para reducir a sinistralidade nos Tamos de Concentración de Accidentes con animais (TCAA). Deberíase considerar o criterio de que esas actuacións non deben contribuír a aumentar o efecto barreira das estradas, para o que se adoptarán as medidas de acompañamento que foren necesarias.
12.2 Optimización do modelo de financiamento e tarifas de transporte	A actuación 12.2.1, criterios de investimento e de priorización de investimentos en infraestruturas de mobilidade, debería privilexiar claramente os investimentos nas infraestruturas ferroviarias e facilitadoras da mobilidade activa e limitar a casos excepcionais os investimentos na ampliación da rede de estradas. A proposta dun modelo de financiamento equitativo para todos os modos de transporte só formula unha crítica á pretensión de introducir a nivel estatal o pagamento do uso por infraestruturas viarias, unha medida necesaria para

	desincentivar o transporte por estrada cuxos efectos socialmente regresivos poden corrixirse. Inclúe un curioso anuncio de posíbel contraposición por parte da Xunta dun “modelo de internalización dos custos externos do transporte” do que nada se avanza. Positiva é a afirmación de que se teñan en conta criterios como o peso e as emisións dos vehículos nun “eventual modelo de tarifas”, que entendemos a propia Xunta xa podería aplicar nas dúas autoestradas autonómicas de peaxe. Cómpre unha nova política de peaxes nas autovías e autoestradas autonómicas que incentive o uso partillado dos vehículos e aqueles con menor peso e emisións de CO₂, acabe coas “peaxes na sombra” (pagadas vía impostos tamén por quen non usan estas infraestruturas e teñen rendas baixas) e xere ingresos para potenciar a mobilidade sustentábel e xusta, que evidentemente non é a que se produce en coches privados e en camións, especialmente se son de combustión.
--	--