

Anàlisi dels accidents de trànsit a Catalunya i causes més rellevants

Josep Lluís Pedragosa
Institut Català de Seguretat Viària

Els accidents de trànsit que afecten els joves es concentren durant les matinades dels caps de setmana. L'excés de velocitat, l'alcohol, altres drogues i el cansament són factors que conflueixen en aquesta problemàtica. Les mesures preventives que s'han d'aplicar, han de tenir en compte els nous costums que han adquirit, en el temps de lleure, els col·lectius de joves en edats compreses de 18 a 24 anys i de 24 a 35 anys.

Paraules clau: alcohol, estimulants, after hours, lúdic, oci, temps lliure.

Los accidentes de tráfico que afectan a los jóvenes se concentran durante las madrugadas de los fines de semana. El exceso de velocidad, el alcohol, otras drogas y el cansancio son factores que confluyen en esta problemática. Las medidas preventivas a aplicar han de tener en cuenta las nuevas costumbres de ocupación del tiempo libre que se han ido desarrollando en los colectivos de jóvenes de 18 a 24 años y de 24 a 35 años.

Palabras clave: alcohol, estimulante, after hours, lúdico, ocio, tiempo libre.

Traffic accidents involving the young generally occur in the early hours at weekends. Speeding, tiredness and the consumption of alcohol or other drugs are among the causes. Preventive measures should take account of the free-time activities that have evolved among young people in the 18-24 and 24-35 age groups.

Key words: Alcohol, Stimulants, After Hours, Free Time, Leisure.

Els anys vuitanta

En el marc d'una societat occidental on es presenten paral·lelament un avenç tecnològic i una especialització en el tractament del temps de lleure, a Catalunya es van estructurant uns estils de vida laborals i d'oci diferenciats

pel que fa als costums segons grups d'edat, contrastos generacionals i extractes socials.

En aquest context es presenta un conflicte important en la producció d'accidents de circulació que arriba a xifres de mortalitat excessivament elevades en termes absoluts i en relació a altres països d'índexs similars de motorització. A aquest problema s'hi arriba d'una manera natural amb la confluència de tres processos d'ofertes i demandes que apareixen simultàniament.

a) La demanda d'espai propi de les generacions joves fora de la família on puguin compaginar lleure i amistat en un ambient agradable per als seus sentits, que es troba a les nits dels caps de setmana, cada vegada més tard, en la mesura que els horaris generals també es van allargant. L'oferta respon automàticament oferint establiments lúdics amb amplis horaris, tota mena d'efectes tècnics (música, llum) i una fàcil accessibilitat al consum (menjars i begudes). En deu anys, el dia de sortir de nit, que primer era el dissabte, ha passat a ser-ne dos, divendres i dissabte, que sovint, a més, s'empalmen, i l'hora d'acabar la sortida, abans cap a les 2 o les 2.30, és ara a les 5.30, com a mínim.

b) La demanda existent, afegida a la facilitat d'accedir a qualsevol beguda alcohòlica a qualsevol hora, qualsevol quantitat i qualsevol graduació, fa que en pocs anys el consum de cervesa i de licors forts s'hagi multiplicat de manera molt important, amb l'agreujant d'un desequilibri en la ingesta que es concentra a les nits dels caps de setmana. L'oferta respon també automàticament i la fàcil disposició de les begudes alcohòliques no solament apareix en els establiments lúdics, sinó que es promou una certa apologia de l'alcohol en la publicitat general amb la qual cosa es consolida l'hàbit de «sortir de copes» com a condició indispensable del temps de lleure i sense cap altra alternativa.

c) La demanda de mobilitat per desplaçar-se als llocs de concentració d'amics o d'estils d'oci similars, i la simbologia de la força, la independència i la llibertat, tenen la resposta en els vehicles de motor (turismes) a les nits de cap de setmana que, a més, permetran el desplaçament col·lectiu i el lluïment personal mitjançant la potència i la velocitat. L'oferta presenta al mercat una sèrie de models que s'ofereixen a grups de persones concretes, en ocasions a les més inexpertes, iniciant una escalada de turismes de molta potència i poc pes a mans de conductors sense experiència, a les nits de cap de setmana i sobre itineraris lúdics amb àmplia oferta d'alcohol, que es tradueix en un increment progressiu de l'accidentalitat.

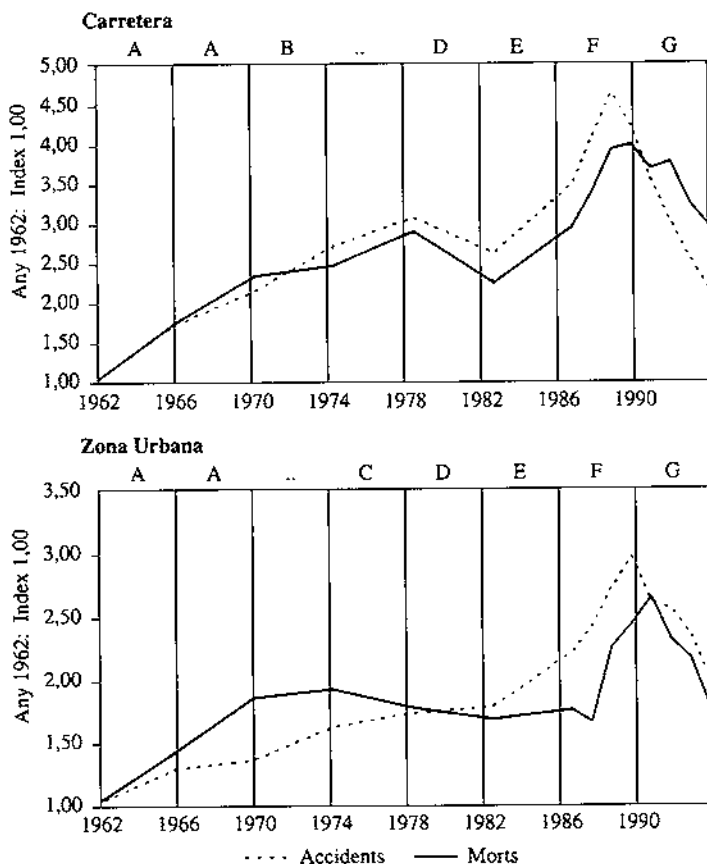
Mentrestant, a Catalunya, de l'any 1980 fins el 1989, l'increment de la mortalitat per accident de trànsit puja el 56 % i la pèrdua total de vides humanes en aquesta dècada és de prop de 10.000.

Els anys noranta

L'any 1990 coincideix amb els inicis d'una nova dècada i d'una inflexió de l'accidentalitat viària. Per primera vegada baixa el nombre d'accidents, els

ferits i els morts confirmant els primers tímids indicis positius que l'any 1989 es van començar a detectar.

La figura adjunta intenta sintetitzar aquesta evolució i comencen amb les dades oficials disponibles a partir de l'any 1992.



Font: Institut Català de Seguretat Viària

- A) Període d'increment continuat d'accidents i morts.
 - B) Inflexió de la mortalitat. Obligatorieta del cinturó en carretera (1994).
 - C) Descens de la mortalitat en zona urbana. Introducció de les policies locals en matèria preventiva.
 - D) Descens global de la mortalitat. Inici d'accions preventives a nivell estatal. Primers plans espanyols de seguretat viària (1979 a 1982).
 - E) Fundamentalisme repressiu. Increment de sancions. Manca d'actuacions de prevenció. Fort augment d'accidentalitat i mortalitat.
 - F) Nivells màxims d'accidents (1988) i de morts (carretera 1989 - zona urbana 1990). Deteriorament convivencial. Inici d'actuacions preventives estatals, autonòmiques i municipals.
 - G) Gran decreixement d'accidents i morts.
- Intervenció activa de totes les administracions i de la societat civil.
Reglament General de Circulació, controls preventius d'alcoholèmia.
Sensibilització dels usuaris.

L'any 1978 es va produir l'accident dels Alfa que va ocasionar 215 morts que s'han restat, per la seva excepcionalitat, de les dades tingudes en compte per la realització dels gràfics.

Ara, a mitjans de 1994, és palès que la problemàtica s'ha redreçat i és obvi que s'han produït uns efectes de millora que s'han fonamentat en l'actitud positiva de la societat catalana davant de la greu problemàtica social que suportava. Però els nivells d'accidentalitat són encara molt elevats i obliguen a reflexionar sobre les coses positives i les negatives que s'han produït aquests últims anys:

— S'han consolidat els hàbits de sortir les nits dels caps de setmana (divendres i dissabte) i s'han anat desplaçant els horaris d'anar-se'n a dormir, cada vegada més tard del matí de l'endemà. Però, paral·lelament, s'ha detectat el problema com a pèrdua de qualitat de vida i s'ha entès que cal abordar-lo i corregir-lo, malgrat que l'oferta i la demanda han obert línies imaginatives d'oci que han agreujat, en part, els riscos del trànsit de matinada.

— La beguda alcohòlica ha seguit creixent amb ofertes de licors diferents i nous i amb establiments lúdics cada vegada més sofisticats. L'oferta de l'alcohol s'ha estès a altres establiments no lligats a l'oci on el preu i l'accessibilitat han fet que s'anés consumint també fora de la discoteca o del bar musical. Tanmateix, s'ha anat entenent que alcohol i conducció són incompatibles i la prevenció i la informació viària han donat prou elements de reflexió com per fer baixar el nombre de conductors embriacs a les nits de cap de setmana.

— El zenit de l'oferta de vehicles de molta potència i poc pes amb l'apologia del motor amb el vertigen, l'adrenalina i els cavalls de potència es produeix entre 1988 i 1991, període a partir del qual s'inicia una reconducció de la publicitat dels turismes cap a la seguretat, paral·lelament a la publicació oberta de les llistes dels vehicles de major risc per als conductors inexperts.

Ultimament, ja en els anys 1993 i 1994, es presenta un perfil peculiar del problema que es caracteritza per:

— Una reacció social amb manifestació d'actituds més solidàries i convivencials i, fins i tot, d'assumpció del rol individual de cadascú en un procés de millora de la qualitat de vida (menys accidents, més família, més preocupació pels amics, menys alcohol en la conducció, menys consum de drogues).

— Una agudització dels aspectes més conflictius que van promoure la crisi dels anys vuitanta amb la consolidació d'ofertes fora de la norma, tant d'horaris com de consums.

En aquest sentit cal remarcar que s'observa a hores d'ara com a problemes arrelats que defineixen, en certa manera, les línies d'atenció immediata a l'hora de buscar solucions:

— Es produeixen menys accidents mortals, però es concentren, cada vegada més, cap al matí del diumenge o dia festiu entre les 6 i les 10 hores. Es tracta d'accidents molt greus, amb molts morts i per tant amb vehicles que circulen a alta velocitat, plens i conduïts freqüentment per joves d'entre 21 i 24 anys (és esperançador que no s'hi trobin sovint els de 18 a 20 anys) en itineraris lúdics i barrejant gresca i cansament.

— Prolifera el consum d'alcohol d'alta graduació i de cervesa, amb ingestes que comencen a les 23 hores de la nit, pel carrer o fora d'establiments lúdics, fins i tot es compra alcohol en botigues, en màquines de benzineres

i àrees de servei d'autopistes i es guarda l'alcohol comprat a bon preu en el cotxe. D'aquesta manera, s'arriba *col·locat* a la discoteca on es fa un consum més baix. Això facilita, fins i tot, la venda de licors adulterats i amb suplantació de marques.

— Es retarda fins al màxim l'hora d'anar a dormir aprofitant l'oferta d'espai, música i beguda que ofereixen els establiments fora d'hores (*after hours*) il·legals ja a Catalunya, que són, o bé els que obren a les 5 o a les 6 de la matinada, o bé els que continuen oferint servei després de l'hora de tancar a les 4.30 o 5 de la matinada.

La normativa, la vigilància i el compliment

Els problemes que es descriuen no es poden regular d'una manera senzilla, ni tampoc es poden comprovar fàcilment. El volum de trànsit de vehicles de motor, el consum de begudes alcohòliques i el compliment dels horaris dels establiments, són fenòmens suficientment complexos com per no permetre actuacions reglamentàries i de control dirigides cap els focus productors del problema, perquè aquests són diversos i superposats amb lícits interessos empresarials i professionals. Però l'anàlisi posa en evidència les causes més profundes sobre les quals cal actuar amb el suport, fins i tot, dels sectors de la societat, econòmics i laborals, implicats.

— La normativa sobre les característiques de seguretat dels vehicles de motor és àmplia i rigorosa i els fabricants de turismes estan fent, cada vegada més, que la seguretat sigui un element de qualitat comercial que ultrapassa àmpliament els requisits exigits pels reglaments europeus i espanyols. Tanmateix, el control de les ITV, altament qualificat a Catalunya, encara no aconsegueix una exhaustivitat i puntualitat adequada pel que fa als usuaris en el compliment dels terminis de revisió, ja que a prop d'un 20 % no es presenta a la citació.

Les recomanacions del Grup d'Experts d'Alt Nivell de la CEE (1989) i les que es recullen en la Resolució (1993) del Parlament Europeu, en l'informe de la Comissió del Senat sobre seguretat viària (1991), en el Pla estratègic bàsic aprovat pel Consell de Ministres del Govern de l'Estat (1993), en el Pacte estatal per la seguretat viària, signat entre totes les entitats públiques i privades espanyoles relacionades amb el trànsit (1994), en la Llei de Bases del Trànsit, Circulació de Vehicles de Motor i Seguretat Viària (1990), en el text articulat que recull el Decret Legislatiu que desplega la Llei de Bases (1991) i en el Reglament General de Circulació (1992) constitueixen un marc estable i qualificat per valorar els comportaments dels conductors i per planificar prioritats a les accions de futur de la seguretat viària. Tanmateix, la vigilància policial en carretera és escassa i en zona urbana sovint insuficient, atès el volum de circulació rodada existent. Les infraccions dinàmiques i en especial els excessos de velocitat no són detectats en la major part dels casos per manca de presència policial o de recursos de control (*radars*). La policia de trànsit a la carretera és realment una assignatura pendent, no tant per la meritòria tasca que ha fet

l'Agrupació de Trànsit de la Guàrdia Civil des de fa molts anys, sinó per la reduïda plantilla que es destina a la xarxa viària catalana.

— Les Lleis del Parlament de Catalunya que regulen el consum d'alcohol constitueixen un marc jurídic prou rigorós en relació als plantejaments d'altres regulacions de països de l'entorn. En general, es troben dos grups de països occidentals amb reglamentacions diferents segons idiosincràsia, producció de begudes alcohòliques o fórmules generalment implantades de lleure i oci. Els països anglosaxons posen límits a les hores d'expedició d'alcohol cosa que no fan els mediterranis, però aquests limiten més els àmbits i llocs de consum i les edats de la ingesta.

D'altra banda, no es detecten dèficits legislatius importants a Catalunya, sinó dificultats per fer complir la normativa. Es fa difícil perseguir les infraccions en la venda i la publicitat de l'alcohol, en especial el subministrament de begudes alcohòliques a menors o la realització de festes de l'alcohol o de barra lliure de dubtosa legalitat. Aquesta situació genera en conseqüència una relaxació dels complimentes normatius que arrelen com a hàbits en funció de la sensació d'impunitat d'ofertants i usuaris.

Per la seva banda, la manca d'existència d'una taxa legal d'alcoholèmia per als conductors i el manteniment del 0,8 gr/l com a taxa governativa no ajuden suficientment a la dura tasca policial de control que sovint resta diluïda per manca de proves objectives o signes externs del conductor examinat. Malgrat tot, els judicis ràpids a Catalunya (especialment a Lleida i a Barcelona) han suposat un èxític revulsiu per a l'augment de la sensibilització dels usuaris, per damunt d'aïllades sentències absolutòries a conductors amb elevats nivells d'alcohol en la sang. En qualsevol cas, existeix un marge per a la millora normativa, tant penal com governativa.

— Tota la reglamentació d'horaris d'establiments lúdics, no especialment definida fins ara, ha presentat dos punts de discrecionalitat que han constituït seriosos inconvenients de cara a intentar obtenir un ordre nocturn adequat. D'una banda, la proliferació de nous tipus d'establiments que, des del punt de vista normatiu, no es poden situar fàcilment, i que estan subjectes a dubtosos horaris de tancament. D'altra banda, la demanda de poder gaudir de més hores nocturnes d'esbarjo va orientar una oferta perillosa de locals fora d'hores (*after hours*) que s'acollien a la diferència horària entre tancament i obertura. Tot això, en un cert context d'heterogeneïtat en els criteris d'autoritzacions de nous locals, de variació d'horaris i, fins i tot, de benevolència en els permisos per part d'alguns ajuntaments i d'alguna picaresca per part de certs locals lúdics. La vigilància d'aquest complex entramat d'establiments (1.749 en total, avui a Catalunya) no és senzilla, ni qualitativament, ni quantitativament, i requerirà una mobilització de recursos probablement superior als que s'han utilitzat fins ara.

Els grups d'edat

Cal remarcar que a Catalunya existeix un grup majoritari de persones

de totes les edats que utilitzen el lleure, l'alcohol i el vehicle amb equilibri i seguretat. Aquestes persones no protagonitzen els problemes que ens ocupen i, per tant, no són considerades en l'anàlisi.

La combinació de vehicle de motor, alcohol o estimulants i sortida de nit de cap de setmana té traduccions diferents en funció dels grups de persones de què es tracti i dintre de cada grup s'analitzen les més problemàtiques.

a) Un grup d'adolescents i joves fins a 17 anys surten el dissabte a la tarda fins a l'hora de sopar (de 18 a 22 hores) es reuneixen en bars musicals o discoteques concebudes per a aquest públic. Tenen l'oportunitat de beure begudes alcohòliques i, fins i tot, accedeixen al comerç il·legal de pastilles. Van habitualment en ciclomotor o motocicleta de 75 cc. Alguns d'aquests joves miren de connectar amb el grup de més grans per beure alcohol o entrar en locals de manera no reglamentària. L'accidentalitat de trànsit és baixa. Això no obstant, el ciclomotor, a poca velocitat, és lesiu (tot i que el casc ha alleugit el percentatge de traumatismes cranials).

b) Un col·lectiu de joves de 18 a 24 anys, que constitueix el grup de risc d'accidentalitat greu més important (un terç del nombre total de morts). Utilitzant vehicles atractius i potents de poc pes els omplen d'amics i durant els vespres dels divendres o dissabtes preparen la llarga marxa de la nit comprant alcohol en botigues d'alimentació, supermercats o benzineres, més barat que les consumicions dels establiments lúdics. Esperen fins a les 12 o la 1 de nit i busquen l'espai propici en discoteques o llocs similars on segueixen consumint alcohol fins a l'hora de tancar. Llavors, com que necessiten més temps, se'n van als locals *after hours*. De vegades es consumeixen substàncies estimulants (principalment cocaïna i amfetamines, o bé derivats d'aquestes últimes com l'èxtasi), que redueixen la sensació de fatiga. Alguns pateixen situacions de risc conduint de tornada i poden tenir accidents ja que al cansament s'hi poden afegir els efectes de l'alcohol o d'altres drogues.

c) El col·lectiu amb edats compreses entre 24 i 35 anys és encara un grup que, com l'anterior, protagonitza molts accidents de circulació amb morts. És una edat que ofereix tota mena de supòsits. Joves madurs que reflexionen, joves més immadurs que es mostren com el grup de 18 a 24 anys, parelles joves que s'hi troben a gust. Tots plegats busquen indrets del seu estil de vida i del seu estil d'oci i lleure. Utilitzen vehicles potents, però probablement en conjunt, més pesats. Consumeixen tant alcohol com els de 18 a 24 anys, però calibrant potser més les conseqüències. Defugen més de les drogues, com l'èxtasi, i se'n van a dormir més d'hora (però tot i així cap allà les 5 de la matinada).

d) Les persones adultes entre 35 i 65 anys constitueixen el gran col·lectiu que ja ha deixat de patir l'accident de trànsit com a causa fonamental de mort, ja que les causes primordials per a elles ho són les patologies internes (cor, càncer, pulmó). En qualsevol cas, les investigacions demostren que es tracta d'un col·lectiu rebel en els seus hàbits i de difícil rehabilitació. Encara són una majoria en les xifres de morts en accident de trànsit amb indicis d'alcohol, però els moments dels accidents no es centren tant en els caps de setmana i a les nits. Tanmateix, n'hi ha que surten les nits de cap de setmana

a restaurants o sales de festa fins a hores que oscil·len, com a molt, al voltant de les 3 de la matinada. El consum d'alcohol, que pot ser abundant, en molts casos, pot tenir lloc durant tota la setmana. L'alta velocitat és un ús generalitzat en la circulació per autopistes i carreteres segregades, però aquest col·lectiu utilitza turismes més potents i amb mecanismes d'autoprotecció i seguretat força desenvolupats.

e) La gent gran condueix i surt de nit menys, en proporció, que qualsevol dels altres grups. Són conductors prudents, però que els costa reconèixer la seva possible pèrdua de facultats. Malgrat tot, tenen pocs accidents. Com a grup de risc es presenten especialment com a vianants i no hi ha una hora definida com a índex més elevat d'atropellaments. La beguda és conseqüència dels hàbits adquirits durant tota la vida, si és que no hi ha una prescripció mèdica en contra. Sovint la pèrdua de reflexos la causen alguns medicaments, la qual cosa pot ser perillosa per a la conducció.

Reflexió final

De tota l'exposició de la problemàtica i de l'anàlisi sobre les mesures per resoldre-la, se'n deriva una conclusió: als darrers temps s'ha produït un cert deteriorament de la qualitat de vida dels ciutadans de Catalunya a les nits de cap de setmana, que ha afectat més uns col·lectius que altres, però, en general hi ha un paral·lelisme clar entre la globalitat del problema amb els excessos de velocitat, de consum d'alcohol i altres substàncies, i el cansament.

La normativa que s'ha anat promovent i la vigilància del seu compliment no han estat suficients per aturar els efectes negatius d'aquest procés, per tant, cal intensificar els esforços en els aspectes preventius fins arribar, no solament a aturar l'escalada de pèrdua de salut sinó a minvar-la fins a uns límits satisfactoris.

Tot aquest conjunt d'actuacions (que han de fonamentar-se sempre en la informació sobre els problemes i en la recerca qualificada de les causes) ha de desenvolupar-se en un marc d'àmplia col·laboració entre les administracions estatal i autonòmica. De fet, el bloc de competències de gestió, sanitàries i d'espectacles és, a hores d'ara, assumit per la Generalitat de Catalunya. No passa el mateix amb el bloc de la circulació de vehicles de motor.

En aquest sentit, caldria diferenciar dos camps íntimament lligats, però que es refereixen a aspectes diferents: el trànsit i la seguretat viària. És en aquest últim àmbit que les comunitats autònomes concentren els seus esforços d'adopció de mesures i, en el cas concret de Catalunya, que té un paquet important de competències directament transferides: educació, inspecció tècnica de vehicles, carreteres, transport, sanitat, etc., el seu Govern ha creat fins i tot un òrgan especialitzat amb responsabilitats específiques sobre la matèria: *l'Institut Català de Seguretat Viària*.

Mentrestant caldria, però, augmentar la col·laboració i coordinació d'esforços entre la Generalitat i altres governs autonòmics amb la Direcció General

de Trànsit, per millorar el funcionament conjunt de les administracions. En qualsevol cas, l'eficàcia en l'assoliment d'objectius recomana que tendeixi a ser només una l'administració (la més pròxima a l'usuari) que dirigeixi, gestioni i desplegui els programes de trànsit i seguretat viària, la qual cosa és factible mitjançant la transferència o delegació de competències.

REFERENCIAS

- Álvarez, F.J., Prada, R. y del Río M.C. (1993). Las drogas ilegales y la conducción de vehículos. *JANO, XLV*, 57-60.
- Álvarez, F.J., Prada, R. y del Río, M.C. (1993). Alcohol y conducción de vehículos: la situación en España. *JANO, XLV*, 83-86.
- Castresana, C. (1992). *La conducción de vehículos de motor bajo la influencia de bebidas alcohólicas. La actuación policial y sus consecuencias.*
- Reial Decret 2816/1982, de 27 d'agost, pel qual s'aprova el Reglament general sobre policia de l'espectacle i les activitats recreatives.
- Llei 20/85, de 25 de juliol, del Parlament de Catalunya sobre prevenció i assistència en matèria de substàncies que poden generar dependència.
- Resolucions de 10 de maig de 1989, relatives a la modificació dels horaris màxims de tancament d'establiments públics d'hostaleria, d'exhibició, d'espectacles i jocs d'atzar i de finalització de festes i revetlles populars que regiren durant la temporada d'estiu.
- Correcció d'errades a les resolucions de 10 de maig de 1989, relatives a la modificació dels horaris màxims de tancament d'establiments públics d'hostaleria, d'exhibició, d'espectacles i jocs d'atzar i de finalització de festes i revetlles populars que regiren durant la temporada d'estiu.
- Llei 18/1989, de 25 de juliol, de Bases sobre trànsit, circulació de vehicles de motor i seguretat viària.
- Resolucions de 13 d'octubre de 1989, relatives als horaris màxims de tancament d'establiments públics d'hostaleria, d'exhibició, d'espectacles, de jocs d'atzar i de finalització de festes i revetlles populars que regiren durant la temporada d'hivern.
- Reial Decret Legislatiu 339/1990, de 2 de març, pel qual s'aprova el Text Articulat de la Llei 18/89.
- Llei 10/1990, de 15 de juny, sobre policia de l'espectacle, les activitats recreatives i els establiments públics.
- Decret 287/1990, de 21 de novembre, pel qual s'estableixen normes sobre l'ordenació i la classificació dels establiments de restauració.
- Llei 10/91, de 10 de maig, del Parlament de Catalunya que modifica alguns aspectes de la Llei 20/85.
- Reial Decret 13/1992, de 17 de gener, pel qual s'aprova el Reglament General de Circulació.
- Ordre de la consellera de Governació d'1 de juliol de 1994 per la qual es determinen els horaris de diversos establiments públics dedicats a espectacles públics i/o activitats recreatives.

