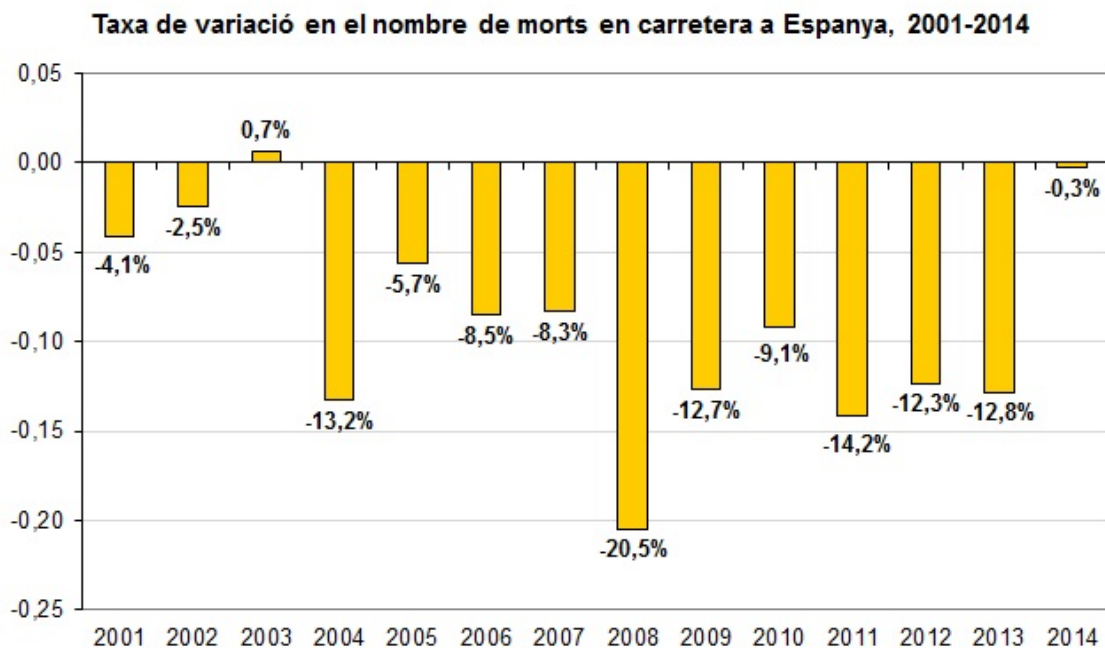


Clarobscur en el balanç d'accidentalitat a les carreteres

Les xifres provisionals sobre víctimes d'accidents de circulació en vies interurbanes facilitades per la Direcció General de Trànsit (DGT) han suposat una brusca i inesperada alteració de la tendència a la disminució sostinguda constatada en els darrers anys.

Les 1.131 víctimes mortals registrades a les vies interurbanes el 2014 representen un descens molt modest de la mortalitat a la carretera (del 0,3% o, el que és el mateix, tres persones menys que el 2013), però al mateix temps revelen la enorme dificultat de mantenir els èxits aconseguits des de finals dels vuitanta.

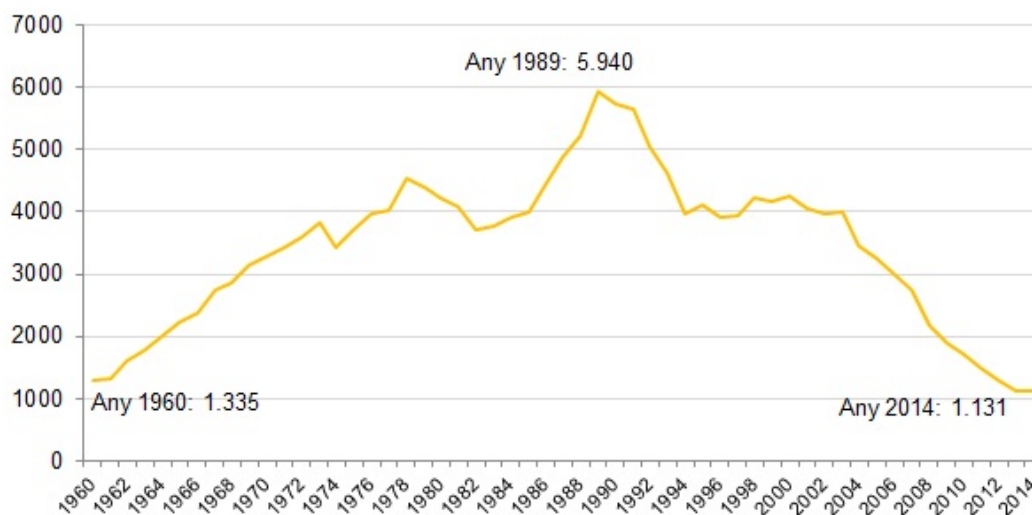


Font: elaboració pròpia amb dades de la DGT.

En efecte, els resultats del 2014 deixen molt lluny les 5.940 víctimes mortals registrades el 1989, amb un parc de vehicles que no arribava ni a la meitat del parc registrat el 2014. I aquesta millora espectacular ha permès, en un horitzó temporal relativament reduït, que Espanya es compti entre els països del món amb menys risc relatiu de patir un accident mortal. Aquest balanç tan favorable ha estat possible per un

compromís clar dels ciutadans, de la indústria de l'automòbil i de l'administració amb una nova cultura de la mobilitat i de seguretat viària. Malgrat això, les xifres del 2014 suposen un senyal d'alerta i recorden que el repte de la sinistralitat a la carretera hi és i no s'admeten distraccions.

Víctimes mortals a la carretera a Espanya (1960-2014)

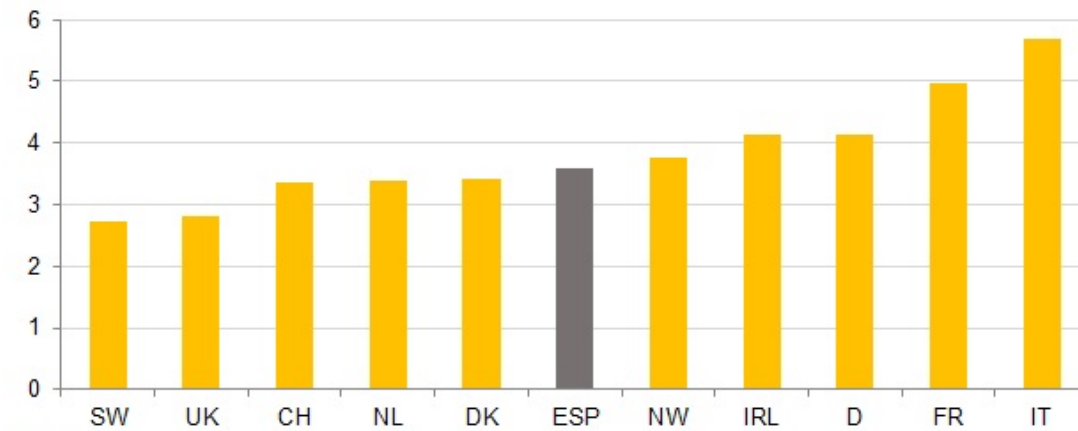


Font: DGT.

Cal seguir aprofundint en l'aplicació de les polítiques que fins ara han resultat eficaces, de la mateixa manera que cal pensar en mesures innovadores que afrontin reptes diferents, potser no totalment contemplats per les polítiques tradicionals en la mesura en què la societat i l'economia són realitats canviants i determinen patrons de mobilitat variables.

Siguin quines siguin aquestes polítiques que s'han d'emprendre, una mirada a l'entorn internacional més immediat suggereix que hi ha un marge de millora en el camp de la seguretat viària. A la vista de les últimes dades disponibles, corresponents al 2013 i relatives a la mortalitat total en vies urbanes i interurbanes, la taxa de mortalitat a la carretera a Espanya, tot i seguir disminuint, es va situar en 3,6 persones per 100.000 habitants, encara a una distància notable respecte els líders mundials en seguretat viària, concretament el Regne Unit, la major part dels països escandinaus i els Països Baixos.

Víctimes mortals a la carretera (taxa per 100.000 habitants, 2013)



Font: IRTAD.

D'alguna manera, doncs, atrapar aquests països fa suposar un potencial de millora molt notable. Prenent com a referència les dades del 2013, que lògicament poden presentar algunes diferències amb la realitat del 2014, arribar a una taxa de sinistralitat igual a la de Suècia (2,72 víctimes per 100.000 habitants, encara que avui seria una mica inferior) exigiria a Espanya una reducció de les víctimes mortals propera al 25% respecte a la registrada en aquell any. Per tant, més enllà de la forta millora del 2013, la xifra del 2014 suposaria una dada que hauria de millorar en el futur.

La sinistralitat a les carreteres espanyoles

Les xifres de sinistralitat viària depenen de circumstàncies molt diverses: del volum de trànsit, del tipus d'accident, del tipus de vehicle i la seva antiguitat, de la seva ocupació, de la climatologia, del tipus de carretera, del grau de compliment de les mesures de seguretat (cinturó, casc, sistemes de retenció infantil...) o simplement del respecte a les normes de circulació, especialment les relatives a límits de velocitat o les de conduir sota la influència de substàncies estupefaents, ja siguin alcohol, drogues o medicaments que alterin la capacitat de conduir. De la mateixa manera, l'actitud del conductor, tot i respectar les normes, es pot veure afectada per circumstàncies de l'entorn que incideixin en la seva capacitat d'atenció.

Preguntar-se per què la sinistralitat no ha disminuït substancialment el 2014 suposa, d'alguna manera, intentar respondre a moltes d'aquestes qüestions. A les següents

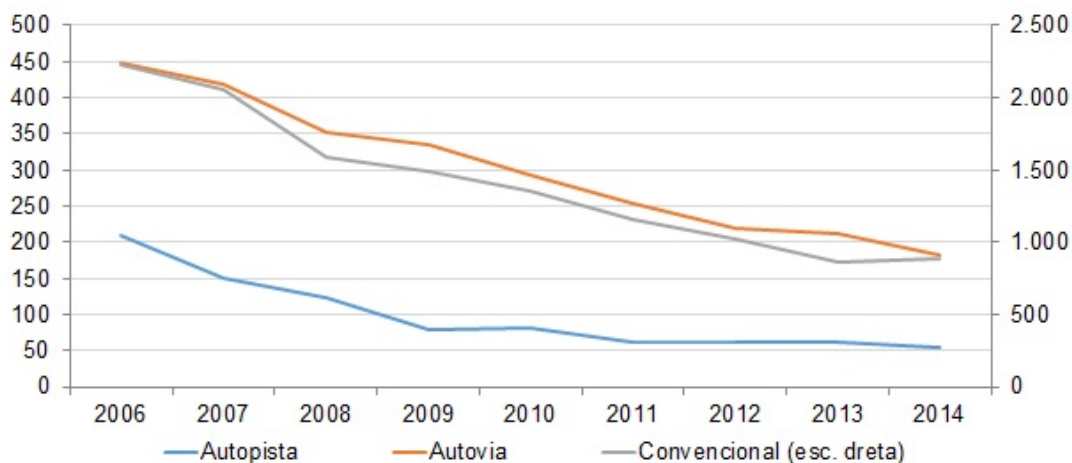
línies buscarem algunes pistes que ens donin llum sobre aquest decebedor balanç de la sinistralitat a la carretera el 2014.

El tipus de via i la naturalesa dels accidents

D'entrada, el 2014 ha estat un any amb un major volum de desplaçaments, concretament un 1,6% més, segons informa la DGT. Per tant, un dels factors que contribuïa a la moderació de la sinistralitat ha desaparegut el 2014 per la lleu recuperació de l'economia en general i del turisme en particular.

La situació no ha millorat tant com es podia esperar a causa del més que notable augment de les víctimes a les vies convencionals, que ha contrastat amb els encara forts descensos registrats a les anomenades vies ràpides. Les víctimes mortals a les carreteres convencionals van augmentar notablement, un 3,7%, enfront dels descensos del 9,8% a les autopistes de peatge i del 13,7% a les autovies.

Víctimes mortals per tipus de via a Espanya (número de víctimes, 2006-2014)



Font: DGT.

En aquest context, la importància del xoc frontal, pràcticament inexistent a les vies ràpides, posa de manifest l'abast de l'actitud del conductor en el balanç de seguretat viària quan la infraestructura en si no ajuda a prevenir els impactes d'aquesta naturalesa. Dit d'una altra manera, es podria veure quin és el potencial de prevenció

d'accidentalitat a les vies convencionals a través d'elements estructurals de separació de calçada en determinats trams.

De la mateixa manera, la importància de les sortides de via a l'explicació de la mortalitat posa de manifest la repercussió d'insistir en les actituds del conductor. Excés de velocitat, distraccions, imprudències o conducció en condicions psicofísiques alterades, així com l'estat de conservació del paviment incideixen directament en aquest tipus d'accidents. Finalment, sorprèn també la importància relativa dels atropellaments a les vies ràpides. En aquest cas, però, la informació disponible només permet conjectures sobre la naturalesa dels accidents.

El tipus de vehicle

D'altra banda, una millora sensible de l'accidentalitat s'ha vist frustrada per l'elevadíssim augment de les víctimes mortals en els accidents en què es van veure involucrades furgonetes, seguides en menor mesura de bicicletes i vehicles especials (articulats i altres). Per contra, l'accidentalitat mortal va disminuir sensiblement en els vehicles motoritzats de dues rodes i entre els vianants (en via interurbana). Les víctimes ocupants d'un automòbil de turisme, que van concentrar el 52% del total, es van mantenir pràcticament als nivells del 2013.

Des d'aquesta perspectiva, doncs, l'ombra del dubte s'aixeca pel comportament a la carretera de conductors professionals o sobre les condicions tècniques dels vehicles utilitzats. La crisi pot haver alentit el procés de renovació de flotes de repartiment o l'afany de complir amb objectius de productivitat pot haver influït sobre el grau de prudència en la conducció. De la mateixa manera, no es pot descartar el possible impacte de la utilització de les noves tecnologies de localització sobre el grau d'atenció de professionals del repartiment domiciliari. La veritat és que el 2014 van morir 92 persones en una furgoneta, 45 més que l'any anterior.

D'altra banda, l'augment de les víctimes mortals entre els usuaris de la bicicleta posa de manifest la pobra percepció per part de molts conductors de la debilitat implícita dels ciclistes. El 2014 van morir 46 persones sobre una bicicleta en vies interurbanes, nou més que l'any anterior.

En un altre sentit, la millora de la sinistralitat a les motocicletes i els ciclomotors a la carretera (una altra qüestió són les zones urbanes) pot ser a causa de la major prevenció dels conductors, no només pel que fa a una actitud més prudent en la conducció sinó també en la utilització d'elements de seguretat com el casc. El 2014, les víctimes mortals en vehicles motoritzats de dues rodes que no utilitzaven el casc quan van tenir l'accident van ser únicament quatre, deu menys que el 2013.

Finalment, l'estancament en la xifra de víctimes mortals ocupants d'un vehicle de turisme també sorprèn extraordinàriament, i més quan en els tres anys anteriors els descensos eren sistemàticament xifres de dos dígit. En qualsevol cas, no és possible atribuir una causalitat específica a aquest brusc canvi de tendència, tot i que el factor humà probablement hi té una rellevància especial.

Recuperar el camí de la reducció del nombre de víctimes

Les xifres del 2014 no han satisfet les expectatives existents respecte el balanç de mortalitat a la carretera. Cert que els resultats poden estar esbiaixats parcialment per atzar, però no obstant això la informació disponible apunta a l'existència d'elements que poden ser corregits amb les polítiques públiques adequades, que incideixin sobre les infraestructures, sobre els vehicles i la seva operativitat i també, per descomptat, sobre les persones.

1. Millores en la infraestructura

La importància relativa de la sinistralitat a les vies convencionals, explicable per la major extensió d'aquesta xarxa i el seu menor volum de trànsit respecte a les vies ràpides, es podria veure reduïda per l'actuació decidida en determinats elements infraestructurals que ajudessin a pacificar el trànsit i a millorar l'actitud dels conductors, en particular en trams especialment conflictius. La prevista reducció de la velocitat a 90 km/h en aquestes vies ha d'ajudar també a reduir la sinistralitat.

Altres mesures encaminades a dirigir el trànsit pesat de vies convencionals a autovies, quan això fos viable, també tindrien un efecte positiu, tal com s'ha provat a determinats trams de la Xarxa de Carreteres de l'Estat.

De manera més general, cal que la política de manteniment de carreteres s'enfoqui progressivament a assegurar un determinat nivell de seguretat de la xarxa. Es tracta de passar d'un enfocament reactiu (basat fonamentalment en l'eliminació dels punts negres) a una visió més preventiva, que assegura que sobretot les vies per on circula la major part del trànsit presentin uns estàndards de qualitat i de prestacions (relatives a la seguretat viària) adequats. Un enfocament d'aquest tipus és el que estan adoptant països capdavaners del nostre entorn, com Holanda i el Regne Unit.

2. Millores al parc

També resulten crítics els punts relatius a l'accidentalitat de furgonetes i ciclistes. En ambdós casos es poden emprendre accions específiques de control i informació que incideixin sobre el factor humà i també sobre la renovació dels vehicles, potser excessivament envellits per les dificultats afegides que empreses i autònoms han acumulat al llarg de set anys de crisi econòmica. En aquest sentit, la inclusió de tecnologies de seguretat en els criteris d'adjudicació de les ajudes del Pla PIVE pot afavorir el fet que aquesta necessària renovació es faci en la direcció dels vehicles més segurs.

De forma general, s'ha de plantejar amb urgència l'eliminació de l'impost de matriculació, una figura anacrònica que només respon a fins recaptatoris i que entorpeix la renovació del parc. Aquesta eliminació, que hauria de permetre la desaparició del Pla PIVE, seria pràcticament neutral des del punt de vista del seu impacte pressupostari, però tindria la virtut de substituir una mesura temporal i discrecional (com és el Pla PIVE), per una altra de caràcter permanent.

3. Conductors

Una altra tendència de fons és l'envelliment progressiu de la població espanyola i, conseqüentment, dels conductors i les conductores. El 2013 el nombre de morts en accidents de trànsit majors de 65 anys van representar la xifra rècord del 28% del total de morts. En aquest àmbit, s'ha d'estudiar l'efecte de determinades decisions del passat recent, com va ser el 2009 la d'augmentar de 2 a 5 anys la freqüència de revisió del permís de conduir de la gent gran; això i el contingut d'aquestes revisions,

que no diferencia un jove de 25 anys d'un major de 85. Es tracta d'un tema de gran calat, que convindria analitzar amb detall.

Finalment, no es poden abandonar les polítiques posades en marxa fins ara, que si bé poden haver esgotat el seu potencial de reducció de sinistralitat, sí que ens han servit per arribar als nivells de seguretat actuals i que no hem de perdre (sí, es poden perdre).

Únicament amb una acció combinada en tots aquests fronts es podrà recuperar el lideratge en la cursa de la reducció de la sinistralitat i no convé ara baixar la tensió positiva aconseguida aquests anys. Corregir distorsions, insistir en les polítiques preventives d'èxit i innovar en aquells fronts no totalment controlats ha de permetre recuperar el camí de reducció de l'accidentalitat en els últims anys.