

---

# LA SEGURIDAD VIARIA EN LA CRISIS ECONÓMICA Y DE VALORES

---

OLE THORSON<sup>1</sup>

Ingeniero en seguridad viaria y presidente de la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico (APAT)

---

A pesar de que tendemos a creer que una crisis económica nos hace ser más cuidadosos y pensar más en el ahorro, los datos sobre las últimas décadas en Cataluña no acaban de confirmar esta tesis. Hemos tenido momentos de mejor economía y, al mismo tiempo, una notable reducción del número de muertos y de heridos en calles y carreteras. Los últimos años (con peor estado económico) se ha mantenido la mejora de la seguridad viaria. Y con más de una década de variación en las cifras de riqueza, también ha disminuido el riesgo laboral. Esto quiere decir que son otros factores más potentes que la economía los que guían la percepción del peligro y la acción ante el riesgo de los ciudadanos. En los últimos años ha habido menos trabajadores y menos kilómetros conducidos, pero no se ha reforzado la tendencia de aumentar la seguridad viaria y laboral. Si nuestra sociedad quiere obtener una percepción clara del riesgo es recomendable elevar el valor de la vida de los ciudadanos (tanto en el aspecto económico como en el moral). Toda la sociedad debe sentir la obligación de respetar más 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

Hablamos mucho de seguridad viaria, básicamente del número de muertos. Hablamos mucho de la crisis económica, de la falta de dinero. Pero pocas veces nos preguntamos por qué estamos en la situación de crisis. Transmitimos algunos comentarios y valoraciones de carácter técnico y nos olvidamos de para quiénes actuaremos. El problema es más un hecho humano que una situación técnica. Pero

---

<sup>1</sup> C/ Diputació 211, entresuelo - 08011 Barcelona. Tel. 93 301 37 78, fax: 93 301 39 86, móvil: 686 011 841, @thorson@ysi.es.

los especialistas y los políticos quieren dar una imagen de saber mucho sobre la economía y los grandes conglomerados de dinero. Y así, el receptor de la crisis ha pasado a ser un número de parados sin rostro y un gran número de empresas pequeñas sin peso político. Una vez más, quien define el debate tiene en cuenta principalmente los grandes negocios y mucho menos al individuo.

No hemos oído a ningún político que haya intentado relacionar la crisis económica familiar con la necesidad de una movilidad más prudente, de forma que la persona pueda sobrevivir mejor bajo dos conceptos: la economía familiar y una mayor probabilidad de salvaguardar el físico. Una muerte en la familia y/o un herido grave comporta una situación mucho más problemática en una situación de crisis que en otras circunstancias personales.

Como ejemplo de ideas contrapuestas, se fomenta la venta de vehículos con subvenciones estatales y autonómicas y, por lo tanto, más kilómetros recorridos en coche y más coste para los usuarios en gastos directos y en riesgo de siniestro.

## 2. LA CRISIS

La crisis desvía la atención hacia la economía: las grandes cifras, las grandes empresas. Se presiona mucho para aplicar soluciones rápidas y decisiones políticas sin contar con la colaboración del ciudadano como individuo. Todo para salvar «la economía», un ente abstracto que no es ni la empresa con pocos empleados ni la persona.

No hay participación. Se impone el «sálvese quién pueda» con un mensaje claro: el individuo está obligado a pagar esta situación, pero no se pide lo mismo a quien la ha causado.

Resulta difícil motivar a las personas en el trabajo si no se sienten implicadas ni se consideran parte de la solución. La crisis se convierte en una lucha sin tregua entre el individuo (ciudadano, autónomo, directivo de PYME) y el sistema, sin tiempo para pensar en la seguridad o en la seguridad viaria.

La Administración reduce su implicación en la seguridad viaria —un mal menor en el contexto de la crisis— e identifica la recuperación con el uso del coche enfocado a las grandes empresas de automoción y de energía.

Si enfocaran el discurso mucho más hacia un futuro más humano, con menos siniestros y menos emisiones, probablemente los grupos de individuos (antes mencionados) recibirían más apoyo y estarían más preparados para salir de la crisis. Todos tenemos la obligación de trabajar juntos. El mensaje que recibe el ciudadano es que él es una pieza sin importancia y que la economía se cuece entre el Gobierno y las grandes empresas. En este esquema no cuentan ni siquiera los sindicatos. Pero no puede haber crecimiento sin la participación de todos.

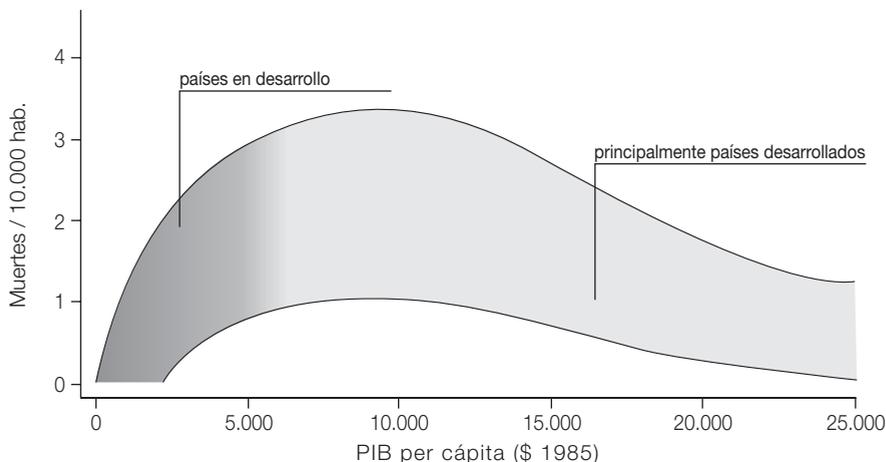
2010 ha sido el año con menor reducción de la siniestralidad en toda la década. A pesar de la disminución de los kilómetros conducidos en calles y carreteras, y en una situación de crisis que debería tener un efecto claramente reductor sobre los accidentes, hemos experimentado una ralentización de la mejora, sobre todo durante la última parte del año.

Durante varias décadas se ha hablado y se ha estudiado mucho la relación entre los siniestros (especialmente con víctimas mortales) y los cambios en la economía, expresados como la disponibilidad de renta per cápita. Las conclusiones han sido que generalmente existe una correlación entre la renta per cápita y el número de muertos en accidentes de tránsito. Los datos comparados corresponden a los años 80 y 90, con algunas variaciones en la gran economía pero dentro de un desarrollo estable. Se ha tenido que rescatar a algunas empresas con problemas, ha sido necesario subvencionar una parte del primer sector y las áreas de la industria pesada, pero el sistema financiero ha experimentado menos variaciones.

En una evolución política y económica bastante estable, se han interpretado las relaciones entre la renta y el número de víctimas mortales como un indicador de que la alegría y el bienestar económico comportan una relajación de la prudencia, que también se relaciona con la vida y la integridad física de las personas.

En un artículo publicado en la revista *Accident Analysis & Prevention* (núm. 37, 2005), sobre el crecimiento económico y la mortalidad viaria, se evidenció la relación concreta entre la renta per cápita anual (RPC) y la mortalidad en el tránsito, con una larga lista de países desarrollados y en vías de desarrollo. El gráfico 1 muestra esta relación: con una RPC baja, la mortalidad aumenta linealmente a la renta. A partir de unos 5.000 \$ de RPC se estabilizan los muertos por habitante (datos de RPC de 1985) y con más de 10.000 \$ de renta empieza a bajar el riesgo de muerte, medido en número de muertos por cada 10.000 habitantes.

**Gráfico 1. Relación entre la tasa de muertos en accidentes de tráfico y la renta per cápita.**



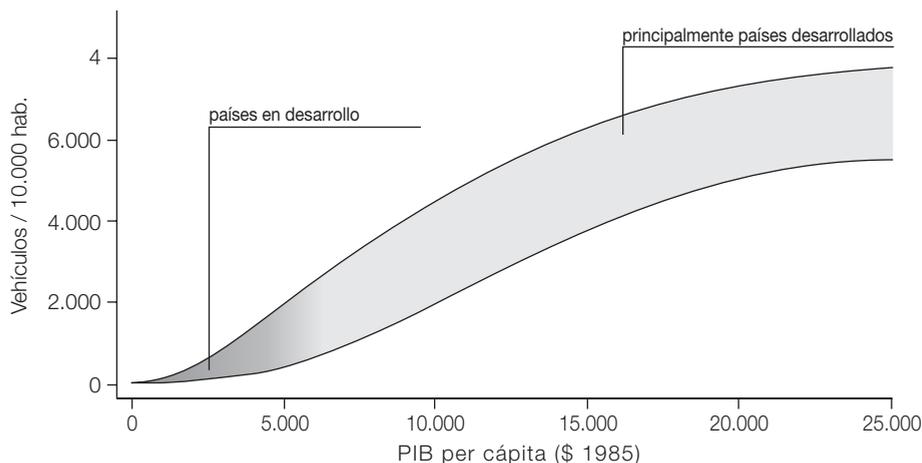
Fuente: elaboración propia a partir de datos de Kopits y Cropper, 2005.

Esta evolución de la mortalidad en función de la renta parece apuntar a que existen factores sociológicos y/o políticos que determinan el número de muertos

en función de la economía general de RPC, de las personas y del usuario individual que transita por carreteras y calles.

De esto se desprende una conclusión. Con una RPC baja el país no tiene superávit para dedicarse a la seguridad viaria. Cuando crece la renta disponible, aumenta la posibilidad y la disposición de los gobiernos de trabajar para paliar los riesgos que corre la ciudadanía.

**Gráfico 2. Relación entre la tasa de vehículos y la renta per cápita**



Fuente: elaboración propia a partir de datos de Kopits y Cropper, 2005.

La motorización (número de vehículos/10.000 habitantes) presenta una evolución más estable con aumento de las dos variables. Parece ser que a partir de 25.000 \$ RPC el número de vehículos por persona se estabiliza, entre 600 y 700 vehículos/1.000 habitantes.

### 3. LA EVOLUCIÓN DEL CONCEPTO DE RIESGO

Los datos en España presentan tendencias evolutivas variadas a lo largo de las tres últimas décadas. Primero se comentan tres momentos generales: 1980-1990, 1990-2008 y 2009-2010. Si se relaciona la evolución de muertos por habitante con la renta (gráfico 3), en comparación con la visión que ofrece el gráfico 1, se observa un parecido entre lo que ha pasado en España y en el resto del mundo.

En España, hasta los años 80 la renta es inferior a 8.000 \$ por persona, y el riesgo de morir aumenta con la economía disponible, coincidiendo con la tendencia global de los datos disponibles sobre un gran número de países. En los años 90 y durante la primera década de 2000 la renta sigue creciendo —llega a los 24.000 \$

en 2008—, y se inicia una tendencia a la disminución de la mortalidad por accidentes de tráfico cada 10.000 habitantes. Durante los últimos años la RPC ha iniciado un descenso y el número de muertos continúa a la baja.

**Gráfico 3. Muertos y renta per cápita / 10.000 habitantes en España**



Fuente: elaboración propia con datos OECD.

Así, se detectan tres periodos con relaciones muy diferenciadas entre el riesgo de muerte y la renta. Además de la economía, hay otros factores en juego.

La situación en la España de los años 80 se puede interpretar de dos maneras. La primera explica que el crecimiento positivo de la economía da como resultado un aumento cercano al 50% del número de muertos, que coincide con una declarada política de prioridad para el crecimiento de la motorización, para los kilómetros recorridos en autopista y para un mayor uso del coche. En esta década se habla muy poco del riesgo viario como prioridad social. La otra interpretación es que los cambios políticos y en las libertades personales han tenido una influencia clara en la situación del umbral de riesgo tal como lo perciben los conductores. Se han expuesto más al riesgo, con el resultado de más muertos y heridos.

Cada periodo político define una relación específica entre las libertades personales, las libertades en la conducción, las leyes y normas y el grado de vigilancia en la vía pública. También forma parte de esta relación el continuo debate existente sobre las vidas perdidas en la carretera y su valor afectivo y económico.

Se puede postular que el riesgo real tiene más que ver con la media de riesgo percibida y con la vigilancia en la calle que con la economía

#### 4. LOS VALORES DE LA SOCIEDAD

Entre la ciudadanía existen varios sistemas de funcionamiento básico. Tenemos la sociedad del cumplimiento y la sociedad de la conciencia. Parece que en España, tradicionalmente, se utiliza el primer esquema. Un cambio a largo plazo en la sociedad requiere una nueva percepción del riesgo en la mentalidad de las personas (es decir, un convencimiento, una concienciación), y no tanto un cumplimiento impulsado por un sistema de vigilancia.

Si trabajamos básicamente para hacer cumplir lo que dice la ley y no para entender su espíritu, la sociedad (tal como se ha planteado) experimentará graves problemas de funcionamiento. Es tan difícil explicar y entender el contenido de una ley que muchos tiran la toalla y dejan que sea un juez quien tome la decisión. Esta situación reduce la responsabilidad personal sobre las decisiones y dificulta la convivencia cívica de un grupo.

Cuando muchas leyes y decretos se redactan con la única excusa de ser una directriz de la Unión Europea, la responsabilidad de nuestros dirigentes se desbanca: «La responsabilidad no es mía, es de la Unión Europea». Esto es lo que ha sucedido en años anteriores con una parte de los límites de velocidad, con el uso del cinturón de seguridad y del casco. No se han explicado como un medio para salvar la vida de quienes cumplen la normativa, sino que se trata de una orden que hay que obedecer sin más.

Hallamos ejemplos recientes en el debate político y económico, donde unos dicen que las medidas no son de aquí (nuevamente son un mandato y una exigencia de la Unión Europea), y otros afirman que son medidas que España necesita por sí misma. Parte de la problemática es que nadie acepta la responsabilidad y no se da a conocer la razón más cercana para adoptar estas medidas.

El enfoque de la actual Constitución y su transmisión durante años se centra en las libertades individuales necesarias. La sociedad ha debatido poco sobre el deber de vivir inmersos en este gran marco legal, y al mismo tiempo está menos de moda escuchar a nuestra conciencia, que nos dice qué tenemos que hacer (respetar y apreciar a los conciudadanos). Los valores éticos y morales insertos en los mensajes religiosos han perdido fuerza, y la propia sociedad no los ha sustituido por otros. Se podría pensar que la relación entre los derechos y las obligaciones y los valores desarrollados en la Constitución no se han expuesto con la contundencia adecuada. Tampoco se ha debatido lo bastante la consideración diferencial entre estratos de edad o por sexos.

Del mismo modo que la educación viaria en el ámbito escolar no es suficiente, ni mucho menos, para obtener una buena seguridad viaria general a corto y medio plazo, la educación para la ciudadanía (una asignatura escolar que ha suscitado cierta división en la sociedad) no puede llenar por sí sola el vacío que han dejado tras de sí los numerosos cambios de valores sociales. Las asignaturas escolares tardan muchas décadas en llegar a toda la población. ¿Cómo es posible que no se quieran explicar unos valores éticos de convivencia y respecto, de forma más general, a los miembros más maduros de la sociedad?

El ejemplo del progenitor queda claro en este contexto. Da una mala imagen para la educación de los hijos y para la seguridad viaria conducir el coche sin la aplicación de los sistemas de retención. Esto es así tanto si se trata de los hijos como de familiares, amigos u otra gente que ha subido al coche. Llevar a los hijos a la escuela, subirse a la acera o estacionar en lugares prohibidos, dentro del entorno de la escuela, puede erradicar muchas horas de educación viaria impartidas por el profesorado o la policía.

Una cosa tan sencilla como no pararse con el semáforo en rojo y esperar al verde antes de cruzar la vía, mientras se lleva al hijo de la mano, es un mal ejemplo. En los círculos familiares, hay muchos casos de educación deficiente y contraria al sentido común en la movilidad. Pero el personal técnico y la Administración también deben admitir que es muy difícil que el peatón respete y cumpla unas reglas que no considera justas: esperar demasiado tiempo, dar un largo rodeo inexplicable, etc. Hay que estudiar qué considera justo el ser humano, y ese concepto requiere una terminología y unas sensaciones que cambian con el paso del tiempo. Las condiciones no pueden ser las mismas hoy que las de hace treinta o cuarenta años, porque las generaciones son diferentes. Es esencial un aumento de la investigación y el desarrollo (I+D) con conocimiento del cómo y el porqué del comportamiento del conductor y del peatón.

Recientemente, la Dirección General de Tráfico ha anunciado que traslada para la aprobación del Gobierno español un nuevo reglamento general de movilidad que contiene una nueva visión de la movilidad urbana. La novedad más importante supone cambiar el concepto de límite de velocidad en zona urbana. Se propone considerar, en calles de un solo carril por sentido, los 30 km/h como límite máximo genérico. Se puede decidir elevar la velocidad a 40 o 50 km/h si se cuenta con una señalización especial. Y en calles de más de un carril por dirección se conservan los 50 km/h actuales.

Así, las calles locales son de 30 km/h por definición, y no exigen una señalización específica de limitación. Se considera que los viales locales alcanzarán entre el 70 % y 80 % de la red municipal y del tránsito. Este cambio también contará con el apoyo de la Federación Española de Municipios y Provincias.

Controlar la velocidad es un valor, un acto de autocontrol cuando uno se mueve en un espacio compartido con otros ciudadanos. En nuestra sociedad todavía hay muchas personas que no tienen clara la necesidad de adaptarse a la presencia de los otros. Los derechos personales de una sociedad dependen también de los derechos de los otros en el espacio. La libertad personal no puede superar el límite que marca el prójimo. Faltar a esta máxima es más grave si se pone en riesgo la vida o la integridad física de otra persona usuaria del espacio público, o del propio vehículo que la transporta.

En nuestro país el coste de la vida de una persona es muy bajo en comparación con el de los Estados vecinos. Esto tiene relación con la historia de un país que ha vivido siglos de regímenes autoritarios, donde es otro quien toma las decisiones (y donde si levantas cabeza te la cortan). La vida tiene poco valor, todos somos carne de cañón.

El valor que pagan las administraciones por una vida en España se sitúa entre una quinta y una décima parte de la media europea. El país ha emprendido un

debate sobre el coste de infligir heridas o causar la muerte a otras personas (el baremo de indemnización en accidentes de tráfico). Los sectores económicos quieren reducir la cuantía de las faltas más frecuentes, que por tanto deben abarataarse para el sector asegurador y las mutuas. Esto impele a la sociedad en dirección contraria a la seguridad.

## 5. EL RETO DE UN CONDUCTOR

Parece que ser el primero sea más importante que la seguridad. En las últimas tres o cuatro décadas nuestras sociedades (y en especial la Europa comunitaria) han entrado en un círculo de competitividad agresiva sobre conceptos económicos. Los valores éticos de obtención de los resultados importan menos que ganar al competidor. En la carretera el otro conductor es un «competidor» claro y hay que ganarle, acelerando, adelantándole, llegando a destino antes que él, etc.

Al mismo tiempo se pide al ciudadano (y, a través de medidas coactivas, también al conductor) una conducción con un riesgo mínimo para evitar desgracias humanas. Los dos mensajes son difíciles de compaginar: por un lado, la rapidez y ser el primero y, por otro, ceder el paso y respetar el otro ciudadano son premisas antagónicas. Hace años que el concepto de respeto humano está en retroceso, como he explicado anteriormente, y se favorece una menor transmisión de ciertos valores de convivencia en la ciudad y en la sociedad. La falta de referencia de valores de respeto inclina la balanza de la dualidad del conductor hacia la parte competitiva, con un resultado negativo para la seguridad viaria como concepto de concienciación.

Existe el concepto de riesgo constante, que establece que cada persona tiene un nivel de riesgo que acepta en distintos momentos de su vida. Hay personas que se exponen más porque creen que los otros beneficios que obtienen son más importantes que la seguridad personal. La media de esta aceptación del riesgo arroja el resultado del número de muertos y heridos en la sociedad por una causa determinada (movilidad, trabajo, deporte, etc.). El riesgo aceptado y percibido por la sociedad varía a lo largo de los años por varios motivos, como por ejemplo la presión social (que incluye leyes, reglas y controles) y el cambio en la orientación del debate social en el entorno del valor de la vida y de la persona. El debate social tiene varias direcciones. Por un lado, más libertad personal (derechos humanos), y por otro el aumento del respeto hacia otros conciudadanos.

## 6. EL CONDUCTOR, EL PEATÓN Y OTROS

Se ha comprobado que en una situación de crisis hay menos tránsito, menos gente que se desplaza hasta su puesto de trabajo con su vehículo privado. En parte, esto se debe a que se reduce el número de empleados, y los parados reemplazan los viajes con vehículo por desplazamientos a pie. Se relativiza y cambia la importancia entre conductores y peatones. Se intuye que hay más riesgo por kilómetro andado que por kilómetro recorrido con un vehículo de cuatro ruedas. Pero

en este punto hace falta insertar un comentario: de todas maneras, hay más riesgo por kilómetro recorrido en moto que a pie.

No disponemos de suficientes datos de la exposición ni del riesgo total por medio de transporte. La Generalitat de Cataluña ha trabajado para obtener estos datos en las carreteras, pero falta información sobre el tráfico en ciudades y pueblos y, sobre todo, faltan muchos datos sobre los recorridos a pie. En las ciudades se desconoce la longitud de los viajes hechos íntegramente a pie, así como las distancias que se andan para llegar a las paradas del transporte público. Con estas limitaciones no queda claro qué significa para la seguridad viaria una situación de crisis económica, donde la mayor parte de los trayectos urbanos se hace a pie.

No hay constancia de que se planteen cambios a favor de los peatones en los cruces. Si hay mayoría de peatones, esto se tendría que notar en el tiempo adjudicado al colectivo a pie. Sin estudiar los datos de las variaciones en la movilidad, no se puede garantizar la mayor seguridad del ciudadano en sus desplazamientos. Tampoco se puede hacer sin disponer de estudios sobre el comportamiento de los diversos usuarios de la vía pública; comportamiento que cambia lentamente mes tras mes y año tras año.

En el caso que supone cruzar un paso de peatones, el personal técnico de muchas ciudades piensa que el peatón es más rápido de lo que es en realidad, y utiliza velocidades de referencia de un metro por segundo. Las asociaciones de peatones, en cambio, recomiendan una velocidad no superior a 0,75 m/s, y la nueva Orden ministerial<sup>2</sup> de accesibilidad indica una aplicación mucho más favorable a los peatones: 0,5 m/s en pasos de peatones (pensados para personas con movilidad reducida).

No tenemos constancia de otros muchos datos relativos a los usuarios. Por ejemplo, no se sabe qué porcentaje de conductores respeta una señal tan normal e importante como es el Stop. El cumplimiento es muy diferente en carretera, en las calles de la red básica o en las vías locales. Si ignoramos cómo evoluciona el respeto, no es posible valorar las razones para una mayor o menor seguridad vial. No basta con hacer controles de velocidad o de alcoholemia.

## 7. LA EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO

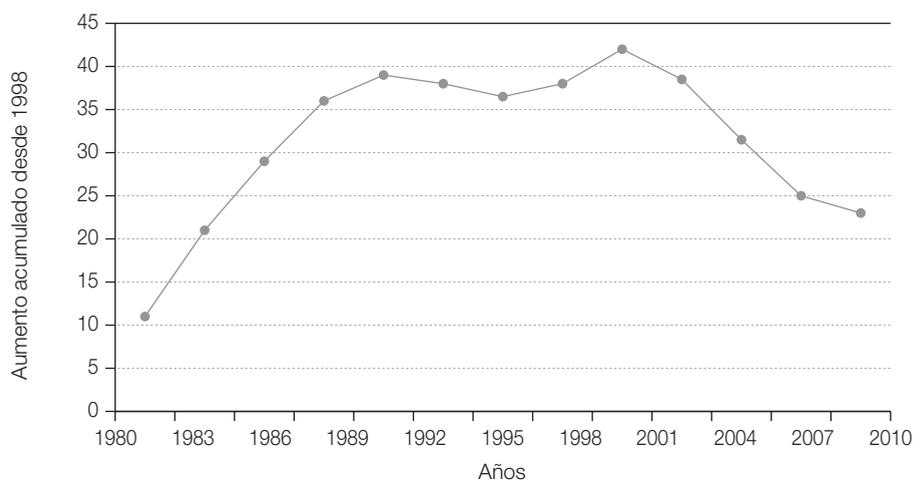
En los últimos años, con la crisis económica, han cambiado las tendencias de los volúmenes de tráfico. Después de décadas con un aumento casi continuado, los últimos cuatro años ha disminuido el número de vehículos en las vías. En autopistas y túneles de peaje el tráfico se ha reducido cerca de un 20%, y mayor aún ha sido la reducción del tráfico de vehículos pesados (un 35 %).

Esta situación implica un menor riesgo y menos accidentes, y ha consolidado la tendencia a una menor cifra de siniestros y de muertos.

---

2. Ministerio de la Vivienda: art. 23.6 de la Orden ministerial VIV/561/2010, de 1 de febrero, de accesibilidad en los espacios públicos urbanizados (BOE núm. 61, 11 de marzo de 2010).

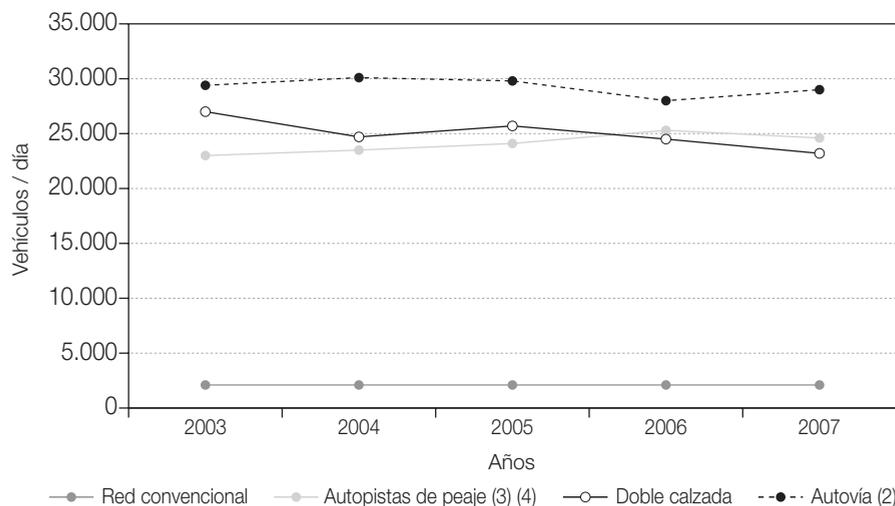
**Gráfico 4. Aumento acumulativo del volumen de tráfico desde 1998 (2010 sólo incluye hasta septiembre)**



Fuente: Elaboración propia, con datos del Ministerio de Fomento.

No solamente se registra en las autopistas un número menor de vehículos que circulan por ellas. En la totalidad de vías de Cataluña, entre 2007 y 2008, se ha calculado una reducción generalizada de un 5 % de turismos y de un 10 % de kilómetros conducidos de vehículos pesados. Esta tendencia continúa en los años 2009 y 2010, aun sin valores conocidos en su totalidad.

**Gráfico 5. Tráfico (IMD) en el conjunto de redes de carreteras por tipo de vía**



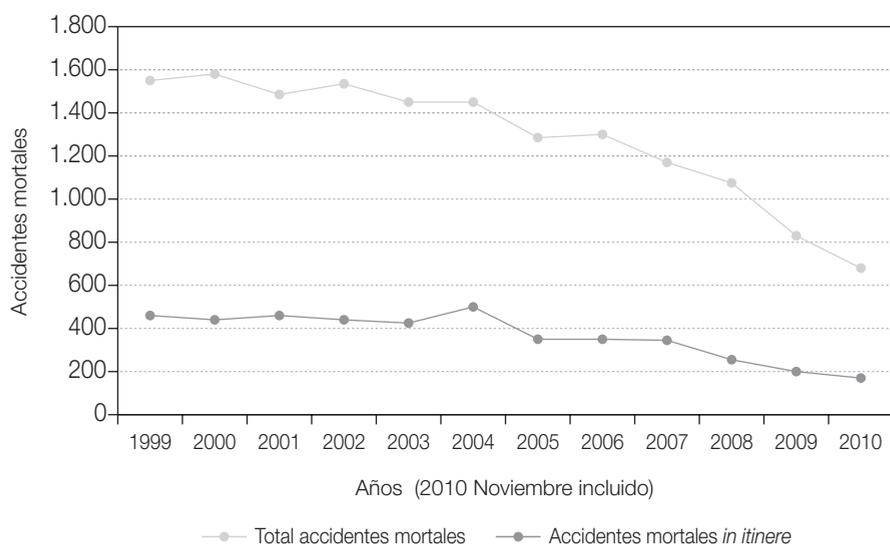
Fuente: Ministerio de Fomento. Anuario Estadístico 2008.

Nos hemos acostumbrado al aumento continuado y estable del número de vehículos, que se ha traducido en más kilómetros en las calles y carreteras anualmente. Esta situación ha comportado la intensificación de la necesidad imperativa de construir más vías y carriles y de planificar inversiones a largo plazo. Los proyectos están hechos, y las inversiones comprometidas, y cuesta mucho rectificar cuando hay menos dinero. Un ejemplo que parece extraño es que el Ministerio de Fomento haya paralizado durante algunos meses un enlace entre la B-30 y la A-2 en el Baix Llobregat (una infraestructura de construcción muy avanzada, que resulta un enlace caro), mientras al mismo tiempo prosigue nuevos proyectos con menos demanda. Parece que no se dispone de suficientes datos, absolutos y sobre el cambio del tráfico, para hacer una valoración de forma serena.

### 8. EL RIESGO LABORAL

La sociedad ha dado un giro claro en lo tocante al riesgo para los trabajadores. Los defensores de los trabajadores (sindicatos) y los gobiernos han iniciado una lucha para hacer patente que no se puede tolerar que un empleado muera en el desempeño de su trabajo. Ha quedado claro que una parte importante de las víctimas laborales tiene que ver con la movilidad hacia y desde el trabajo (los llamados accidentes *in itinere*). Otra parte se produce durante la movilidad dentro de la jornada laboral.

**Gráfico 6. Accidentes mortales laborales en España**



Fuente: elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Trabajo.

En general, desde el año 2000 se ha experimentado una reducción en el riesgo laboral, al mismo tiempo que continúa el crecimiento del producto interior bruto. Por un lado, hay más bonanza económica, y por otro hay más implicación por parte de muchos sectores para trabajar juntos (voluntad y obligación) para reducir los siniestros (especialmente los mortales) relacionados con el trabajo. En este sentido, ayuda que haya una mayor disponibilidad económica, que se ha visto truncada estos últimos años. Las estadísticas oficiales de los accidentes y de la mortalidad laboral se publican con cierto retraso, y resulta difícil ver los resultados del año 2010.

Parece que una parte del mundo empresarial no está alerta y es poco receptiva a una política proactiva en la prevención laboral. Es un coste adicional de la producción que se estudia básicamente en función del coste del seguro y el de la mutua (estrictamente económico). En la última década los sindicatos han planteado la valoración del coste humano como una parte más de los convenios. Esta situación cambia la conciencia global, reduce la exposición al riesgo y ofrece una mejor protección. Una variante es el uso de sistemas de seguridad pasiva tanto en la movilidad como en el trabajo: cinturón, arnés, redes y guardarraíles, etc.

Con los datos disponibles no se puede valorar si prosigue una mejora relativa (por ejemplo, número de muertos por cada 1.000 trabajadores) vinculada con la renta, o si la mejora de las estadísticas de accidentes mortales laborales obedece mayoritariamente a la reducción del número de personas activas en los últimos años de la crisis.

## 9. LA PARTICIPACIÓN

Probablemente, por lo que respecta a la seguridad no existe suficiente conexión entre la acción política, la Administración y la sociedad civil (esta última en su expresión de asociaciones cívicas y de comunicación directa ciudadana). La sociedad no es lo bastante participativa. No hay diálogo. Las personas se toman la seguridad en general (y la seguridad viaria en concreto) como un tema de responsabilidad del Estado o de la Administración, donde ellas no tienen mucha responsabilidad individual. Es difícil que el conductor o el peatón piense continuamente y directamente en su comportamiento como un factor de riesgo. Él lo hace como todos, bastante bien, y cuando ocurre una desgracia siempre es porque algún otro no hizo bien su tarea.

Cuesta que los partidos políticos y la Administración se abran a un debate transparente y amplio sobre la seguridad de las personas, las víctimas y los afectados por la falta de seguridad. Para algo tenemos a los cuerpos de seguridad del Estado, autonómicos o municipales. Las administraciones hacen lo que les ha sido encomendado, y creen que son las personas quienes fallan. La ciudadanía hace lo que haga falta y cree que donde hay deficiencias es en el sistema. Con esta carencia de diálogo, la sociedad no avanza ni toma conciencia de la seguridad (el problema es del otro).

Durante las últimas décadas se han desarrollado los procesos participativos, pero sin un esquema de democracia participativa totalmente definido. Los repre-

sentantes asociativos han exigido ser más escuchados, y los políticos han defendido la democracia representativa (¿es que no basta con una consulta electoral cada cuatro años?), y se han creado comisiones participativas sin un marco ni unos objetivos suficientemente claros y definidos.

Una parte de los procesos participativos se ha desviado en reuniones con una exposición defensiva de las administraciones. Los conceptos a debatir se explican en la misma reunión y el diálogo resulta bastante difícil. Se publican las opiniones de la población (encuestas), pero pocas veces hay una reacción y una respuesta directa y abierta de los políticos o de los partidos. La participación se pierde en un diálogo menos gratificante de lo que se esperaba.

No se escucha lo suficiente a la ciudadanía que habla y reclama más atención porque padece los resultados de la violencia en la movilidad. La sociedad y sus correspondientes representantes han tomado la decisión de que son suficientes los seguros privados y el sistema judicial actual. No se habla de víctimas ni de personas afectadas por la agresividad en el espacio público.

Las leyes son buenas y suficientes, no hace falta decir más. Pero sin diálogo no se avanza lo necesario, ni aumenta el número de ciudadanos y de conductores que admiten su corresponsabilidad en la inseguridad viaria. Nos encontramos en un punto muerto.

El Estado no paga, no actúa como defensor de la ciudadanía que ha resultado agredida. El Estado es muy consciente de su obligación de ofrecer protección procesal contra quien incumple la ley, pero cuesta que las administraciones ayuden a un ciudadano que ha padecido la agresión de otro en un espacio público y en una circunstancia que implica la conducción.

Esta situación frena la evolución de una concienciación del riesgo entre la sociedad. En momentos de crisis económica, y con la falta de debate y de participación ciudadana, se agrava el distanciamiento. Si no se habla del riesgo ni de la necesidad de ayudar a víctimas y a afectados, el efecto de la crisis traducido en una menor siniestralidad, un número más reducido de heridos y de víctimas mortales queda en un segundo plano.

## 10. EL DEBATE SOBRE VELOCIDAD, SEGURIDAD, CONSUMO Y EMISIONES

El mensaje que ha llegado al usuario de las vías públicas en estos últimos meses es un tanto confuso. ¿Hay relación entre la forma de conducir, la eficiencia en el consumo y la seguridad viaria?

Hay opiniones y comentarios muy diversos. Unos se basan en investigaciones y otros, en convicciones o conveniencias políticas. Parece claro que:

- a) a mayor velocidad existe un riesgo mayor de morir y de padecer heridas graves;
- b) a mayor velocidad, más consumo (en la gama alta de velocidades) porque se acelera hasta alcanzarla;
- c) a mayor consumo, también hay más emisiones.

La última pieza del debate, sobre la velocidad de 110 km/h en las autopistas y autovías, ha añadido más dispersión a la comprensión del sistema por parte del ciudadano. En este debate se ha amortiguado la seguridad viaria. Algunos recuerdan un debate complejo que tuvo lugar durante la primera crisis energética, a mediados de los años 70. No hay petróleo, ni por lo tanto tráfico. No podemos pagarlo. Hacen falta límites de velocidad. Se empezó con 140 km/h general (también en las autopistas), y después unos han argumentado muchas veces que ahora, sin crisis energética y con bonanza económica, se tendrían que modificar ese límite. Por suerte no se ha hecho, con la idea de salvar vidas. Con ese límite hemos evitado la muerte de miles de ciudadanos y de visitantes, gracias tanto a un menor riesgo en la conducción veloz como a una menor contaminación.

Hace pocas semanas disfrutamos de un anticiclón potente, y estos días hemos apreciado la contaminación del aire (que normalmente es bastante transparente). Pero todavía no tenemos suficiente madurez para relacionar entre sí el tráfico, su seguridad, su emisión con la contaminación y con la mengua de nuestra salud y la del resto de nuestro entorno urbano.

El consumo, las emisiones y el ruido dependen de muchos factores. Uno es el uso masivo de motores con carburante de procedencia petrolífera. Ya se ha comentado que hay que dotar a los vehículos de sistemas de transmisión para circular con mínimo consumo y mínima emisión a diferentes velocidades. Esto quiere decir a 30, a 50, a 80 y a 100 km/h. No parece racional argumentar que es necesario circular por todas partes a más de 80-90 km/h, porque algunos vehículos contaminan menos a esta velocidad alta. En la ciudad es donde las emisiones son más notables para la población y donde resulta más urgente limitarlas. Poner un vehículo a 50 km/h para frenar o parar rápidamente supone un gran gasto de energía, emisiones y vidas perdidas. La atención del conductor hacia otros usuarios es menor cuando se concentra en acelerar y a frenar. Los otros pueden ser usuarios menos protegidos, como peatones, ciclistas o motoristas.



Fuente: Imagen propia tomada en Vilanova i la Geltrú.

El primer instinto humano es la autoconservación. El segundo puede ser la protección de nuestros hijos. Pero parece que muchas veces algo falla en la mente de los usuarios cuando se desplazan por el espacio público. El ejemplo del progenitor que mete en la calzada primero el cochecito del bebé (para ver si hay peligro o no) es grotesca. Si no pasa nada, ya iremos nosotros después. Este comportamiento contrario al instinto natural de protección demuestra que no hemos entendido el sistema viario ni la movilidad.

A pesar de la mucha educación viaria, las clases de conducción y las campañas de seguridad viaria, no consideramos un peligro el entorno con coches como. Ya es hora de pensar más en la protección personal y de la familia y menos en las prisas personales.

## 11. EL AHORRO COMO VISIÓN DE FUTURO: HACIA DÓNDE VAMOS

Se ha trabajado muy a fondo la idea de que la sociedad del bienestar depende del consumo. El crecimiento es la única manera de alcanzar el deseado estado de felicidad, pasar por más tiendas y comprar más. Al llegar a casa, sentarse delante del ordenador y navegar por las ofertas que pasan por la pantalla. Compramos el viaje, el artículo que no necesitamos o el producto maravilloso que nos devuelve la juventud.

Es posible que podamos vivir mejor y con menos angustia por la movilidad si ahorramos parte del petróleo y de la energía que invertimos en desplazarnos. El ambiente y la seguridad mejorarían.

A la ciudadanía le llegan mensajes contradictorios. Se transmiten más mensajes sobre la necesidad de aumentar el consumo que sobre la mesura en la economía personal. El ahorro no está bien visto en una situación de crisis. El poco dinero del ciudadano (pagado en impuestos a las administraciones) se utiliza, en parte, para contribuir a la venta de más coches, que gastan más que el transporte público o que andar, y que generan más inseguridad. Es todavía más difícil comprobar si el riesgo por kilómetro conducido ha subido o bajado durante los últimos años o meses.

Las tendencias de riesgo relacionado con la crisis dependen de más factores, y no se pueden ver solamente con relación proporcional directa entre la renta disponible y los accidentes.

Durante el último par de años se ha detectado un nerviosismo en las esferas políticas y empresariales, porque emiten comunicados sobre la necesidad de consumir más para activar la economía. Correr más kilómetros no es lo mejor para limitar el riesgo en el espacio público. En los últimos meses, el mensaje ha cambiado. Ahora se habla de gastar menos en el ámbito público pero aún no en el ámbito privado. Estos debates tienen gran influencia en el resultado general de la evolución del riesgo a corto y medio plazo. Parece que la economía personal queda en segundo plano.

## REFERENCIAS

KOPITS, E.; CROPPER, M. «Traffic Fatalities and Economic Growth». *Accident Analysis & Prevention*. Número 37, pp. 169-178, 2005.

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. *Estadísticas de accidentes*, 1980 — 2009.

ESPAÑA. MINISTERIO DE FOMENTO. *Anuario Estadístico*, 2008.

ESPAÑA. MINISTERIO DE VIVIENDA. *Orden ministerial VIV/561/2010, de 1 de febrero, por la cual se desarrolla el documento técnico de condiciones básicas de accesibilidad y no discriminación en los espacios públicos urbanizados*. BOE núm. 61, 11 de marzo de 2010.

ESPAÑA. MINISTERIO DE TRABAJO. *Evolución de accidentes mortales laborales en España 1999-2010*.