

**Este año han fallecido 30 personas en las carreteras de Lleida y en el mismo periodo del año pasado habían perdido la vida 42, un descenso que también se da en toda Catalunya: 112 este año y 152 en 2012**



**En Catalunya, la densidad de tráfico en las carreteras convencionales (un solo carril por sentido), que registran la mayoría de accidentes mortales, es 3 veces superior a la europea y 2,5 veces superior a la del resto del Estado**

len ser reticentes a extender las penas de prisión. Creen básico el principio de intervención mínima del derecho penal. "Se aplica una política de carácter simbólico en la que todo se quiere criminalizar", dice Ibars. "Hay que primar la prevención". El director del Servei Català de Trànsit tiene claro que lo más importante es la prevención. "En diez años hemos pasado de 900 muertos y heridos menores de 30 años por accidentes de tráfico cada año en Catalunya a 160. Eso es un descenso del 80 por ciento al que se ha llegado con las campañas de concienciación en escuelas e institutos". También es muy importante incidir en las carreteras. "En el Eix Transversal no ha habido un so-

lo accidente mortal desde que se ha desdoblado", dice Isern. Una autovía o una autopista es "treinta veces más segura que una convencional", ya que la mayoría de muertes en la carretera se dan en choques frontales. Las carreteras convencionales (con un solo carril en cada sentido) soportan en Catalunya el triple de densidad que en la Unión Europea y 2,5 veces más que en el resto del Estado. La UE se ha propuesto alcanzar la mortalidad 0 en 2050. ¿Imposible? "No", asegura Isern. "Hay que insistir en los avances de seguridad, como ocurre con los aviones. El próximo paso será probablemente los coches con telémetro. Si el conductor da positivo el coche no arrancará".



es obligatorio para los ciclistas en vías interurbanas y no veo por qué no tiene que serlo en vías urbanas. Sé que esta medida habría podido perjudicar el Bicic de Barcelona, por ejemplo, pero la seguridad debería ser lo más importante, y es evidente que dentro de las ciudades aumenta la interactividad de ciclistas, coches y peatones, por lo que se incrementan los riesgos.  
¿Para cuándo calcula que entrarán en vigor estas medidas? Supongo que para final de año. Estaba previsto que fuera para antes del pasado verano, pero el anteproyecto de ley tiene que pasar todavía por el Congreso. Calculo que lo hará en las próximas semanas.

LA POLÍTICA DE PREVENCIÓN

## «La gente tiene más miedo a la multa que a la muerte»

**Joan Josep Isern**

DIRECTOR DEL SERVEI CATALÀ DE TRÀNSIT

Las muertes en la carretera han bajado mucho en Catalunya. Hasta hoy [la entrevista se hizo el pasado jueves] llevamos 112. El año pasado en el mismo periodo eran 152; hace dos años, 156; hace tres, 176... Con la crisis la gente conduce mejor. ¿Por qué?

La gente tiene más miedo a la multa que a la muerte. Aun siendo menos dramáticas, los cifras de accidentes mortales siguen siendo muy trágicas.

Se trata de una pandemia mundial. Los accidentes de tráfico causan la muerte de 1.200.000 personas cada año en el mundo. Radares, controles de alcoholemia y de drogas... ¿Qué más se puede hacer?

Muchísimas cosas que implican, además, a varios departamentos. El de sanidad, por ejemplo: es muy importante que los médicos informen a los pacientes



en los casos en los que les dispensen fármacos que puedan afectar su conducción. O el de justicia: hay que ofrecer medidas alternativas a la cárcel que rehabiliten al conductor. O el de Empresa, con un mayor control de las ITV y de las medidas de seguridad en la conducción por trabajo (muchos accidentes mortales son *in itinere* o durante la

jornada laboral). O el de territorio, escuchando nuestras recomendaciones en las carreteras. O el de educación, con más campañas de concienciación, uno de nuestros grandes éxitos. ¿Se han notado mucho? Muchísimo. En diez años hemos pasado de 900 muertos y heridos menores de 30 años a 160. Un ochenta por ciento menos.

LA RESPUESTA PENAL

## «Todo se quiere criminalizar; hay que incidir más en la prevención»

**Daniel Ibars**

PROFESOR DE DERECHO PENAL UDL

Un 10% de los presos catalanes lo son por delitos de tráfico. ¿Le parece excesivo?

Es la expresión, una vez más, de la alta tasa de encarcelamiento del sistema penitenciario catalán y español. Es la expresión de una política criminal a veces de carácter simbólico donde todo se quiere criminalizar. Los esfuerzos deberían concentrarse no tanto en poner en prisión al culpable sino en la prevención y la educación vial. Ese debería ser el camino.

¿Le parecen proporcionadas las actuales penas de prisión por velocidad excesiva y por conducir ebrio o drogado?

Son penas disuasorias. Lo que se pretende es llegar con claridad al ciudadano. El mensaje es que eso no se puede hacer. Y que quien la hace la paga. Lo relevante es conseguir que el Código Penal se encamine a sancio-



nar sólo las conductas más graves para la seguridad vial, dejando las demás únicamente como sanciones administrativas. ¿La gravedad de las cifras de muertos en la carretera justifican la actual respuesta penal? Las muertes por sí mismas no, aunque hay que recordar que los accidentes de tráfico siguen siendo una de las principales causas

de muerte en Europa por debajo de los 40 años. ¿Habría más mortalidad con sólo una respuesta administrativa? No lo sé. Parece que la normativa penal y extrapenal (sobre todo el carnet por puntos) ha servido para concienciar a la ciudadanía respecto al riesgo que supone conducir de manera contraria a la norma.