

# Trànsit

## Civilització o barbàrie

**Informe 2006  
de l'Observatori del Risc**

**Dossier de premsa**

Novembre de 2006

### SUMARI

1. Què és l'IDES i l'Observatori del Risc?
2. Estructura de l'Informe 2006
3. Resum de l'Informe 2006
4. Indicadors de risc

## 1. Què és l'IDES i l'Observatori del Risc?

L'**Institut d'Estudis de la Seguretat** (IDES) és una entitat sense ànim de lucre que neix al juny de 1998 per iniciativa del Col·legi d'Enginyers Tècnics Industrials de Barcelona i del Col·legi Oficial d'Enginyers Industrials de Catalunya. L'objectiu de l'IDES és estimular i difondre, des d'una perspectiva transdisciplinària, les problemàtiques socials sota l'àmbit conceptual de la seguretat. És una eina al servei de diferents col·lectius professionals, de les empreses i també del conjunt de la societat. Per assolir els seus objectius, l'IDES va crear l'any 2000 l'Observatori del Risc.

L'**Observatori del Risc de Catalunya** té la voluntat d'informar i fer conèixer, a través d'un informe anual, els efectes col·laterals associats al desenvolupament. Així, els informes contenen reflexions, anàlisis, indicadors i dades seleccionades per experts de prestigi.

L'Observatori del Risc és un instrument útil per a la interpretació de la realitat i que vol sensibilitzar l'opinió pública i col·laborar en la creació d'una cultura de la sostenibilitat a partir de dades fonamentalment regionals, de forma que els efectes negatius es puguin percebre més propers als ciutadans.

### Per a més informació

Imma Ros, coordinadora de l'Observatori del Risc  
Passeig de Gràcia, 50, 5è 08007 Barcelona  
[iros@fundacio-ides.org](mailto:iros@fundacio-ides.org) - 93 272 54 30  
[www.seguretat.org](http://www.seguretat.org)

## 2. Estructura de l'Informe 2006 de l'Observatori del Risc

Aquest informe de l'Observatori manté la mateixa estructura dels darrers anys i es divideix en tres parts.

En la primera, *La visió del director*, Jaume Curbet, director de l'Observatori, posa de manifest un dels aspectes més contradictoris de l'ésser humà: el desig de viure arriscadament amb la seguretat que no li passarà res. Però Curbet no es queda amb el punt de vista de l'individu, sinó que fa un salt i analitza aquests desitjos egoistes en el marc de les societats modernes.

La segona part, que dona títol a l'informe, és *L'àgora del risc*. Aquest any es centra en el trànsit i la mobilitat. Cinc capítols tracten el tema des de diversos vessants, així es pretén descobrir quins són els efectes que sobre l'individu i la societat té el model de transport i de mobilitat en què vivim. En aquesta part s'hi pot trobar l'impacte que la mobilitat té sobre l'individu, la ciutat, la societat i l'economia, tot valorant els elements de seguretat i proposant mesures d'actuació i propostes de futur.

Finalment, els *Senyals del risc* posen de manifest els danys ocorreguts en forma de gràfiques, taules i figures que ajuden a comprendre la necessitat de polítiques de prevenció per minimitzar riscos. Cal destacar una novetat; la inclusió als *Senyals* d'un nou risc: el risc industrial que, malgrat les dificultats que presenta per trobar indicadors, vol cobrir la necessitat detectada de donar indicadors vàlids per analitzar aquest risc.

### 3. Resum de l'Informe 2006

#### Capítol 1. Els reptes cívics de la mobilitat: la distracció i la sanció

Maria Jesús Buxó

“Sempre que la contingència viària produeix cues, embussos i d'altres, es tendeixen a incrementar les respostes incorrectes”

Una ciutat difusa és un conglomerat territorial que separa les àrees segons la funció que tinguin: habitatge, escola, treball, consum o oci. A mesura que el conglomerat urbà s'estén es fa més difícil la dotació de transports públics eficaços i rendibles, així el cotxe acaba convertint-se en un element clau per al desplaçament de milers de persones.

L'automòbil és un productor de símbols que ajuda a crear l'autoconcepte de saber-se moure, ser lliure i independent. Això no és estrany si tenim en compte que tot el sistema cultural ensenya als conductors a associar el moviment a la llibertat; i precisament aquesta percepció fa que qualsevol impediment a la conducció es percebi com un atac a aquesta llibertat. Així, una moto i un cotxe no es compren per desplaçar-se, sinó per obtenir una experiència motoritzada, entretenir-se i divertir-se. Tan és així, que es calcula que al segle XX s'ha fabricat un bilió de cotxes i la previsió és que aquesta xifra es dobli el 2015.

De fet, sempre que la contingència viària produeix cues, embussos i d'altres, es tendeixen a incrementar les respostes incorrectes: córrer més, avançar incorrectament, saltar-se els semàfors, etc.

En aquest sentit, se li ha de fer veure al conductor que la sanció no és només una restitució a una falta, sinó que té una dimensió pedagògica en benefici de la societat. Per això l'autora aposta per incorporar a la vida pública aprenentatges que fonamentin èticament i socialment les normes i les sancions de circulació viària en correspondència amb la convivència social.

#### Capítol 2. Ciutat i automòbil

Pau Noy

“La contaminació provocada pel trànsit mata, cada any, cinc vegades més persones que els accidents de trànsit”

Sabem del cert que la contaminació provocada pel trànsit empitjora la salut de les persones. De fet, cada any moren 225.000 persones a tot el continent per malalties ocasionades pel trànsit. El Ministeri de Medi Ambient del Govern espanyol ha quantificat que el nombre de morts per causes associades a la contaminació provocada pel trànsit és de 15.000, cinc vegades més que els accidents de trànsit.

D'aquesta dada, es pot suposar que entre 3.000 i 4.000 d'aquests morts es produeixen a Catalunya.

Per altra banda, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat ha fet públic que l'àrea metropolitana sobrepassa estructuralment els nivells de contaminació en una quantitat que és el doble dels límits màxims establerts per la Unió Europea.

A Barcelona, el 75% dels carrers estan exposats a nivells sonors superiors als màxims fixats per l'Organització Mundial de la Salut.

Malgrat que coneixem la manera de produir energia elèctrica sostenible en una quantitat molt superior a la que es necessita avui per moure tots els sistemes de transport elèctrics, els metros, els trens i els tramvies, el cert és que el transport depèn en un 99% dels derivats del petroli. No se sap quan es produirà el tan anunciat *peak-oil* (terme per referir-se a la situació en què la producció de petroli no pot abastir la demanda), però és segur que es produirà.

Un sistema de transport com el català, basat gairebé exclusivament en el petroli, produeix unes emissions creixents de gasos d'efecte hivernacle. A més, sabem per experiència que perseverar en la cultura del petroli és un gran factor de risc polític i mediambiental (guerres, vessaments, dictadures, etc.).

Potser la sinistralitat viària és un dels riscos més evidents del cotxe i, tot i que les tendències observades en la disminució de l'accidentalitat viària són globalment positives, ja que s'ha aconseguit una reducció del 50% en el nombre de morts i ferits greus en els últims anys, podem dir que viatjar en transport públic és molt més segur (quaranta-quatre vegades més segur en tren que en cotxe o nou vegades més en autobús que en cotxe).

L'autor assenyala altres riscos, potser no tan evidents, i considera el cotxe com un factor d'exclusió en entorns no metropolitans i per alguns col·lectius: dones, joves i gent gran. A Catalunya, uns quatre milions i mig de persones viuen diàriament sense haver de pujar al cotxe. Certament, la millora dels serveis ferroviaris a la xarxa existent (fora de la regió metropolitana) ajudaria a combatre eficaçment bona part d'aquesta exclusió social que viuen aquestes persones.

Finalment, en aquest capítol es posa de manifest que proporcionalment la mobilitat sostenible crea molta més ocupació, més estabilitat i de més qualitat que el sector de la mobilitat privada. L'autor augura que continuar apostant pel sector de l'automòbil a Catalunya com a principal líder industrial pot arribar a constituir un factor de risc a llarg termini.

En resum, per Pau Noy l'actual esquema de mobilitat és insostenible perquè consumeix recursos no renovables, té altes taxes de sinistralitat i de contaminació, dificulta la cohesió social i no afavoreix la creació de llocs de treball. Però no es queda només aquí, sinó que apunta un seguit de mesures i solucions que si s'apliquessin ajudarien a reduir aquests riscos, com ara la reducció de la velocitat o la instal·lació de filtres en els vehicles amb motor dièsel.

### Capítol 3. L'automòbil. Passió privada, recança pública

Antoni Lladó i Alfons Perona

“La deslocalització és un risc cert per a la indústria de l'automòbil en un futur a mitjà termini i cal prevenir-ne els principals efectes”

L'elevada taxa de motorització de les societats avançades i, lògicament, l'accés al vehicle privat de les economies més endarrerides ha tingut, té i tindrà conseqüències importants en el model de desenvolupament econòmic i social de la nostra civilització.

De fet, el sector de l'automòbil genera el 3% del producte interior brut (PIB) de la UE i aproximadament el 7% del producte industrial. És més, en l'àmbit europeu el superàvit comercial d'aquest sector amb la resta del món supera els 35.000 milions d'euros i les exportacions arriben al 5% de les exportacions manufactureres.

Els autors veuen en l'automòbil un fort impacte positiu ja que implica una gran formació de capital públic i privat per la via de la construcció i el manteniment de les infraestructures del transport viari. Certament, els darrers anys l'esforç realitzat per modernitzar i millorar el parc de carreteres i autopistes del país ha estat molt notable.

Tanmateix, també adverteixen d'alguns riscos que corre el sector, com la relativa saturació dels mercats europeus o les oportunitats que els fabricants troben a altres llocs. La deslocalització és un risc cert per a aquesta indústria en un futur a mitjà termini i cal prevenir-ne els principals efectes.

El consum de territori o l'impacte sobre el medi ambient, la seguretat viària i la congestió són altres riscos associats a l'automòbil en aquest capítol. Precisament, podem trobar l'arrel d'aquests riscos en un model de desenvolupament del transport del nostre país que està fonamentat en la disponibilitat individual d'un mitjà de transport privat.

Pels autors, la millora del balanç social de l'automòbil és un objectiu complex que requereix el compromís de totes les parts implicades en la mobilitat. La prevenció s'erigeix com a eina irrenunciable d'una política activa de seguretat.

En definitiva, cal que la major part dels ciutadans sigui permeable a una cultura fonamentada en la sostenibilitat i la minimització de costos i riscos socials.

## Capítol 4. La (in)seguretat viària

Josep Marsellés i Laia Pagès

### “En seguretat viària, Catalunya comparteix l’onzè lloc juntament amb Itàlia, dues posicions més avançades que Espanya”

El *Llibre blanc de la política europea de transport* fixa com a objectiu per al 2010 la reducció del 50% de morts a trenta dies respecte la dada de l’any 2000.

L’índex que més ha baixat és el nombre d’accidents amb relació al trànsit registrat a les carreteres. L’any 2005, segons dades del Servei Català del Trànsit, es van registrar 20.965 accidents amb víctimes. D’aquestes, 3.723 (18%) es van produir en zona interurbana i 17.242 (82%) en zona urbana; malgrat això, la major part dels morts es produeixen en zona interurbana.

Per altra banda, entre les 22.00h i les 6.00h es produeixen el 20% dels accidents amb víctimes i el 25% de les víctimes mortals.

El capítol fa una comparativa dels accidents amb altres països. Al capdamunt del rànquing de seguretat viària i amb les millors estadístiques hi ha els països anomenats SUN (Suècia, Regne Unit i Holanda, en les seves sigles en anglès). Catalunya comparteix l’onzè lloc juntament amb Itàlia, dues posicions més avançades que Espanya.

El Govern de la Generalitat treballa per a fer baixar les estadístiques, i ho fa des de dos vessants ben clars: la prevenció i la repressió. Així, a través del Servei Català de Trànsit es realitzen actuacions adreçades als factors que participen en la circulació: la via, el vehicle i, fonamentalment, la persona.

Es proposa reduir la sinistralitat viària en el nostre país a partir de mesures transversals que impliquin a tots els actors institucionals i socials. Així, es vol aconseguir un canvi cultural de llarg abast, profund i permanent en la conducció, la circulació i la mobilitat, per afavorir un decrement constant de l’accidentalitat i rebutjar socialment els comportaments de risc en el trànsit.

Els autors presenten també el Pla català de seguretat viària 2005-2007 amb el qual es pretén reduir fins al 30% de les víctimes mortals que es van enregistrar l’any 2000. Per això, el Pla presenta accions dissuasives i repressives i accions preventives.

## Capítol 5. El futur del transport. Entre la necessitat i la insostenibilitat

Antonio Estevan

“El transport és capaç d’alterar profundament els equilibris ecològics globals i els equilibris ecològics locals en què es desenvolupa”

En les societats desenvolupades el transport és l’activitat que genera directament o indirectament els problemes ambientals més greus i variats. L’autor afirma que el transport és capaç d’alterar profundament, i de manera simultània, els equilibris ecològics globals i els equilibris ecològics locals en què es desenvolupa.

El transport humà mobilitza i diposita grans quantitats de substàncies estranyes a la biosfera, però no les retira. De fet, l’autor manté que en una societat organitzada sobre la base del transport mecanitzat massiu i indefinidament creixent no es pot aspirar a la sostenibilitat ambiental.

Fins i tot imaginant una societat sostenible on tots els processos serien cíclics i quedarien tancats i, per tant, es podria perpetuar indefinidament agafant materials, utilitzant-los, reciclant-los, etc., ens trobaríem amb el fet que el transport no és reciclable.

Sense transport no hi ha mercat i sense mercats (siguin lliures o estatals) no ho hi ha creixement o desenvolupament econòmic. Per tant el desenvolupament econòmic està associat a quantitats sempre creixents de transport.

Però no només això, malgrat que la població de la Unió Europea dels 25 amb prou feines va créixer un 2% entre el 1995 i el 2003, les distàncies recorregudes en tots els mitjans de transport de passatgers van augmentar més d’un 15% en aquest període. És evident, per tant, que cada cop ens desplaçem més lluny i més sovint. I de tots els modes de transport, l’automòbil és el més utilitzat.

Un altre problema és que en els països emergents la construcció d’infraestructures de tota mena, i especialment les viàries, continuarà sense més limitacions que les pressupostàries i amb molt escasses consideracions ambientals. Davant d’aquest problema els països desenvolupats no estan legitimats per emetre cap queixa sobre les conseqüències ambientals que tindrà, també per a ells, la generalització del seu model de transport (i de desenvolupament) al conjunt del món.

Les polítiques de transport que s’estan plantejant des de les institucions europees en els últims anys responen al concepte de polítiques de mitigació de danys ambientals. Cal recuperar la cultura de regulació pública del transport i assegurar la transparència de la informació i el sentit democràtic en la presa de decisions, a través de la participació activa.

#### 4. Els nostres indicadors de risc: els *Senyals del risc*

Els *Senyals del Risc* analitzen l'evolució de diversos danys i els associa a diversos riscos, imaginant i proposant mesures pal·liatives o actuacions concretes per tal d'evitar-los en un futur. Cada any estudia els mateixos indicadors, fet que permet veure'n l'evolució.

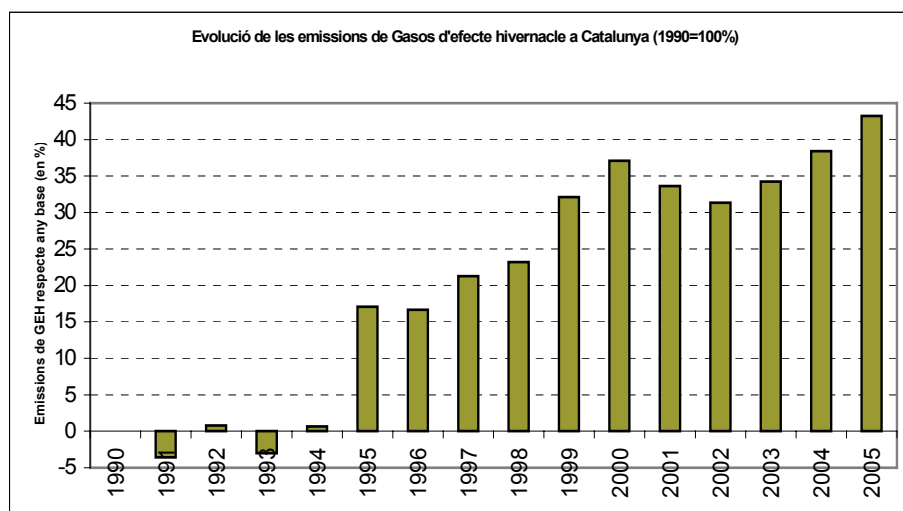
Els riscos que s'estudien són l'ambiental, el laboral, el viari, el risc de ruptura social i el risc per a la salut. Aquest any s'incorpora el Risc industrial.

### 1. Risc i dany ambiental

Ivan Capdevila

El 2005 va ser el segon any més càlid de la història. De fet, les temperatures de la Terra creixen per sobre de la mitjana de 1976, amb un increment del 0,18% per dècada des d'aleshores. Catalunya ha patit el 2005 la calor, però sobretot una intensa sequera.

La Unió Europea ha condemnat Catalunya pel subministrament d'aigua contaminada amb nitrats. Per altra banda, l'any 2005 també va tenir repercussió pública la presència de trihalometans (THM) en les aigües d'abastament de Barcelona i de 12 municipis catalans més.



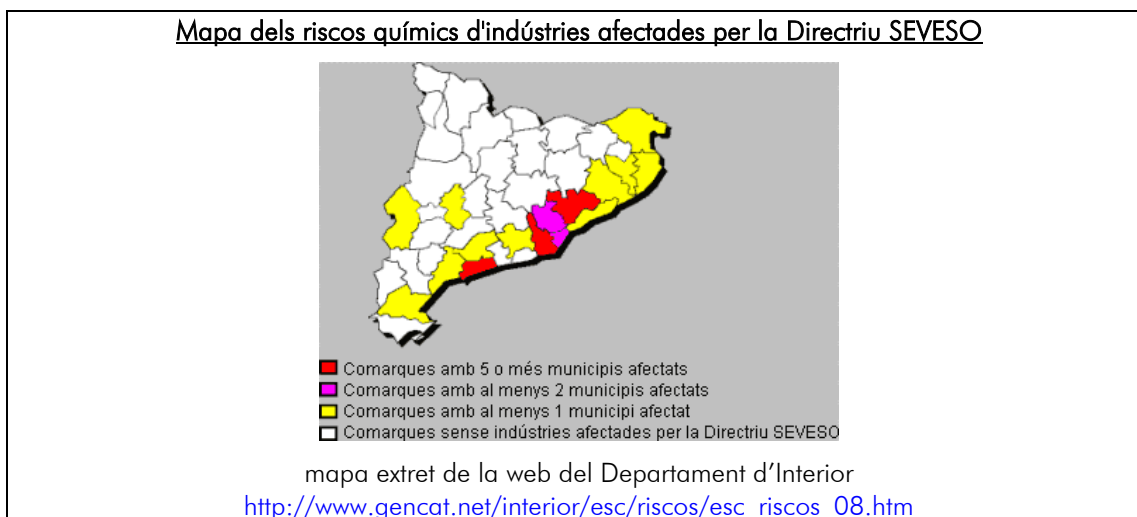
## 2. Risc industrial

Josep Maria Renau

Aquesta és la novetat de senyals d'aquest Informe, ja que s'ha afegit als riscos que any rere any es van actualitzant amb noves dades.

L'autor exposa les dificultats de trobar indicadors d'aquest risc; de fet, una anàlisi quantitativa del risc és una avaluació matemàtica i d'enginyeria que permet estimar la probabilitat i els efectes dels accidents greus que puguin afectar l'exterior de les instal·lacions industrials. En canvi, el perill és una característica física o química inherent que té el potencial de causar un dany a les persones, les propietats o el medi ambient.

Agrupar el territori amb risc químic en sectors de risc permetrà, d'una banda, un tractament més acurat del risc (anàlisi dels accidents possibles i vulnerabilitat del territori) i, d'una altra, facilitar-ne l'operativitat.



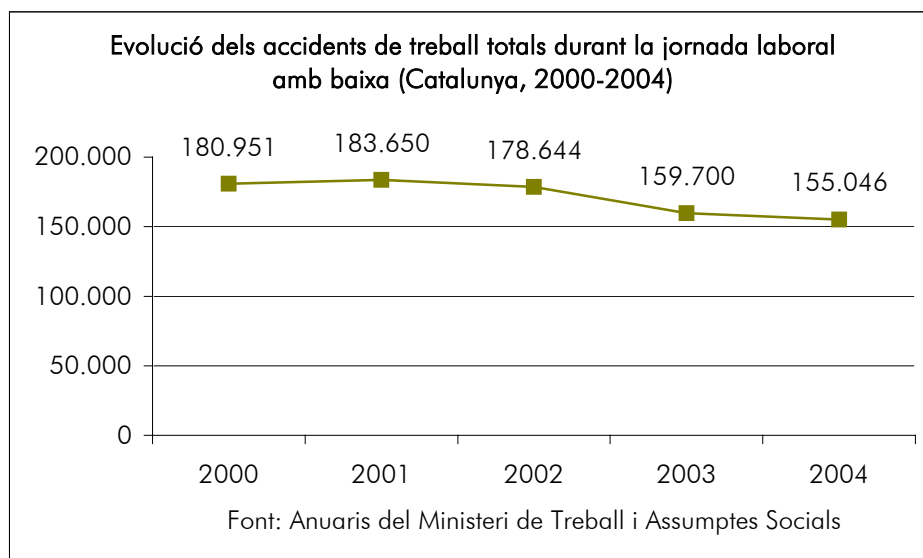
## 3. Risc laboral

Jordi Martínez

Els treballadors amb un contracte de treball temporal tenen entre dues i tres vegades més possibilitats de patir un accident de treball que no pas un treballador amb contracte indefinit. De fet, això demostra en part que la formació i la informació fan que els treballadors tinguin més criteri i coneixements de les mesures de prevenció necessàries.

La progressiva migració dels centres de treball cap a polígons industrials amb importants deficiències de transport públic obliga als treballadors a utilitzar mitjans

propis de transport per arribar al centre de treball, la qual cosa augmenta l'exposició al risc.

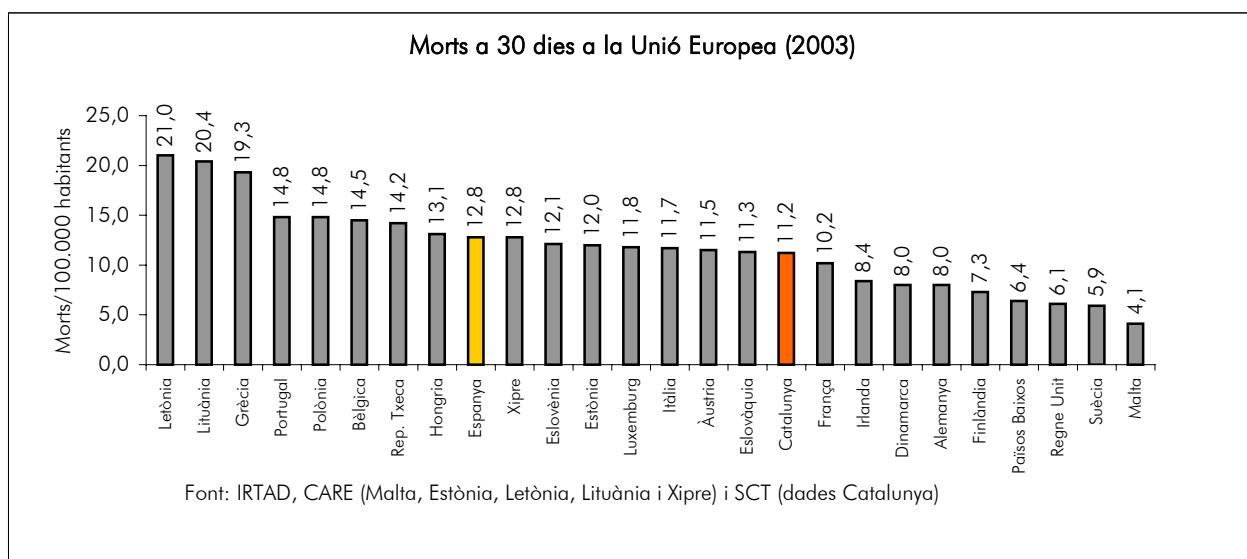


#### 4. Risc viari

Josep Lluís Pedragosa

A banda dels temes clàssics (alcohol – velocitat – desatenció – elements de protecció), és remarcable la tendència més nova de programar les campanyes en un àmbit territorial, segons els resultats més immediats de l'accidentalitat per zones.

Catalunya té un cert marge de millora per arribar als indicadors de mortalitat dels països més avançats com Suïssa, Noruega i Dinamarca.



## 5. Risc de ruptura social

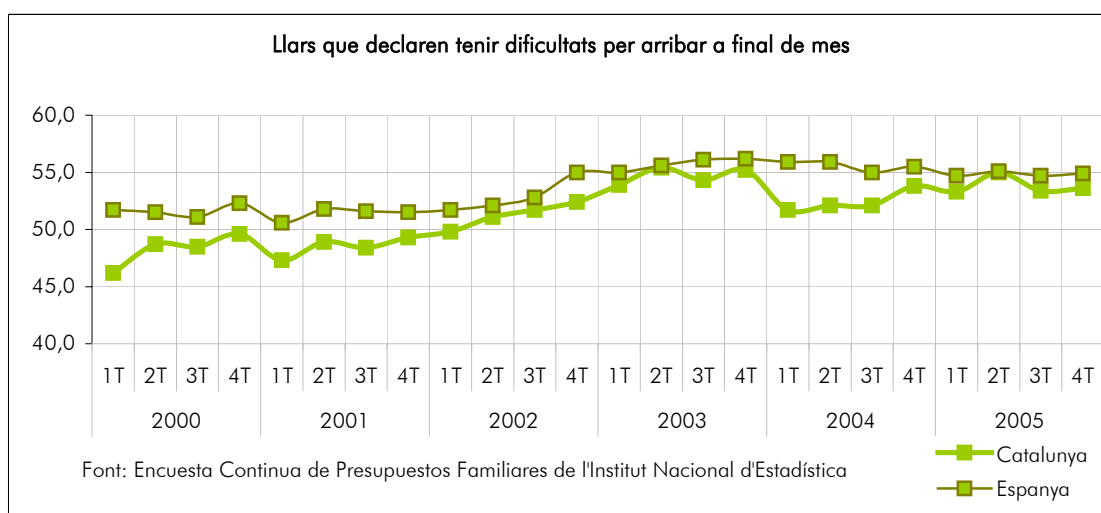
Albert Serra

La proporció de famílies sense capacitat d'estalvi se situa al voltant del 55%.

El crèdit s'utilitza no només per a la inversió, sinó també per al finançament de les despeses corrents ordinàries i algunes despeses d'oci i esbarjo (vacances, viatges, compres de luxe, etc.).

El darrer trimestre de 2005 les famílies espanyoles van destinar el 36,8% de la renda bruta disponible a finançar la compra d'un habitatge.

La mortalitat dels treballadors immigrants és 4,4 vegades superior a la resta de la població activa.



## 6. Risc per a la salut

Rosa Gispert i Ricard Tresserras

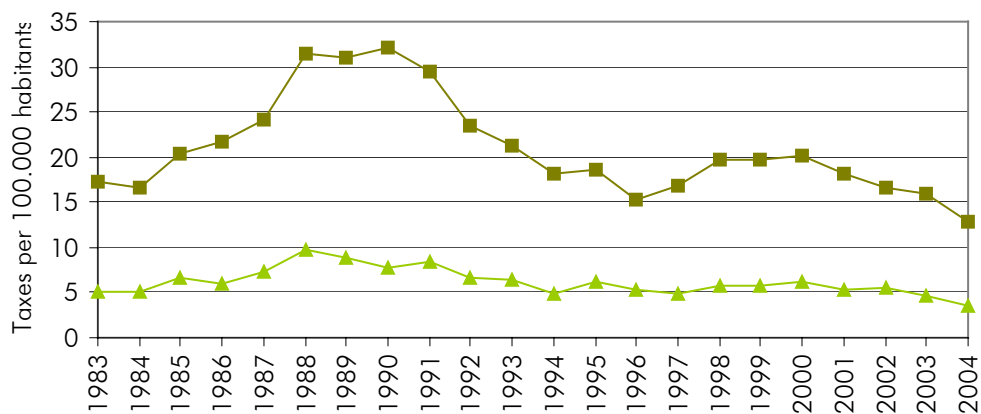
Els accidents en general són una causa de mortalitat freqüent a Catalunya i es creu que la seva magnitud no és pròpia del grau de desenvolupament del nostre país.

El 4% de les discapacitats que pateix la població espanyola són degudes a accidents de trànsit.

Per cada dona morta en accident de trànsit, moren gairebé quatre homes.

L'evolució de l'esperança de vida en néixer mostra una tendència favorable, que és més rellevant quan observem la tendència de l'esperança de vida als 65 anys.

**Mortalitat per accidents de vehicles a motor. Taxes estandarditzades per edat\* (Catalunya, 1983-2004)**



Font: R. Gispert i R. Tresserras a partir del registre de mortalitat de Catalunya. Servei d'Informació i Estudis.

■ homes    ▲ dones

## Edita



## Patrons de l'Institut d'Estudis de la Seguretat



## Han patrocinat l'Informe



## Amb el suport de



## Hi col·labora



## L'IDES participa en

