

L'AP-7, problema d'estat

L'autopista AP-7 és, a hores d'ara, un problema de dimensió i prioritat d'estat. Podem mesurar la impressió de congestió i manca de funcionalitat a través d'una mesura objectiva com és el nombre d'accidents. En els darrers cinc anys, els accidents s'han multiplicat per més de 2,6 en conjunt i per més de 3,3 a la província de Tarragona. És un rècord màxim a escala espanyola. Seguim en una vella tònica que fa que, a Catalunya, les carreteres que depenen del ministeri no alleugin la seva accidentalitat sinó que l'augmentin, en dissonància amb la resta de les vies ministerials. Es podria al·legar que els catalans no condueixen bé i que és català tot aquell que condueix i travessa Catalunya, però si descartem aquest argument cal anar a altres explicacions.

Només la densitat de camions explica la incidència dels accidents. D'ara endavant, temps tindrem per presentar les xifres. L'AP-7 no assoleix els màxims de la intensitat mitjana diària (IMD) de trànsit d'altres vies espanyoles, per exemple moltes de Madrid, on el ministeri en posseeix abundantment, però aquesta dada aïllada no explica la realitat, cal sumar-hi els camions (allà més absents).

Si el ministeri anomena Corredor Mediterrani una meitat de la Península que com a mínim són dues tercers parts de la seva població contra un Corredor Atlàntic que és la resta, i que ambdós contenen Madrid, llavors hem de constatar que aquesta meitat de Península desemboca en un únic coll d'ampolla, que és l'AP-7 de Tarragona cap amunt, i que aquí s'esuma tota la façana mediterrània amb l'eix històric vers el centre peninsular (Lleida-Saragossa-Madrid i el sud). En els mapes oficials del Corredor Mediterrani, la xarxa és molt diversa i se'n planeja de ferroviària a bastament per l'interior peninsular, suma i complement de les autovies pròpies, però tot va a parar a Tarragona. I des



ANTONI ABAD
I MANEL LARROSA

MEMBRES DE CATPAÍS
I DE FEMVALLÈS

d'aquí sumem el sistema català, que és molt més que la regió de Barcelona, perquè al voltant de les altres tres capitals provincials hi ha volum, continuïtat i sistema conjunt, passant pel Vallès, que és, en termes industrials, allò que Catalunya és a Espanya.

Tota política futura creïble ha de parlar de reduir els accidents. Qualsevol altre anunci no és acceptable. Aquest ha de ser l'objectiu, dissenyat per a un període de pocs anys i avaluable pas a pas. No s'hi valen els exercicis d'hipòtesis de treball i possibles mesures correctores que no continuïn aquesta premissa. Cal abaixar aquest preu de sang. I, d'ara endavant, caldrà recordar-ho a cada nova dada d'accidents. Província per província, Barcelona respecte a Madrid més que duplica el nombre d'accidents per quilòmetre de via ministerial.

En les dades disponibles, la secció d'accés a Catalunya pel sud, d'Amposta a Salou, en una dècada (2013-2024) ha multiplicat quasi per quatre (3,65) el nombre de camions en un creixement molt més ràpid que els vehicles lleugers (1,94). Els camions han assolit un creixement sostingut anual del 12,68%, el doble dels lleugers, una xifra impactant que porta a quasi un camió per cada dos cotxes, amb el pronòstic que en 8 anys quasi hi empatarem.

Resulta que els accidents en les àrees denses, tant a Madrid com a Barcelona, disminueixen la proporció del

nombre de morts. Hi topem més, però ens hi matem menys. A l'Espanya buida, la gent es mata perquè corre massa en vies buides. Ara bé, aquí, degut al nostre elevat sostre d'accidents, també acabem tenint massa morts.

Tota aquesta meitat de Península abocada al prelitoral català, o AP-7, només es resoldrà amb una nova via fèrria específica per a mercaderies. Tota la resta és fum. L'actual Corredor Mediterrani és una ficció sense dades que entorpeix les Rodalies, els Regionals i l'alta velocitat de Catalunya. Sense pla de negoci que avalui el volum de camions que hem de treure, els direm que haurien de ser uns deu mil diaris al llarg de l'AP-7.

A Espanya, els camions són un problema a l'AP-7, de València a Girona, a l'A-2 a Lleida i Barcelona i, més puntualment, a l'A-4 a Madrid. Però el màxim dels accidents són a l'AP-7 i l'A-2 a Barcelona i a la M-40 a Madrid. La singularitat catalana sobresurt destacadament. Si aquesta és l'escala provincial, al Vallès l'AP-7 bat rècords, perquè triplica la mitjana catalana d'aquesta via.

El país ha de poder fer un salt endavant com ho va ser la construcció de l'AP-7. Avui Catalunya no seria el que és sense l'amplitud del projecte d'aquesta autopista de fa més de mig segle. El dèficit històric acumulat d'inversió per part de l'Estat paga sobradament una nova via fèrria, específica per a mercaderies, al llarg del prelitoral, via que hem proposat com un carril més de l'AVE, que passaria d'un a dos per banda, especialitzats, però interoperatius.

Només una anàlisi en termes de còmput d'accidents i de camions ens aclareix on som, objectiva la realitat, fixa posició, crea consens de país i ens permet dibuixar alternatives. I les conseqüències que se'n derivarien en la gestió han de ser de model a la basca: cessió de les vies del ministeri a Catalunya, gestió de proximitat i tarificació de pas. De cap altra forma es podrà frenar el peatge d'accidents.

El lleure que iguala



ELENA COSTAS

ECONOMISTA

Com cada setembre, tenim un debat educatiu centrat en el que passa a les aules. I aquest any, encara més. Una vaga el primer dia d'escola reclamant més recursos i suport per a l'escola inclusiva. Uns resultats de PISA marcats per l'escàndol de la mostra. Però sovint oblidem que una part important de les desigualtats educatives es construeix fora de l'horari lectiu. A l'estiu, a les tardes i els caps de setmana. Alguns infants acumulen activitats, experiències i vincles; d'altres, molt menys. I aquesta diferència també educa.

Fora de l'aula hi ha una oportunitat que no acabem d'aprofitar. El juliol de l'any passat, el Parlament va aprovar per unanimitat instar el Govern a garantir un mínim de dues setmanes d'activitats de lleure educatiu a l'estiu, amb prioritat per als infants en situació més vulnerable. Una demanda que una àmplia coalició d'entitats socials, educatives i de salut fa temps que reclama. I el punt de partida és molt desigual: la diferència en la participació en activitats extraescolars s'acosta als 40 punts percentuals segons el nivell d'estudis de la mare.

Aquest mateix estiu, Ivàlua ha publicat una revisió de l'evidència sobre què funciona en el lleure educatiu per combatre la pobresa infantil. Els resultats mostren que el lleure educatiu pot millorar el rendiment, la conducta social i la confiança dels infants en ells mateixos. Sabem, doncs, que val la pena garantir-lo. La pregunta, per tant, ja no és si cal fer-ho, sinó com aconseguir que funcioni de veritat.

Ara bé, garantir el lleure no vol dir únicament finançar-lo. És habitual entendre l'accés com una qüestió de preu: si l'activitat és gratuïta o hi ha una beca, el problema queda resolt. Però sabem que els ajuts econòmics, tots sols, no garanteixen que els infants hi participin. Perquè el preu és només una de les barreres. També hi ha la informació –saber que l'activitat existeix i que hi tens dret–, els tràmits per demanar-la, l'oferta disponible al teu barri o al teu poble i els horaris familiars. No poder pagar no és l'única manera de quedar-se fora; també hi ha no poder-hi arribar.

Però arribar-hi tampoc ho és tot. No tota activitat educa igual. La recerca mostra que no n'hi ha prou amb ocupar unes hores: calen activitats pensades amb intencionalitat educativa, equips preparats i vincles estables. I importa la continuïtat: els resultats són més consistents quan els infants hi participen de manera regular i sostinguda. Una plaça no és encara una oportunitat educativa.

Reconèixer un dret és un primer pas, però el que més compta és que es pugui exercir. I això també vol dir evitar crear un circuit a part per als infants amb menys recursos. Es pot prioritzar qui rep l'ajut sense separar on participa. Catalunya pot garantir dues setmanes de lleure i donar la feina per feta, o assegurar-se que arribin justament als infants que avui en queden fora i que el lleure deixi de ser una font més de desigualtat.

DE FIT A FIT

El documental 'Musk' es presenta a Venècia: "Viu a la irrealitat"



JORDI DURÓ