

## **«Los valores que nos mueven en la vía pública»**

Ole Thorson

Vicepresidente de la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico

### **Presentación**

La gran mayoría de los conductores y otros usuarios quieren mostrar una buena conducta en la vía pública, han aprendido los valores, pero no les dejamos. Parte de la sociedad y de los sectores económicos piden una actitud contraria a la seguridad vial, porque esto se relaciona con el desarrollo del país. Se piden vías rápidas, vehículos rápidos, una sociedad rápida e incluso una competitividad que llega a ser insana e invade todos los ámbitos.

P(A)T, la Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico, se fundó en 1968 en Sabadell. Tengo el honor de ser vicepresidente de esta asociación desde hace 20 años. En todos esos años P(A)T no ha dejado de influir, desde sus inicios, con opiniones y consejos novedosos, aunque algunas veces controvertidos. Desde la sociedad civil trabajamos con argumentos técnicos y no sólo emocionales, porque creo que esto es una necesidad.

Hace 15 años, dentro de la Asociación creamos la Sección de Afectados y Víctimas, que quiere llamar atención de este enorme grupo olvidado por la sociedad. Se dice que hubo 22 muertos en un fin de semana y de inmediato se pasa página sobre este asunto y se continúa con otro. La sociedad no piensa en que detrás de cada persona hay toda una historia personal. En cada siniestro hay un agresor y como mínimo una víctima. Esta es una realidad que debemos tener en cuenta, aunque nos produzca temor y nadie quiera sentirla como algo suyo.

Nuestra asociación tiene delegaciones en las comunidades autonómicas y es miembro de la Federación Europea de Víctimas de la Carretera (FEVR), de la Prévention Routière International (PRI), participa en comisiones de seguridad vial creadas por diferentes administraciones, participa en pactos de movilidad en los municipios catalanes y organiza jornadas anuales de seguridad vial.

La Unión Europea, además del objetivo de reducir de aquí al año 2010 en un 50% el número de muertes en las carreteras, está insistiendo mucho en la importancia de la participación social y que no todo está dicho con ir a votar cada cuatro años.

Parece que sobre el papel todo lo relacionado con este tema está pensado y solucionado, pero en realidad hay muchas situaciones que no están bien resueltas. Hay situaciones de la movilidad que deben acercarse a la manera básica como se mueve el ser humano. A veces no pensamos suficientemente en lo que el usuario realmente necesita tener a su disposición para comportarse correctamente. No todo está relacionado con la velocidad o el alcohol, sino que hay temas en los que el ser humano requiere una solución lógica para acatar la propuesta. Hay que entender al usuario para lograr un uso seguro y tener en cuenta que hay una gran variedad de tipos de usuarios.

En el caso de la movilidad de Cataluña y el área metropolitana, predomina claramente el moverse de modo sostenible. Dos tercios de los viajes en este área se realizan con medios de transporte sostenibles (a pie y en transporte público) y sólo un tercio se mueve en vehículo privado. Cuando pensamos y planificamos el entorno, es muy importante planificar pensando en todos. No se puede pensar en las calles de la ciudad o en las carreteras sólo teniendo en cuenta el punto de vista de quien ha obtenido el permiso de conducir.

Según la Encuesta de Movilidad Cotidiana (EMQ'2001), en el área de Barcelona la mayoría de los ciudadanos se mueve sosteniblemente: de los viajes internos en Barcelona ciudad, solamente el 24% se hacen en vehículo privado. También según la Encuesta de Movilidad Cotidiana del año 1996 (EMO'96), en las zonas urbanas de Cataluña el 50% de los viajes internos se hacen caminando.

Todo ello pese a que hay muchas políticas públicas que no apoyan esta tendencia, como por ejemplo la creación de muchos polígonos industriales alrededor de Barcelona, que en su mayoría no disponen de servicio de autobús, que es más seguro y sostenible. Así que, de esta manera, obligamos a ir en coche particular a todos los trabajadores que antes podían ir a la fábrica en Barcelona caminando.

Somos competitivos como especie, al menos el 50% de la humanidad, refiriéndome a los hombres que desde siempre, cuando eran cazadores, se acostumbraron a competir. También la cultura y la educación pretenden (a medias) poner un poco de barniz en esta actitud competitiva, por ejemplo permitiendo que se compita, pero siempre y cuando se sigan algunas normas básicas, como el respeto a la vida. Pero no siempre se logra, porque vivimos la exigencia de otros valores que contradicen lo que estamos intentando inculcar para la convivencia.

### **Civismo - respeto y relación**

La sociedad ha cambiado sus normas. Antes era normal ceder el paso, contenerse y decir «pase usted primero», hoy se hace menos, porque la prisa nos impide tener estas normas básicas de cortesía. Ahora muchos sólo piensan en correr, en sus prisas y en ser el primero. Un ejemplo es lo que sucede en el metro; a pesar de que incluso está escrito «deje salir antes de entrar», no todos, ni mucho menos, lo cumplen. Estas son cosas sencillas que debemos ir incorporando.

Muchas personas creen que sus prisas tienen más importancia que cualquier otra cosa en la sociedad. Quizá porque se han ido interiorizando ideas como que si no eres el primero no eres nadie o que si no ganas (también dinero) has fracasado. Por lo tanto, el que llega primero muchas veces se ha llevado por delante a los demás, los ha dejado en la cuneta, los ha herido o matado. Este es un tema sobre el que se debe reflexionar.

Es extraña una sociedad que antepone el ganar segundos personales en la trayectoria de la vida de un solo ciudadano a las vidas enteras de otros ciudadanos. Es rara una sociedad que, en tiempos de paz, permite la violencia sistemática (a veces incluso la muerte) de un grupo reducido de ciudadanos, sin que hasta ahora la sociedad o sus dirigentes reaccionen con decisión. Las noticias de muertes en la carretera muchas veces se quedan ahí, sólo en noticias.

Se puede decir que los valores que nos mueven lucen mucho como el oro: el tiempo es oro –el valor de la sociedad americana *time is money*– y el oro vale más que el respeto y la vida del conciudadano. En nuestra sociedad se instala el egoísmo como valor; se instala el «yo primero» como eje básico en una sociedad atomizada por deseos individuales y con poco sentido de las necesidades de la colectividad y de la supervivencia del otro. Según la educación que recibí en Dinamarca, el barniz, del que antes hablaba, es un poco diferente al de aquí, tú tienes que ajustarte a las necesidades de la sociedad, pero en algunas sociedades el yo se está interponiendo a la sociedad.

Hemos planteado la convivencia como un tema de supervivencia: el instinto básico de ser más rápido que el otro. ¿Cómo se puede explicar, de otra manera, que un ciudadano, aparentemente cívico y responsable, se salte fácilmente una señal de stop? Según los datos recogidos durante varios días a diferentes horas, en una calle

en Barcelona, en un cruce con una señal de stop normal, más o menos el 25% de los que pasan por esta intersección respetan el stop, el 50% hacen un poco de caso y el resto, nada.

La responsabilidad y el respeto no solamente debe manifestarse al intentar no agredir al prójimo, también hay otras consecuencias que se desprenden de este querer imponerse, por ejemplo, al intentar evitar causar molestias con emisión de gases, ruido, consumo excesivo de energía y espacio. Necesitamos un ambiente sostenible y seguro, y pensar si realmente necesitamos mover cada día tantos coches por las ciudades, que ya han traspasado todos los límites de contaminación.

Las personas encuentran excusas, también desde el punto de vista medioambiental, para no hacer caso. Otra vez porque «yo soy más importante que la colectividad» y entonces cuesta que estos conceptos se afiancen en la sociedad.

La responsabilidad también se puede manifestar claramente con gestos de ceda el paso, «pase usted primero», yo perderé dos segundos, pero –como dice un catedrático de Suecia, amigo mío– ganaré una sonrisa. Las personas no deben sentirse ridículas por dejar pasar a otro. Es un gesto de urbanidad, de autoprotección y de seguridad que seguramente será reconocido por el otro. Sin la idea de ceder el paso, muchos conductores se comportarán agresivamente en la vía pública.

### **El resultado de la falta de responsabilidad**

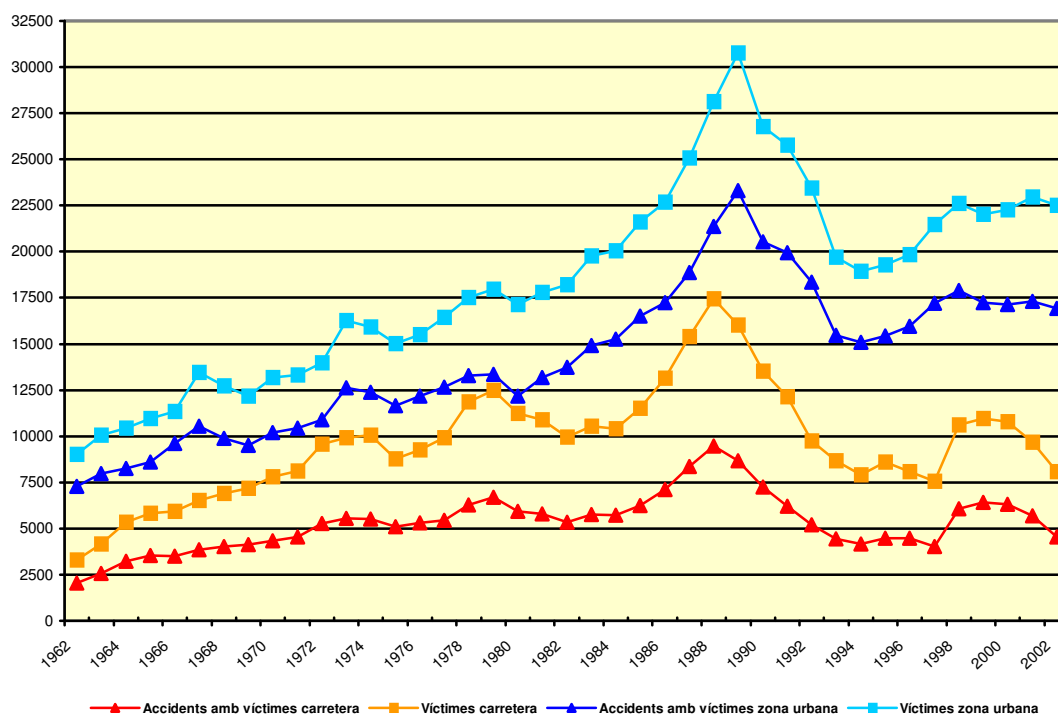
En muchas situaciones de la movilidad, las personas se dividen en agresores y víctimas. A menudo hay un agresor (en el 70-80% de los siniestros), cuando por ejemplo un conductor tiene una situación de desajuste (por la velocidad, el alcohol, las drogas o una mezcla de éstos) y embiste un obstáculo y fallece o queda gravemente herido. Deja dolor detrás de sí. Esta situación afecta a su entorno familiar, a las personas más cercanas y a los amigos.

Otra situación es cuando un conductor, en semejantes circunstancias, mata o hiere gravemente a su familia, a sus amigos o a otras personas que le acompañan en el coche. ¿Son casos de violencia doméstica? Tenemos que empezar desde una visión más amplia para analizar estos casos. Una situación aún más grave, si cabe, es la de un conductor irresponsable que choca con otro que conduce tranquilamente respetando las reglas del juego, porque el primero, y agresor, iba a gran velocidad o porque cometió una infracción.

Pero no sólo es el conductor. Muchas veces me pregunto cómo es posible que se vendan vehículos sin un manual de seguridad, cómo se puede vender un instrumento que puede llegar a ser peligroso que no tiene ni una explicación de cómo usarlo con seguridad. También hay falta de adaptación entre la vía pública y la forma normal de conducción y hay desajustes entre el conductor, sus posibilidades y el vehículo que lleva.

El resultado de la agresividad de parte de los conductores y el poco respeto al conciudadano se unen al debate en torno a la sensación de que las sanciones sirven para recaudar dinero, no para mejorar la seguridad vial. Hace algunos días se publicó un estudio en el que se afirmaba que los radares solamente eran para recaudar dinero. No es verdad, pero sí hay que reconocer que la Administración y los políticos no han logrado explicar suficientemente el porqué de la sanción. A veces olvidamos vincular las normas al porqué, es necesario explicar claramente qué pasa y qué secuelas quedan cuando no se respetan las normas. Aquí ha fallado la comunicación y la transmisión de valores.

## Siniestros y heridos en Cataluña. Carreteras y zona urbana



Además, los políticos y la Administración han mostrado durante años una actuación de poco respeto hacia las normas, un falso canto a la libertad y al *time is money*: mis prisas valen más que las tuyas.

Todo ello lleva hacia una insensibilidad por el valor de la vida del otro, insensibilidad por los sufrimientos del conciudadano y poco interés de la sociedad, y de los individuos, por las víctimas de una de las plagas mayores en la historia de la deshumanidad.

A veces hay afán por gastar demasiado tiempo en corregir formas de aparcar incorrectas (doble fila) y no en concentrarse en decir: «Si usted se salta un stop o un semáforo, que son conductas ciertamente peligrosas, usted puede hacerse daño a sí mismo y hacer daño a los otros». Entonces posiblemente entenderíamos que las sanciones son por nuestro bien.

Los siniestros con víctimas en las zonas urbanas están aumentando, a pesar de que hasta ahora no contamos con toda la información de los accidentes en estas zonas urbanas. Los siniestros con víctimas en las carreteras han disminuido y esperamos que esto siga así, porque los accidentes en carretera suelen tener resultados más sangrientos porque se circula a mayor velocidad.

### El típico irresponsable

Tendemos a no querer reconocer nuestras propias limitaciones y fallos. En gran parte de las situaciones –también en el tráfico– la culpa es de los otros. Generalmente, hay palabras en contra del comportamiento de los otros y culpamos a jóvenes, peatones, personas mayores, motoristas y muchos otros grupos. A todos

menos a nosotros mismos. Y es lo peor que se puede hacer. Los que deciden no se implican.

En los últimos meses, en Barcelona se dice que el problema son los vehículos de dos ruedas. Es verdad que entre las víctimas hay muchas personas que iban en vehículos de dos ruedas. Pero las cifras muestran que el mayor número de implicados son los conductores de turismos y, si analizamos más en detalle, son conductores no tan jóvenes, padres de familia, que conducen un vehículo turismo.

Ello no quiere decir que los motoristas, jóvenes, peatones, etc., no ofrezcan mayor riesgo por kilómetro que los conductores maduros de turismos.

Pero si queremos mejorar la seguridad vial en el país, debemos trabajar para hacer más seguros a quienes causan más siniestros con víctimas, es decir a nosotros mismos (los conductores de turismos maduros).

### **Prisa, distracción o valores**

Cuando tenemos prisa aumentamos la velocidad y a menudo pensamos en varias cosas a la vez. Esta situación aumenta la carga del cerebro y puede ralentizar la percepción de situaciones complicadas o peligrosas en la vía y su entorno. Es decir, estamos menos concentrados y, además, tenemos menos tiempo a disposición para correr más.

Así, la mayor velocidad reduce el tiempo disponible para percibir el riesgo al mismo tiempo que aumenta el tiempo de reacción.

Si a ello le añadimos la prolongación de tiempo de reacción que aporta la edad (las personas mayores necesitan el doble de tiempo para reaccionar) y/o la ingestión de diversas sustancias –por ejemplo, alcohol- entendemos que la prisa es uno de los peores compañeros de viaje en vehículo privado.

En un gran número de situaciones el conductor, por su actitud, «se come» su factor de seguridad. A veces, parece que hace de todo, pero no conducir. Muchos conductores alargan el tiempo de reacción y se exponen, a sí mismos y a los otros, a circunstancias extremas. Una mínima distracción (mirar al acompañante, pensar en tópicos como el beso o mirada larga de cine conduciendo el coche) de 0,2 o 0,3 segundos puede ser letal.

El mensaje base en la educación vial debe ser: mantén la concentración en la conducción porque una fracción de segundo de dejar volar la imaginación puede hacerte volar físicamente.

Poco se comenta acerca del tiempo disponible en situaciones de peligro en el tráfico. Hay que hablar de la velocidad, porque el número de siniestros con víctimas sube con el cuadrado de la velocidad: si voy al doble de velocidad, tengo cuatro veces más probabilidades de tener un siniestro con víctimas. Pero aún peor, tengo dieciséis veces más posibilidades de morir en este siniestro. También el peso influye, un mayor peso causa más daños en los otros. Por ello se debate si debe haber 4 x 4 en las ciudades.

El vehículo o modo de transporte mayor causa los efectos más nefastos. Un peatón que impacta contra un vehículo no causa la muerte del conductor. Al revés. Un peatón atropellado a 50 kilómetros por hora muere en la mitad de los casos. Si la velocidad del vehículo es solamente 30 kilómetros por hora, sobrevive el 95% de los peatones.

## **Sostenibilidad y conducción ecológica**

Hay mucha similitud entre la conducción defensiva o segura y la ambientalmente prudente o económica. En los dos casos el conductor realiza los cambios de velocidad pausadamente, sin aplicación brusca de acelerador o de freno. Además, mantiene una velocidad prudente (sin prisas) y prevé posibles situaciones de peligro. Son este tipo de valores los que debemos incluir en nuestro patrón de comportamiento en el tráfico.

Apretar en exceso y a fondo el acelerador en un arranque aumenta el riesgo y en gran medida las emisiones de tóxicos, y gasta mucho más. El humo, cuando no sube a la cabeza, ataca el corazón y los pulmones. Por ello también es necesaria una conducción prudente.

## **No aparcar donde nos dé la gana**

En cuanto al espacio público, el respeto a los demás y el fomento de los valores en los jóvenes se inicia con las pequeñas cosas. Cuando nos detenemos un momento para dejar los hijos justo delante del colegio, bloqueando un carril, y luego salimos con el acelerador a fondo para no llegar tarde al trabajo, hemos hecho un daño importante. La justificación de que «solamente es un par de minutos» no sirve. A menudo, este par de minutos nuestros se traduce en 20 minutos de los otros conductores y sus acompañantes que deben esperar, cada uno, los 2 minutos.

Si se persiste en esta relativamente pequeña molestia a los demás y no pasa nada, es posible que la siguiente vez este conductor deje el coche cerrado mientras desayuna, y así sucesivamente; en cuanto a la velocidad, saltarse semáforos, adelantar donde el peligro aumenta mucho, etc.

Otro acto agresivo y egoísta es dejar el coche en una esquina y eliminar la visibilidad de un peatón que tiene derecho a cruzar. Este conductor piensa en su propia ganancia que hace sombra al riesgo creado a otro ciudadano ajeno a su situación.

La intersección es un punto de encuentro en el que, en el caso de las zonas urbanas, ocurren más de la mitad de los siniestros. En carretera el 20% de los accidentes ocurren en una intersección.

Los diseñadores de las vías pueden ayudar a que entendamos cómo debemos comportarnos. Por ejemplo, poniendo rotondas, o, en el caso de las calles sin final visual, colocar elementos que hagan desaparecer esta línea recta hacia el punto de fuga, hacia el final de la calle y que hace que aceleremos.

Los cruces son puntos de encuentro donde los usuarios deben demostrar que tienen respeto por los demás –ceda el paso.

Al acercarse a una intersección, el conductor normalmente debe bajar la velocidad y valorar la necesidad de ceder el paso, aun teniendo preferencia. Puede haber un conductor que no respete las normas de la prioridad o puede venir un peatón que no ha recibido aviso de la prioridad.

Muchas veces la señalización sólo es para vehículos y los usuarios (incluso el conductor) quedan indefensos.

## La situación de las víctimas

Nuestro sistema social (legislativo, judicial y penal) protege más al agresor que a la víctima. La víctima debe demostrar que ha sido víctima y luego las leyes procesales procuran que no se cometa ninguna injusticia contra el agresor. Está bien, pero ¿quién protege a la víctima?, ¿quién ayuda al agredido en accidente de tráfico?: la policía «olvida» datos precisos en el parte del accidente; el Ministerio Fiscal actúa pocas veces de oficio, deja a las víctimas en la estacada; el juez aplica atenuantes a los agresores. La sociedad debe reconocer el derecho de las víctimas a un trato digno.

Un problema principal en la seguridad vial es que valoramos menos nuestra vida que nuestro tiempo. Un muerto en accidente de tráfico es valorado (según la indemnización) en solamente 200.000 euros. El agresor que mate alguien en accidente de tráfico solamente tendrá que pagar una multa de 300 euros. Con estos baremos no se hace seguridad vial.

En otros países de Europa la vida se valora en mucho más, incluso en millones de euros.

Valores usados en España en el 1998

|                   |           |
|-------------------|-----------|
| Muerto:           | 200.000 € |
| Herido grave:     | 24.000 €  |
| Herido leve:      | 780 €     |
| Daños materiales: | 1.563 €   |

Valoración de los muertos en accidentes:

|                 |                     |
|-----------------|---------------------|
| Noruega:        | 3,11 millones euros |
| Estados Unidos: | 2,29 millones euros |
| Reino Unido:    | 1,82 millones euros |
| Francia:        | 1,00 millones euros |
| España:         | 200.407 euros       |

Algunas posibles soluciones son: incorporar valores de respeto hacia el otro usuario de la vía pública, parecidos a los que nos gustaría en otros aspectos de las relaciones sociales; evitar poner nuestra prisa delante de la seguridad y la vida del conciudadano; entender que una conducción defensiva, económica y respetuosa salvará a muchas víctimas e incluso cosechará un número de sonrisas de agradecimiento y admiración durante el día.

El diseño de la calle puede ayudar. Por ejemplo, un estrechamiento de calzada y una sobreelevación evitan excesos de velocidad; unas aceras continuas de acceso a calles locales disminuyen la velocidad de forma importante.

No se deben utilizar pasos sobreelevados para peatones en vías básicas pero sí semáforos, radares, etc. En el caso de las vías locales, construir isletas y cambios de eje de carril, estrechar calzadas, crear plataformas elevadas para peatones y construir cruces sobreelevados. Son medidas recomendables.

Los conductores con comportamiento agresivo no deben participar en la creación de situaciones que produzcan víctimas. La sociedad debe proteger más a la víctima en la vía pública de lo que hace en la actualidad y enfrentar al agresor con el resultado de su irresponsable conducta. Un conductor reincidente por herir a un conciudadano debe recibir la correspondiente corrección.

Para lograr una mejora de la seguridad vial en nuestra sociedad, todos debemos movernos, todos somos responsables de lograr esta situación más deseable. Todo está muy vinculado con el debate de los valores hoy abierto en nuestra sociedad y que tiene que ver no sólo con el comportamiento de otros conductores, sino con la velocidad, la viabilidad de las infraestructuras, la señalización de los entornos y la seguridad vial en general. Todos tenemos (administraciones y profesionales incluidos) que movernos para alcanzar el punto óptimo de seguridad vial.