

Mobilitat criminal

written by Manel Larrosa | 2 de febrer de 2017

El desordre de la concentració d'autopistes de peatge en algunes zones de l'Estat i la gratuïtat de les autopistes de la resta suposa un greuge econòmic. El greuge, però, no acaba aquí perquè s'amplia amb el desordre de massa vehicles per les vies laterals alternatives als peatges, ja que més flux de trànsit implica més accidents.

Les queixes en aquest sentit dels usuaris de la N-2 a Girona o de la N-340 a Tarragona són prou conegudes. Si hi hagués un sistema de tarifació homogènia, com l'Eurovinyeta, cosa que les Directives europees plantegen i que Espanya no ha acceptat, el resultat seria un trànsit ordenat i menys accidents.

La síntesi és: "pagueu i, en cas contrari, circuleu per una via molt més perillosa". Les xifres d'accidentalitat a les carreteres paral·leles a les autopistes són eloqüents en aquest sentit: es produeix com a llocs més destacats a l'entorn de l'AP7 a Catalunya i el País Valencià, i en menor grau a la façana atlàntica de Galícia i a Andalusia, entre Sevilla i Cadis. En un context de reducció generalitzada dels accidents, gràcies a l'aplicació del carnet per punts i a una major conscienciació ciutadana, resulta que aquesta accidentalitat només augmenta a Catalunya. Les dades del Ministerio de Fomento corresponents al període 2002-2014 reflecteixen que, mentre que les carreteres paral·leles a autopistes redueixen el seus accidents en un 50% al conjunt d'Espanya, a Catalunya augmenten un 50% a Girona i un 127% a Barcelona.

El nombre absolut d'accidents en aquest tipus de vies estan encapçalats per Catalunya amb 787 accidents de mitjana anual i la segueix el País Valencià amb 537. Més endarrere hi figuren A Corunya i Pontevedra amb 400 i finalment Cadis i Granada,

amb 236. Això vol dir que l'augment de morts respecte a la mitjana estatal es concreta en onze de més a les dues províncies gallegues, catorze a les tres valencianes i fins a dinou a les tres catalanes. A Catalunya es produeixen el 18% dels accidents de les carreteres de l'Estat, tot i tenir-hi només un 6% de la xarxa viària, en una proporció 2,8 vegades superior, que quasi la triplica. La província de Barcelona acumula el 3% dels accidents tot i tenir només el 0,3% de la xarxa (en una proporció de sinistralitat de 10,2 vegades més), mentre que Girona i Tarragona quasi dupliquen els valors del conjunt de setze províncies espanyoles més destacades.

En la mesura que a Catalunya hi ha més intensitat de la circulació, també hi ha un major nombre d'accidents en valors absoluts. Per això l'existència d'una xarxa més potent com és l'autopista de peatge no resol la funcionalitat de la demanda i es posa de relleu la falta de gestió de la mobilitat i el seu preu. Esdevé un cas paradigmàtic i greu dins l'Estat.

L'explicació que a Catalunya hi ha més accidents perquè hi ha més densitat de trànsit no se sosté. Admetent que la major circulació podria emparar una accidentalitat de l'ordre del doble a Catalunya respecte a la mitjana espanyola, els accidents en autopistes serien el 212% de la mitjana espanyola, però arribarien al 259% en les autovies i s'elevarien fins el 276% en les carreteres estatals. No obstant això, els morts en accidents no mostrarien la mateixa proporció: en autopistes i autovies només augmentarien al 139 i al 122% respectivament, però arribarien al 259% en les autovies i s'elevarien fins el 276% en les carreteres estatals. No obstant això, els morts en accidents no mostrarien la mateixa proporció: En autopistes i autovies només augmentarien al 139 i al 122% respectivament, però en les carreteres de l'Estat augmentarien fins el 205%, xifres que donen la raó a organitzacions veïnals i ciutadanes que des de fa temps denuncien la sinistralitat de trams de la N-340 a les Terres de l'Ebre o de la N-2 a l'Empordà.

Al cansament dels catalans per un país de peatges encara cal afegir-hi, doncs, l'alt cost que suposa tenir més accidents i més morts. Ho podríem definir com: "o peatge o mort...". I així, al greuge fiscal ("Espanya ens roba...") n'hi podríem afegir un altre: "Espanya ens mata...". I és que la realitat punyent de les xifres mostra un problema d'absència d'Estat o, si més no, d'enorme distància d'Estat. Sovint, les forces polítiques centralistes han afirmat que l'Estat havia estat foragitat de Catalunya per un poder autonòmic creixent, però es podrien preguntar si, en el cas de la mobilitat i les inversions viàries, la responsabilitat no és sinó la d'un Estat que directament ha abandonat allò que encara és responsabilitat seva.

Aquest Estat absent ha agreujat la seva absència tot prorrogant concessions d'autopistes que, a falta de mecanismes de regulació, com l'eurovinyeta, són una mofa a la tan repetida "igualdad de los españoles".