

Els Radars a Catalunya: Recaptar o Servir?

Daniel Albalade

El Periódico (05/05/2011)

Hi ha un gran consens sobre l'efectivitat dels radars com a mesura de promoció de la seguretat viària en trams de carreteres amb un marcat caràcter de risc. El resultat del seu impacte és la reducció de les col·lisions i del nombre de ferits i morts.

Això es deriva d'allò que la teoria de la dissuasió entén com la resposta racional dels individus a evitar les conseqüències legals dels seus actes. A diferència d'altres polítiques, com ara la millora de les infraestructures i dels vehicles, els radars formen part de les mesures que afecten el comportament en la conducció. Aquesta condició intrusiva, i sobretot les sancions econòmiques que hi estan associades, explica en gran part per què pateixen una significativa mancança de prestigi social.

S'ha de tenir en compte que la seva efectivitat no es veu afectada per la publicitat o no de la ubicació dels radars. Per una banda, perquè els viatgers recurrents –particularment si també són infractors habituals– acaben coneixent en poc temps la seva ubicació. I malgrat això, la reducció dels accidents és notable. Sense oblidar que els senyals viaris han d'indicar la seva presència per imperatiu legal, malgrat que no especifiquin el punt exacte de localització. Per una altra banda, no serveix de res un radar per a qui el desconeix, tant si és sancionat o no per infringir la velocitat màxima permesa, si ho valorem des de la perspectiva estricta de la seguretat viària. El risc es produeix en qualsevol cas, mentre que la desincentivació de la vulneració dels límits de forma generalitzada és un objectiu més a l'abast dels radars mòbils i els cossos policials.

Els radars fixos, en canvi, s'haurien de situar en seccions de risc manifest i comprovat. De fet, els estudis demostren que com més perillós sigui el tram on es pretén situar un radar, i com més pes tingui l'excés de velocitat com a causa de les col·lisions, més important serà la seva eficàcia. I és que no hem d'oblidar mai que l'avaluació dels radars ha de considerar la reducció dels accidents a través d'una disminució de la velocitat i no del nombre d'infraccions obtingudes. De fet, els radars amb uns grans volums de registres solament evidencien el seu fracàs com a instrument per variar conductes, potser perquè, precisament, no estan prou indicats.

Si l'efectivitat no disminueix, la informació transparent i accessible sobre la ubicació exacta és un pas interessant per millorar la credibilitat de la política de seguretat viària. Per contra, es dona peu a teories molt consolidades en l'imaginari col·lectiu i que associen la utilització dels radars amb una estratègia única de recaptació.

Malgrat la caiguda de la mobilitat, les multes i sancions –de tots els tipus– del Servei Català de Trànsit (SCT) van permetre recaptar uns 100 milions d'euros durant el 2010. Actualment, tant la Direcció General de Trànsit com l'SCT faciliten –fins i tot i amb certes dificultats d'accés– la informació de la ubicació exacta dels radars a les seves pàgines web. Millorar l'accessibilitat i fer més transparent aquesta ubicació no seria únicament una mostra de bon govern, sinó que a més a més permetria identificar millor que els radars hi són per servir i no per recaptar.