
LA SEGURETAT VIÀRIA EN CRISI ECONÒMICA I DE VALORS

OLE THORSON¹

Enginyer en seguretat viària i president de l'Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit (APAT)

Tot i que tendim a creure que una crisi econòmica ens fa ser més curosos i pensar més en l'estalvi, les dades de les últimes dècades de Catalunya no arriben a confirmar aquesta tesi. Hem tingut moments amb millor economia i al mateix temps un fort decreixement del nombre de morts i de ferits en carers i carreteres. Els últims anys (amb pitjor estat econòmic) ha continuat la millora de la seguretat viària. I amb més d'una dècada de variació en les xifres de riquesa també ha disminuït el risc laboral. Això vol dir que són altres factors més potents que no pas l'economia els que guien la percepció del perill i l'acció davant del risc dels ciutadans. Hi ha menys treballadors i menys quilòmetres conduïts els darrers anys, però no s'ha reforçat la tendència a augmentar la seguretat viària i laboral. Si la nostra societat vol una clara percepció del risc és recomanable elevar el valor de la vida dels ciutadans (tant en l'aspecte econòmic com en el moral). Tota la societat ha de sentir l'obligació de respectar més la vida humana.

Although we tend to believe that an economic crisis makes us more cautious and more inclined to make savings, Catalan data from recent decades does not confirm this premise. We have had times of economic upswing and, at the same time, a sharp drop in the number of fatalities and injuries on our roads and highways. In recent years (during the economic downturn), road safety has continued to improve, and with over a decade of variation in economic data, occupational hazards have also decreased. This means that there are other, more powerful factors than the economy that impact on the perception of hazard and on the public's behaviour towards risk. In recent years, there have been fewer workers and fewer kilometres driven, but the trend towards improved road and occupational safety has not been reinforced. If our society wants a clear perception of risk, we need to raise the value of life (both in financial and moral terms). The whole of society must feel obliged to show greater respect for human life.

1. EL PROBLEMA

Parlem molt de seguretat viària, bàsicament del nombre de morts. Parlem molt de crisi econòmica, de manca de diners. Però poques vegades ens preguntem per què estem en la situació de crisi. Transmetem alguns comentaris i valoracions de caràcter tècnic i ens oblidem de per a qui actuarem. El problema és més aviat un fet humà que una situació tècnica. Però els especialistes i polítics volen donar una imatge de saber molt sobre l'economia i les grans conglomeracions de diners. I així el receptor de la crisi ha passat a ser un nombre d'aturats sense rostres i un gran

1. C/ Diputació 211, entresòl - 08011 Barcelona. Tel. 93 301 37 78, fax 93 301 39 86, mòbil: 686 011 841, @: thorson@ysi.es.

nombre d'empreses petites sense pes polític. Novament qui defineix el debat té en compte primerament els grans negocis i molt menys l'individu.

No hem escoltat cap polític que hagi intentat relacionar la crisi econòmica familiar amb la necessitat d'una mobilitat més prudent, de manera que la persona pugui sobreviure millor d'acord amb dos conceptes: l'economia familiar i la millor probabilitat de salvaguardar el físic. Una mort a la família i/o un ferit greu comporta una situació molt més problemàtica en situació de crisi que en altres moments personals.

Com a exemple d'idees contraposades, es fomenta la venda de vehicles amb subvencions estatals i autonòmiques i, per tant, més quilòmetres conduïts en cotxe i més cost per als usuaris en despeses directes i en risc de sinistre.

2. LA CRISI

La crisi desvia l'atenció envers l'economia: les grans xifres, les grans empreses. Es pressiona molt per aplicar solucions ràpides i decisions polítiques sense comptar amb la col·laboració del ciutadà com a individu. Tot per salvar «l'economia», un ésser abstracte que no és ni l'empresa amb pocs empleats ni la persona.

No hi ha participació. S'imposa el «campi qui pugui» amb un missatge clar: l'individu està obligat a pagar aquesta situació però no es demana el mateix a qui l'ha causada.

És complicat motivar les persones en el treball si no s'hi senten implicades i es veuen formant part de la solució. La crisi es converteix en una lluita sense treva entre l'individu (ciutadà, autònom, directiu de PIME) i el sistema, sense temps per pensar en seguretat o en seguretat viària.

L'Administració redueix la seva implicació en la seguretat viària —un mal menor en el context de crisi— i identifica la recuperació amb l'ús del cotxe enfocat a les grans empreses d'automoció i d'energia.

Enfocant el discurs molt més cap a un futur més humà amb menys sinistres i menys emissions probablement els grups d'individus (abans esmentats) rebrien més suport i estarien més preparats per sortir de la crisi. Tothom tenim l'obligació de treballar plegats. El missatge que rep el ciutadà és que ell és una peça sense importància i que l'economia es cou entre el Govern i les grans empreses. Ni els sindicats compten en el sistema. Però el creixement no funciona sense la participació de tothom.

El 2010 ha estat l'any amb menys reducció de la sinistralitat de tota la dècada. Tot i la disminució dels quilòmetres conduïts en carrers i carreteres, i amb una situació de crisi que hauria de tenir un efecte clarament reductor dels accidents, hem experimentat un alentiment de la millora especialment l'última part de l'any.

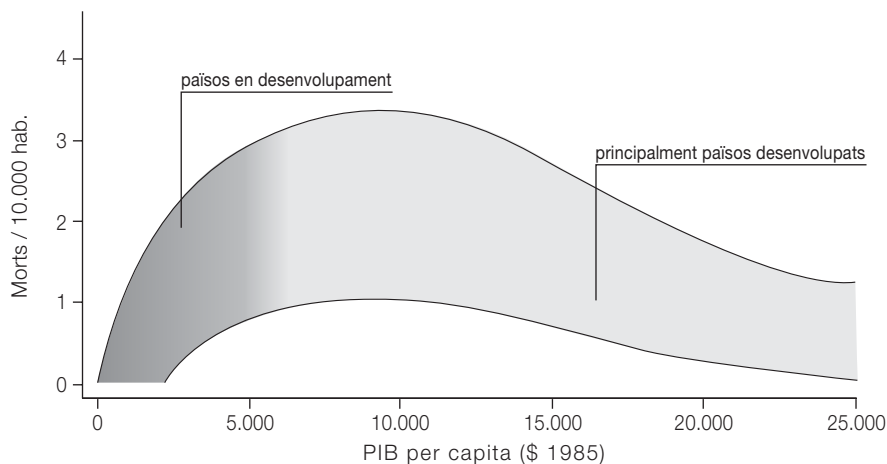
S'ha parlat i estudiat força durant dècades la relació entre els sinistres (especialment amb resultats letals) i els canvis en l'economia, expressats com la disponibilitat de renda per càpita. Les conclusions han estat que generalment hi ha cor-

relació entre renda per càpita i nombre de morts en sinistres de trànsit. Les dades comparades corresponen als anys vuitanta i noranta, amb diverses variacions en la gran economia però dins d'una estabilitat en el desenvolupament. S'ha hagut de rescatar algunes empreses amb problemes, ha estat necessari subvencionar part del primer sector i àrees de la indústria pesada, però el sistema financer ha sofert menys variacions.

En una evolució política i econòmica força estable s'han interpretat les relacions entre renda i morts com un indicador que l'alegria i el benestar econòmic comporten un relaxament en la prudència, que també es relaciona la vida i la integritat física de les persones.

En un article publicat a la revista *Accident Analysis & Prevention* (núm. 37, 2005), sobre creixement econòmic i mortalitat en el trànsit, s'ha evidenciat la relació específica entre la renda per càpita anual (RPC) i la mortalitat en el trànsit, amb una llarga llista de països desenvolupats i en vies de creixement. El gràfic 1 mostra aquesta relació: amb una RPC baixa la mortalitat augmenta linealment a la renda. A partir d'uns 5.000 \$ de RPC s'estabilitzen els morts per habitant (dades de RPC de 1985) i amb més de 10.000 \$ de renda comença a baixar el risc de morir, mesurat en morts per deu mil habitants.

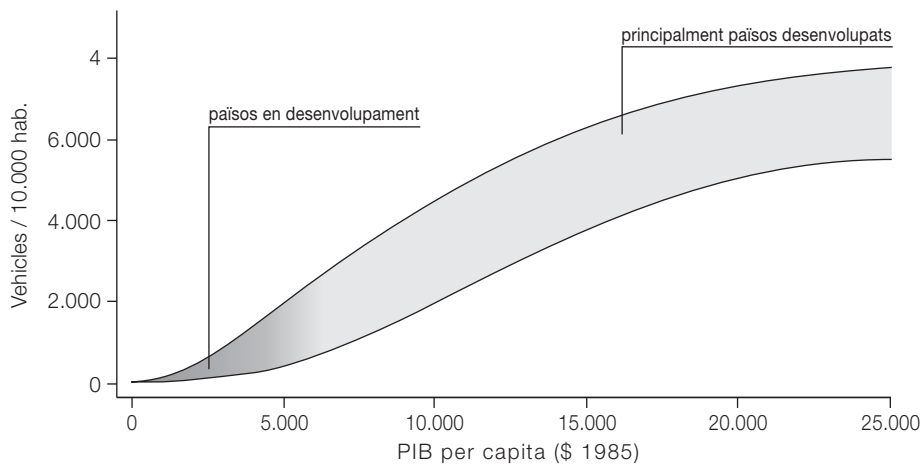
Gràfic 1. Relació entre taxa de morts en sinistres de trànsit i renda per càpita



Font: elaboració pròpia a partir de dades de Kopits i Cropper, 2005.

Aquesta evolució de la mortalitat segons la renda sembla apuntar que hi ha factors sociològics i/o polítics que determinen el nombre de morts en funció de l'economia general de RPC, de les persones i de l'usuari individual que es mou per carreteres i carrers.

Se'n dedueix una conclusió. Amb poca RPC el país no té superàvit per a dedicar-se a la seguretat viària. Quan creix la renda disponible augmenta la possibilitat i la disposició dels governs de treballar pel risc que corre la ciutadania.

Gràfic 2. Relació entre taxa de vehicles i renda per càpita

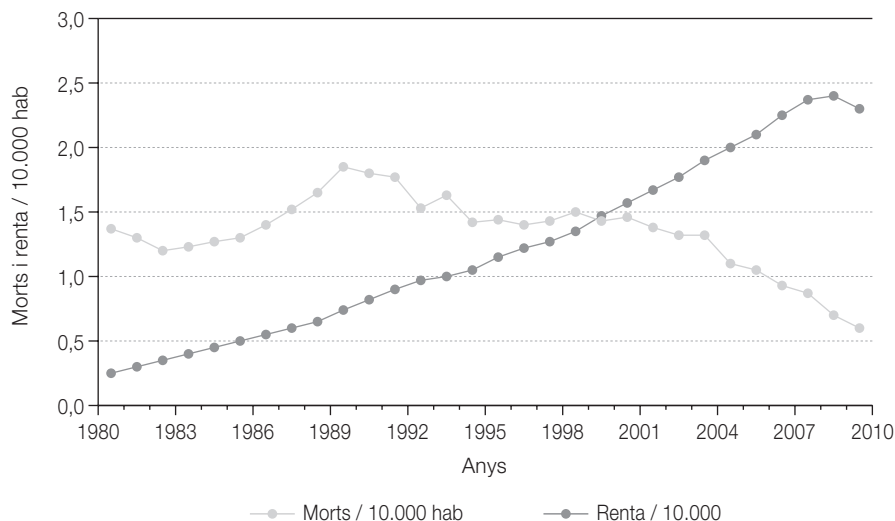
Font: elaboració pròpia a partir de dades de Kopits i Cropper, 2005.

La motorització (nombre de vehicles/deu mil habitants) presenta una evolució més estable amb creixement de les dues variables. Sembla que a partir de 25.000 RPC el nombre de vehicles per persona s'estabilitza, entre sis-cents i set-cents vehicles/mil habitants.

3. EVOLUCIÓ DEL CONCEPTE DEL RISC

Les dades a Espanya tenen tendències evolutives variades al llarg de les darreres tres dècades. Primerament es comenten tres moments generals: 1980-1990, 1990-2008 i 2009-2010. Si es relaciona l'evolució de morts per habitants amb la renda (gràfic 3) en comparació amb la visió que ofereix el gràfic 1, s'observa una semblança entre el que ha passat a Espanya i a la resta del món.

A Espanya, fins als anys vuitanta la renda és inferior a 8.000 \$ per persona i el risc de morir augmenta amb l'economia disponible, coincidint amb la tendència global de les dades disponibles d'un gran nombre de països. Als anys noranta i durant la primera dècada de 2000 la renda segueix creixent —que arriba a 24.000 \$ l'any 2008— i s'inicia una tendència a la disminució de la mortalitat per accidents de trànsit cada deu mil habitants. Els darrers anys la RPC ha iniciat un descens i el nombre de morts continua a la baixa.

Gràfic 3. Morts i renda per càpita / deu mil habitants a Espanya

Font: elaboració pròpia amb dades OECD.

Així, es detecten tres períodes amb relacions ben diferenciades entre el risc de morir i la renda. Hi ha més factors en joc que no l'economia.

Hi ha dues interpretacions a fer de la situació a l'Espanya dels anys vuitanta. La primera explica que el bon creixement de l'economia dona com a resultat un augment proper al 50% del nombre de morts, que coincideix amb una declarada política de prioritat per al creixement de la motorització, pels quilòmetres d'autopista i per a un major ús del cotxe. En aquesta dècada es parla molt poc del risc viari com a prioritat de la societat. L'altra interpretació és que els canvis polítics i de llibertats personals han tingut una influència clara en la posició del llindar de risc percebut pels conductors. S'han exposat més al risc amb resultat de més morts i ferits.

Cada període polític defineix una relació específica entre llibertats personals, llibertats en la conducció, les lleis i normes i el grau de vigilància al carrer. També forma part d'aquesta relació el continu debat existent sobre les vides perdudes a la carretera i el seu valor afectiu i econòmic.

Es pot postular que el risc real té més a veure amb la mitjana de risc percebuda i amb la vigilància al carrer que no pas amb l'economia.

4. VALORS A LA SOCIETAT

Hi ha diversos sistemes de funcionament bàsic entre la ciutadania. Tenim la societat del compliment i la societat de la consciència. Sembla que a Espanya tradicionalment s'utilitza el primer esquema. Un canvi a llarg termini en la societat requereix una nova percepció del risc a la mentalitat de les persones (és a dir, un

convenciment, una conscienciació) més que no pas un compliment impulsat per un sistema de vigilància.

Si treballem bàsicament per fer complir el que diu la llei i no per entendre el seu esperit, la societat (tal com s'ha plantejat) tindrà greus problemes de funcionament. És tan costós explicar i entendre el contingut d'una llei que molts tiren la tovallola i deixen que sigui un jutge qui prengui la decisió. Aquesta situació rebaixa la responsabilitat personal de les decisions i fa difícil la convivència cívica d'un grup.

Quan moltes lleis i decrets es redacten amb l'única excusa de ser una directriu de la Unió Europea, la responsabilitat dels nostres dirigents es desbanca: «La responsabilitat no és meua, és de la Unió Europea». Això ha passat en anys anteriors amb part dels límits de velocitat, amb l'ús del cinturó de seguretat i l'ús del casc. No s'ha explicat com un mitjà de salvar la vida d'aquell qui ho compleix, sinó que és un mandat a obeir sense més.

Tenim exemples recents del debat polític i econòmic, on uns diuen que les mesures no són d'aquí (novament són un mandat i exigència de la Unió Europea) i altres diuen que són mesures que Espanya necessita per si mateixa. Part de la problemàtica és que ningú accepta la responsabilitat i no es transmet la raó més propera per adoptar aquestes mesures.

L'enfocament de l'actual Constitució i la seva transmissió durant anys és de llibertats individuals necessàries. La societat ha debatut menys el deure de viure immersa en aquest gran marc legal i al mateix temps està menys de moda escoltar la nostra consciència que ens diu què hem de fer (respectar i estimar els conciutadans). Els valors ètics i morals inserits en els missatges religiosos han perdut força i la pròpia societat no els ha reposat. Es pot pensar que la relació entre drets i obligacions i els valors desenvolupats en la Constitució no s'han explicat amb la contundència adequada. Tampoc no s'ha debatut suficientment la consideració diferencial entre estrats d'edat o per sexes.

De la mateixa manera que l'educació viària a l'àmbit escolar no és, ni de bon tros, suficient per aconseguir una bona seguretat viària general a curt i mitjà termini, l'educació per la ciutadania (una assignatura escolar que ha comportat certa divisió en la societat) no pot omplir en solitari el buit deixat pels molts canvis de valors socials. Les assignatures escolars tarden moltes dècades a arribar a tota la població. Com és possible que no es vulguin explicar uns valors ètics de convivència i respecte de forma més general als membres més madurs de la societat?

L'exemple del progenitor queda clar en aquest context. Dóna una mala imatge per a l'educació dels fills i per a la seguretat viària conduir el cotxe sense imposar l'aplicació dels sistemes de retenció. Tant si es tracta dels fills com de familiars, amics o altra gent que ha pujat al cotxe. Portar els fills a l'escola, pujar damunt la vorera o parar en llocs prohibits, a l'entorn de l'escola, pot destruir moltes hores d'educació viària impartides pel professorat o la policia.

Una cosa tan senzilla com no aturar-se amb el semàfor vermell i esperar el verd abans de creuar la via mentre portes el fill de la mà és un mal exemple. En els cercles familiars, hi ha molts casos d'educació deficient i contrària al seny en la mobilitat. Però el personal tècnic i l'Administració també han de reconèixer que és molt difícil que el vianant respecti i compleixi regles que no considera justes: esperar massa

temps, donar una llarga volta inexplicable, etc. Cal estudiar què considera just l'ésser humà, una terminologia i unes sensacions que canvien amb el temps. Les condicions no poden ser les mateixes avui que fa trenta o quaranta anys perquè les generacions són diferents. És essencial més recerca i desenvolupament (R+D) amb coneixement del com i el perquè del comportament del conductor i del vianant.

Recentment la Direcció General de Trànsit ha anunciat que passa a l'aprovació del Govern espanyol un nou reglament general de mobilitat amb una nova visió de la mobilitat urbana. El canvi més important és capgirar el concepte de límit de velocitat en zona urbana. Es proposa considerar, en carrers d'un sol carril per sentit, els 30 km/h com a límit màxim genèric. Es pot decidir elevar la velocitat a 40 o 50 km/h amb senyalització especial. I en carrers de més d'un carril per direcció es conserven els 50 km/h actuals.

Així, els carrers locals són de 30 km/h per definició i no requereixen senyalització específica de limitació. Es considera que els vials locals abastaran entre el 70% i 80% de la xarxa municipal i del trànsit. Aquest canvi també tindrà el suport de la Federació Espanyola de Municipis i Províncies.

Controlar la velocitat és un valor, un acte d'autocontrol quan hom es mou en un espai compartit amb altres ciutadans. A la nostra societat encara hi ha moltes persones que no tenen clara la necessitat d'adaptar-se a la presència dels altres. Els drets personals d'una societat depenen també dels drets dels altres en l'espai. La llibertat personal no pot anar més lluny del límit que marca el veí. Faltar a aquesta màxima és més greu si es posa en risc la vida o la integritat física d'una altra persona usuària de l'espai públic o del propi vehicle que els transporta.

Al nostre país el cost de la vida d'una persona és molt baix en comparació amb els Estats veïns. Això té a veure amb la història d'un país que ha viscut segles de règims autoritaris, on és un altre qui pren les decisions (i on si aixequés el cap te'l tallen). La vida té poc valor, la gent som carn de canó.

El valor que paguen les administracions per una vida a Espanya se situa entre una cinquena i una desena part de la mitjana Europea. El país ha endegat un debat sobre el cost d'imposar ferides i mort a d'altres persones (el barem d'indemnització en sinistres de trànsit). Els sectors econòmics volen reduir la quantia dels greuges més freqüents, que així s'han d'abaratir per al sector assegurador i les mútues. Això mou la societat en direcció contrària a la seguretat.

5. EL REPTE D'UN CONDUCTOR

Sembla que ser el primer és més important que la seguretat. En les últimes tres o quatre dècades les nostres societats (i en especial l'Europa comunitària) han entrat en un cercle de competitivitat agressiva sobre conceptes econòmics. Els valors ètics d'obtenció dels resultats importen menys que guanyar el competidor. A la carretera l'altre conductor és un clar «competidor» i se l'ha de guanyar, accelerant més, passant-lo, arribant abans que ell a la destinació, etc.

Al mateix temps es demana al ciutadà (i amb mesures coactives també al conductor) una conducció amb un risc mínim per estalviar desgràcies humanes. Els

dos missatges són difícils de compaginar: d'una banda rapidesa i ser el primer i, d'una altra, cedir el pas i respectar l'altre ciutadà són premisses antagòniques. Fa anys que el concepte de respecte humà està en retrocés, com he explicat anteriorment, i s'afavoreix una menor transmissió de certs valors de convivència en la ciutat i en la societat. La falta de referència de valors de respecte inclina la balança de la dualitat del conductor cap a la part competitiva, amb resultat negatiu per a la seguretat viària com a concepte de conscienciació.

Existeix el concepte de *risc constant*, que estableix que cada persona té un nivell de risc que accepta en diferents moments de la seva vida. Hi ha persones que s'exposen més perquè creuen que els altres beneficis que obtenen són més importants que la seguretat personal. La mitjana d'aquesta acceptació del risc dona el resultat del nombre de morts i ferits en la societat per una causa determinada (mobilitat, feina, esport, etc.). El risc acceptat i percebut per la societat varia al llarg dels anys per diversos motius, com ara la pressió social (que inclou lleis, regles i controls) i el canvi en l'orientació del debat social a l'entorn del valor de la vida i de la persona. El debat social té diverses direccions. D'una banda més llibertat personal (drets humans) i de l'altra augment del respecte envers altres conciutadans.

6. CONDUCTOR, VIANANT I ALTRES

En una situació de crisi s'ha comprovat que hi ha menys trànsit, menys gent que condueix fins al lloc de treball amb el seu vehicle privat. En part, això és perquè es redueix el nombre d'empleats i els aturats substitueixen els viatges amb vehicle per desplaçaments a peu. Es relativitza i canvia la importància entre conductors i vianants. S'intueix que hi ha més risc per quilòmetre caminat que per quilòmetre desplaçat amb vehicle de quatre rodes. Però cal un comentari en aquest punt: de tota manera hi ha més risc per quilòmetre amb moto que a peu.

No es disposa de prou dades de l'exposició ni del risc total per mitjà de transport. La Generalitat de Catalunya ha treballat per a obtenir aquestes dades a les carreteres, però falta informació del trànsit a ciutats i pobles i, sobretot, manquen moltes dades del caminar. A les ciutats no es coneix la longitud dels viatges fets íntegrament a peu ni les distàncies que es caminen per arribar a les parades del transport públic. Amb aquestes limitacions no queda clar què significa per a la seguretat viària una situació de crisi econòmica, on la part més gran dels viatges urbans es fa a peu.

No hi ha constància que es plantegin canvis a favor de vianants en els encreuaments. Si hi ha majoria de vianants, això s'hauria de notar en el temps adjudicat al col·lectiu a peu. Sense estudiar les dades de les variacions en la mobilitat no es pot garantir la millor seguretat del ciutadà en els seus desplaçaments. Tampoc es pot fer sense disposar d'estudis del comportament dels diferents usuaris de la via pública; comportament que canvia lentament mes a mes i any a any.

En el cas de creuar un pas de vianants, el personal tècnic de moltes ciutats pensa que el vianant és més ràpid del que és en realitat i utilitza velocitats de referència d'un metre per segon. Les associacions de vianants, en canvi, recomanen

una velocitat no superior a 0,75 m/s i la nova Ordre ministerial² d'accessibilitat indica una aplicació molt més favorable als vianants: 0,5 m/s en passos de vianants (pensats per a persones amb mobilitat reduïda).

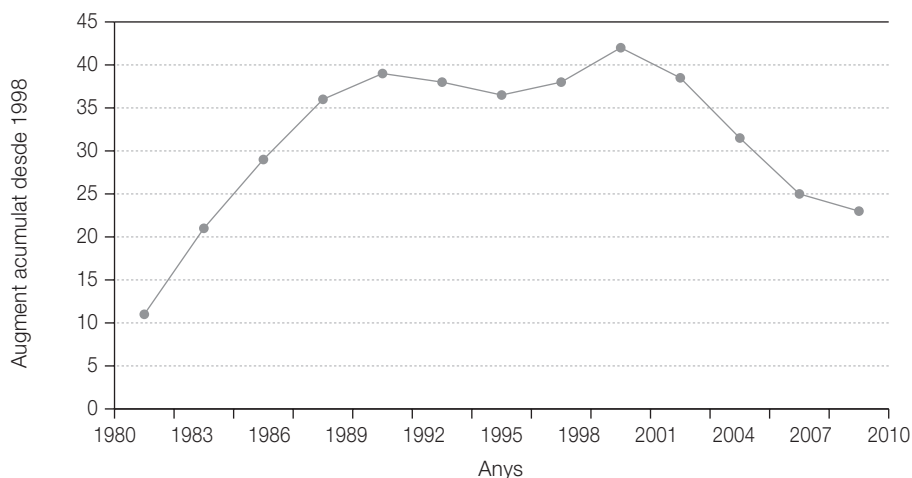
No tenim constància de moltes altres dades dels usuaris. Per exemple, no se sap quin percentatge de conductors respecten un senyal tan normal i important com el de l'estop. El compliment és molt diferent en carretera, en carrers de la xarxa bàsica o en vies locals. Si no sabem com evoluciona el respecte no es poden valorar les raons per a una major o menor seguretat viària. No n'hi ha prou de fer controls de velocitat o d'alcohol.

7. EVOLUCIÓ DEL TRÀNSIT

En els darrers anys, amb la crisi econòmica, les tendències dels volums de trànsit han canviat. Després de dècades amb un augment gairebé continuat, els darrers quatre anys ha disminuït el nombre de vehicles a les vies. En autopistes i túnels de peatge el trànsit s'ha reduït prop d'un 20% i més gran ha estat la reducció del trànsit de vehicles pesants (un 35%).

Aquesta situació implica un menor risc i menys sinistres i ha consolidat la tendència a una menor xifra de sinistres i de morts.

Gràfic 4. Augment acumulatiu del volum de trànsit des de 1998 (2010 només inclou fins al setembre)

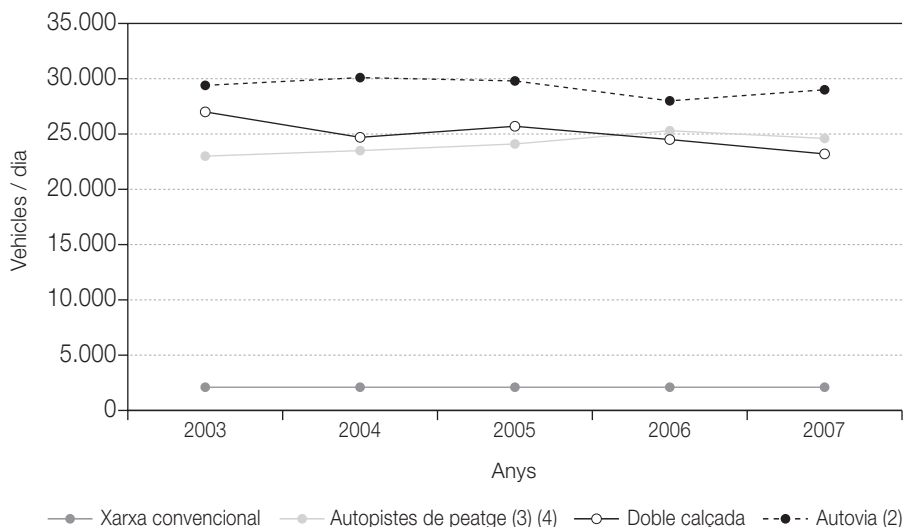


Font: elaboració pròpia, amb dades del Ministeri de Foment.

2. Ministeri d'Habitatge: art. 23.6 de l'Ordre ministerial VIV/561/2010, d'1 de febrer, d'accessibilitat en els espais públics urbanitzats (BOE núm. 61, 11 de març de 2010).

No solament es registra a les autopistes un nombre menor de vehicles que hi circulen. A la totalitat de vies de Catalunya entre 2007 i 2008 s'ha estimat una reducció generalitzada d'un 5% de turismes i d'un 10% de quilòmetres conduïts de vehicles pesants. Aquesta tendència segueix els anys 2009 i 2010, encara sense valors coneguts en la seva totalitat.

Gràfic 5. Trànsit (IMD) en el conjunt de xarxes de carreteres per tipus de via



Font: Ministeri de Foment. *Anuario Estadístico* 2008.

Ens hem acostumat a l'augment continuat i estable del nombre de vehicles, que s'ha traduït en més quilòmetres als carrers i carreteres cada any. Aquesta situació ha comportat una voràgine de necessitat imperativa per a construir més vies i carrils i per a planificar inversions a llarg termini. Els projectes estan fets i les inversions compromeses i costa molt rectificar quan hi ha menys diners. Un exemple que sembla estrany és que el Ministeri de Foment hagi paralitzat durant alguns mesos un enllaç entre la B-30 i l'A-2 al Baix Llobregat (infraestructura amb la seva construcció molt avançada que resulta un enllaç car) mentre al mateix temps continuen nous projectes amb menys demanda. Sembla que no es disposa de prou dades, absolutes i del canvi del trànsit, per fer una valoració de forma serena.

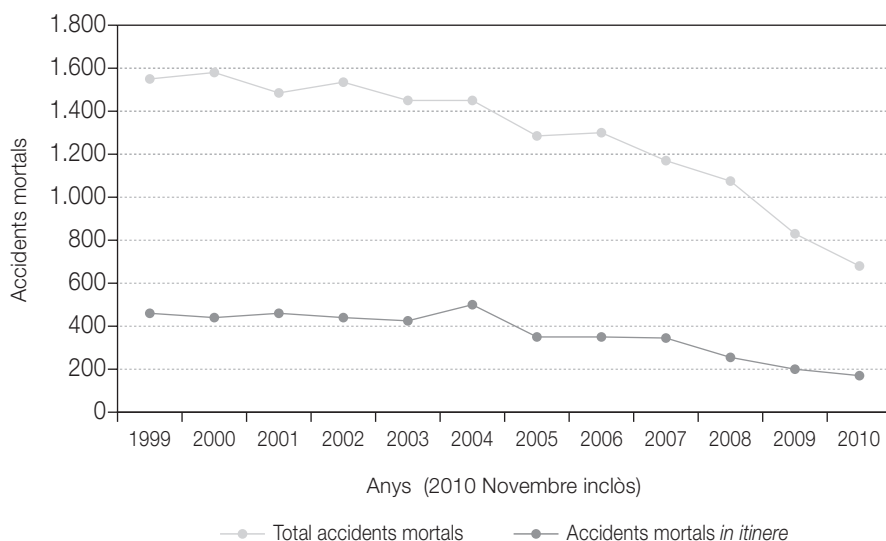
8. EL RISC LABORAL

La societat ha fet un gir clar en el rebuig de risc per als treballadors. Els defensors dels treballadors (sindicats) i els governs han iniciat una lluita per fer palès que

no es pot tolerar que un empleat mori en l'exercici del treball. Ha quedat clar que una part important de morts laborals tenen a veure amb la mobilitat cap a i des del treball (els anomenats accidents *in itinere*). Un altra part es produeix durant la mobilitat dins de la jornada laboral.

En general s'ha experimentat una reducció en el risc laboral des de l'any 2000, a la vegada que continua el creixement del producte interior brut. D'una banda hi ha més bonança econòmica i de l'altra hi ha més implicació de molts sectors per a treballar plegats (voluntat i obligació) per a reduir els sinistres (especialment els letals) relacionats amb el treball. En aquest sentit, ajuda que hi hagi una major disponibilitat econòmica, que s'ha truncat els darrers anys. Les estadístiques oficials dels accidents i de la mortalitat laboral es publiquen amb cert retard i és complicat veure resultats de l'any 2010.

Gràfic 6. Accidents mortals laborals a Espanya



Font: elaboració pròpia a partir de dades del Ministeri de Treball.

Una part del món empresarial sembla que no està alerta i és poc receptiu envers una política proactiva en prevenció laboral. És un cost addicional de la producció que s'estudia bàsicament en funció del cost de l'assegurança i el cost de la mútua (un cost estrictament econòmic). En la darrera dècada els sindicats han plantejat la valoració del cost humà com una part més dels convenis. Aquesta situació canvia la consciència global, redueix l'exposició al risc i ofereix una millor protecció. Una variació és l'ús de sistemes de seguretat passiva tant en la mobilitat com en el treball: cinturó, arnès, xarxes i barreres de seguretat, etc.

Amb les dades disponibles no es pot valorar si continua una millora relativa (per exemple, morts per cada mil treballadors) en relació amb la renda o si la millo-

ra de les estadístiques d'accidents mortals laborals obeeix majoritàriament a la caiguda del nombre de persones actives en els últims anys de crisi.

9. PARTICIPACIÓ

Probablement no hi ha prou connexió entre l'acció política, l'Administració i la societat civil (aquesta última en la seva expressió d'associacions cíviqües i de comunicació directa ciutadana) en temes de seguretat. La societat no és prou participativa. Manca el diàleg. Les persones es prenen la seguretat en general i la seguretat viària en concret com un tema de responsabilitat de l'Estat o l'Administració on elles no tenen gaire responsabilitat individual. Es difícil que el conductor o vianant pensi contínuament i directa en el seu comportament com una peça del risc. Ell ho fa com la resta, bastant correctament i quan passa una desgràcia sempre és per algú altre que no fa bé la seva tasca.

Costa que els partits polítics i l'Administració s'obrin a un debat transparent i ampli sobre la seguretat de les persones, les víctimes i els afectats per falta de seguretat. Per alguna cosa tenim els cossos de seguretat de l'Estat, autonòmics o municipals. Les administracions fan el que tenen encomanat i creuen que fallen les persones. La ciutadania fa el que cal i creu que és en el sistema on hi ha deficiències. Amb aquesta manca de diàleg la societat no avança ni pren consciència de seguretat (el problema és de l'altre).

A les darreres dècades s'han desenvolupat els processos participatius però sense un esquema de democràcia participativa totalment definida. Hi ha hagut una demanda de ser més escoltats per part de representants associatius i els polítics han fet una defensa de la democràcia representativa (que no n'hi ha prou amb una consulta electoral cada quatre anys?) i s'han creat comissions participatives sense un marc i uns objectius suficientment clars i definits.

Una part dels processos participatius s'han desviat en reunions amb una exposició defensiva de les administracions. Els conceptes a debatre s'expliquen en la mateixa reunió i el diàleg esdevé bastant difícil. Es publiquen les opinions de la població (enquestes) però poques vegades hi ha reacció i resposta directa i oberta dels polítics o dels partits. La participació es perd en un diàleg menys gratificant que no s'esperava.

La ciutadania que parla i reclama més atenció perquè rep els patiments de la violència en la mobilitat és poc escoltada. La societat i els seus corresponents representants han pres la decisió que amb les assegurances privades i el sistema judicial actual ja n'hi ha prou. No es parla de víctimes ni de persones afectades per l'agressivitat en l'espai públic.

Les lleis són bones i suficients, no en parlem més. Però sense diàleg no s'avança prou ni augmenta el nombre de ciutadans i de conductors que admeten la seva coresponsabilitat en la inseguretat viària. Ens trobem en una marxa estàtica.

L'Estat no paga, no actua com a defensor de la ciutadania que ha resultat agredida. L'Estat és molt conscient de la seva obligació de protecció processal d'un violador de la llei, però costa que les administracions ajudin un ciutadà que ha

sofert una agressió per part d'un altre ciutadà en l'espai públic i en situacions que impliquen conducció.

Aquesta situació frena l'evolució d'una conscienciació del risc a la societat. En moments de crisi econòmica i amb la falta de debat i de participació ciutadana s'agreuja el distanciament. Si no es parla del risc i no es parla de la necessitat d'ajudar víctimes i afectats, l'efecte de la crisi en menys sinistralitat, menys ferits i menys morts queda en un segon pla.

10. EL DEBAT DE VELOCITAT, SEGURETAT, CONSUM I EMISSIONS

El missatge que ha arribat a l'usuari de les vies públiques en aquests darrers mesos és una mica confús. Hi ha relació entre la forma de conduir, l'eficiència en el consum i la seguretat viària?

S'expressen moltes opinions i comentaris diversos. Uns es basen en investigacions i altres, en conviccions o conveniències polítiques. Sembla clar que:

- a) amb més velocitat hi ha més risc de morir i de rebre ferides greus;
- b) amb més velocitat, més consum (a la gamma alta de velocitats) perquè s'accelera fins a aconseguir-la;
- c) amb més consum, hi ha també més emissions.

Amb l'última peça del debat de velocitat a 110 km/h a les autopistes i autovies s'ha sumat més dispersió en la comprensió del sistema per part del ciutadà. En aquest debat s'ha apaivagat la seguretat viària. Alguns recorden un debat complicat dut a terme durant la primera crisi energètica a meitat dels anys setanta. No hi ha petroli ni per tant trànsit. No podem pagar-lo. Es necessiten límits de velocitat. Es va començar amb 140 km/h general (també a les autopistes) i després uns han argumentat moltes vegades que ara sense crisi d'energia i amb bondat econòmica s'havien d'aixecar els límits. Per sort no s'ha fet, amb la idea de salvar vides. Amb el límit hem evitat matar milers de ciutadans i visitants, per un menor risc en la conducció veloç com per una menor contaminació.

Fa poques setmanes que hem gaudit d'un anticicló potent i aquests dies hem vist la contaminació a l'aire (que normalment és bastant transparent). Però encara no tenim prou maduresa per relacionar més el trànsit, la seva seguretat, la seva emissió amb la contaminació i amb la minva de la nostra salut i la de la resta del nostre entorn urbà.

El consum, les emissions i el soroll depenen de molts factors. Un és l'ús massiu de motors amb carburant de procedència petroliera. S'ha comentat que cal dotar els vehicles de sistemes de transmissió per a circular amb mínim consum i mínima emissió a diferents velocitats. Això vol dir a 30, a 50, a 80 i a 100 km/h. No sembla racional argumentar que és necessari circular arreu a més de 80-90 km/h perquè alguns vehicles contaminen menys a aquesta velocitat alta. És a la ciutat on les emissions són més notables per a la població i on és més urgent limitar-les. Posar un vehicle a 50 km/h per frenar o parar ràpidament costa molt en energia,

emissions i en vides perdudes. L'atenció del conductor envers altres usuaris és menor quan es concentra a accelerar i a frenar. Els altres poden ser usuaris menys protegits com vianants, ciclistes o motoristes.

El primer instint humà és l'autoconservació. El segon pot ser el de protegir els nostres fills. Però sembla que moltes vegades alguna cosa falla en la ment dels usuaris quan es mouen a l'espai públic. L'exemple del progenitor que posa primer el cotxet de la criatura enmig de la calçada (per veure si hi ha perill o no) és grotesca. Si no passa res seguim nosaltres després. Aquest comportament contrari a l'instint natural de protecció demostra que no hem entès el sistema viari ni la mobilitat.

Tot i la molta educació viària, les classes de conducció i les campanyes de seguretat viària, no considerem l'entorn amb cotxes com un perill. Ja és hora de pensar més en la protecció personal i de la família i menys en les presses personals.



Font: Imatge pròpia presa a Vilanova i la Geltrú.

11. L'ESTALVI COM A VISIÓ DEL FUTUR: CAP ON ANEM

S'ha treballat molt a fons la idea que la societat del benestar depèn del consum. El creixement es l'única manera d'arribar al desitjat estat de felicitat de passar per més botigues i comprar més. Arribat a casa, seure davant l'ordinador i navegar per les ofertes que passen per la pantalla. Es compra el viatge, l'estri que no es necessita o el producte meravellós que ens retorna la joventut.

És possible que puguem viure millor i amb menys angoixa per la mobilitat si estalviem part del petroli i de l'energia per moure'ns. L'ambient i la seguretat millorarien.

Arriben missatges contradictoris a la ciutadania. Es transmeten més missatges de la necessitat d'augmentar el consum que de la contenció en l'economia perso-

nal. L'estalvi no està ben vist en una situació de crisi. Els pocs diners del ciutadà (pagats en impostos a les administracions) s'utilitzen, en part, per ajudar a la venda de més cotxes, que gasten més que el transport públic o caminar i que produeixen més inseguretat. És encara més difícil comprovar si el risc per quilòmetre conduït ha pujat o baixat els últims anys o mesos.

Les tendències de risc relacionat amb la crisi depenen de més factors i no solament es poden veure amb relació proporcional directa entre renda disponible i sinistres.

Es detecta un nerviosisme en les esferes polítiques i empresarials durant l'últim parell d'anys perquè emeten comunicats de la necessitat de consumir més per tal d'activar l'economia. Córrer més quilòmetres no és el millor per a la contenció del risc a l'espai públic. El missatge ha canviat els darrers mesos. Ara es parla de gastar menys en l'àmbit públic però encara no en l'àmbit privat. Aquests debats tenen gran influència en el resultat general de l'evolució del risc a curt i mitjà termini. Sembla que l'economia personal queda en segon terme.

REFERÈNCIES

- KOPITS, E.; CROPPER, M. «Traffic Fatalities and economic Growth». *Accident Analysis & Prevention*. Número 37, p. 169-178, 2005.
- DIRECCIÓ GENERAL DE TRÀNSIT. *Estadístiques d'accidents*, 1980-2009.
- ESPANYA. MINISTERI DE FOMENT. *Anuario Estadístico*, 2008.
- ESPANYA. MINISTERI D'HABITATGE. *Ordre ministerial VIV/561/2010, d'1 de febrer, per la qual es desenvolupa el document tècnic de condicions bàsiques d'accessibilitat i no discriminació en els espais públics urbanitzats*. BOE núm. 61, 11 de març de 2010.
- ESPANYA. MINISTERI DE TREBALL. *Evolució d'accidents mortals laborals a Espanya 1999-2010*.