

Sociedad

INFODATO

ABORTO

Cada 25 segundos tiene lugar un aborto en la Unión Europea. España es el país donde más se ha incrementado el número de abortos en los últimos 10 años (75%)

FUENTE: Instituto de Política Familiar (IPF)

Epidemia  sobre ruedas

El carnet por puntos sí tiene edad

La nueva política de tráfico no motiva al conductor veterano; más bien causa rebeldía

■ El carnet apenas ha mejorado la estadística entre los mayores de 45: las muertes en este segmento se han reducido sólo entre un 3,5% y un 5%, frente al global del 14%

LUIS IZQUIERDO

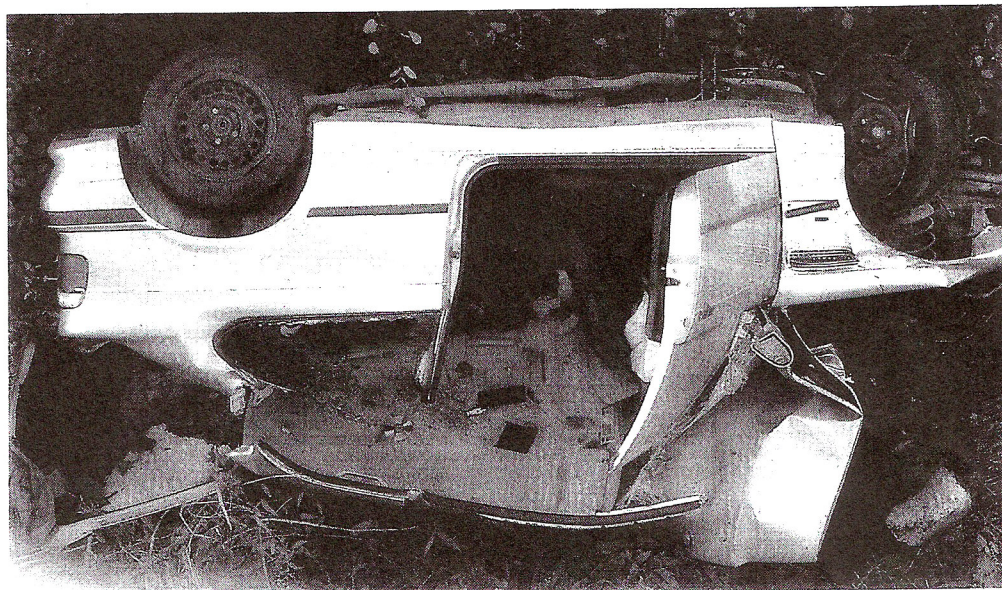
MADRID. — Los diez primeros meses del carnet por puntos en España están llenos de luces, pero también de sombras. De luces porque nunca antes se había producido una reducción tan drástica del número de muertes en la carretera en un plazo tan corto. De sombras, porque en las últimas semanas se ha constatado cómo el efecto beneficioso de la nueva medida perdía fuerza por la proliferación de accidentes mortales. Desde Tráfico se ha admitido que la lentitud del proceso administrativo que deriva en la pérdida efectiva de los puntos resta fuerza a la nueva medida,

En sintonía con Aznar, cada vez hay más críticas al carnet entre los conductores con más edad

y se ha comprobado cómo la ausencia de radares en las carreteras secundarias limita su potencial intimidador a las autopistas y autopistas, donde sí se descubre al infractor. Diez meses después de la entrada en vigor del nuevo carnet, un repaso de la estadística constata también que la reducción de accidentes mortales ha sido muy pequeña entre quienes tienen entre 45 y 64 años. La mejora en este tramo de edad —que no supera el 5%— ha sido incluso inferior a la de periodos anteriores a la entrada en vigor del carnet. Como si el nuevo sistema, lejos de motivarles, les hubiese causado malestar o incluso cierta rebeldía en sintonía con la manifestada hace unos días por el ex presidente Aznar.

Los números son claros. Entre el 1 de julio del año pasado y el 7 de mayo de este año se han registrado en España 2.403 muertes en las carreteras. Eso supone 390 personas menos que en el mismo periodo anterior, a caballo entre los años 2005 y 2006. O, en términos

Continúa en la página siguiente



FLORES / EPI

CUANDO LA VIDA DA UN VUELCO. Imagen de uno de los últimos accidentes de gran envergadura registrados en las carreteras españolas. Tres jóvenes murieron en la madrugada del miércoles al volcar su coche en Badajoz

Rebote contra el estado orwelliano

Los psicólogos creen contraproducente el mensaje negativo que da por irresponsable al ciudadano

MARTA RICART
Barcelona

El Estado de bienestar vela por nuestra salud, por nuestra seguridad viaria, impartiendo recomendaciones y estableciendo normas. Pero las políticas (sobre el tabaco, la nutrición, la conducción...) que quieren aportar beneficios al ciudadano despertan cierta rebeldía. Se cuestionan. El intento de regular el acceso al alcohol de los menores de edad fracasó pese a considerarse socialmente un problema. Jaume Almenara, decano del Col·legi de Psicòlegs de Catalu-

nya y profesor de la Universitat de Barcelona, explica esa contradicción: "Las medidas intervencionistas tienen doble filo, la ciudadanía las acepta si ve resultados claros, si no, la aceptación se agrieta y se cuecen los aspectos negativos, y hay un rebote del tipo *este estado orwelliano quiere controlarlo todo*".

"En la conducción —dice el psicólogo— ocurre esto. Primero, las medidas se ven bien, pues quieren evitar muertes; pero si en Navidad baja la mortalidad, pero en Semana Santa no, se cuestionan. A esto se suma una publicidad de mensaje negativo y que apela a la ciudadanía a ser responsable. Da por he-

cho que no lo es y a algunas personas les molesta. ¿Por qué no dan puntos al buen conductor? o ¿por qué la Administración no se responsabiliza también?, ¿por qué no dice 'yo haré una parte, mejoraré las carreteras'?"

En el fondo, las políticas restrictivas y punitivas son mal recibidas, cree Almenara, porque se tiene una imagen negativa de los políticos y de la Administración —lo refleja la abstención electoral—. No se acaba de creer en ellos, por lo que no se acepta bien que nos exijan o castiguen. Almenara alerta de que todo esto contribuye a estresar a la ciudadanía y a aumentar la crispación social.■

El TC frena el acoso al conductor temerario

■ La doctrina del Constitucional de sólo ver delito cuando hay riesgo cierto para alguna persona concreta preocupa a la nueva fiscalía del tráfico

LUIS IZQUIERDO

MADRID. – La política de acoso y derribo de los infractores pertinentes con conductas de riesgo al volante puede encontrar un obstáculo difícil de salvar en el Tribunal Constitucional. Por lo menos, en este sentido apuntan los temores de la recién creada Fiscalía de Seguridad Vial.

Fuentes de esta nueva sección de la Fiscalía General del Estado han expresado a *La Vanguardia* su preocupación porque todas las medidas legales que está adoptando el Gobierno, entre ellas los cambios en el Código Penal, pueden terminar colisionando con la doctrina del Tribunal Constitucional sobre la cuestión.

Y es que el Alto Tribunal sostiene el principio de que el delito de conducción temeraria y el resto de los asociados al tráfico sólo son imputables cuando existe un riesgo cierto para alguna persona concreta. La doctrina del Constitucional ampara la sentencia dictada recientemente por la Audiencia Provincial de Burgos, que absolvió a un conductor que circulaba a 260 kilómetros por hora porque que no provocó ningún riesgo para otros vehículos.

La reforma del Código Penal se dirige precisamente en esa dirección. El Gobierno quiere que el hecho de circular a más de 190 kilómetros por hora o con el doble de la tasa de alcoholemia permitida sea considerado delito. También se pretende que esté sancionado con penas de cárcel conducir sin el carnet o con el permiso retirado.

Pero fuentes de la Fiscalía explican que la doctrina del Constitucional es muy clara: además de la tasa de alcoholemia, deben aportarse pruebas de su influencia en la conducción y, sobre todo, de que se causó un riesgo a alguna persona o pro-



Vivienda de Lourenzú (Lugo) donde murieron tres personas al empotrarse el coche en el que viajaban

El misterio del éxito sin carnet

Aunque al director general de Tráfico, Pere Navarro, le gusta repetir que en esto de la seguridad vial está todo inventado, lo cierto es que el comportamiento de la siniestralidad deja año tras año muchas incógnitas por resolver. El propio Navarro se estrenó en el cargo al frente de la DGT en el año en que se batieron todos los récords históricos en cuanto a reducción del número de muertes en un solo ejercicio: un 12,4% menos que las registradas en el 2003. Y a decir verdad, Tráfico apenas si tuvo tiempo de implementar medidas reales a pie de asfalto. Su gran apuesta para ese verano fue la introducción de mensajes en los paneles informativos que, por vez primera, daban cuenta del número de muertos habidos en España durante periodos concretos de tiempo: "25 muertos mismo fin de semana del año pasado".

Tras un 2005 de transición, con un descenso del 5%, llegó el esperado estreno del carnet por puntos. El pasado 1 de julio comenzaba a operar el sistema de crédito llamado a transformar la mentalidad de los conductores españoles. Los primeros seis meses de los puntos se saldaron con un 14,4% menos de muertes que en el 2005 y dejaron el saldo final del 2006 en una reducción del 9%. Tres puntos porcentuales menos que dos años antes, cuando el nuevo sistema era sólo un proyecto de futuro. ¿Explicaciones? Casi tantas como expertos. ¿Certidumbres? En esto del tráfico, ninguna.

piedad. "¿De qué nos servirá condenar a cientos de personas por conducción etílica si dentro de unos años el Constitucional los absuelve acogiéndose a la premisa de que no pusieron a nadie en peligro?", se interrogan los juristas del ministerio

Si se mantiene esta línea del TC, se limita la capacidad de "sacar de la carretera" a quienes conducen sin carnet

público. Porque uno de los pilares sobre los que debe descansar el carnet por puntos es que conducir sin el permiso esté fuertemente sancionado. Y si los tribunales absuelven a los conductores cuyo único delito haya sido conducir sin estar autorizados por Tráfico, poco importará a

Navarro, de Aznar: "Todos tenemos un mal día"

El director de la Dirección General de Tráfico (DGT), Pere Navarro, restó ayer importancia a las palabras del ex presidente del Gobierno José María Aznar sobre el consumo de vino y la conducción, y dijo que "todos tenemos un mal día y momentos desafortunados". Navarro se refería así a las declaraciones que hizo Aznar la semana pasada en Valladolid, donde se mostró a favor del consumo moderado de vino y de la defensa de "la libertad" individual. El responsable de la DGT señaló al respecto que "todos tenemos un mal día y momentos desafortunados, y no hay que estar cargando todo el día con esto". No obstante, apeló a la educación en valores "para aprender sobre seguridad vial, porque si no hay educación cívica, de nada vale el resto".

los infractores multirreincidentes que los guardias los pillen al volante sin tan siquiera haberse examinado de conducción.

No hay que perder de vista que, según reiteran los responsables de Tráfico, el carnet por puntos está pensado y orientado precisamente para "sacar de la carretera" a los infractores reincidentes y contumaces que ponen en riesgo al resto de automovilistas.

Responsables de Tráfico comentan en privado su satisfacción por el hecho de que ciertas conductas antes habituales, como alardear de conducir de prisa, ya sean políticamente incorrectas, estén mal vistas y merezcan el reproche social. Crean que es un primer síntoma de que se empieza a vencer la batalla de la opinión pública. El Tribunal Constitucional parece así un obstáculo, si no más temible, al menos sí algo más complejo de franquear en esta estrategia contra la mortalidad en la carretera. ●

Las muertes sólo se han reducido un 3,4% entre los conductores mayores de 54

Viene de la página anterior

porcentuales, un 13,9% menos de muertes. Sin duda, se puede afirmar que el carnet por puntos ha superado las mejores expectativas en muchos terrenos.

No obstante, los datos facilitados por la DGT dejan claro que el nuevo sistema no ha surtido el mismo efecto en todos los tramos de edad. Así, frente a espectaculares reducciones que se dan entre los más jóvenes se apunta una tendencia preocupante entre los mayores. El descenso del número de conductores muertos que tenían entre 45 y 54 años fue del 5%, mientras que entre quienes tenían más de 56 años y menos de 64 la reducción se quedó en el 3,4%. A esos conductores les había ido mucho mejor –en cuanto a

reducción de la siniestralidad– en años anteriores, sin puntos de por medio.

Aunque todavía son pocos y algunos un tanto desafinados, empiezan a oírse entre los conductores más veteranos comentarios contrarios al nuevo modelo de carnet. Lo que Aznar dijo ante los bodegueros de Castilla y León lo piensa más gente, aunque no se atreva a decirlo. Porque, a juicio de esas voces críticas, si en el 2004 y sin puntos se obtuvieron tan buenos resultados (un 12% menos de muertes) y en el 2006, con seis meses de puntos, la mejora fue menor (del 9%), ¿qué avala que el carnet es más eficaz que otras medidas educativas o de concienciación?

Más recientemente, con ocasión del balance de la operación especial de Semana Santa, fueron muchos



ALEX GARCIA / ARCHIVO

No todo el mundo está dispuesto a practicar una conducción sin

los que se preguntaron: ¿por qué si las cosas van tan bien, en los diez días y medio de operación de este año sólo ha habido cuatro muertos menos que en la del año pasado?

También parecen haberse quedado al margen de la positiva evolución de la siniestralidad los peato-

nes. Mientras las muertes de conductores evolucionaron en la misma medida que el global y las de pasajeros lo hicieron muy por encima (-17%), los peatones muertos en estos diez primeros meses con puntos han sido sólo un 5% menos que entre el 1 de julio del 2005 y el 7 de

mayo del 2006. Ellos no tienen puntos que perder, pero los conductores que los atropellaron sí.

Son muchas las voces de expertos que reclaman que, a la hora de analizar los resultados de la siniestralidad en los últimos meses, no se atribuyan todos los méritos al carnet por puntos. En este sentido, ponen especial énfasis en la considerable disminución de la accidentabilidad entre los conductores más jóvenes después de muchos años de esfuerzos por llevar la educación vial a los colegios. Trabajo que en la práctica totalidad de los casos ha sido fruto del esfuerzo de colaboración entre ayuntamientos, entidades sin ánimo de lucro y centros docentes.

Entre las sombras del carnet por puntos también cabe señalar el considerable problema de la tramitación. A los expedientes sancionados anteriores ha habido que sumar los abiertos para comunicar la resta de los puntos, pero sin ampliar el personal de las jefaturas provinciales de Tráfico y sin tener en cuenta el trabajo adicional que supone la comunicación de puntos restados por los ayuntamientos a partir de las policías locales. ●