

El problema ético

Los accidentes de circulación



■ En 1840 en Inglaterra y Gales se produjeron 1.500 muertes al año por causas de accidente (incluían caídas de caballo, percances con carruajes, etc.). Con la aparición del tren, los accidentes disminuyeron y en 1870 el número de muertes fue de 1.400. En cambio con la aparición del automóvil la cifra se eleva a 1.600 en el año 1910 y aumenta a 3.712 en 1930, hasta llegar a más de 9.000 muertos anuales en la actualidad. Se puede afirmar que desde el primer peatón muerto en 1896 hasta la actualidad, **los accidentes de circulación** han convertido el hecho de transitar por ciudades y carreteras de un país en un peligro cada vez mayor.

Estudios basados en datos estadísticos afirman que en el año 2020 los accidentes de circulación serán la **tercera causa de muerte** e incapacidad en todo el mundo. En China, uno de los países con menos coches per cápita del mundo,

mueren diariamente 250 personas y aún tiene que acceder a la revolución automovilística de los países ricos de Occidente. De hecho en los países desarrollados,

entre un 30 y un 50 por ciento de los muertos son peatones o ciclistas que mueren atropellados por automóviles.

Este panorama provoca que los accidentes de circulación no sean un simple problema más en las causas de muerte, sino que es un **problema social y político** que implica la necesidad de una reflexión ética sobre la responsabilidad de los accidentes y sobre los métodos para evitarlos.

El proyecto **visión cero** tiene como principio contemplar los accidentes de automóvil como una epidemia que es necesario erradicar. Una administración pública responsable no puede tener como objetivo político mantener una determinada incidencia del tifus, o del cólera, o de cualquier otra enfermedad que resulte evitable con los conocimientos actuales y los medios disponibles, como es el caso de los accidentes mortales de automóvil. Su objetivo ha de ser erradicarla en el plazo de tiempo más breve posible. En consecuencia, el enfoque de *visión cero* establece como objetivo la erradicación de los accidentes con resultado de víctimas mortales, o de heridos que queden incapacitados. Como ejemplo de los cambios para conseguir erradicar esta «epidemia», el proyecto propone: una velocidad máxima de 30 km/h en ciudades de 60/70 km/h en carreteras con un solo carril y de 90 km/h en carreteras de dos carriles en una misma dirección. Estas cifras se basan en estudios científicos sobre los impactos de los accidentes actuales. El proyecto provoca además un cambio radical en la política de construcción de coches más potentes, y un cambio de hábitos y de actitud ciudadana ante la conducción.

