



tribuna | MONTSERRAT NEBREGA. Catedràtica acreditada de dret constitucional (UIC)

El xoc d'un nou pla de xoc

Més sancions i més radars no resoldran l'accidentalitat a les carreteres perquè el transgressor recalçant o el patològic no s'aturen per una retirada de carnet, i més quan molts d'ells ja no el tenen d'entrada

En els darrers dies la conselleria d'Interior ha presentat un pla de seguretat vial (li diuen *de xoc*, però l'expressió no és gaire afortunada), que ja no sé quin número fa en la llarga llista dels elaborats des de l'arribada de la seva actual titular al càrrec, i que en tot cas fins ara no han fet minvar el nombre d'accidents mortals, ans tot al contrari. Alguns estudiosos de la seguretat ens dediquem des de fa un temps a l'estudi d'una disciplina, l'antropologia viària, que pretén enfrontar el fenomen del trànsit i la demanda ciutadana de seguretat viària des d'una perspectiva holística, cosa que vol dir anar més enllà de la consideració aïllada dels factors que concorren en la conducció, amb l'estudi de la seva interacció i de la necessitat de recordar que es tracta en última instància d'una activitat humana, el que vol dir condicionada per les circumstàncies de la vida psicològica i social de l'individu. Del que la tradició i la modernitat en els estudis de la seguretat del trànsit han donat com a resultat, podem extreure les següents dades, algunes de les quals desmantellen alguns tòpics enquistats en el discurs:

1.- L'accidentalitat ha descendit des d'un punt de vista relatiu; és a dir, en relació amb el creixement del parc mòbil i de la xarxa viària, la qual cosa no sempre queda clara en el to moltes vegades catastrofista dels mitjans de comunicació.

2.- Els factors que poden influir en l'accidentalitat són de múltiple naturalesa: a) L'acceptació conscient de conductes de risc per part dels conductors (i de vegades també dels vianants): conducció en estat alterat de la percepció per causa de les drogues, velocitat transgressora; no així conduir sense casc o sense cinturó, que sols són mesures imposades per evitar



L'autora aporta dades que desmantellen alguns tòpics sobre els accidents de trànsit.

les conseqüències de l'accident en clau de cost econòmic. b) Mal estat de les infraestructures viàries o de les màquines automòbils, un punt recurrent de crítica, perquè ho estan, però que, s'ha de recordar, no és una causa rellevant d'accidentalitat. c) Errònia percepció de la seguretat de la via transitada, tant si es percep com a segura, i genera relaxació, com si es percep com a extremadament hostil, i aleshores produeix una por paralitzant. d) Altres formes de distracció,

que en general tenen el seu origen en la relaxació, però no pas sempre. S'ha de posar de relleu que és aquesta una de les causes, per no dir la causa fonamental de l'accidentalitat. e) Utilització psicopatològica de la conducció com una manifestació externa de certes fixacions personals (fins i tot com a forma de desfogar-se de problemes aliens), que com a conducta pot ser també la raó última d'algunes de les altres causes citades. Si es tenen en compte totes les anteriors

consideracions, és obvi que més sancions i més radars pot no significar gaire en la resolució del problema: primer perquè el transgressor recalçant o el patològic no s'aturen per una retirada de carnet, i més quan molts d'ells ja no el tenen d'entrada, i quan s'ha eliminat la consideració penal de trencament de condemna per qui després d'haver estat sancionat per conduir sense carnet ho torna a fer; en segon lloc, perquè la distracció no volguda, la que ve de la relaxació o la percepció d'un entorn insegur com a segur, no pot ser sancionada; en tercer lloc, perquè els que superen els límits de velocitat no sempre causen accidents, donat que el percentatge més gran d'accidents és degut a la distracció...

En fi, que el problema és tan complex que amb dificultat es pot resoldre a cop de mesura improvisada. També s'ha parlat de la necessitat de l'educació, però això es fa pensant també en els infractors conscients com a principal focus del problema. Altra cosa seria que aquesta proposta de pedagogia sobre la conducció reflectís sobre el que realment significa conduir, perquè una mirada atenta sobre la nostra forma de conduir ens parlaria molt sobre qui som, d'on venim i cap a on anem, de quina manera el vehicle blindava un espai d'intimitat en un món cada vegada més confús i sorollós, publicitàriament venut com l'instrument de la llibertat, i dotat de la connotació que reflecteix un èxit social que de totes totes resulta ser molt democràtic. Perquè, qui no es pot comprar un cotxe quan les financeres de totes les marques t'ho posen tan fàcil? Com en tants altres temes, cap mesura individualment resoldrà el problema i una solució estructural requereix una conjunció de voluntats i un esforç massa gran en un món en què les prioritats s'acumulen.