

Cotxes "voladors"

Un cor de 16v

¿Quins són els cotxes més perillosos i per què? EL TEMPS ha tingut accés a aquesta "llista negra" elaborada per les empreses d'assegurances.

Matinada del dissabte. Es produeix un accident de gent jove que condueix un vehicle d'una relació pes/potència molt baixa en el trajecte d'un centre lúdic a un altre. En l'escena intervenen els tres elements del trànsit que, bé sols, bé combinats, originen els accidents: persona, cotxe i via. I s'estima que en el món no menys de 8 milions de persones, entre ferits i morts, en sofreixen les conseqüències cada any.

És normal que, en tractar de la causalitat dels accidents de trànsit, els debats derivin cap a la pregunta clàssica: ¿quina n'és la causa principal: la via, el vehicle

o la persona? Partint de dades genèriques internacionals es pot treure la següent conclusió: la persona participa en el 94 % dels accidents, la via, en el 22 % i el vehicle, en el 7 %.

Però no hem d'oblidar el nou matís que s'afegeix a un dels elements de causalitat: és un vehicle, sí, però amb una relació pes/potència molt baixa.

EL COTXE "VOLADOR"

Josep Lluís Pedragosa, director de l'Institut Català de Seguretat Viària (ICSV), en una conferència de premsa, va qualificar aquests cotxes de "vola-

dors". I sense voler-ho els va penjar l'etiqueta. Però ell havia detectat que era un factor que es repeteix massa vegades com per a negligir-lo: "Evidentment, la causa principal són les persones, però el fet de posar en mans de gent jove inexperta cotxes d'unes característiques concretes ajuda els índexs de sinistralitat, sobretot quan la societat no és conscienciada".

Però, ¿quins són els cotxes considerats "voladors"? Ni les companyies d'assegurances ni les institucions públiques no volen publicar les esperades llistes de cotxes que encapçalen els índexs de sinistralitat. És la por que s'estableix en



La relació pes/potència determina si un cotxe és "volador" o no.

VEHICLES CONSIDERATS "VOLADORS"

| MARCA | CV DIN | TARA | Relació potèn./pes |
|-----------------------|--------|-------|--------------------|
| Alfa 33 1.7 GT Sprint | 137 | 1.000 | 13,70 |
| Alfa 33 1.7 IE 16V | 137 | 1.000 | 13,70 |
| Alfa 33 16V | 137 | 1.000 | 13,70 |
| Alfa 33 Boxer QV 16V | 137 | 1.000 | 13,70 |
| Alfa 33 QV Permanent | 137 | 1.000 | 13,70 |

| | | | |
|--------------------------|-----|-------|-------|
| Citroen AX 14 GTI | 100 | 720 | 13,89 |
| Citroen BX 19 GTI 16V | 160 | 1.025 | 15,61 |
| Citroen ZX 1.9 I Volcane | 130 | 1.055 | 12,32 |

| | | | |
|----------------------|-----|-------|-------|
| Fiat Tipo 1.8 i 16V | 133 | 1.110 | 12,43 |
| Fiat Uno Turbo IE | 113 | 925 | 12,76 |
| Fiat Uno Turbo Sound | 113 | 925 | 12,76 |

| | | | |
|----------------------|-----|-----|-------|
| Ford Escort RS Turbo | 130 | 980 | 13,27 |
| Ford Fiesta XR2 I | 110 | 890 | 12,36 |
| Ford Fiesta Turbo | 133 | 920 | 14,46 |

| | | | |
|----------------------------|-----|-------|-------|
| Lancia Delta HF Turbo | 140 | 1.000 | 14,00 |
| Lancia D. Turbo Integrable | 200 | 1.020 | 19,61 |

| MARCA | CV DIN | TARA | Relació potèn./pes |
|---------------------|--------|-------|--------------------|
| Opel Kadett GSI 2.0 | 130 | 965 | 13,47 |
| Opel Kadett GSI 16V | 150 | 1.000 | 15,00 |

| | | | |
|------------------------|-----|-----|-------|
| Peugeot 205 GTI | 130 | 875 | 14,86 |
| Peugeot 205 Rallye | 103 | 790 | 13,04 |
| Peugeot 205 GTI Cabri. | 105 | 850 | 12,35 |
| Peugeot 205 GTI 16V | 160 | 975 | 16,41 |

| | | | |
|----------------------|-----|-------|-------|
| Renault 19 16V | 140 | 1.050 | 13,33 |
| Renault 5 Copa Turbo | 110 | 865 | 12,72 |
| Renault 5 S GT Turbo | 117 | 865 | 13,53 |
| Renault Clio 16 V | 140 | 975 | 14,36 |

| | | | |
|------------------|-----|-----|-------|
| Suzuki Swift GTI | 101 | 770 | 13,12 |
|------------------|-----|-----|-------|

| | | | |
|---------------------|-----|-------|-------|
| VW Corrado G-60 | 160 | 1.100 | 14,55 |
| VW Golf GTI 16V | 139 | 920 | 15,11 |
| VW Golf GTI G-60 | 160 | 1.080 | 14,81 |
| VW Golf Rallye | 160 | 1.080 | 14,81 |
| VW Polo G-40 | 115 | 790 | 14,56 |
| VW Scirocco GT 16V | 139 | 935 | 14,87 |
| VW Scirocco GTX 16V | 139 | 935 | 14,87 |

DOMÈNEC ORRIT

una jungla també anomenada societat de lliure mercat. És la por, en definitiva, que les cases de fabricants de cotxes els tirin a sobre els seus gabinets jurídics. Que ben segur, ja estan a l'aguait. Tot i aquesta guerra freda que són, al cap i a la fi, els pactes de silenci, EL TEMPS ha tingut accés a la "llista negra" que una empresa ha elaborat dels 34 models (vegeu gràfic en aquesta mateixa pàgina) que protagonitzen més accidents de trànsit. Pràcticament s'hi inclouen totes les marques: Alfa, Citroen, Fiat, Ford, Lancia, Opel, Peugeot, Renault, Suzuki i Volkswagen en les seves modelitats 16 vàlvules, GTI, Turbo... És evident també que són els cotxes més venuts. Per això és molt difícil que, en aquesta llista, hi entri un Rolls Royce o un Mercedes Benz.

Però, ¿què s'entén per cotxe "volador"? Varia segons la companyia. Per a l'empresa que ha facilitat la llista, es considera com a tal aquell cotxe d'una relació potència /pes que supera els 12 punts.

Això es constata també en el barem d'una altra companyia asseguradora: si la relació potència/pes és menor de 7,5 quilos per cavall de potència, el cotxe és

considerat com a "volador".

La importància donada a aquests cotxes com a atenuants en les causes de sinistralitat no ha agradat els fabricants, que s'emparen en la rigorositat que els confereix el permís del Ministeri d'Indústria que els accepta. I no escatimen mitjans ni inversions per garantir-ne la màxima seguretat -estabilitat, frens, direcció, suspensió, habitacle, llums, pneumàtics...- en cada nou model que surt al mercat. I aquí el peix es mossega la cua.

"BONUS-MALUS"

La conseqüència de tot plegat són els recàrrecs en els preus establerts que efectuen les cases asseguradores: si la relació pes/potència és inferior a 7,5 quilos per cavall, el recàrrec és d'un 40%; si va de 7,6 a 8,9 quilos, d'un 20% i si supera els 9 quilos, no hi ha recàrrec. A més, hi introdueixen un correctiu: si la persona té més de 35 anys, amb més de cinc d'antiguitat conduint, els recàrrecs baixen a la meitat.

Davant l'escassa conscienciació de la societat pel que fa normes de trànsit, les

companyies asseguradores estableixen encara un reforç més: l'anomenat "Sistema Bonus-Malus", que s'aplica en funció de l'historial de la persona que condueix un vehicle. "Bonus" és un premi en forma de descompte per a als qui en un període determinat de temps no tinguin cap accident. Contràriament, "Malus" és un càstig en forma de recàrrec per als qui hagin acumulat accidents en un determinat espai de temps. Amb les dones, així i tot, són més benèvols. I en aquest sentit, les estadístiques no enganyen. "Això és un cercle: les assegurances són cares perquè hi ha molts accidents de trànsit", assegura Juan Vicente García, portaveu de la companyia d'assegurances Mapfre, que al mes de maig passat va enregistrar, al Principat, 12 morts, 182 ferits lleus -menys de 60 dies de baixa- i 115 ferits greus -més de 60 dies de baixa.

Persones imprudents a bord de màquines potents massa lleugeres fan treballar aquestes empreses sobre segur.

MR. HYDE AL VOLANT

Però també les cases de fabricants treballen sobre segur. I amb la llei de l'ofe-

ta i la demanda qui compra un cotxe, compra un comportament.

“El veus cada dia tan ben pentinat, amb un gran somriure, tan ben educat.

Però quan puja al cotxe i surt disparat ja no és el que sembla, ara és Mr. Hyde.”

Aquests quatre versos amb què comença una cançó d'Els Pets, titulada “Dins de cada cotxe hi ha un animal” dibuixen l'estereotip del conductor imprudent. La metamorfosi que sofreix la persona quan entra en un cotxe sorprèn. No en va els qui defensen que això no és un problema de cotxes, sinó de persones, asseguren que aquesta gent es mataria igualment conduint un Seat Panda, perquè no hi ha cotxes “voladors”, asseguren, sinó gent que els fa volar.

El que no defensa ningú davant un problema d'aquesta



DOMENECH ORRIT

magnitud, òbviament, és una solució aïllada. I si tothom defensa les mesures sancionadores, creuen que han d'anar acompanyades de projectes educatius. “La gent que respecta les normes, quan ho fa, no actua per convicció –assenyala, Pedragosa–, sinó per obligació, i això és molt difícil de canviar. És una cursa de fons, en què la nostra tasca no és gaire agraïda, però que s'ha de fer, encara que sigui un procés lent.”

A més, això passa a tot Europa. La diferència entre les taxes catalanes de mortalitat per accidents de trànsit i les europees és de gairebé 4 punts. Al Principat, que és l'únic lloc dels Països Catalans que té algunes competències en seguretat viària des de la creació de l'ICSV, s'espera reduir la diferència amb Europa més de dos punts l'any 1994, molt per sobre encara de la mitjana europea. Així i tot, García creu que al Principat “es nota que hi ha

La Direcció General de Trànsit no col·labora

La Llei 21/1991, de creació de l'Institut Català de Seguretat Viària (ICSV), organisme autònom, aprovada pel Ple del Parlament de Catalunya de 14 de novembre de 1991, obria una nova etapa de l'actuació de la Generalitat de Catalunya en aquest terreny. L'objectiu general de l'Institut és obvi: reduir la freqüència i la gravetat dels accidents de trànsit al Principat.

Si la màxima diu: “Més val prevenir que curar” –i mai millor dit–, per prevenir cal informació sobre tots els factors que intervenen en un accident de trànsit, sobre tot aquells que són mortals o amb ferits greus: lloc, hora, causa, nombre de persones ferides i mortes, edat de les persones implicades. I respecte als vehicles accidentats: tipus, marca, model, antiguitat, classe d'assegurança i compliment de la revisió d'inspecció tècnica del vehicle (ITV).

Així, informació és sinònim de prevenció. Però hi ha un problema: la competència en vigilància del trànsit en carretera, la té la Guàrdia Civil, a través de la Direcció General de Trànsit (DGT).

Les dificultats de l'ICSV per obtenir informació de la DGT, les explica el director, Josep Lluís Pedragosa: “La Guàrdia Civil de Trànsit té l'obligació d'elaborar un informe de cada accident i passar-lo a la DGT; nosaltres el que fem es demanar-ne còpia, però no ens la donen, ni ens envien la informació mensual, cosa a què estan obligats. Llavors, ens veiem forçats a trucar cada dia, com un periodista més, per tal que ens informin, però només ens donen la xifra de morts, res més. Això posa en crisi les nostres intencions. Hi ha una mena de recel de protagonisme, com si fos perillós que dues fonts emetessin informació de trànsit”.

Davant la impossibilitat de tenir totes les dades necessàries, l'ICSV es veu obligat a recórrer a altres fonts, com ara el Departament de Sanitat i Seguretat Social, la Unió Catalana d'Entitats Asseguradores i Capitalització (UCEAC) i de tots els casos judicialment tancats, que són els corresponents als anys 1988 i 1989.

El dia 5 de juny, la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalu-

nya, va aprovar una resolució, a instàncies d'una esmena presentada per Esquerra Republicana de Catalunya, sobre la publicitat de les estadístiques de sinistralitat de marques i models de vehicles automòbils, segons la qual, s'instà el Govern de la Generalitat a trametre aquesta informació, com a mínim, un cop a l'any i a obtenir de la DGT la informació completa esmentada a l'inici, com a mínim, cada mes. Però Pedrosa no es mostra del tot optimista: “Encara que hauria de ser diària, si això es compleix realment em donaré per satisfet”.

No debades en aquesta cursa de fons, el document d'administració única del govern presentat per Jordi Pujol i que reclama la gestió de totes les competències traspassables a la Generalitat que no siguin incloses en l'article 149.1 de la Constitució espanyola inclou, excepcionalment, la delegació de competències quant a vigilància de trànsit en les carreteres que siguin competència de la Generalitat.

J. M.

un organisme autònom que treballa en els camps de la prevenció i de l'educació, que no és poc. Si es van aconseguint objectius, que és el més important, serà un gran èxit.”

Algunes companyies fixen diferents preus i zones segons l'índex de sinistralitat que registren. Així, per exemple, Girona, on hi ha millors carreteres i millors cotxes, és la més cara perquè és la que presenta més accidents de trànsit. Aquí, les companyies també avaluen factors com la climatologia. I cal dir que aques-

repartint invitacions. D'un costat, la gent encara és desconfiada i, d'un altre, hi ha poca sensibilitat per a mantenir el cotxe sempre en plenes condicions mecàniques”, diu el portaveu de Mapfre. Resultat de la campanya: 3.250 “diagnòsis” en 45 dies.

Així tenim, d'una part, l'educació, que és, a hores d'ara, un projecte nou de l'ICSV i que és difícil de mesurar en resultats a termini curt i mitjà; d'un altre, la repressió, aplicada amb poca mà esquerra; i, per últim, la discrepància silenciada

Adrenalina, vertigen i 'hòsties' de vídeo

Sube a tu Clio 16v y sujétate”. Després de l'ordre: vint segons frenètics d'imatges, i el conductor, un noi jove i atractiu, baixa del cotxe i esbufega. Una veu en *off* ho deixa clar: “El vértigo existe”. Aquest *spot* televisiu, amant amb una música força estrident, res no té a envejar al començament de *Hidden (Ocult)*, pel·lícula del director nord-americà Jack Sholder.

“Ara sents un cor de 16v, és el nou cor de tota la gamma Ford i Orion. Vine a sentir el seu nou cor”. O el que fa l'anunci del nou Renault 5 Campus: “Tots els pares són igual”, que invita a desobeir els pares amb una successió d'imatges que contraresten les ordres d'aquests: no corris, no apugis la música... I quan arriba a la universitat, és l'admiració. Veu en *off*: “Si el meu pare em veiés”.

Respecte als anuncis, Juan Vicente García, portaveu de Mafre, opina que “haurien d'oferir altres avantatges dels cotxes, que la millor qualitat d'un vehicle no sigui la seva velocitat, sinó la seguretat; però els qui ho fan no venen i els fabricants el que volen és vendre”. I Josep Lluís Pedragosa, director de l'ICSV, entén que “si bé les causes reals

dels accidents estàn en la persona, s'ha d'incidir en els fabricants que canviïn l'oferta i que es conscienciï la gent més que incitar-la”.

La Patronal d'Assegurances, UNEXPA i la Unió Catalana d'Entitats Asseguradores i Capitalització (UCEAC), han sol·licitat, conjuntament amb la DGT, als fabricants que orientin els anuncis cap a la seguretat, però aquests han fet el desentès. S'emparen en els seus estudis de mercat. I si això és el que vol la gent, això els donen.

Així, “Adrenalina”, “Respira llibertat”... són reclams que converteixen el fet de conduir un cotxe en una aventura. En aquest sentit, l'anunci televisiu del Ford Fiesta 16v en compara la conducció amb la lleugeresa de tocar un piano. I ho sintetitza en una sola frase: “Un cotxe sense límits per a gent sense límits”.

J. M.



Els accidents de trànsit han esdevingut un problema de sanitat pública.

ARKIU

ta ciutat és també una de les ciutats amb més alt poder adquisitiu de tot el país.

LA LLEI DEL GARROT

L'opinió que les mesures preventives han de ser una combinació d'educació i sanció és compartida per totes les fonts consultades. “Com que no hi ha conscienciació, encara pesarà més la via repressiva”, comenta García. Com a exemple recorda la campanya “Fes-t'ho mirar”, promoguda conjuntament amb l'ICSV del 15 de gener al 28 de febrer d'enguany, amb quatre punts urbans a la ciutat de Barcelona que feien revisions completes i gratuïtes dels automòbils, també anomenades “diagnòsis”. “El dos primers dies no va passar-hi ningú i vam haver de col·locar hostesses als semàfors

amb els fabricants, que de moment tenen la paella pel mànec. I no la volen deixar anar. Així les coses, amb la clara infiltració dels cotxes “voladors” en les estadístiques més indesitjades, l'extirpació del tumor social que són els accidents de trànsit és una operació a tres bandes. O a quatre. No es tracta tampoc d'inventar nous culpables, aliens al lliure mercat, sinó de reduir factors que intervenen directament en la causalitat d'un problema que comença a tenir tons d'epidèmia. Si més no, ja és considerat un problema de sanitat pública pels experts.

Qui sigui capaç de driblar una gràfica estadística de mortaldat en carretera que pitgi l'accelerador. Fins al límit. Un disabte de matinada, escoltant el batec de 16 vàlvules enmig del pit. Stop.

Joan Marí