

El nou conductor

No és estrany que al País Valencià, l'anomenada «operació retorn» de les vacances d'enguany hagi costat el doble de morts en carretera que l'estiu anterior. Igualment, a Catalunya, en les autopistes, la quantitat d'accidents d'automòbils durant juliol i agost s'ha multiplicat per dos respecte als mateixos mesos de l'any 1988 i, en conjunt, el nombre de morts a les vies catalanes ha augmentat un 38% durant els dos mesos de vacances: 199 persones mortes aquest estiu davant de les 144 de l'any anterior.

El que resulta més sorprenent és saber que l'estat espanyol se situa, després de Corea i Pakistan, segons l'últim anuari corresponent a 1987 de la

CEMT (Conferència Europea de Ministres de Transports), en el tercer lloc d'increment d'accidents de carretera amb víctimes. Les estadístiques assenyalen que els accidents de trànsit han augmentat, entre 1983 i 1987, un 34'9%. Per contra, estats europeus com Àustria, França, Alemanya Federal o Gran Bretanya, durant el mateix període de temps, han reduït la sinistralitat de les seves carreteres. L'estiu de la CEMT, fins al 1987, encara no contempla l'augment de morts a les carreteres catalanes i valencianes d'aquest estiu i, projectivament, la seva incidència en el global de 1989. En cas contrari, l'estadística seria encara més negativa.

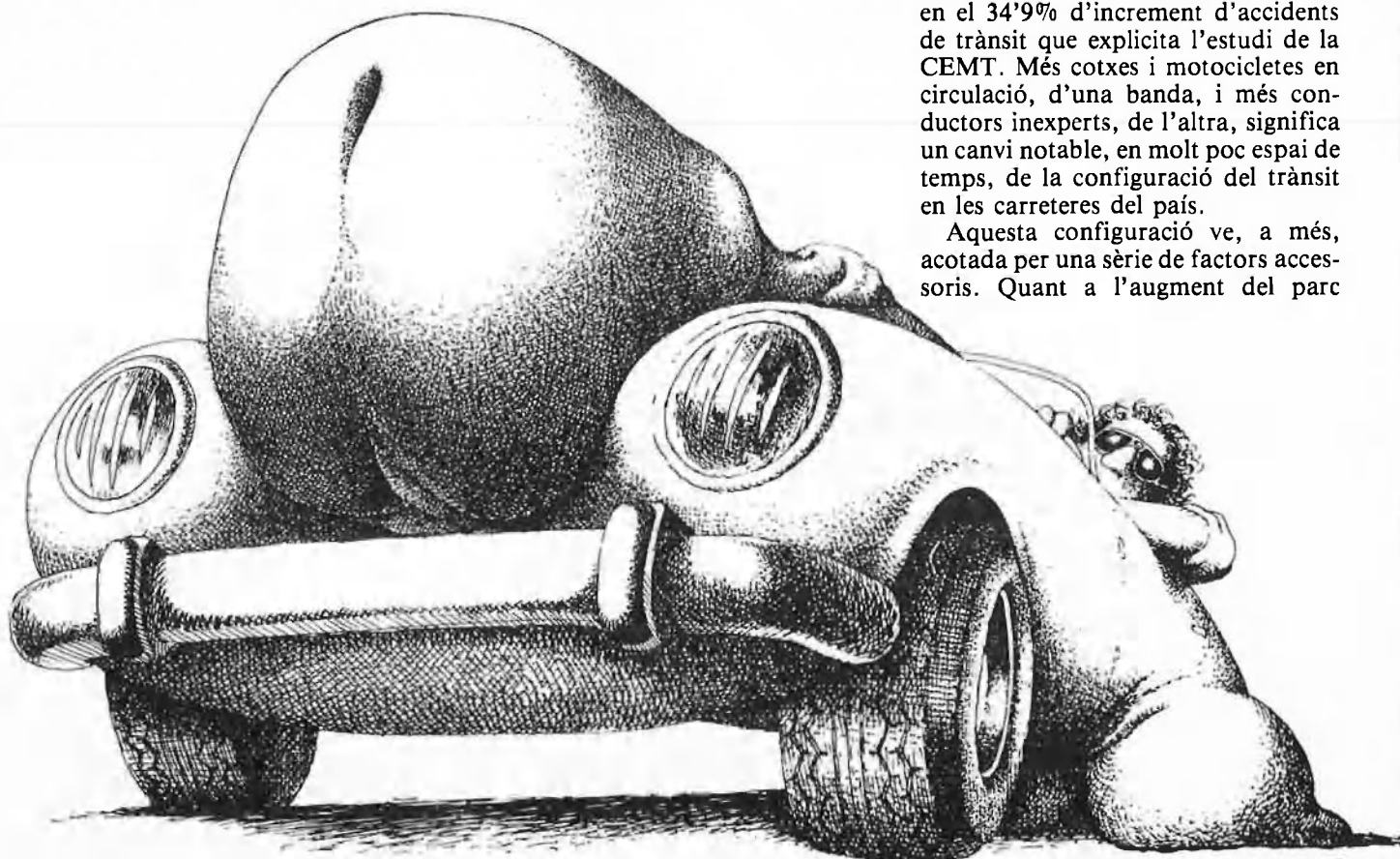
En fer públiques les xifres de sinis-

traltat dels dos mesos de l'estiu, la Direcció General de Tràfic, a part de les causes tradicionals d'accidents automobilístics, ha assenyalat per primera vegada com a factors *indirectes* l'increment del parc automobilístic i dels conductors novells o inexperts. Dos elements que, a la vista de les xifres de morts —sobre els 240 el juliol i l'agost als Països Catalans—, deuen ser més determinants que no ho sembla per la cautela amb què han estat citades.

Adéu al conductor clàssic

Això no obstant, l'augment del parc automobilístic i dels conductors novells és un fet que, sobretot en l'última dècada, ha influït decisivament en el 34'9% d'increment d'accidents de trànsit que explicita l'estudi de la CEMT. Més cotxes i motocicletes en circulació, d'una banda, i més conductors inexperts, de l'altra, significa un canvi notable, en molt poc espai de temps, de la configuració del trànsit en les carreteres del país.

Aquesta configuració ve, a més, acotada per una sèrie de factors accessoris. Quant a l'augment del parc



Les 10 formes 'preferides' de matar-se que té el nou conductor

1. Cansat d'esperar que el vehicle que el precedeix, mai tan potent com el seu, li cedeixi pas, avançar-lo en ple revolt tot acorralant-lo a la cuneta, perquè aprengui.

2. Ser capaç, evidentment, de sobrepassar d'una sola maniobra l'autocar que alenteix la circulació i la filera de sis turismes que duu al darrere.

3. Comprovar que la velocitat i l'acceleració del seu vehicle són les mateixes que anuncia el fabricant en el full de publicitat. Si pot fer-ho en una carretera transitada, millor.

4. Explicar als companys de feina un rècord insòlit de velocitat. Davant de la incredulitat d'aquests, convidar els més agosarats a comprovar-ho.

5. No tenir cap mena de compassió pels motoristes. Si són missatgers, menys.

6. Proclamar que l'alcohol no afecta per a res la seva destresa en la conducció. I demostrar-ho.

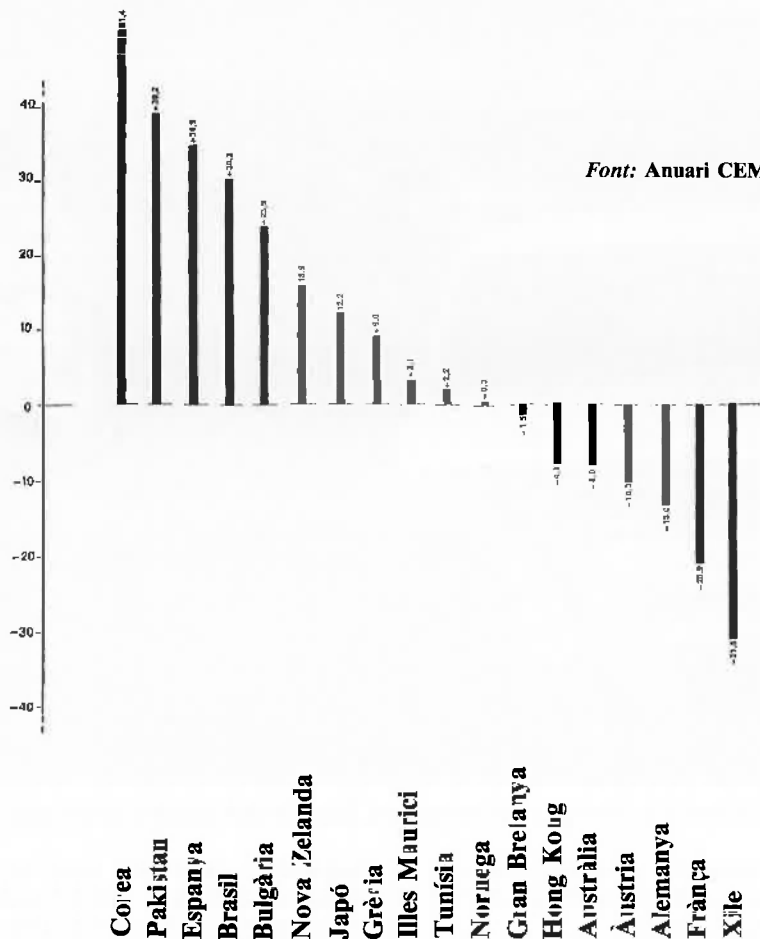
7. Discutir amb els taxistes, perquè no saben conduir.

8. Portar un adhesiu que posi: «I love Carril Taxi-Bus», i fer ús d'aquesta passió tothora, sobretot si hi ha autobusos.

9. Batre tots els rècords imaginables de conducció. Com més forassenyats, més atractius.

10. Emular el seu amic de tota la vida Ayrton Senna, companys infantils d'estueig. □

Evolució en percentatges del nombre d'accidents amb víctimes entre 1983 i 1987



Font: Anuari CEMT 1987

automobilístic, no tan sols el nombre, ja de per si prou significatiu (segons les últimes estimacions, els Països Catalans tenen un parc de gairebé 4'5 milions de vehicles) sinó també de diversitat, ja que l'anomenat *boom* de la indústria de l'automòbil ha comportat la comercialització d'uns cotxes amb unes prestacions tecnològiques impensables deu anys enrere; prestacions que han incidit en la comoditat, potència i estètica dels vehicles. Quant a l'increment de conductors no vells —per determinants demogràfiques—, s'ha de comptar amb l'accés al permís de conduir de gran quantitat de persones joves.

La coincidència d'aquests factors ha generat uns nous hàbits de conducció, la majoria perniciosos, que han fet augmentar el risc que té de per si posar-se al volant d'un vehicle. Pot parlar-se, consegüentment, de trobar-nos davant d'una nova manera de concebre l'automòbil i el seu maneig bastant distinta del que s'entenia per model o arquetip de conductor clàs-

sic. En definitiva, de constatar el naixement d'un nou conductor.

Joves morts al volant

El nou conductor no és un fenomen propi del nostre país, sinó que les seves característiques són comunes als usuaris dels automòbils dels països industrialitzats. L'única diferència entre uns i altres —diferència letal en molts casos— és que les autoritats de trànsit dels altres estats han previst i actuat en relació a la perillositat detectada, i a l'estat espanyol no. O no en una mesura suficient.

Un exemple d'això és que a l'estat francès a la vista de l'increment d'accidents entre el col·lectiu de joves de 18 anys amb potents cotxes *turbo* tan bon punt aquests s'havien tret el carnet de conducció, té el propòsit d'adoptar una sèrie de mesures per a controlar el perill. Les més importants seran, primer, establir una limitació de la potència dels automòbils que puguin ser conduïts legalment pels joves de 18 a 24 anys; segon, facilitar

que des dels setze anys els joves rebesin una formació teòrica i pràctica a les autoescoles; i tercer, atorgar un permís de conducció provisional als divuit anys, temps durant el qual, i a l'espera del carnet definitiu, un familiar del jove es feia corresponsable penal d'allò que aquest pogués ocasionar conduint, alhora que se'l sotmetia a un exhaustiu control de les possibles infraccions comeses.

L'oportunitat de les mesures a prendre per l'estat veí poden ser qüestionades, però no la seva eficàcia, ja que França es manté estabilitzada en els 9.000 morts anuals per accident de carretera, després d'haver fet un descens del nombre de morts: havia arribat a 10.000 a l'any. Percentualment, del 1983 al 1987, la davallada ha estat de 20'9 punts.

El fet d'incidir sobre el conductor jove no és un aspecte casual. Als Països Catalans, la mort per accident de carretera presenta un alt índex entre els conductors de 18 a 24 anys: un 23'8% del total. Just pel darrere del



RAFA GIL

L'augment del parc d'automòbils i dels conductors inexperts són causes a afegir a les considerades determinants dels accidents.

grup que comprèn els conductors de 25 a 44 anys, que són un 31'2% de la xifra global de morts.

Joves i adults

És en aquests dos grups on es podria situar el que hem anomenat «nou conductor». És a dir, d'una banda els joves de 18 a 24 anys, i de l'altra, els adults de 25 a 44. Això no obstant, en l'últim grup caldria establir una distinció.

Pot parlar-se de dues maneres de concebre l'automòbil i la conducció entre les persones de 25 a 44 anys. Una, la que engloba les persones que estan lligades a l'entorn. I l'altra, la que es refereix a les que estan deslligades de l'entorn. Això significa que les primeres són més reflexives i sociables que les segones, que es caracteritzen per ser personalistes, egocèntriques i autosuficients. En relació a l'automòbil, les lligades a l'entorn creuen que són amos del seu vehicle; les deslligades de l'entorn tenen la concepció que són propietaris de l'automòbil que condueixen i, a més, del carril per on circulen. Quant a sinistres, el primer grup presenta un baix índex de sinistralitat; el segon, altíssim. Aquests últims són els nous conductors.

Distracció, excés de velocitat i avançaments indeguts, són les causes clàssiques que la Direcció General de Tràfic sempre apunta com a determinants de la gran majoria dels accidents amb víctimes a les carreteres del nostre país. Això no obstant, aquestes tres causes han estat modificades substancialment pels factors *indirectes* citats: l'augment del parc d'automòbils i dels conductors novells i inexperts. El nou conductor, el grup dels joves, ostenta en bona mesura els rècords de vulneració de la legalitat en les causes de sinistralitat que assenyalava Tràfic.

Competicions insòlites

Actualment i cada vegada amb més facilitat, els joves de 18 a 24 anys són capaços d'adquirir vehicles més potents i veloços. Per tant, les clàssiques competicions de velocitat en les vies públiques entre els joves són cada vegada més alarmants. No és el mateix, òbviament, *picar-se* a cent-trenta que a dos-cents quilòmetres per hora, velocitat que ara com ara qualsevol cotxe o moto esportiva abasta amb senzillesa.

Això a part, les competicions il·le-

gals entre joves a la carretera cada volta s'han fet més complexes. Ja no es tracta tan sols del clàssic *equipament* o cursa de velocitat. El nou conductor aposta per gestes més espectaculars. Del que es tracta es de fer tal o tal trajecte de nit i amb els llums apagats, totalment a les fosques. De llançar-se carrer avall contra l'avinguda transitada i travessar-la amb el semàfor en vermell i fer la proesa de creuar-la sense ser envestit per cap altre automòbil. De circular en sentit contrari fent apartar els vehicles que vinguin legalment pel seu carril. De comptabilitzar el nombre d'automòbils avançats en un tram concret de carretera amb la intenció de batre el rècord *oficiós*. Etcètera.

Especial influència té l'alcohol en els costums del nou conductor jove. Això és, que existeix un canvi d'hàbit de consum d'alcohol que consisteix a beure solament els caps de setmana, les anomenades, segons el model anglosaxó, borratxeres de *weekend*. Per aquesta causa l'estiu i els caps de setmana presenten uns índexs de sinistralitat, sobretot de nit i de matinada, molt superiors a altres estacions de l'any, altres dies de la setmana i altres hores del dia, sempre relacionats amb

el consum d'alcohol. I, lògicament, la influència d'altres drogues distintes de l'alcohol, com el haixix i la marihuana, difícilment detectables pels mètodes de control tradicionals.

Impaciència i agressivitat

Quant al nou conductor adult, de 25 a 44 anys, si bé no està tan condicionat com el jove pels efectes de la competició *pura*, sí que rep influències d'aquesta. Una d'elles és la imitació; per exemple, la retransmissió televisiva de les curses de Fórmula 1 ha popularitzat la manera d'avançar que tenen els pilots de curses, que consisteix a situar-se enganxat al bòlid del davant i superar-lo amb una maniobra brusca i sobtada. Les raons aerodinàmiques en què es basa aquest tipus d'avançament no tenen sentit a les velocitats que s'acostuma a conduir per la via pública, però, per mimetisme, sobrepassar el vehicle precedent segons la manera d'Alain Prost és un fet habitual a les nostres carreteres.

La distracció és una causa essencial de mortalitat a la carretera. La comoditat dels cotxes moderns fa que el nou conductor es despreocupi del funcionament de la màquina i busqui maneres de combatre el tedi, sovint perilloses, com ara són llegir el diari entre semàfor i semàfor, en la caravana acostumada de camí cap a la feina; escoltar l'imprescindible ràdio-cassette; mirar la/el jove que passeja pel carrer: en aquest sentit, la prostitució als marges de les carreteres és altament perillosa; etc.

També l'agressivitat es veu augmentada per l'increment del parc automobilístic. Per dues causes, la dificultat per a aparcar, una, i la impaciència que genera la densificació del trànsit, dues. La primera fa referència a les voltes que s'ha de donar per trobar un lloc on deixar el cotxe, que el nou conductor tolera molt malament i que per tant es converteix en un ser irascible i temible al volant. I la segona, la inclemència del nou conductor cap a aquell que li barra el *seu* pas; és en aquest sentit que no resulta estranya la següent escena: després de fer llums, fer sonar la botzina i gesticular visiblement, el nou conductor aconseguix avançar, sovint perillosament, el vehicle que tenia al seu davant que anava més lent que ell. Automàticament, se li situa al davant i li fot la gran frenada, després accelera i fuig. La Llei és al seu costat, en una col·lisió pel darrere la culpa és sempre de qui envesteix... □



ANNA LLAURADO



ANNA LLAURADO



ANNA LLAURADO

La comoditat dels cotxes moderns permet alts índexs de destrucció perillosos per a la circulació.