

Què mata els nostres conductors? (per Albert Punsola)

05/02/2006



ALBERT PUNSOLA

(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

Fa uns dies caminava Ganduxer avall cap a la Plaça Sant Gregori Taumaturg. Un trajecte agradable per l'aire suau i càlid i per aquest ambient pulcre que sempre respira la zona alta de Barcelona. Primera travessia. Semàfor vermell. Mercedes, Lexus i Smarts comencen a passar i de sobte l'harmonia es trenca: dos conductors van sense

cinturó. Segona travessia i segona aturada. Tota la meua atenció se centra en els conductors: hi ha un que no porta cinturó. I han passat menys de 10 cotxes. Repeteixo l'exercici fins a la Plaça i comptabilitzo mitja dotzena més d'infractors. Són observacions que impressionen i, sense filtres, venen al cap diverses explicacions. Una és que els rics tendeixen a sentir-se per damunt del bé i del mal. Una altra és que, tan ocupats com estan per gaudir de la vida, no tenen accés a la informació sobre els perills de conduir sense cinturó. I no cal descartar que prescindeixin del cinturó per no arrugar-se la camisa o el vestit... Clar que, ben pensat, on dèiem rics hi podem dir pobres o vells o joves o dones o homes i així anar generant variants noves explicacions tan absurdes com les anteriors, que no ens ajudaran a entendre res. Ningú comprèn perquè després de provar totes les publicitats possibles -agressiva, alliçonadora, persuasiva, enginyosa- i d'aplicar la llei de forma més severa, el nombre d'accidents i de persones mortes i ferides no pot reduir-se. Igualment, els cotxes són millors i tenen més recursos per minimitzar els efectes de les topades, però això tampoc sembla tenir tanta importància a l'hora de la veritat. És lògic que l'estat -és la seva feina- doni molta rellevància a l'aspecte estadístic del problema. Les dades recollides són útils per saber-ne les dimensions i fan visibles determinats aspectes però el moll de l'os de l'accidentalitat del trànsit passa més per les actituds que per les xifres. La Fundació RACC ha fet públic -abans de setmana santa- un estudi que subratlla el paper fonamental de la distracció com a detonant de l'accident i es miri com es miri, una distracció sempre és fruit d'una actitud. En aquestes darreres setmanes, un accident i un incident a la carretera ens han donat més informació que tots els balanços junts. A Galícia un jove de 18 anys condueix sense carnet un vehicle esportiu i causa la mort de la seva mare i altres persones. A Catalunya, els mossos d'esquadra aturen un adolescent que condueix sense casc una minimoto amb el seu germà de 5 anys, també sense casc en plena autovia de Castelldefels. Davant el requeriment dels papers per part de l'autoritat, el jove respon clavant un objecte contundent a l'espatlla d'un agent. L'accident ens parla de menyspreu per la llei i l'incident d'una situació més greu que podríem qualificar en termes sociològics d'anomia. Són casos aïllats? Els diaris parlaven que uns 60.000 conductors circulen sense carnet a tot l'estat. D'altra banda l'anomia que es posava de manifest en l'incident s'expressa també en els no pocs vehicles interceptats contra direcció. Actituds en definitiva que, si els seus protagonistes les tinguessin en nom d'un eslògan polític, no dubtaríem a qualificar de terroristes. Cap norma o consell pot aturar a qui té una voluntat destructiva -sí a posteriori, però ja és massa tard-. A la inversa, donades les pitjors condicions, l'actitud adequada fa la diferència entre la vida i la mort. I això convé recordar-ho en aquests dies de pessimisme. No tracta de cap teoria: alguns trams de la N-II al seu pas pel Maresme han estat qualificats com d'alta perillositat però milers de vehicles hi passen a diari i no tenen cap accident. Això demostra que, evidentment, cal seguir invertint en infraestructures però que on cal aprofundir de manera especial és l'origen de determinades actituds. No sembla que anem en aquesta direcció. Potser perquè s'intueix que en fer-ho s'haurien de revisar alguns principis tàcits del sistema social i econòmic. Per exemple cert tipus marketing que segueix venent la conducció com un espai de lliure expansió de l'egoisme. Pel que fa l'enfocament del problema que tenim damunt la taula, ara com ara, té dos punts

forts: la repressió i els missatges. No és que l'enfocament triat sigui totalment incorrecte: és incomplet i també posa en evidència algunes contradiccions. Per exemple, pensem en el carnet per punts; és una idea interessant però d'entrada és difícil de pensar com s'ho faran les autoritats perquè els carnets de milions de conductors reflecteixin adequadament la seva conducta al volant, si la mateixa administració no pot impedir que 60.000 individus vagin sense carnet. Hi ha prou mitjans per garantir el compliment de les normes? Sobre els missatges publicitaris, ja hem comentat el nul efecte que semblen causar entre els receptors. Frustrant sens dubte pels sempre imaginatius publicitaris i sorprenent per aquells que creuen que vivim en una societat mediàtica on les formes de comportament poden ser amassades com el fang. Però els missatges susciten una reflexió d'un altre ordre. Es la següent: fins on ha d'arribar la tutela de la ciutadania per part del poder? Hi ha alguna cosa que no va bé quan se'ns ofereix la possibilitat de triar tot i de decidir constantment sobre afers de la màxima importància i paral·lelament se'ns ha d'advertir sobre les qüestions més bàsiques. Com és possible que el ciutadà que té l'alta responsabilitat de decidir el millor govern per un país amb el seu vot sigui el mateix ciutadà al qual se li ha de recordar la forma correcta de circular amb el seu vehicle? Durant la infantesa, l'assimilació de la informació i l'exercici de les responsabilitats es desenvolupen de forma gradual i coherent. I se suposa que tot això es fa per preparar a les persones perquè més endavant puguin tenir el criteri suficient per ser amos de les seves decisions. Aleshores si aquesta és l'orientació general, la pròpia existència de campanyes alertant dels riscos en la conducció hauria de ser replantejada no ja per una manifesta ineficàcia sinó perquè referma la idea que tenim una societat configurada per incapaços quan això, simplement, no és veritat. La responsabilitat és silenciosa i la irresponsabilitat, com a mínim, molt estrident. Hi ha encara un altre component que no podem oblidar que és l'explosió de la mobilitat. Que això és insostenible ja ho sabem i ara estem començant a assimilar que la inseguretat creixent és el subproducte de la presència massiva de vehicles. És possible que en cap altre àmbit es facin tan dramàticament visibles els costos reals d'un model com en el trànsit. El més preocupant és que quan baixa l'efervescència dels titulars... simplement deixem de pensar-hi.

MÉS LLUM: *secció quinzenal*

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/que-mata-els-nostres-conductors-per-albert-punsola>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/que-mata-els-nostres-conductors-per-albert-punsola>)

Relacionats

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

(<http://www.diba.cat>)

Arxiu (/arxiu)

Continguts per categoria (/tagclouds/chunk/3)

Continguts per etiqueta (/tagclouds/chunk/1)

Continguts per municipi (/tagclouds/chunk/2)

Avís legal (<http://www.diba.cat/avislegal>)

Contacte (/formulari/contacte)

RSS (<https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=>)



(<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>)



(<http://www.twitter.com/xarxasost>)



(<http://youtube.com/xarxasost>)



([rss.xml](#))