

Com evitar els accidents

Tipologia de víctimes sobre rodes

Segons les previsions de l'OMS, el 1991 morirà més gent per accidents de circulació que de sida. Les víctimes es produiran per diverses causes i, sobretot, d'acord amb els recent estudis, per mancances en el procés de la formació vial i en l'acceptació de la norma social.

El 1989 el nombre de víctimes mortals a la carretera al nostre àmbit sumava 1.518. Durant els dos primers trimestres de 1990 la xifra de morts arribava als 700. Això sense comptar el nombre d'accidents mortals que s'han produït durant aquestes festes a les nostres carreteres. Actualment l'índex més alt de mortalitat el donen els accidents de trànsit, sobretot entre la població de 25 a 45 anys. Les estadístiques de l'OMS asseguren que al 1991 morirà més gent per accidents de trànsit que a causa de la sida. Una anàlisi dels últims anys fa que aquestes suposicions adquireixen un caràcter real.

A Balears curiosament es va produir un

lleuger descens de les víctimes de la carretera durant el primer semestre de 1989 i el primer semestre del 1990. En aquest últim any el nombre de morts era de 76, mentre que durant les mateixes dates del 1989 el nombre de víctimes era de 82. No obstant això cal destacar que de 1987 fins a l'any 1989 el nombre de morts per accident de trànsit a Balears ha experimentat un considerable ascens. És a dir, si el 1987 el nombre de morts era de 153, el 1988 n'era de 167 i un any després, 177. Segons el cap provincial de la Prefectura de Trànsit de Balears, Xavier Coromines, l'anàlisi global d'aquestes xifres és un alt percentatge de víctimes mortals

per accident de trànsit, que en la majoria dels casos es produeixen a causa de la imprudència del conductor. "És important assenyalar —manifesta X. Coromines— que més de la meitat d'accidents mortals s'han produït per culpa de l'alcohol. Fins i tot l'índex tolerat, és a dir el 0'8 per mil d'alcoholèmia en la sang, produeix certa eufòria en el conductor, la qual es tradueix en imprudència".

L'alcoholèmia, però, no és l'única causa que explica el creixent nombre de víctimes mortals a les carreteres catalanes. Hi ha altres, com l'excés de velocitat, l'avançament indegut i la distracció del conductor, anomenats professionalment acci-



L'alcoholèmia no és l'única causa que fa créixer el nombre de víctimes.

ARXIU

Consells

1. Reviseu el cotxe periòdicament (rodes, frens, llums, enllestiment, etc), us eixirà a compte, estalviareu benzina i conduireu més segur.
2. Adopteu una posició còmoda al volant, però sense reclinar-vos, perquè això empitjora el camp visual i la capacitat de resposta.
3. El conductor cansat és un risc, per a ell mateix i per als altres usuaris de la via. Procureu descansar abans de necessitar-ho, pareu el vehicle i eixiu-ne a estirar les cames. Si us heu excedit, dormiu un poc, o si més no reclineu-vos uns moments amb els ulls tancats; tot anirà millor.
4. Si esteu cansat i teniu son no penseu que coses com el cafè, el tabac, posar música o coses semblant us solucionaran el problema. Només són pedaços que poden acabar tornant-se contra u mateix.
5. Alcohol conduint, no, gràcies. En el 50% dels accidents algun dels conductors havia consumit alcohol. Quan beus begudes alcohòliques sents que pots reaccionar més ràpid i millor. No t'enganyes; si t'arrisques i et veus en una situació perillosa comprovaràs que ocorre justament el contrari: respons pitjor i més lentament.
6. No jugueu amb el cotxe com si fóra una màquina de jocs, les emocions fortes es poden trobar en altres llocs sense necessitat de jugar-s'hi la vida d'altres persones; a més a més, ací no val posar cinc duros més per a continuar jugant-hi.
7. La velocitat pot ser divertida o ajudar a arribar-hi abans, però també fa possible que hi pugues actuar a temps i que hi arribes molt més tard, on volgues anar. Hi ha molt poques coses que no puguem esperar un poc més, i quan ocorre això, millor que conduïxen els professionals.
8. Si passeu una mala època o esteu nerviós, demaneu a algú que us duga o utilitzeu el transport públic. Millorareu l'estat d'ànim, els vostres nervis us ho agrairan i anireu més segur.
9. En els embussaments i retencions, poseu-vos còmode i tracteu de relaxar-vos i distraure-vos (poseu música, parleu amb els acompanyants), però no toqueu el càxon ni crideu ni protesteu pel trànsit, això només vos ajudarà a augmentar els nervis. Si vos alteren els embussaments, ¿per què no utilitzeu els transports públics? Proveu-ho.
10. El cinturó de seguretat en els cotxes i el casc en les motos no són instruments de tortura. Són obligatoris perquè redueixen la gravetat dels accidents.

Retrats basats en la investigació**1. Dona. Edat mitjana.**

Té el permís de conduir fa uns anys.

Considera que no tenir el cotxe en condicions (frens, llums, etc.) és especialment perillós. Això li preocupa més que als homes, però no sol dur el cotxe al mecànic. No sol conduir agressivament (avançar amb poc d'espai, apropar-se excessivament al cotxe de davant, excedir la velocitat, etc.), però es depista fàcilment, atenent a altres coses més interessants que no al trànsit.

Consumeix menys alcohol quan ha de conduir que els homes i, a més a més, considera que fer-ho és perillós per a la seguretat vial en major mesura que els homes.

Té poca experiència en la conducció, sobretot per carretera, perquè conduïx menys quilòmetres a l'any. Quan hi van junts, ell no la deixa conduir, no se'n refia. La veritat és que no té motius per a desconfiar-ne perquè elles tenen, proporcionalment, menys accidents que ells. (1-2-8-9-10)*

**2. Jove (de 16 a 18 anys, i més joves i tot)**

Normalment, baró.

Conductor de motocicletes en una ciutat gran. Li acaben de donar la llicència de ciclomotors i el vehicle que conduïx és nou; ¡que més pot demanar-hi!

De qualsevol manera la moto és transitòria, millor un cotxe o una moto de veritat. Coneix poc i mal els senyals i les normes de circulació. Les que coneix, pensa que tan sols s'han de respectar quan siga molt perillós no fer-ho, com ara quan hi haja un policia prop. Siga com siga les multes les sol pagar l'amo de la moto, és a dir, el pare.

Al casc li diu *orinal*, *supositori* o alguna cosa semblant. Amb el casc perd tot l'incipient atractiu baronívol; per tant, prefereix no posar-se'l.

Conduïxen arriscadament, confiats en la seua perícia i en la facilitat de moviments del ciclomotor. El fet és que cada dia hi ha més accidents entre els d'aquest grup. (5-6-7-10)*

**3. Jove (de 18 a 21 anys)**

Normalment, baró.

Conductor inexpert de cotxe, amb el permís acabat d'eixir de la impremta. Sol dur el cotxe del seu pare o el d'algun germà major, si bé n'hi ha que tenen més sort i, el papà, els n'ha comprat un.

Coneixen els senyals i les normes de cir-

culació, però no poden oblidar els emocionants anys de conductor de ciclomotor. El cinturó de seguretat és igual a un instrument de tortura.

Tenen uns reflexos excel·lents i són capaços de reaccionar molt ràpidament en les situacions perilloses, però el pitjor és que això ho solen creure més enllà de les seues possibilitats.

Utilitzen el cotxe els dies de festa, especialment, i preferiblement de nit i per anar-hi a divertir-se. No seria mala idea, si no fora perquè se solen passar amb l'alcohol. (1-5-6-7-10)*

**4. Home (de 35 a 50)**

Conductor professional.

Conduïx de fa més de 10 anys, la majoria d'ells un camió. Quan començava li agradava molt la seua professió, bé que ara ja no ho té tan clar perquè "la carretera és molt dura".

Coneix molt bé els perills de la carretera perquè n'ha vists molts.

Tendeix a ser solidari amb els altres. Naturalment, si hi veu un accident, s'atura a ajudar-hi en tot el que faça falta i durant el temps que calga.

Solen tenir pocs accidents tot i la gran quantitat de quilòmetres que fan a l'any i la vellesa dels vehicles.

És un bon conductor, si bé seria millor encara si no l'obligara tant la classe de treball que realitza.

A vegades, a pesar que comença a conduir a final del matí, està dret a la fàbrica o al magatzem, esperant que li carreguen el camió, des de les sis del matí i abans i tot d'aquesta hora. De tota manera, per si de cas, coneixen tots els trucs. (3-4)*

**5. Home (més de 65 anys)**

Conductor de cotxe, però cada dia té menys ganes de conduir, si bé no li agradaria deixar de fer-ho.

Fa molts anys que té el permís i ha fet moltíssims quilòmetres, tot i que ja no en fa massa cada any.

Comença a fallar-li la vista, un poc l'oïda i no se sent precisament un Fangio.

Coneix molt bé les seues limitacions, però moltes vegades no se n'adona.

No sol arriscar-se i no li agrada tenir prop d'ell la gent que ho fa. Fet i fet, és tan prudent que és, diguem..., un poc lent. Si té un accident, no ha de ser necessàriament greu. El cas és que ell sabia que hi calia fer per a evitar-lo, però no hi va tenir temps. (3-4-8-9)

*Consells a seguir (vegeu quadre de l'esquerra)



El País Valencià i Catalunya donen l'índex més alt d'accidents de tot l'estat.

D. UMBERT

dents solitaris. "Aquests tipus d'accident –explica Enric Carbonell, psicòleg de la Unitat de Seguretat Vial de la Facultat de Psicologia de la Universitat de València– és cada vegada més freqüent. En general es produeix quan el conductor es troba cansat o sota la influència de certs fàrmacs per a combatre el cansament. El resultat és el contrari a l'esperat i el conductor comença a notar algunes deficiències al seu sistema motriu. Deficiències que li poden ocasionar la mort".

CATALUNYA

A Barcelona, per exemple, l'augment dels accidents de trànsit es reflecteix en l'anàlisi de les xifres d'accidents mortals produïdes entre els anys 1988 i 1989. En el primer, el nombre de morts era de 576, un any després pujava a 604. A Lleida curiosament el nombre de víctimes entre aquest dos anys és el mateix, és a dir 129. A Girona de 169 víctimes mortals a la carretera produïdes el 1989 es passa a 10 morts més, 179 en l'any 1990. A Tarragona, però, l'índex de mortalitat entre 1988 i el 1989 disminueix en cinc víctimes menys, és a dir de 170 morts produïts a les carreteres el 1988 es passa a 165 víctimes mortals el 1989.

Pel que fa a l'anàlisi dels primers trimestres, en aquestes ciutats les xifres parlen per elles mateixes. A Barcelona el nombre de víctimes fins al juliol de 1990 és de 194; a Tarragona, de 78, a Lleida, 57; i a Girona de 74. Si comparem aquest índex de mortalitat a les carreteres amb l'índex de mortalitat de la sida al nostre àmbit, es

Nombre de víctimes mortals a les carreteres

	1988	1989	1990 (dades del primer trimestre)
Catalunya	1044	1077	403
País Valencià	284	264	224
Illes Balears	167	177	76
TOTAL	1495	1518	703

pot assegurar que indiscutiblement el primer lloc l'ocupen els accidents de trànsit.

Segons les investigacions realitzades a la Unitat de Seguretat Vial de la Facultat de Psicologia de València, la causa més important que explica aquestes xifres mortals és el factor humà. "Evidentment –assegura Luis Montoro, degà d'aquesta facultat– les carreteres de l'estat espanyol deixen molt a desitjar, però és el conductor el que ha d'adequar-se a la carretera, igual que al cotxe que condueix".

PAÍS VALENCIÀ

El 1990 al País Valencià es van produir més de 400 morts a la carretera. Les xifres són cada any més alarmants. El 1988, a Castelló, el nombre de víctimes per carretera era de 116 morts i 700 ferits greus. En 1989 el nombre de morts pujava a 132, és a dir 16 víctimes més que l'any anterior. Fins al mes de setembre de 1990, segons xifres oficials, les carreteres s'han cobrat 68 morts i 300 ferits greus.

A Alacant el nombre de víctimes en carretera de l'any 1989 i 1990 és curiosament el mateix, 200 víctimes mortals, moltes més que les que segons l'OMS es cobra el càncer o qualsevol altra malaltia. A València les xifres oficials han fet que

psicòlegs i caps de trànsit es plantegen unes futures jornades per al conductor el 1991. I és que fins al setembre de 1990 el nombre de víctimes era de 224, mentre que el 1989 el nombre de morts era de 364, 164 més que el 1988.

L'estat espanyol ocupa un dels primers llocs en l'índex d'accidents de trànsit i per comunitats autònomes, possiblement el País Valencià i Catalunya són les comunitats que hi donen l'índex més alt. Els investigadors de seguretat vial han arribat a plantejar-se, entre les causes de mortalitat, la influència de la publicitat en la conducció i s'ha arribat a la conclusió que aquesta és la mateixa que la que té la publicitat en general en qualsevol altre comportament. "Més que la publicitat –manifesta Enric Carbonell– hi ha altres models socials que influeixen notablement en el tipus de conducció, com els telefilms americans tipus *El cotxe fantàstic*".

No obstant això, aquests investigadors de la conducció asseguren que tot i la pressió, els mateixos telefilms es projecten a Alemanya i no hi ha l'índex tant alt d'accidents. La conclusió és, doncs, que al nostre àmbit hi ha mancances en el procés educatiu de formació vial i en el nivell d'acceptació de la norma social.

Esther Roig