



JESÚS FERRERO

La epidemia del tráfico

ANTONIO PAPELL

La psicología del ser humano es compleja, y utiliza con gran habilidad los mecanismos defensivos para desentenderse de la gravedad de los problemas mediante subterfugios que distan mucho de ser lógicos. Así, todos nos hemos sentido profundamente consternados estas últimas horas por el terrible accidente de autobús que ha costado la vida a 24 adolescentes y cuatro adultos en las proximidades de Soria. Pero ni siquiera nos inmutamos cuando, cada lunes, conocemos el dramático saldo de muertos y heridos del anterior fin de semana. Si cualquier virus mortal se cobrara un botín parecido, estaríamos todos aterrorizados; y, en cambio, nadie se sobrecoge ante la 'epidemia' de la siniestralidad vial.

Hay una especie de perturbador fatalismo en este asunto, pese a que sobre nuestras vacaciones veraniegas planea la certeza de que mil personas morirán en el plazo que media entre el 15 de junio y el 31 de diciembre. En este plazo de 1999 murieron en el acto (es decir, sin contar los heridos graves que fallecieron días después del accidente) 1.042 personas. Y 1.070 en 1998. En el conjunto de 1999 murieron en el acto en accidentes de circulación 4.034 personas. 4.289 en 1998 y 4.280 en 1987. Como puede verse, las predicciones no tienen mérito: las cifras se reiteran con una pertinacia irritante.

La magnitud de las consecuencias de la siniestralidad vial es sobrecogedora. Según un estudio elaborado por el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (Intras) de la Universidad de Valencia, los accidentes de tráfico se han cobrado en España y en el siglo XX unas 250.000 vidas. También ha habido desde 1900 unos 14 millones de heridos. El director del Intras, Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial, reconoce que no hay estadísticas de los tres primeros decenios, por lo que los datos provienen de simulaciones matemáticas. En el planeta, los muertos en el siglo han sido 35 millones y los heridos graves, 500 millones. «Cada hora se registran 65 muertos y 2.000 heridos en las carreteras del mundo», dice Montoro. En 1999 se disparó un 21,5% el número de vehículos matriculados en España (1.970.000), con lo que el parque alcanza ya los 23,5 millones de automóviles. Según el Intras, uno de cada cuatro vehículos tiene un accidente al año, por leve que sea. El coste económico anual de los siniestros es de 2 billones de pesetas: la mitad de los ingresos turísticos.

Ese fatalismo, que parece deberse a la certeza de que éste es el precio inexorable que debemos pagar por una determinada manera de vivir, en que el automóvil y la velocidad son ingredientes insustituibles, se basa, sin embargo, en premisas absolutamente falsas. Es cier-

to que subir a un automóvil constituye un riesgo, infinitamente mayor que el que provoca cualquier otro medio de transporte. Pero ese riesgo podría minimizarse, aunque el azar siga teniendo un papel indiscutible en el asunto. De entrada, el accidente de anteaer en Soria no se hubiera producido si la carretera hubiera sido una autovía.

Según un informe del Eurostat, la agencia estadística de la Unión Europea, publicado en octubre de 1999, de cada 100.000 varones españoles, 21,3 mueren en accidentes de tráfico; la media de la UE es 17,7. En lo referente a las mujeres, mueren el 6,2 por 100.000 en España, frente a 5,7 en la UE. Los niveles más altos de mortalidad se dan en Portugal: 34,1 muertes por cada 100.000 varones y en Grecia (34). Francia está en tercer lugar y España en cuarto. Los niveles mínimos se dan en los países nórdicos: en Suecia, 7,4 varones y 3,3 mujeres por cada 100.000. En el Reino Unido, las cifras son 8,6 y 3,1. De esta estadística se desprende que en Suecia la siniestralidad vial es la tercera parte de la española. En lugar de 4.000 muertos al año, es objetivamente posible descender a poco más de 1.300.

El procedimiento para atacar el problema es conocido: el problema del tráfico tiene un tratamiento interdisciplinario. Es preciso mejorar la red vial, claramente insuficiente para acoger al inmenso parque español, que continúa creciendo y seguirá haciéndolo hasta alcanzar a los países más desarrollados. Es necesario asimismo actuar rigidamente sobre las condiciones de los propios vehículos: la obligación de pasar las ITV's se incumple sistemáticamente, y no hay garantías de que esta somera revisión sirva realmente para algo. Finalmente, hay que actuar sobre los propios conductores, formándolos mejor, desde la escuela y de manera continua, y reprimiendo con dureza las infracciones y el consumo de alcohol y estupefacientes -no se persigue hoy el consumo de drogas al volante-. Además, por supuesto, el Estado tiene obligación de intensificar las campañas de mentalización, bien entendido que ellas solas no son capaces de poner coto al drama.

Un simple cálculo de costes probaría que estas actuaciones no resultarían onerosas por cuanto ahorrarían otros gastos exorbitantes. Falta apenas voluntad política de llevarlas a cabo. Y no se ve que asome por parte alguna la decisión precisa. A las cuarenta y ocho horas de la última tragedia colectiva ya estamos todos hablando de otra cosa.

CARTAS AL DIRECTOR

Navarra y euskera

El día 6 de julio se afirmaba, en carta firmada por Juan José Paz, que «sólo un 5% de los navarros son euskoparlantes». El dato es manifiestamente falso, por lo que exige una aclaración. Según datos de la dirección de política lingüística del Gobierno de Navarra, el porcentaje de euskaldunes en 1996 era ya del 9,6%. Además, un 9,9% de los navarros son bilingües pasivos, en la mayoría de los casos en proceso de perfeccionamiento de su cualificación lingüística. Sumados ambos grupos obtenemos un porcentaje de casi el 20% de navarros que son conocedores, en mayor o menor medida, de la 'lingua navarrorum'.

En la citada carta se aseveraba también, faltando a la verdad, que los navarros se ven obligados a aprobar un examen de euskera para acceder a un puesto de trabajo en la Administración foral. Nuevamente, hay que recurrir a los frios datos para probar la falsedad de esta afirmación: en la actual plantilla de la Administración navarra sólo 1.415 empleos públicos de un total de 18.731 (el 7,5%) ha tenido el euskera como requisito de acceso. La mayoría de ellos, además, pertenecen a la enseñanza: fuera de ese campo, tan sólo 215 plazas de un total de 13.331 (el 1,6%) se corresponden con convocatorias públicas donde el conocimiento del euskera ha sido condición obligada. Como es notorio, las condiciones de acceso a la función pública en Navarra están muy lejos de permitir un estado de cosas en el que los derechos lingüísticos de los euskaldunes frente a la Administración sean garantizados. Navarra sigue siendo, al día de hoy una de las pocas comunidades en Europa en las que se legisla y se gobierna en contra de la cultura autóctona.

Joserra López-Larrinaga
Responsable de euskera de Eusko Alkartasuna
Bilbao

Ley de Comercio

En relación a las manifestaciones realizadas por responsables de la Federación de Empleados, Técnicos y Alimentación del sindicato ELA, acusando al Departamento de Industria, Comercio y Turismo de tratar de revisar la Ley del Comercio «a espaldas de decenas de miles de trabajadoras y trabajadores del sector» y exigiendo la participación sindical en la mejora de la citada Ley del Comercio,

Las cartas no deberán superar las quince líneas mecanografiadas (800 caracteres) y tendrán que incluir el nombre, apellidos, dirección y número de teléfono del remitente. EL CORREO se reserva el derecho a extractarlas. Dirección de correo electrónico: cartas.ec@diario-elcorreos.es

la Viceconsejería de Comercio y Consumo quiere expresar:

Con fecha 20 de diciembre último se remitió escrito a ELA, UGT, CC OO y LAB informando expresamente de la voluntad del Gobierno de revisar la Ley en vigor, y adjuntando borrador de decreto que modificaba la normativa existente sobre grandes establecimientos comerciales. En plazo inferior a un mes, UGT, CC OO y LAB trasladaron al Departamento su parecer al respecto, coincidiendo en líneas generales con la propuesta del Gobierno. Por el contrario, ELA no se ha interesado para nada sobre el tema.

Con fecha 26 de noviembre, y con ocasión de un encuentro entre los viceconsejeros de Industria, Comercio y Turismo y responsables de ELA para explicar el contenido del borrador del Plan Interinstitucional de Promoción Económica, los máximos representantes de ELA presentes en la reunión manifestaron expresamente que ellos no iban a entrar a decir nada de los sectores comercial y turístico. El Departamento de Industria, Comercio y Turismo sigue abierto a las aportaciones que el sindicato ELA quiera realizar sobre la regulación comercial, como lo hicieron los otros sindicatos.

Belién Greaves Badillo
Viceconsejera de Comercio y Consumo
Vitoria-Gasteiz

Picadero

He sentido vergüenza ajena. Leo en la prensa que un matrimonio de Chirivel (Almería) solicitó al Fondo Europeo de Desarrollo Regional 9 millones de pesetas para construir un picadero de caballos y una vivienda rural, con anexo agrícola, y luego acabó edificando otro tipo de picadero, un establecimiento de prostitución. Asimismo, mediante falsificaciones lograron licencias y subvenciones públicas por las que un terreno que estaba declarado no urbanizable podía ser urbanizado. Añade la nota de prensa que 'la solicitante' era esposa del ex alcalde: ya se ve que no perdió el tiempo en los años en que su marido estuvo al frente del municipio.

Camilo Amaro Alonso
Sevilla

ANTÓN

