

Las multas por exceso de velocidad se duplicaron el pasado año en Barcelona pese al bajón general de la movilidad por la pandemia. El número de siniestros cayó un 38% y el de fallecidos pasó de 22 a 14, la mitad de ellos motoristas.

2020, el año de los 'fitipaldis'

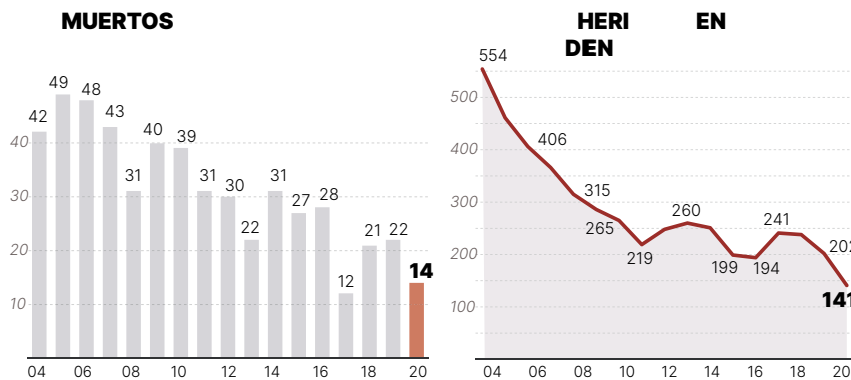
CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
Barcelona

Decía Eduard Punset que no estaba demostrado que tuviera que morir. Sabía que su desenlace, como el de cualquier otro ser humano, era obvio. Pero le servía para llamar la atención sobre la ciencia y la necesidad de no dar las cosas tan por sentadas. Este miércoles se ha dado buena cuenta de ello con la presentación del balance de siniestralidad en Barcelona durante el año 1 de la pandemia. Los accidentes han bajado un 38% y la cifra de víctimas se ha reducido en casi un 40%. Lógico, porque la movilidad descendió a causa del confinamiento y las restricciones. Pero también revelador de algo tan previsible como lo que anunciaba el genial divulgador: con

La cifra de heridos bajó un 40%, pero creció en el caso de los que iban en patinete

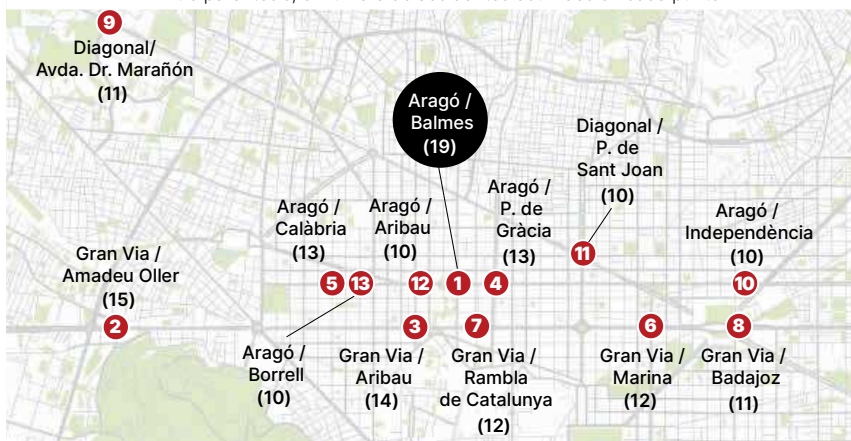
menos coches hay menos accidentes (y también menos contaminación), y eso es algo que ahora ya tenemos comprobado. El 2020, sin embargo, deja un dato tan peculiar como inquietante: las sanciones por exceso de velocidad, sin que la Guardia Urbana hiciera nada distinto respecto a 2019, se multiplicaron casi por dos.

Es un año que invita poco a la comparación pero que demuestra que una Barcelona con menos circulación (no se ha hecho la media anual pero se llegó a un 90% menos de tráfico en los momentos cumbre y ahora estamos algo por encima del 10% menos respecto a antes de la pandemia) es una ciudad con menos muertos y heridos graves, con menos familias destrozadas, con menos bajas laborales. Se ha pasado de 11.832 heridos a 7.205 (-39,11%, pero ojo, porque los patinadores graves pasan de tres a siete) y de 22 a 14 víctimas mortales (la mitad eran motoristas) en un total de 5.715 accidentes (9.215, en el año anterior). Son 15,6 siniestros diarios, muchos en una



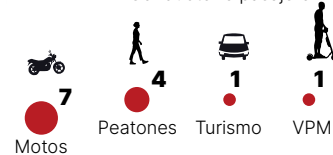
PUNTOS NEGROS EN LA CIUDAD

Entre paréntesis, el número de accidentes ocurridos en cada punto



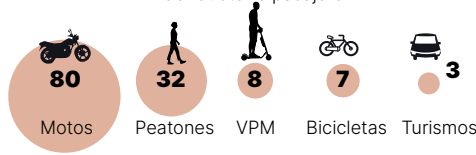
MUERTOS POR TIPO DE VEHÍCULO

Conductor o pasajero



HERIDOS GRAVES

Conductor o pasajero



DENUNCIAS POR EXCESO DE VELOCIDAD

(Radares)



urbe que busca situarse como referente del urbanismo amable y pacificado. A destacar también el grado de implicación de los distintos medios de transporte, ideal para los que gustan de repartir culpas, algo que tiene poco sentido en una sociedad que cada vez

apuesta más por la intermodalidad, esto es, a ratos andando, ahora en bus, luego en bici y mañana cojo la moto. En cualquier caso, de los 10.855 vehículos implicados, el 36% son turismos, el 37,7% son motos, el 5,7% son bicicletas y el 4,4% son patinetes y compañía.

Respecto de la velocidad, el teniente de alcalde de Seguridad, Albert Batlle, dijo ayer en rueda de prensa que la policía local no intensificó la vigilancia durante 2020. Es decir, se hicieron los mismos controles y se usaron los mismos radares. Así las cosas, y a pe-

sar de que hubo semanas en que la calle parecía una película de catástrofes (que un poco lo era), las sanciones por correr demasiado han pasado de 347.173 a 604.104, casi el doble. Son 1.655 cada día. El diagnóstico municipal es que muchos conductores, con las grandes arterias vacías, se vinieron arriba y apretaron el acelerador.

La demostración de hasta qué punto el bajón de tráfico relajó a los conductores está en el reparto por meses. Según la Urbana, el 56% de las sanciones por correr demasiado se impusieron en los meses de más restricción: marzo, abril y mayo. Todo, con cierta ayuda de la configuración semafórica de la capital catalana, con una onda verde en grandes calles (Aragó, Balmes, Aribau, Gran Via...) que invita a superar con holgura los 50 kilómetros por hora. Adrià Gomila, director de Movilidad, avanzó la intención de modificar este sistema, cosa que ya se ha hecho, por ejemplo, en Consell de Cent.

Aragó, nuestro Saigón

Como cada año, el balance de siniestralidad se acompaña de las zonas de concentración de accidentes, los mal llamados puntos negros. No lo son por una razón evidente: suelen ser los lugares en los que hay más tráfico, así que además de la configuración de la vía, que siempre puede ayudar a que la cifra incremente, es lógico que a más coches, más choques. Son Aragón-Balmes (19), Gran Vía-Amadeu Oller (15), el entorno de Gran Vía, 583 (14), y los cruces de Aragón con paseo de Gràcia y Calàbria (13). Aragón está en la mitad de los 12 lugares más accidentados durante 2020. Está por ver si la reciente instalación de un carril bici ayuda a suavizar la cosa.

Por todo ello, la Urbana iniciará una cruda campaña para tratar de llegar a la conciencia de la ciudadanía. Lo harán a través de accidentes reales, como el compartido ayer durante la presentación de los datos. Se trata de un choque fronto-lateral entre un vehículo y una moto. El coche bajaba Balmes y la moto iba por la Diagonal. Lo grabó todo un turista con la cámara instalada en el frontal del vehículo. El desenlace fue fatal: la motorista terminó en silla de ruedas. ■