

L'ACCIDENTALITAT EN CARRETERA DELS JOVES DE LLEIDA

**Cada mes cinc joves moren o resulten ferits greus
en accidents de trànsit a Lleida**

Octubre 2011

ÍNDEX

0. Introducció	3
1. Evolució general	4
2. Tipologia dels accidents	7
3. Cost dels accidents	10
4. Comparació amb la resta d'Espanya	12
5. Compliment de l'objectiu europeu	14
6. Les causes dels accidents	15
7. Conclusions	17

0. INTRODUCCIÓ

L'any 2007 la Fundació RACC va presentar l'estudi "Joves i Conducció: un dret i una responsabilitat", que analitzava quins eren els principals problemes de l'accidentalitat en carretera dels joves a Espanya i proposava una sèrie de mesures per a millorar-la.

Tres anys després, la Fundació RACC fa públic el present estudi que analitza la mateixa problemàtica, desagregada per comunitats autònomes. Igual que l'any 2007, l'objectiu últim d'aquest estudi és fer saber a l'opinió pública un problema social de primera magnitud, a fi de crear-ne una conscienciació adequada i que, des de les instàncies pertinents, es prenguin les mesures correctores necessàries.

És indubtable que des de l'informe presentat en el 2007 s'ha produït, en general, en el conjunt d'Espanya i de Lleida, una millora substancial de la sinistralitat viària. Però tal com mostra l'estudi que ara presentem, el problema continua tenint una dimensió molt important i hi ha un marge de millora significativa que cal explotar.

Aquest informe s'ha realitzat a partir de dades de la Direcció General de Trànsit (DGT) i de l'Institut Nacional d'Estadística (INE). L'informe cobreix el període 2000-2010, i permet tenir una visió a llarg termini, sobre l'evolució de la sinistralitat viària dels joves a Lleida.

1. EVOLUCIÓ GENERAL

a. Víctimes d'accidents

L'any 2010 van morir a Lleida nou joves en accident de trànsit; a més, 55 van resultar ferits greus i 534 ferits lleus. En anys anteriors, aquestes xifres van ser encara més elevades. Entre els anys 2000 i 2009, per exemple, la mitjana anual de joves morts en carretera va ser de 26 (3 vegades més), la de ferits greus de 127 (més del doble), i la de ferits lleus de 545. Durant aquests anys els joves van representar el 30% del total de difunts en accident de trànsit a Lleida i més del 35% del total de ferits greus i lleus.

Quadre 1

Víctimes en accidents de trànsit a Lleida per trams d'edat

	<i>Joves</i>	<i>Total</i>	<i>% Joves</i>
Gravetat de l'accident			
Morts			
Mitjana 2000-2009	26	86	30,3%
2010	9	41	22,0%
Ferits greus			
Mitjana 2000-2009	127	360	35,2%
2010	55	201	27,4%
Ferits lleus			
Mitjana 2000-2009	545	1.443	37,8%
2010	534	1.644	32,5%
Total de víctimes			
Mitjana 2000-2009	698	1.888	37,0%
2010	598	1.886	31,7%

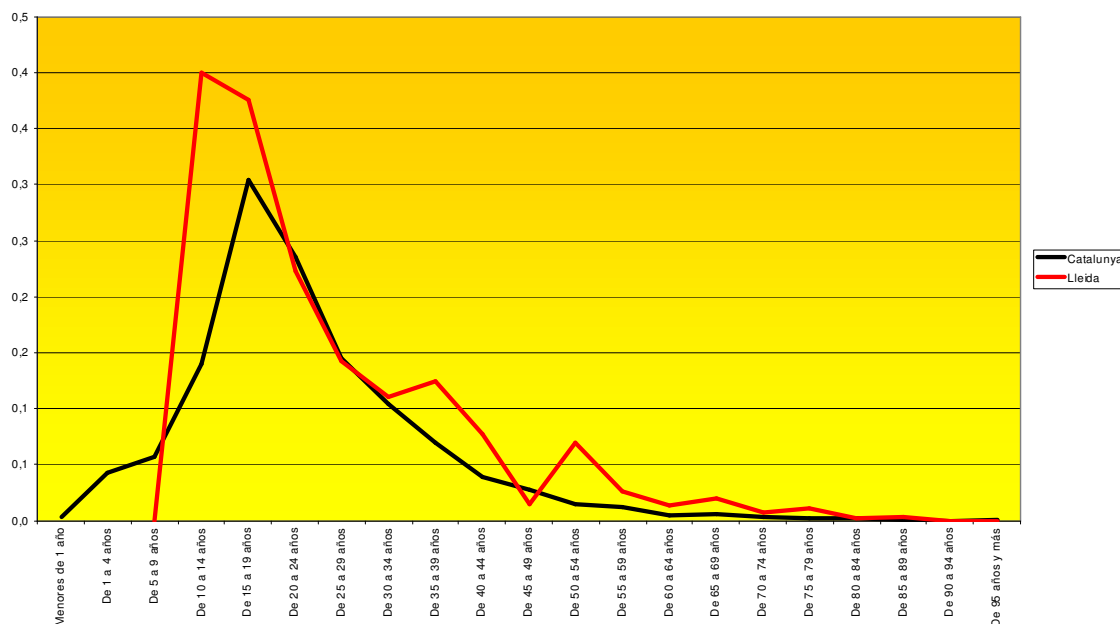
Font: elaboració pròpia a partir de dades del SCT.

b. Primera causa de mort entre els joves

Els accidents de trànsit són la primera causa individual de defunció entre els joves de 20 a 29 anys (gràfic 1), amb un 40% del total de morts. En el tram dels 15 als 19 anys aquest percentatge va ser encara superior i va arribar al 45%. En general, la proporció de morts per accident de trànsit sobre el total de defuncions és més elevat en els homes que en les dones.

Gràfica 1.

Morts en accident de trànsit sobre el total de morts totals a Catalunya i a Lleida per tram d'edat, 2008



Font: elaboració pròpia a partir de dades del INE.

c. Taxa de risc

Com mostra el quadre 2, la taxa de risc (que mesura el nombre de morts en accident de trànsit per cada 100.000 habitants) ha caigut de forma significativa l'últim any respecte al període 2000-2009. Així, la taxa de risc d'aquest col·lectiu ha passat d'una mitjana de 36,5 en el període 2000-2009 a 12,0 l'any 2010, mentre que la del conjunt de la població, que ha passat de 22,1 a 9,3 durant aquests anys, ha experimentat un descens menor, encara que també significatiu.

La probabilitat de que un jove de Lleida mori en accident de trànsit es el doble que el d'un jove de Catalunya i d'Espanya, encara que la reducció de l'any 2010 envers la mitjana de l'any 2000-2009 es la més important.

Quadre 2
Taxa de risc a Lleida per trams d'edat

	<i>Lleida</i>		<i>Catalunya</i>		<i>Espanya</i>	
	<i>Joves</i>	<i>Total</i>	<i>Joves</i>	<i>Total</i>	<i>Joves</i>	<i>Total</i>
Morts/100.000 habitants						
Mitjana 2000-2009	36,5	22,1	14,0	8,4	13,2	9,0
2010	12,0	9,3	5,9	4,5	5,8	4,6

Font: elaboració pròpia a partir de dades del SCT, de la DGT i de Idescat i del INE

La taxa de risc dels joves ha descendit de forma considerable l'any 2010 respecte al període 2000-2009. L'any 2010 la probabilitat que un jove a Lleida morís en accident de trànsit era un 29% més alta que la que tenia la mitjana de la població de la província.

Joves morts en accidents de trànsit a les comarques de Lleida, 2001-2010											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Alt Urgell	2	4	3	5	3	1	6	1	1	0	1
Alta Ribagorça	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0
Cerdanya	2	0	0	0	3	0	0	0	0	0	0
Garrigues	3	1	1	1	2	4	1	3	1	0	0
Noguera	7	1	4	1	3	5	4	1	0	2	3
Pallars Jussà	0	2	1	0	0	0	2	0	1	2	0
Pallars Sobirà	0	0	2	1	0	0	0	0	0	1	0
Pla d'Urgell	2	2	2	1	2	0	1	2	0	1	2
Segarra	5	2	2	2	1	2	1	3	0	1	0
Segrià	19	13	9	13	9	10	4	12	4	0	3
Solsonès	2	0	1	0	2	1	3	0	0	0	0
Urgell	8	7	3	4	3	1	3	4	0	0	0
Val d'Aran	0	1	0	1	0	0	0	0	2	0	0
Total	50	33	28	29	28	25	25	26	9	7	9

Font: SCT

Taxa de risc de la lesivitat greu (morts+ferits greus/100.000 habitants) a les comarques de Lleida, 2000-2010											
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Alt Urgell	114	128	106	134	39	91	104	56	32	14	27
Alta Ribagorça	111	28	28	54	0	25	25	49	23	0	0
Cerdanya	205	34	166	100	228	32	91	88	0	53	53
Garrigues	62	88	52	67	47	55	25	45	10	20	0
Noguera	75	54	48	42	50	56	29	23	13	17	35
Pallars Jussà	32	40	16	8	16	24	55	7	15	22	0
Pallars Sobirà	118	118	161	70	71	15	15	16	32	49	17
Pla d'Urgell	48	70	49	42	22	36	26	26	8	16	21
Segarra	83	38	32	46	25	48	14	42	0	9	26
Segrià	55	56	40	45	43	39	32	22	11	6	12
Solsonès	78	26	85	33	81	55	46	0	51	7	7
Urgell	87	58	47	43	24	29	20	23	14	0	3
Val d'Aran	39	50	12	72	79	43	11	61	39	39	0
Total	67	61	49	50	42	43	33	27	14	11	15

2. TIPOLOGIA DELS ACCIDENTS

a. Tipus de vehicle

Dels 71 joves morts en accident de trànsit a Catalunya l'any 2010, 45 anaven en turisme, 9 en motocicleta, 7 en ciclomotor i 10 en altres mitjans de transport. Com s'observa en el quadre 3, el nombre de joves morts que viatjaven amb cotxe s'ha reduït en 64 víctimes respecte a la mitjana dels anys anteriors, el percentatge de víctimes mortals pertanyents a aquest col·lectiu ha experimentat un descens espectacular en termes percentuals respecte al total de difunts de la població catalana, que han passat d'un 38 % a un 29%. No ocorre el mateix en el cas del ciclomotor, ja que encara que en termes percentuals han experimentat un descens, els joves encara representen més de la meitat dels morts que circulaven en aquest vehicle a Catalunya el 2010.

Quadre 3

Núm. de morts en accidents de trànsit per tipus de vehicle i tram d'edat a Catalunya

	<i>Joves</i>	<i>Total</i>	<i>% Joves</i>
Tipus de vehicle			
Turisme			
Mitjana 2000-2009	109	301	36,3%
2010	45	153	29,4%
Motocicleta			
Mitjana 2000-2009	32	80	39,5%
2010	9	58	15,5%
Ciclomotor			
Mitjana 2000-2009	26	42	61,9%
2010	7	12	58,3%
Resta de vehicles			
Mitjana 2000-2009	19	146	13,3%
2010	10	116	8,6%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT.

b. Infraccions

Entre les infraccions analitzades, s'observa que les distraccions i, especialment l'excés de velocitat, es relacionen principalment amb els accidents dels joves.

Resulta així especialment significatiu que durant el període 2000-2009, més del 50% de les infraccions relacionades amb la velocitat van implicar conductors joves.

c. Ús dels accessoris de seguretat

L'ús dels accessoris de seguretat per part de joves i del conjunt de conductors tendeix a augmentar entre els anys 2000-2009. Així, la utilització del cinturó de seguretat per part dels joves es va situar en nivells del 96 % l'any 2010, més de tretze punts per damunt de la mitjana registrada en anys anteriors. Respecte al total de la població, el seu ús s'estén al 96,3%.

Quadre 4

Ús dels accessoris de seguretat a Catalunya

	Joves (en %)	Total (en %)
Tipus d'accessori		
Cinturó de seguretat		
Mitjana 2000-2009	82,7%	84,8%
2010	96,0%	96,3%
Casc a la motocicleta		
Mitjana 2000-2009	98,6%	98,9%
2010	98,9%	99,1%
Casc al ciclomotor		
Mitjana 2000-2009	96,8%	96,6%
2010	98,2%	97,9%

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la DGT.

Nota: s'exclouen els accidents dels quals no es disposa de dades sobre l'ús d'accessoris de seguretat

En el cas de la motocicleta l'ús del casc està molt estès, el 99% dels joves l'utilitza. L'ús d'aquest accessori en ciclomotors ha registrat un increment, ja que ha passat d'un 96,8 % al 98,2% en el cas dels joves, i del 96,6% al 97,9% en la resta de la població.

A pesar que els joves de Catalunya utilitzen cada vegada més els sistemes de seguretat passiva, en el cas del cinturó de seguretat la seva utilització encara és menor que en la resta de la població de la comunitat.

3. COST DELS ACCIDENTS

Avaluar el cost dels accidents de trànsit és una labor en certa manera erma: ni el dolor ni, per descomptat, la mort tenen un preu. No obstant això, la mort, o si és el cas, les lesions derivades d'un accident de trànsit tenen unes conseqüències sobre la vida de les víctimes que, encara que només sigui parcialment, poden ser reparades o paliades per mitjà de les aplicacions de recursos humans o materials que, per la seva naturalesa, sí que poden ser avaluats amb alguna exactitud.

Per a la realització d'aquest informe s'ha fet una estimació dels costos que tenen els accidents de trànsit dels joves. Aquesta estimació parteix de les dades incloses en l'estudi "Joves i Conducció: un dret i una responsabilitat", publicat pel RACC l'any 2007.

Per a l'estimació d'aquests costos s'ha tingut en compte quatre grans categories:

1. Els costos de serveis d'emergències. Bàsicament policia, ambulàncies, bombers i assistència en carretera.
2. Els costos sanitaris, amb especial menció dels costos associats a les seqüeles de grans discapacitats.
3. Els costos atribuïbles a pèrdua de capacitat productiva ja per mort o per una lesió amb efectes d'incapacitat.
4. Els costos materials derivats de la reparació de la propietat danyada (vehicles o un altre tipus de propietat).

Quadre 5

Cost dels accidents a Lleida, 2010 (en milers d'euros)

	<i>Morts</i>	<i>Greus</i>	<i>Lleus</i>	<i>Total</i>
Cost total				
Joves	9.721.743	10.259.605	20.482.529	40.463.877
Total	25.285.656	29.167.528	63.050.214	117.503.398
Cost per víctima				
Joves	1.080.194	186.538	38.357	67.665
Total	616.723	145.112	38.352	62.303

Font: elaboració pròpia a partir de Lladó & Roig (2007) i SCT.

Com s'observa en el quadre, al voltant d'un 22% (25.285.656 euros) del cost total dels accidents de trànsit de joves de Lleida correspon als que moren en la carretera, mentre que prop del 80% (uns 92 milions d'euros) corresponen als ferits greus i lleus respectivament.

4. COMPARACIÓ AMB LA RESTA D'ESPANYA

Entre els anys 2000 i 2010 la mortalitat per accident de trànsit dels joves en carretera va caure un 82 % a Lleida, un 75,2 % a Catalunya i en el conjunt d'Espanya un 71,2%. El nombre de morts en les carreteres va descendir un 65 % a Lleida, un 56 % a Catalunya i un 57 % en el conjunt d'Espanya.

Quadre 6

Taxa de variació del nombre de morts 2010-2000

	Joves <i>(en %)</i>	Total <i>(en %)</i>
Lleida	-82,0	-65,3
Catalunya	-75,2	-56,4
Espanya	-71,2	-57,3

Font: elaboració pròpia a partir de dades de la SCT y DGT.

S'observa, per tant, que a nivell agregat Lleida ha tingut en el període 2000-2010 un comportament millor que el del conjunt de Catalunya i d'Espanya.

L'índex de gravetat o lesivitat de Lleida és inferior al de la mitjana catalana i espanyola, com podem observar en el quadre 7.

Quadre 7

Índex de gravetat dels joves: lesivitat greu (morts+ferits greus) per 100 accidents

	Lleida	Catalunya	Espanya
Víctimes greus/100 accidents			
Mitjana 2000-2009	15,4	10,0	29,3
2010	6,6	7,5	19,3

Quadre 8

**Taxa de risc de les comunitats autònomes (morts per 100.000 habitants).
Joves de 15 a 29 anys**

Comunitat Autònoma	2000	2007	2008	2009	2010
Castella i Lleó	27,0	18,6	16,1	10,0	12,1
Lleida	66,1	33,1	11,1	8,8	12,0
Galícia	26,8	17,2	15,4	14,2	11,8
Aragó	30,1	14,3	12,6	10,2	10,2
Principat d'Astúries	15,7	12,6	6,2	5,9	9,9
Comunitat Foral de Navarra	22,0	12,7	11,7	7,3	9,4
Illes Balears	31,8	12,3	12,8	2,3	9,0
Castella - La Manxa	30,3	17,6	12,5	10,1	8,4
La Rioja	17,6	37,8	10,2	21,0	7,3
País Basc	13,5	4,4	6,5	3,5	6,7
Cantàbria	22,5	7,6	9,6	8,9	6,2
Extremadura	18,0	14,2	13,8	12,1	6,2
Catalunya	21,9	8,3	6,3	7,1	5,9
Espanya	18,2	11,0	8,5	6,9	5,8
Andalusia	14,5	10,5	9,0	6,7	4,6
Comunitat Valenciana	17,2	9,8	6,9	5,8	4,1
Regió de Múrcia	18,8	14,9	8,1	7,0	4,1
Canàries	12,8	10,4	5,1	5,2	3,2
Comunitat de Madrid	7,8	7,0	4,0	3,0	2,6
Ceuta	4,9	0,0	0,0	0,0	0,0
Melilla	0,0	0,0	6,2	6,1	0,0

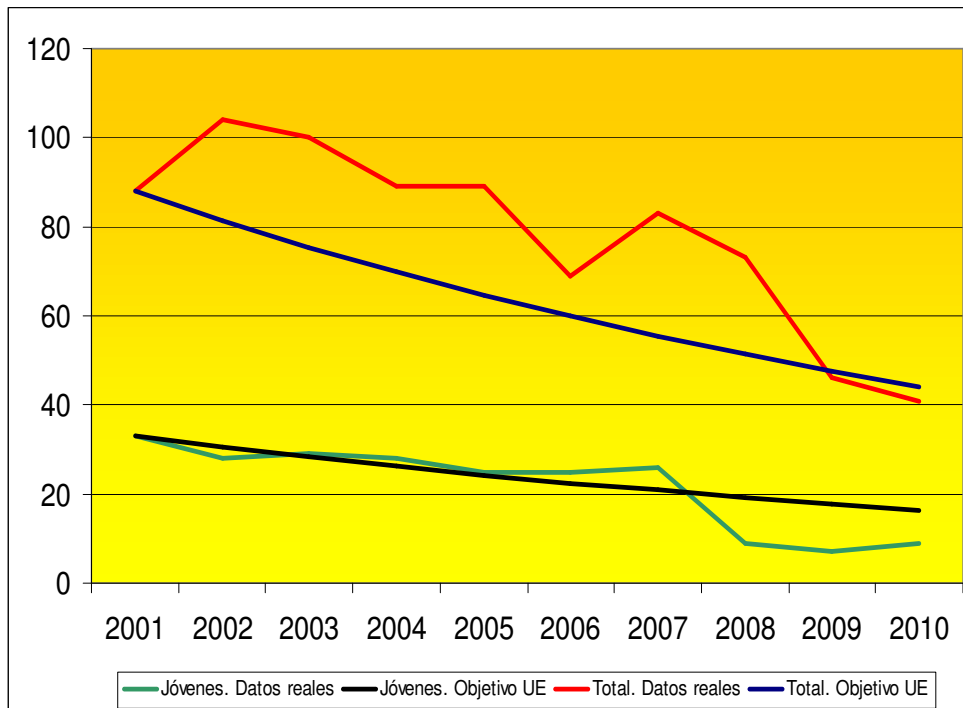
Font: elaboració pròpia a partir de les dades del SCT, DGT i del INE

5. COMPLIMENT DE L'OBJECTIU EUROPEU

El *Llibre Blanc del Transport* de la Unió Europea va establir un ambiciós objectiu de reducció d'un 50% del nombre de morts en carretera en el període 2001-2010. Aplicat a Lleida i Catalunya, i suposant que aquesta reducció s'aconseguís de forma lineal entre 2001 i 2010, el gràfic 2 mostra que en l'evolució seguida fins al 2010 s'ha aconseguit i, fins i tot, s'ha superat l'objectiu fixat per al col·lectiu "joves" i pel total de la població.

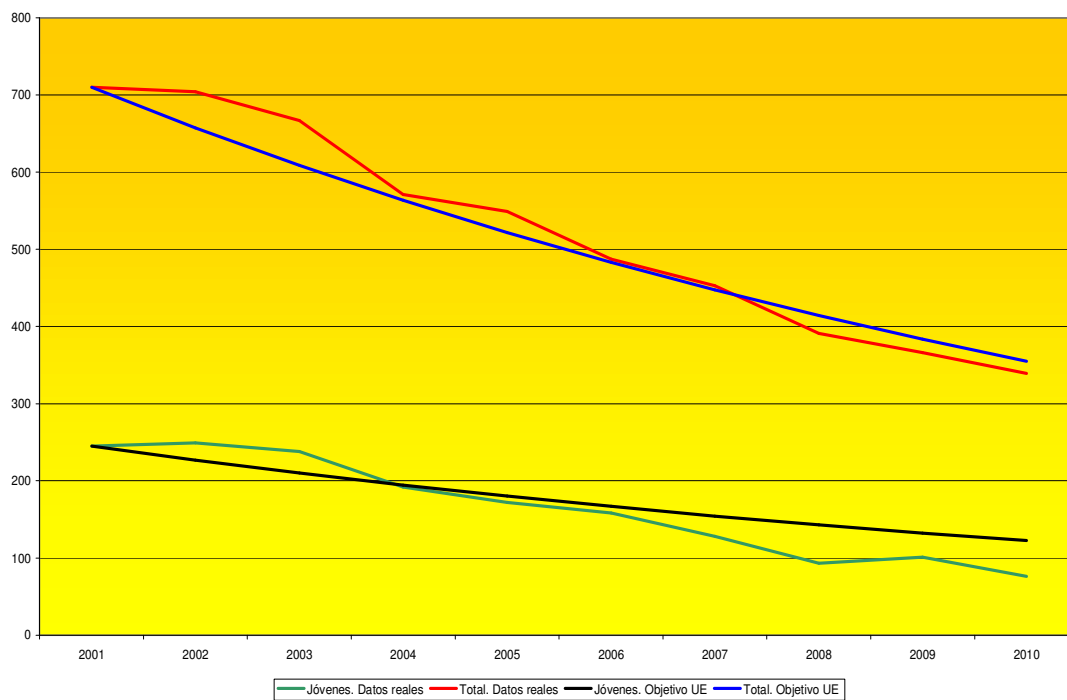
Gràfic 2

Compliment de l'objectiu europeu: joves i total població. Lleida



Font: elaboració pròpia a partir de dades de l'INE

Compliment de l'objectiu europeu: joves i total població Catalunya



6. LES CAUSES DELS ACCIDENTS

Per què moren tants joves en accidents de trànsit? Hi ha múltiples causes, però es poden sintetitzar en dues, les referides a l'aptitud i les referides a l'actitud:

APTITUD: els joves, a causa de la seva falta d'experiència, tenen menys perícia al volant. S'estima que, durant el primer any de carnet, la probabilitat de tenir un accident és fins a cinc vegades superior a la d'un conductor experimentat.

ACTITUD: els joves, sobretot els homes, tenen una major propensió al risc. Això pot ser degut, en part, a raons evolutives, però respon sobretot al fet que, sovint, l'entorn del jove prima els comportaments temeraris sobre la conducció responsable i prudent.

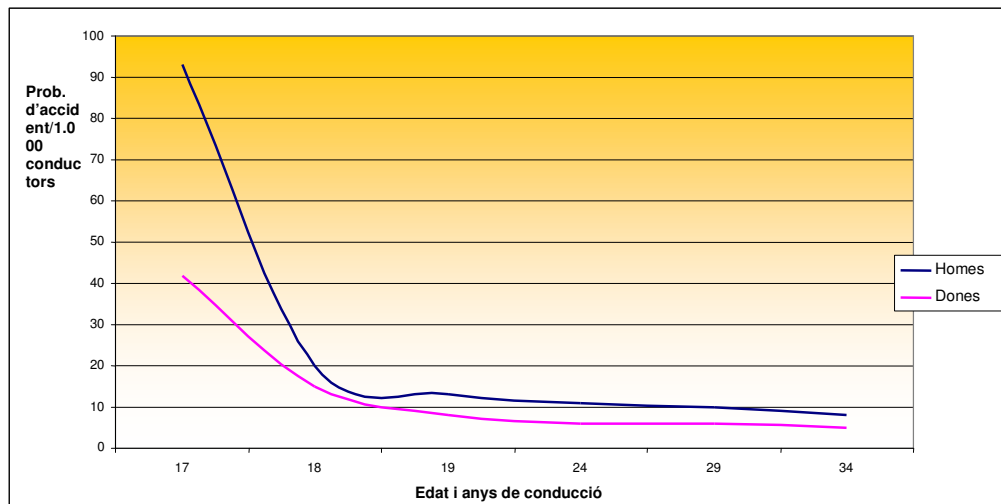
L'evidència empírica disponible mostra, així, la importància que tenen el factor experiència i el factor edat (tots dos directament vinculats a les aptituds i les actituds dels conductors) en l'accidentalitat dels joves.

Experiència: els estudis disponibles mostren que en el cas dels homes la probabilitat de patir un accident es redueix a quasi una cinquena part en comparació amb la probabilitat que es registra immediatament després d'obtenir la llicència.

Dit d'una altra manera, la probabilitat de patir un accident un conductor jove en el seu segon any de conducció pot ser fins a cinc vegades inferior a la d'aquest mateix conductor durant el seu primer any de conducció. En el cas de les dones, el factor experiència és també molt important: després d'un any d'experiència: la probabilitat de tenir un accident pot ser fins a tres vegades més baixa que en el moment d'estrenar-se en la conducció (vegeu gràfic 3).

Gràfic 3

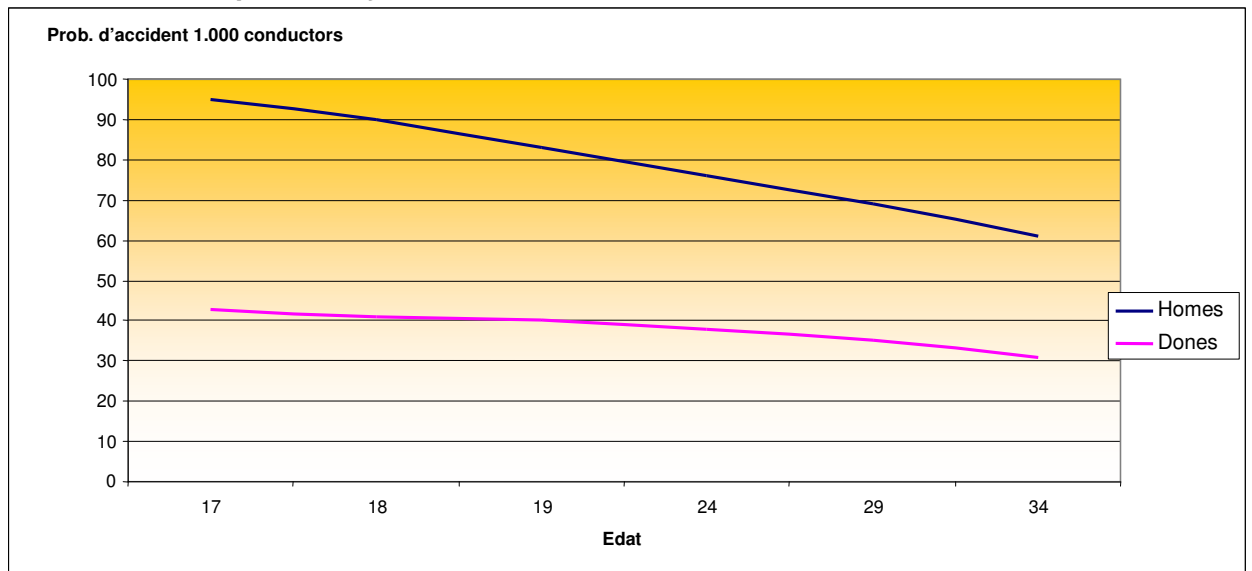
Experiència i gènere. Probabilitat de patir un accident entre conductors i conductores novells a mesura que adquireixen experiència



Font: Adaptat de Maycock, 2002b. Basat en dades de la policia.

Edat: els estudis disponibles mostren que la probabilitat que un conductor novell home tingui un accident en els seus primers anys de conducció és el doble que en el cas de les dones. Quant al factor edat, la probabilitat de patir un accident disminueix a mesura que augmenta l'edat d'obtenció del permís de conduir. Això és així sobretot en el cas dels homes: la probabilitat que un home que obté la llicència amb 34 anys, pateixi un accident en el seu primer any de conducció és un 30% inferior a la probabilitat que té un noi que hagi obtingut el seu permís amb només 18 anys. Quelcom semblant ocorre en el cas de les dones, si bé la reducció no és tan significativa.

Gràfic 4
Edat i gènere. Probabilitat de patir un accident entre conductors i conductores novells durant el primer any de conducció



Font: adaptat de Maycock, 2002b. Basat en dades de la policia

7. CONCLUSIONS

Les dades i la discussió anteriors mostren sense cap dubte la necessitat actuar. Ens trobem davant d'una epidèmia que, encara que en moltes de les seves manifestacions continua oculta als ulls de l'opinió pública i de la majoria de ciutadans, té unes dimensions molt preocupants. És urgent articular mesures correctores que permetin canalitzar el problema.

De la discussió en apartats anteriors, es dedueix que hi ha marge per a la millora, que no estem davant d'una situació inevitable o un problema que no té solució. Desterrem tot indici de resignació. Amb la implicació de tots els actors afectats, és possible reduir de forma significativa el nombre de joves que cada any moren o resulten ferits en les nostres carreteres. És qüestió que, com a societat, ens ho proposem.

Així doncs, cal la implicació de tots els agents rellevants i, per descomptat, la dels joves. En aquest sentit, no valen plantejaments que prenguin com a punt de partida una certa culpabilitat dels joves i els criminalitzin. Tampoc són acceptables propostes que suposin una minva decisiva en les possibilitats de mobilitat dels joves. Al contrari, l'objectiu ha de ser afavorir aquesta mobilitat, però en un entorn que faciliti una reducció efectiva de les situacions de risc que genera.

Les mesures possibles que cal plantejar per reduir els nivells actuals d'accidentalitat dels joves poden ser de molt diversa índole. Sovint, el debat se centra, de forma quasi exclusiva, en mesures de tipus restrictiu, com si el problema pogués solucionar-se en la seva totalitat a partir d'una limitació de la mobilitat o d'un augment de les sancions. Aquest enfocament és erroni per esbiaixat. Hi ha moltes mesures positives, de millora de l'educació, de les actituds i de les aptituds, que, sobretot des d'una perspectiva de llarg termini, són les que poden tenir un major efecte. El fet que la seva posada en marxa sigui segurament més complexa i requereixi més recursos no pot ser en cap cas excusa per a obviar-les.

A continuació s'enumeren les principals actuacions per millorar la situació de l'accidentalitat dels joves a Lleida.

1. Fer aflorar el problema:

Un primer pas, absolutament imprescindible, és fer aflorar el problema dels joves i la seguretat viària a Lleida. Tots els agents implicats han de conèixer la magnitud del problema i actuar en conseqüència. Per a això és imprescindible disposar d'informació precisa sobre les víctimes dels accidents de trànsit dels joves, tant a nivell estatal com a nivell de Lleida.

La DGT (a través de les seves direccions provincials de trànsit) hauria de posar a disposició de l'opinió pública la màxima informació possible relativa a les causes, la tipologia, els factors concurrents i les conseqüències dels accidents dels joves a Lleida. Així mateix, és necessari que aquesta informació es presenti desagregada per províncies, àmbit comarcal i grans ciutats, amb l'objectiu de facilitar-ne un seguiment més detallat.

Així mateix, cal que les entitats autonòmiques i locals s'involucrin, d'acord amb les seves responsabilitats i capacitats, en la millora de la seguretat viària de Lleida. Encara que moltes competències estan en mans de la DGT, és indubtable que des del terreny de l'educació, la salut pública, les infraestructures, o la policia local, són nombroses les actuacions que es poden posar en marxa en l'àmbit autonòmic i local.

Per tal de difondre i fer saber a la societat aquesta informació, és important comptar amb la participació dels mitjans de comunicació. Aquests exerceixen un paper fonamental per aconseguir millorar els nivells generals de seguretat viària i, de forma particular, la taxa de sinistralitat entre els més joves. En els últims anys, els mitjans han contribuït de manera positiva perquè la problemàtica dels accidents de trànsit ocupi un espai propi en l'agenda social i política del país. Cal continuar i incrementar aquesta tasca per assolir un major coneixement i conscienciació sobre el problema dels accidents de trànsit dels joves lleidatans.

Finalment, cal esmentar també el paper tan important que correspon a les empreses vinculades al sector de l'oci, que han d'intensificar els seus esforços per afavorir actituds responsables entre els joves.

2. Canviar actituds:

Hem vist anteriorment que l'actitud és una de les principals causes que provoquen els accidents de trànsit dels joves, junt amb l'aptitud. Només a partir d'un canvi d'actitud general, que incumbeixi els joves però també a tots els altres actors o agents que hi influeixen, serà possible situar el problema en cotes mínimament acceptables.

Per afavorir aquest canvi d'actituds caldria aplicar les mesures següents:

Campanyes d'informació dirigides específicament als joves i focalitzades en els principals problemes d'accidentalitat de Lleida.

Formació-educació: la formació d'un conductor no pot limitar-se al moment en què obté el seu permís de conduir. L'educació i formació viària ha d'iniciar-se en la infància i continuar al llarg de la vida de la persona, ha de ser contínua i s'ha de centrar en continguts de mobilitat i seguretat viària. L'educació en seguretat viària en l'etapa escolar és, així doncs, fonamental.

Conductor alternatiu: el conductor alternatiu garanteix una mobilitat amb molt menys risc. Aquesta iniciativa reflecteix una actitud de responsabilitat i d'autoregulació per part del grup en què es personalitza. La participació de les administracions locals de Lleida unides a les autonòmiques, és fonamental per promoure aquesta figura a través de campanyes d'educació viària.