

Les raons que oculta la nova Llei de Trànsit i Seguretat Vial

L'engany de les 'supermultes'

Si bé, segons els responsables municipals, les supermultes comportaran una millora de la circulació urbana, el que també és cert és que la seva aplicació ha obeït a unes raons marcadament polítiques.



La Guàrdia Urbana recull part de les queixes dels ciutadans.

RAFA GIL

Fa ja uns mesos, el Gabinet d'Estudis Aplicats, per encàrrec de l'àrea de Transports i Circulació de l'Ajuntament de Barcelona, va fer un estudi sobre el perfil del conductor urbà i les seves reaccions davant de les mesures coercitives municipals. Les conclusions de l'estudi van fer posar els peus de punta als responsables del consistori barceloní, fins al punt que la investigació no va arribar als mitjans de comunicació. La raó era prou evident: els conductors de la ciutat comtal culpaven del desgavell circulatori, en primer terme, la

Guàrdia Urbana, com a cap visible de l'administració; en segon lloc, els conductors d'autobusos i taxis; en el tercer, els altres conductors; i, per acabar, a ells mateixos.

Aquestes dades, que situen el conductor barceloní —i, per extensió, els conductors dels Països Catalans— en un lloc de privilegi quant a la indisciplina, la insolidaritat i l'exculpació, reflecteixen una situació ben real: en els principals carrers i avingudes de les nostres ciutats, homes i dones al volant cometien una enorme quantitat d'infraccions del codi

de circulació. Infraccions que en alguns casos deixen, com a trista conseqüència, un llast de milers de ferits i de centenars de morts anuals. Davant d'aquesta circumstància, la pregunta és òbvia: ¿Qui té la culpa d'això? ¿Els ajuntaments i l'administració, com acusen els ciutadans de Barcelona? ¿O els conductors indisciplinats, com apunten els responsables municipals de circulació?

* És més que probable que els causants últims de la situació caòtica del trànsit a les nostres ciutats siguin, com molt bé assenyalen els conductors, els ajunta-

ments i l'administració; i que la queixa de la *veu popular* no sigui tant la de la *minoria indisciplinada* com els responsables de les àrees de Transport municipal volen fer creure, sinó que respongui a la llastimosa situació del trànsit, que ha fet del conductor del nostre país la raonable víctima d'una política de circulació ineficaç i, en últim extrem, desastrosa. Però això sí, totalment coherent.

La coherència dels criteris seguits per l'administració i els ajuntaments dels Països Catalans en matèria de circulació, ve determinada pel fet que s'han seguit unes directrius de caràcter polític en aplicar la legislació respecte al trànsit; directrius polítiques que, a l'hora de la veritat, han revelat que és més important conservar un vot que una vida humana. Aquesta afirmació, duríssima d'aparença i sotmesa a les relativitats pertinents, té una de les bases del seu raonament en les quantitats que cada ajuntament ha fixat —dins dels límits que estableix la nova llei de Trànsit i Seguretat Vial, en vigor des del 4 d'abril a les carreteres de l'estat— per a les distintes infraccions sancionades per les conegudes com *supermultes*; i, sobretot, i essencialment, pel nombre de sancions que s'apliquen en cadascun dels supòsits.

Com deuen recordar, les *supermultes* van entrar en vigor el juny passat a València i Barcelona, i un mes abans a Palma de Mallorca. Les sancions més



Noves sancions

INFRACCIONS EN MOVIMENT	VALENCIA	BARNA.
No respectar semàfor	20.000	10-25.000
No respectar preferència	10.000	10.000
No respectar estop	15.000	10-25.000
No respectar cedir el pas	15.000	
Amb perill		25.000
Sense perill		10.000
Entorpir cruïlla	10.000	15.000
Circular carril bus	10.000	10.000
Circular zona vianants	10.000	10.000
Circular voravia	10.000	10.000
Circular sentit contrari	20.000	
Amb perill		10.000
Sense perill		25.000
Excés velocitat		
Un 20 %	10.000	10.000
Un 40 %	15.000	15.000
Un 60 %	20.000	20.000
Més 60 % i proposta suspensió carnet	25.000	25.000

Cursa en carrer	25.000	25.000
Conducció temerària	25.000	50.000
Càrrega i descàrrega il.legal	5.000	10.000

INFRACCIONS ESTÀTIQUES

Estacionar carril bus	16.000	16.000
Parar carril bus	10.000	5.000
Estacionar doble filera	5.000	5-10.000
Estacionar sobre voravia	5.000	5.000
Estacionar sobre voravia obstaculitzant greument circulació vianants	15.000	15.000
Estacionar zona vianants	10.000	10.000

ALTRES INFRACCIONS

Negar-se prova alcoholèmia	25.000	50.000
Superar nivell emissió gasos i residus	15.000	15.000
No dur casc	10.000	15.000



feines han augmentat un 12 %, contra el 40 % d'increment dels accidents".

L'acceptació del risc inherent a la conducció no és una circumstància que es materialitzi d'un dia per a l'altre. Per contra, resulta un procés d'anys en el qual el conductor va augmentant les situacions de perill progressivament, situacions que considera com més va més normals. El procés d'acceptació del risc —i és en aquest punt on entra la responsabilitat de l'administració—, només pot dur-se a terme si per part de les autoritats hi ha una permissivitat suficient cap a les infraccions del codi de la circulació. Permissivitat que molt bé pot ser indiferència. I, darrere d'això, unes causes ocultes, entre les quals podrien citar-se el difícil equilibri entre la pressió de la indústria de l'automòbil —el conegut com a *boom* automobilístic dels darrers anys— i la necessitat de no convertir els carrers de Barcelona —on circulen, aproximadament, uns 900.000 vehicles a diari— i de València —on aquesta xifra se situa als voltants dels 400.000— en un embús total.

Un exemple de l'altíssim risc assumit pels conductors de les ciutats dels Països Catalans podria ser la progressiva eliminació del taronja dels semàfors, que poc a poc s'ha anat convertint en una prolongació del verd. Aquest fet ha ocasionat que s'hagi estès el costum de passar fins i tot en els primers instants en què el semàfor es posa en vermell. Segons el regidor de Protecció Ciutadana de l'Ajuntament de València, Josep Cabrera, la ciutat del Túria és un dels llocs en què menys es respecten els semàfors; un 7 % de les sancions —les antigues— corresponen a conductors que s'han saltat semàfors en vermell. A Barcelona, per la seva banda, al districte de l'Eixample, per cada fase de semàfor, dos cotxes se'l passen incorrectament; un d'ells no para amb el vermell, i l'altre arranca abans que es posi en verd.

Aquest exemple es fa extensible en la conducció en estat d'ebrietat, els excessos de velocitat, les competicions en la via pública, etc. Això, pel risc que comporta, ha anat desenvolupant en el conductor dels Països Catalans el costum de conduir amb un altíssim grau de perill. Fins al punt que és fàcil deduir que, a causa de la inoperància de les administracions, la vulneració de la norma ha acabat convertint-se en la mateixa norma. En aquest punt crític del procés, l'abril d'enguany, va entrar en vigor la nova Llei de Trànsit i Seguretat Vial.

significatives que contemplava la nova legislació feien referència a les infraccions que més molèsties i riscos comportaven per a la circulació; en la majoria dels casos, l'import de les multes va multiplicar-ne per cinc el valor. Això no obstant, el marge econòmic per a les sancions que permetia la Llei de Trànsit i Seguretat Vial, a aquestes tres ciutats, no va ser aplicat amb la màxima rigorositat monetària. El regidor per a la Via Pública de l'Ajuntament de Barcelona, Joan Torres, va definir amb claredat l'esperit de les *supermultes* municipals: "poques sancions, però ben posades, ben tramitades i ben pagades". Un primer adjectiu, *poques*, que serviria per a mitigar la impopularitat consubstancial a l'establiment de sancions econòmiques d'aquesta magnitud. I la impopularitat, a un any de les eleccions municipals, és un terme que posa la pell de gallina a qualsevol regidor.

Per a entendre els criteris polítics en relació a les sancions de trànsit, s'han de tenir presents diversos factors previs. El

primer d'ells és que el conductor, pel sol fet de posar-se al volant d'un vehicle, assumeix un risc. Actualment, als Països Catalans el risc que representa conduir un vehicle és elevadíssim, i més en comparació d'altres nacions del planeta. En concret, i per a tenir un punt de referència, el nostre país se situa, segons l'últim estudi efectuat per la CEMT (Conferència Europea de Ministres de Transports), en el tercer lloc per la cua quant a l'augment de l'accidentalitat de trànsit, precedit per Corea i Pakistan. D'acord amb l'opinió de diversos especialistes consultats per EL TEMPS, en els últims 10-15 anys aquest risc "s'ha disparat". I, confirmant això, tal i com explica el Quadern central núm. 8 —dedicat al trànsit— de *Barcelona, Metròpolis Mediterrània* (publicació editada per l'ajuntament de la ciutat comtal), "la situació és més greu del que sembla si comparem les xifres d'accidents amb el nombre de vehicles-quilòmetre realitzats cada dia a la ciutat. De 1980 a 1986 els quilòmetres recorreguts a Barcelona amb prou



Les supermultes van entrar en vigor el juny de l'any passat.

RAI A GIL

Plantejat això, només hi ha dues opcions. O bé l'administració disposa d'un aparell policial enorme, capaç de multar tots els infractors —es calcula que a la ciutat de Barcelona, segons un acurat estudi municipal sobre el trànsit, a cada 60 minuts d'horari comercial hi ha 21.000 situacions susceptibles de ser sancionades—, que seria la gran majoria dels conductors, i per tant es passa a un estat brutalment repressiu; o bé s'adeqüen els mitjans policials disponibles —humans i materials— a la nova legislació, que sempre són insuficients. En aquest últim cas doncs, la norma ha d'esdevenir flexible. I, consegüentment —i el que és pitjor—, l'infractor rep la sanció com una arbitrietat del policia.

Un agent de la Guàrdia Urbana de València comentava, parlant de les queixes dels conductors sancionats, que el més freqüent era l'exclamació de: "¡Però si tothom ho fa!"

Evidentment, l'administració s'ha decidit per la segona opció. És a dir, aplicar una bona dosi de tolerància. Per argumentar aquesta elecció, només cal recordar que, a nivell estatal, i davant de l'èxode habitual de Setmana Santa que va

seguir l'entrada en vigor de la nova llei, el nombre de multes imposades per la Guàrdia Civil de trànsit, en relació a les mateixes dates que l'any anterior, va reduir-se a la meitat.

Amb aquesta benevolència és obvi que la pròpia administració, d'alguna manera, desautoritzava la llei que ella mateixa havia creat. Se-nyal que, o bé no creia en la nova legislació, o bé no s'havia preocupat d'educar la gent, mitjançant un debat social sobre el tema, abans de fer-la entrar en vigor.

A la situació exposada, s'ha d'afegir que, a més, hi ha un subterfugi utilitzat pels diversos ajuntaments del nostre país a fi de confondre encara més l'opinió pública. Això és, barrejar els termes *fluïdesa* i *seguretat vial*. El primer fa referència a la velocitat amb què circulen els vehicles per les vies urbanes, i està en relació directa amb les infraccions d'aparcament. El segon fa incidència a la major o menor protecció dels vehicles i les persones que circulen per les vies públiques, i té una estreta vinculació amb els accidents de trànsit. Totes dues infraccions es contempen, amb prou rigorositat, en les *supermultes*.

El fet que l'administració opti per mantenir la circulació fluïda significa un augment de sancions per mal aparcament, etc. Per contra, quan es decanta per la seguretat vial, implica un increment de sancions per excés de velocitat, etc.

A Barcelona, després del primer balanç —després d'un mes de ser aplicable— de les *supermultes*, les sancions que afecten la fluïdesa del trànsit han significat prop d'un 70 % del total, mentre que les que incideixen en la seguretat vial es calculen en un 15 %. A València, els percentatges són similars: un 60 % de sancions contra les accions que entorpeixen la fluïdesa, per un 15 % de les que atempten contra la seguretat.

Es clar, doncs, que els nostres ajuntaments han optat per primar la fluïdesa del trànsit en perjudici de la seguretat vial. Això evita que les ciutats es col.lapsin totalment i, alhora, es presenta una millor imatge dels carrers: política. ¿Que pot haver-hi més accidents de trànsit? Bé, mentre els ciutadans no s'enfadin i hi hagi vots...

Eduard Company