

VI. TRANSPORT I MOBILITAT.

Definició i objectiu. En aquest àmbit s'han intentat quantificar alguns dels impactes socioecològics del transport, un dels principals eixos vertebradors del procés de globalització, a les Illes Balears i en relació al conjunt de l'Estat espanyol. Tanmateix, el més rellevant d'aquest àmbit és la manca important d'informació que permeti elaborar una acurada comptabilitat socioecològica del transport. Aquesta es considera una eina indispensable per a poder realitzar una bona gestió i planificació d'un tema amb un paper tan destacat en la crisi ecològica global. Per això s'ha presentat una proposta dels indicadors que haurien de configurar dita comptabilitat i després s'han elaborat alguns indicadors bàsics en funció de la informació disponible.

Fonts. Les principals fonts d'informació emprades han estat les estadístiques de la DGT (Direcció General de Trànsit) i els Anuaris del Ministeri de Foment. La primera presenta dades força completes del parc automòbil, accidents i cens de conductors. La segona, en canvi, aporta dades valuoses de les infraestructures de transport. Ambdues fonts aporten informació per CA i en alguns casos per municipis. En el segon dels casos és possible agrupar les dades per illes, però en el primer, l'anàlisi queda molt condicionada per la divisió administrativa de les Illes Balears. Això suposa un entrebanc a l'hora d'estudiar les possibles particularitats de cada illa. En el cas de les xarxes de carreteres sí que s'ha pogut comptar amb informació a nivell insular, facilitada per la Conselleria d'Habitatge i Obres Públiques del Govern de les Illes Balears, el Departament d'Obres Públiques del Consell de Mallorca, i el Departament de Mobilitat del Consell Insular de Menorca.

Metodologia. El càlcul dels diferents indicadors de transport s'ha basat en, mitjançant diversos índexs, posar en relació variables que, a les estadístiques oficials i de forma general, no solen vincular-se –p.ex. nombre d'accidents amb parc automòbil i xarxa de carreteres–. Això pot permetre analitzar des d'una perspectiva sistèmica alguns dels principals problemes derivats del transport.

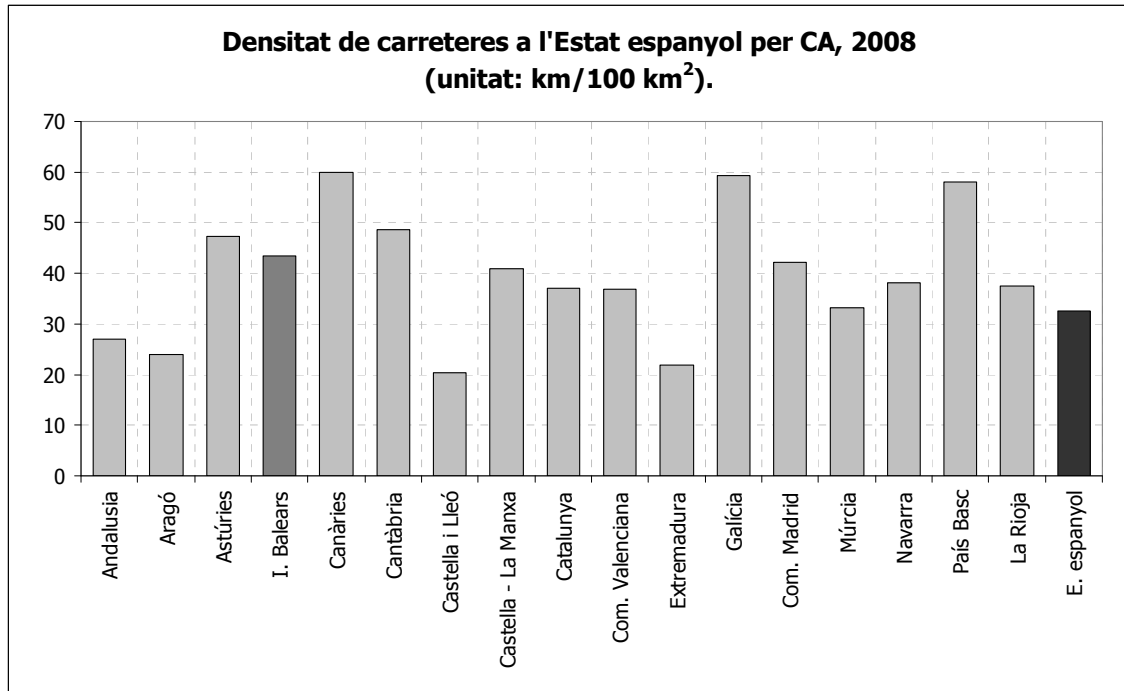
Anàlisi i resultats. De la posterior anàlisi dels indicadors se'n poden extreure una sèrie de conclusions significatives. Pel que fa al **parc automòbil** de les Balears, es pot destacar el següent:

- a) Les Illes Balears presenten la major taxa de motorització de l'Estat espanyol, 832,95 vehicles/1.000 hab. (any 2008), situant-se un 24,14% per sobre de la mitjana espanyola i un 40,83% per sobre de la mitjana de la CA amb la taxa de motorització més baixa (País Basc).
- b) Per illes¹, destaquen Formentera i Eivissa (1.076,76 i 916,69 vehicles/1.000 hab., respectivament)² com aquelles amb taxes de motorització més elevades. Tot i així, les de Mallorca (de 843,59 vehicles/1.000 hab.) i Menorca (826 vehicles/1.000 hab.) són també molt elevades i se situen sempre per sobre la mitjana estatal (670,94 vehicles/1.000 hab.). A més, en el cas de les Pitiüses cal tenir present que una part important del parc de vehicles està compost per motocicletes.
- c) A diferents municipis de les Illes Balears s'assoleixen taxes de motorització superiors als 1.000 vehicles/1.000 hab.), el que suposa més d'un vehicle per persona.
- d) Destaca el municipi de Montuïri amb una taxa de motorització de 2.844,98 vehicles/1.000 hab. Aquesta era 4,24 vegades superior a la taxa de motorització espanyola i 3,33 vegades superior a la de les Illes Balears. Probablement, aquest fet distorsionador està relacionat amb la importància dels vehicles de lloguer al municipi del Pla de Mallorca.

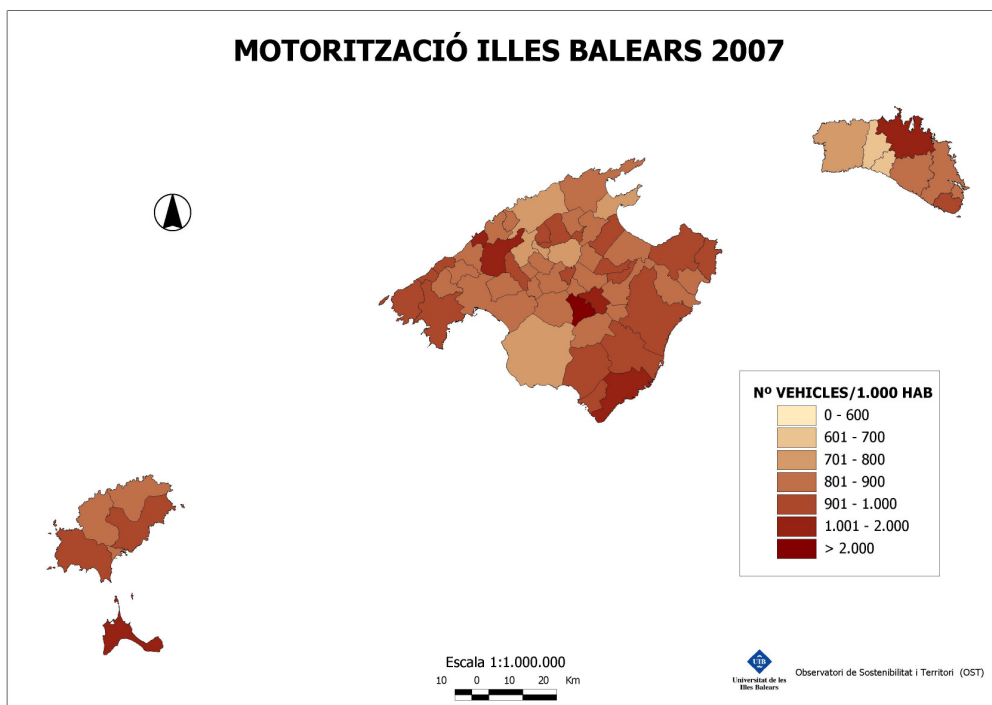
¹ Les dades per illes es corresponen a l'any 2007.

² La taxa de motorització de Formentera ha de ser matisada degut a l'elevada proporció de motocicletes en el parc de vehicles d'aquesta illa.

Gràfic 27.

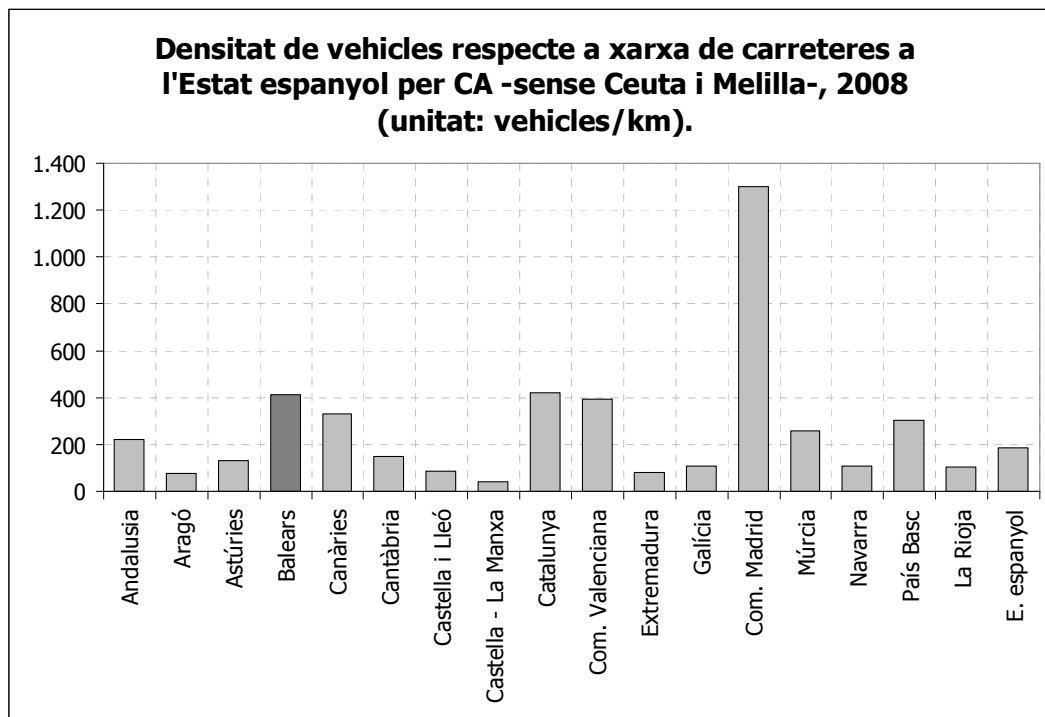


Mapa 4.



Quant a l'evolució de la **densitat mitjana de vehicles per quilòmetre de carretera**, aquesta s'ha incrementat pel conjunt de l'Estat espanyol, tot presentant les Illes Balears una de les més elevades (412,00 vehicles/km de carretera front a una mitjana de l'Estat de 187,59). Aquesta magnitud ens indica les CA on la congestió del trànsit és o pot ser més elevada degut a l'elevada dependència del transport motoritzat privat.

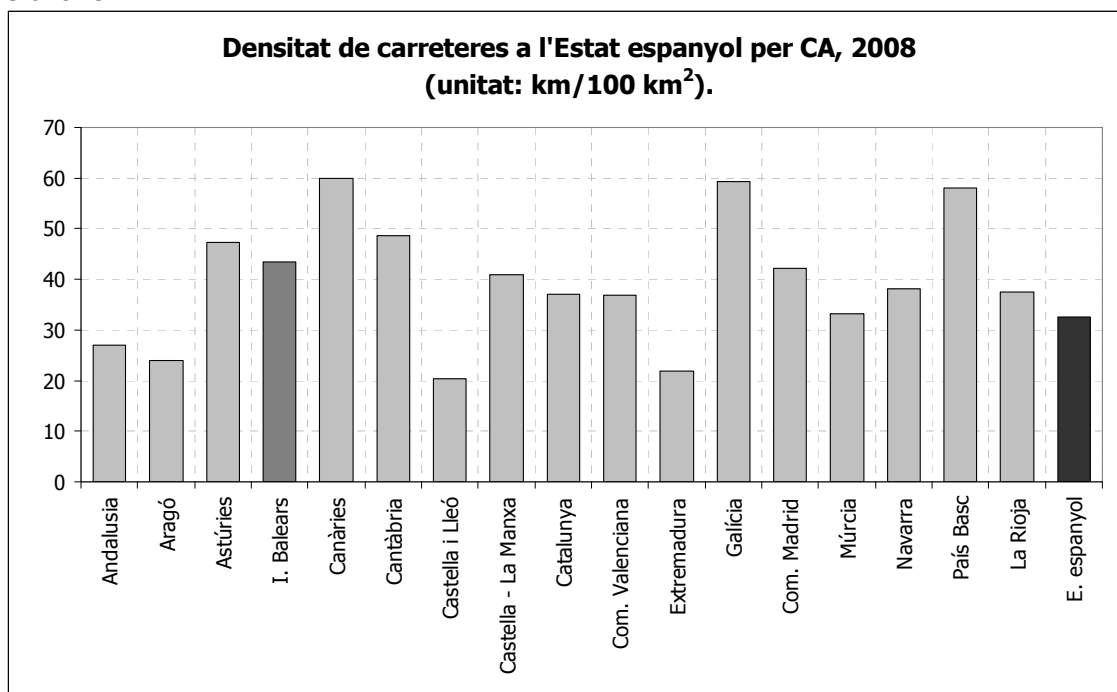
Gràfic 28.



Pel que fa a l'evolució de les **infraestructures**, concretament la xarxa de carreteres i la xarxa ferroviària, es pot ressaltar:

- Les incoherències detectades entre les dades de les diferents fonts consultades –Ministeri de Foment, IBESTAT, Consell Insulars de Mallorca i Menorca–. Aquestes incoherències van des de no coincidència de dades d'un mateix any a evolucions a la baixa de km de carretera.
- La xarxa de carreteres s'ha incrementat en 21 km durant el període analitzat (2000-2008) a les Illes Balears, presentant el 2008 una densitat (43,45 km/100 km²) que era un 33,16% superior a la mitjana de l'Estat.
- Les vies de gran capacitat són la tipologia de via que ha experimentat un increment més important a les Illes Balears (155,56% en vuit anys), superant la seva densitat (3,69 km/100 km²) l'any 2008 en un 23,1% la mitjana espanyola. Per illes, Mallorca i Eivissa, amb 4,31 i 4,05 km/100 km², respectivament, se situen molt per sobre de la densitat de Menorca (0,29 km/100 km²).
- La densitat de la xarxa ferroviària de les Illes Balears – de fet, de Mallorca –, és, amb 2,14 km/km², una de les més baixes de l'Estat espanyol (un 30,37% inferior a la mitjana estatal). L'evolució de la xarxa entre 1956 i 2007 mostra un progressiu desmantellament entre 1956 i 1981, que no es va començar a invertir fins l'any 2001.

Gràfic 29.



Taula 9. Estimació de la xarxa de carreteres i de la densitat de la xarxa de carreteres i de vies de gran capacitat, Illes Balears, 2007

	Mallorca	Menorca	Eivissa	Formentera	I. Balears
Xarxa de carreteres (km)	1.772	176	190	34	2.172
Vies de gran capacitat (km)	155	2	23	0	180
Superfície (sense illots) (km ²)	3.604	693	569	81	4.946
Densitat xarxa carreteres (km/100 km ²)	49,18	25,40	33,34	42,21	43,92
Densitat vies de gran capacitat (km/100 km ²)	4,31	0,29	4,05	0,00	3,65

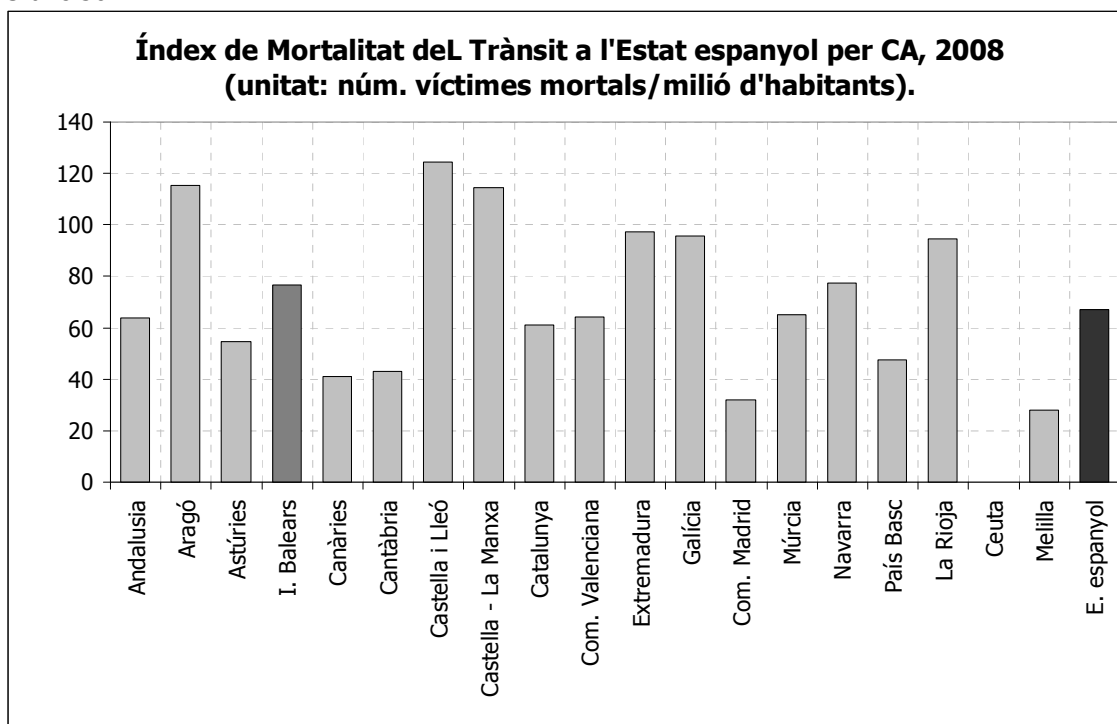
Taula 10. Estimació de la xarxa ferroviària a Mallorca, 1956-2007 (unitat: km)

	1956	1973	1981	1995	2000	2003	2007
Longitud (km)	254,04	147,9	69,4	69,4	69,4	108,6	115,8
Densitat (km/100 km ²)	7,05	4,10	1,93	1,93	1,93	3,01	3,21

En relació als costos socials del transport, concretament els **accidents de trànsit**, destaca que:

- Tant al conjunt de l'Estat espanyol com a les Illes Balears s'ha registrat una disminució del nombre d'accidents durant el període d'estudi (2003-2008). De fet, és una de les CA on aquesta xifra s'ha reduït més (un 32,63% menys).
- L'índex de mortalitat (víctimes mortals per milió d'habitants) també ha disminuït a escala estatal i autonòmica, tot i que el 2008 a les Illes Balears encara superaven la mitjana de l'Estat.
- L'Índex de Mortalitat a carretera en funció del parc de vehicles (IMC₁) també ha registrat una reducció de les seves xifres al conjunt de l'Estat i a les Illes Balears. Tanmateix, tot i situar-se l'any 2008 per sota la mitjana espanyola (amb 73,86 víctimes mortals/milió vehicles) és la CA on l'evolució entre 2003 i 2008 ha estat menys favorable.

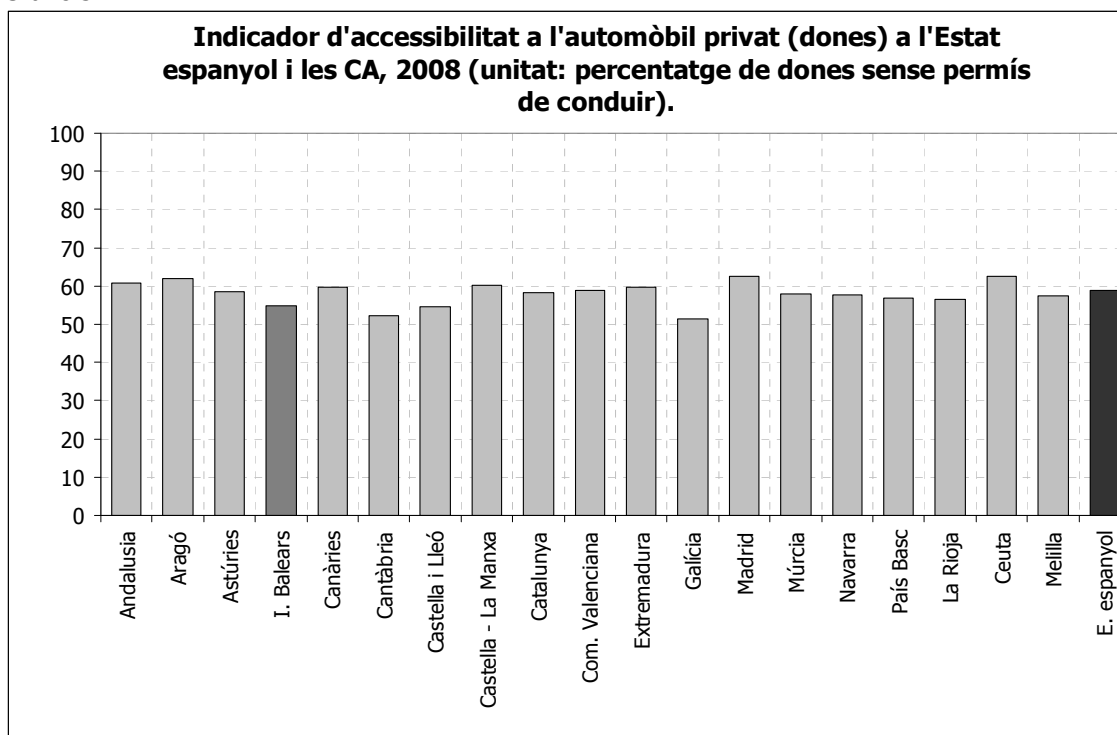
Gràfic 30.



	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Variació (%)
Andalusia	183,33	157,21	140,96	128,18	107,28	83,62	-54,39
Aragó	351,79	263,46	239,15	203,05	184,73	149,86	-57,40
Astúries	225,43	155,81	144,01	117,45	88,19	78,17	-65,33
Illes Balears	143,57	144,60	127,69	105,39	102,43	73,86	-48,56
Canàries	130,67	99,47	98,68	73,03	72,47	44,83	-65,69
Cantàbria	143,14	121,05	77,16	125,37	710,56	59,95	-58,12
Castella i Lleó	322,22	272,91	246,38	218,40	210,16	157,62	-51,08
Castella - La Manxa	354,59	249,85	273,60	236,61	257,18	152,32	-57,04
Catalunya	135,06	109,08	97,09	84,66	73,13	63,74	-52,81
Com. Valenciana	161,80	137,61	117,15	102,83	88,06	74,53	-53,93
Extremadura	247,70	247,13	164,70	147,41	149,02	126,34	-49,00
Galícia	251,26	196,81	190,07	167,94	157,14	114,94	-54,25
Com. Madrid	65,68	53,48	50,54	48,59	39,23	26,30	-59,95
Múrcia	189,03	169,64	167,82	115,96	113,83	78,04	-58,71
Navarra	210,26	183,53	209,22	111,64	91,83	87,44	-58,41
País Basc	175,07	103,67	83,72	83,73	62,27	61,92	-64,63
La Rioja	300,89	373,75	246,14	185,43	212,28	145,02	-51,80
Ceuta i Melilla	0	0	0	0	0	0	0
Estat espanyol	177,99	145,31	132,04	115,89	101,65	79,63	-55,26

Finalment, pel que fa a la **discriminació social de l'accés al transport privat motoritzat**, crida l'atenció que, tot i l'elevada taxa de motorització de les Illes Balears, l'any 2008 un 53,01% de la població no tenia accés a l'automòbil privat –és a dir, no tenia permís de conduir-. Aquesta discriminació ha afectat històricament sobretot a la població femenina i avui en dia (2008) un 58,78% de les dones a l'Estat espanyol no tenen carnet de conduir. Tanmateix, les Illes Balears són la CA on aquest percentatge és menor (47,55% dels conductors el 2008 eren dones).

Gràfic 31.



A mode de reflexió global respecte del tema transport i mobilitat a les Illes Balears, recordar que, tot i que el nombre d'accidents de trànsit ha disminuït en els darrers anys, aquesta reducció s'ha produït especialment a partir del 2006, raó per la qual no es pot parlar encara de un vertader canvi de tendència. A més, el fet que es segueixin produint víctimes mortals a les carreteres de les Illes Balears (82 el 2008), encara que siguin menys que els anys precedents, és una mostra que el problema de la mortalitat relacionada amb el transport està lluny de ser resolt. L'accidentabilitat i la mort a la carretera ha estat percebuda fins fa poc com una conseqüència inevitable de l'existència dels automòbils. I aquests es suposen elements imprescindibles pel desenvolupament econòmic i social en el món actual. Per això, en tractar aquesta problemàtica seria necessari assumir –com ja s'ha fet a diferents països del nord d'Europa (Suècia, Noruega, Regne Unit, etc.)–, l'anomenat enfocament **Visió Zero** en les polítiques de seguretat vial. Aquest es fonamenta en el principi bàsic de considerar els accidents de trànsit que resulten en víctimes mortals o amb ferits greus com una epidèmia que cal eradicar com tota epidèmia de causes conegudes.

Per altra banda, hi ha el fet que la causa fonamental de l'elevada taxa de motorització de les Balears és que el 89,93% dels desplaçaments es feien mitjançant transport privat³. Això suposa gairebé 10 punts per sobre de la mitjana de la UE-15 (80%)⁴. Les elevades taxes de motorització resulten, alhora, en problemes de congestió que s'intenten resoldre mitjançant la construcció de noves infraestructures, el que sol induir major mobilitat en transport privat. Davant aquesta situació, experiències com la de Suècia, on una significativa reducció de desplaçaments amb transport privat ha anat acompanyada d'una minva de la mortalitat del transport terrestre motoritzat, podrien servir d'exemple per a reorientar les polítiques per a reduir la sinistralitat del transport per carretera.

³ Dades de l'any 2002 d'acord al Pla Director Sectorial del Transport de les Illes Balears.

⁴ Dades del Directorate-General for Energy and Transport de la Comissió Europea per a l'any 2005.