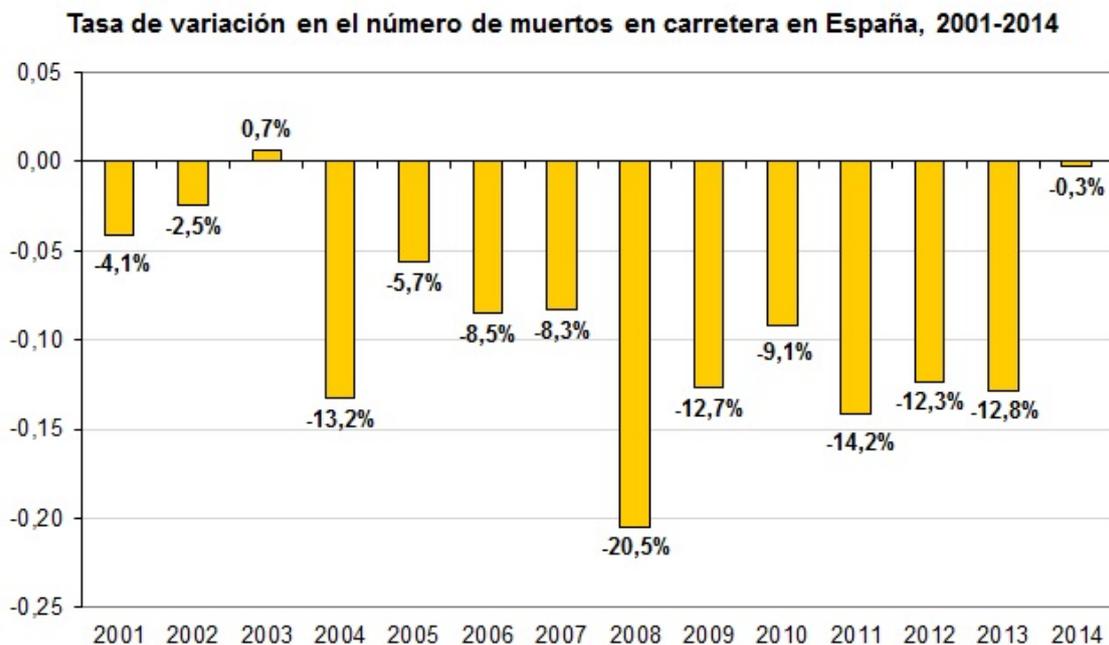


## Claroscuros en el balance de accidentalidad vial

Las cifras provisionales sobre víctimas de accidentes de circulación en vías interurbanas facilitadas por la Dirección General de Tráfico (DGT) han supuesto una brusca e inesperada alteración de la tendencia a la disminución sostenida constatada en los últimos años.

Las 1.131 víctimas mortales registradas en las vías interurbanas en 2014 representan un descenso muy modesto de la mortalidad en la carretera (del 0,3% o, lo que es lo mismo, tres personas menos que en 2013), pero al mismo tiempo revelan la enorme dificultad de mantener los éxitos conseguidos desde finales de los ochenta.

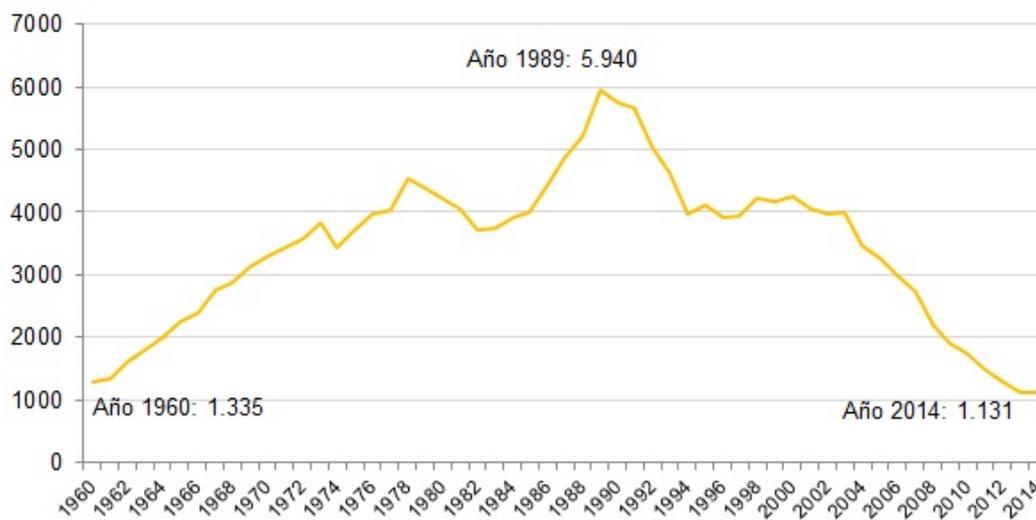


Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

En efecto, los resultados de 2014 dejan muy lejos las 5.940 víctimas mortales registradas en 1989, con un parque de vehículos que no llegaba ni a la mitad del parque registrado en 2014. Y esta mejora espectacular ha permitido, en un horizonte temporal relativamente reducido, que España se cuente entre los países del mundo con menor riesgo relativo de padecer un accidente mortal. Este balance tan favorable

ha sido posible por un compromiso claro de los ciudadanos, de la industria del automóvil y de la administración con una nueva cultura de la movilidad y de seguridad vial. Pese a ello, las cifras de 2014 suponen una señal de alerta y recuerdan que el reto de la siniestralidad en la carretera está ahí y no se admiten distracciones.

**Víctimas mortales en carretera en España (1960-2014)**



Fuente: DGT.

Hay que seguir profundizando en la aplicación de las políticas que hasta el momento han resultado eficaces, del mismo modo que hay que pensar en medidas innovadoras que afronten retos distintos, quizá no totalmente contemplados por las políticas tradicionales en la medida en que la sociedad y la economía son realidades cambiantes y determinan patrones de movilidad variables.

Cualesquiera que sean estas políticas a emprender, una mirada al entorno internacional más inmediato sugiere que existe un margen de mejora en el campo de la seguridad vial. A la vista de los últimos datos disponibles, correspondientes a 2013 y relativos a la mortalidad total en vías urbanas e interurbanas, la tasa de mortalidad en carretera en España, pese a seguir disminuyendo, se situó en 3,6 personas por 100.000 habitantes, todavía a una distancia notable respecto a los líderes mundiales en seguridad vial, concretamente el Reino Unido, la mayor parte de los países escandinavos o los Países Bajos.

Víctimas mortales en carretera (tasa por 100.000 habitantes, 2013)



Fuente: IRTAD.

Así pues, de algún modo, alcanzar a estos países hace suponer un potencial de mejora muy notable. Tomando como referencia los datos de 2013, que lógicamente pueden presentar algunas diferencias con la realidad de 2014, alcanzar una tasa de siniestralidad igual a la de Suecia (2,72 víctimas por 100.000 habitantes, aunque hoy sería algo inferior) exigiría a España una reducción de las víctimas mortales cercana al 25% respecto a la registrada en aquel año. Por lo tanto, más allá de la fuerte mejora de 2013, la cifra de 2014 supondría un dato que debería mejorar en el futuro.

### La siniestralidad en las carreteras españolas

Las cifras de siniestralidad vial dependen de circunstancias muy diversas: del volumen de tráfico, del tipo de accidente, del tipo de vehículo y su antigüedad, de la ocupación del mismo, de la climatología, del tipo de carretera, del grado de cumplimiento de las medidas de seguridad (cinturón, casco, sistemas de retención infantil...) o simplemente del respeto a las normas de circulación, en especial las relativas a límites de velocidad o las de conducir bajo el influjo de sustancias estupefacientes, sean alcohol, drogas o medicamentos que alteren la capacidad de conducir. Del mismo modo, la propia actitud del conductor, pese a respetar las normas, puede verse afectada por circunstancias del entorno que incidan en su capacidad de atención.

Preguntarse por qué la siniestralidad no ha disminuido substancialmente en 2014 supone, de algún modo, intentar responder a muchas de estas cuestiones. En las

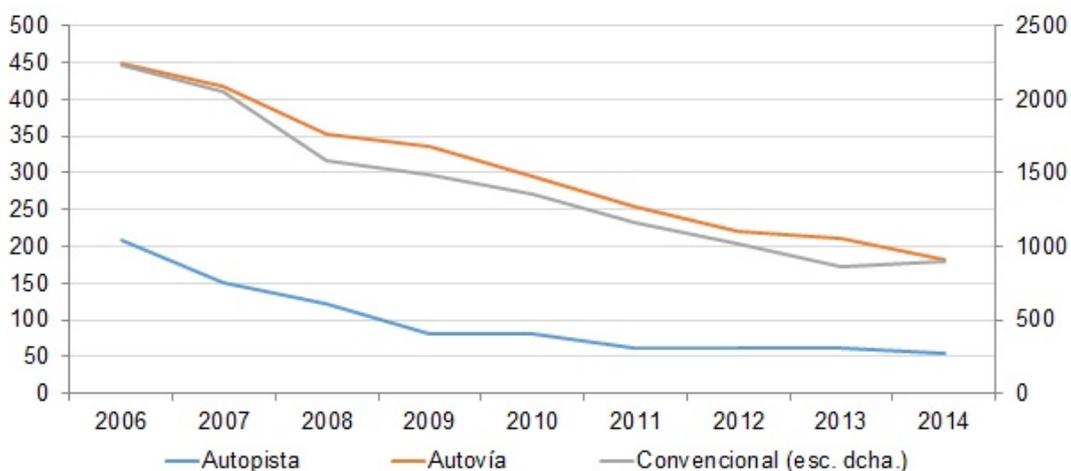
líneas siguientes buscaremos algunas pistas que nos den luz sobre este decepcionante balance de la siniestralidad en carretera en 2014.

### El tipo de vía y la naturaleza de los accidentes

De entrada, 2014 ha sido un año con un mayor volumen de desplazamientos, concretamente un 1,6% más, según informa la DGT. Por lo tanto, uno de los factores que contribuía a la moderación de la siniestralidad ha desaparecido en 2014 por la leve recuperación de la economía en general y del turismo en particular.

La situación no ha mejorado lo que cabía esperar por el más que notable aumento de las víctimas en las vías convencionales, que ha contrastado con los todavía fuertes descensos registrados en las denominadas vías rápidas. Las víctimas mortales en carreteras convencionales aumentaron notablemente, un 3,7% frente a los descensos del 9,8% en las autopistas de peaje y del 13,7% en autovías.

**Víctimas mortales por tipo de vía en España (número de víctimas, 2006-2014)**



Fuente: DGT.

En este contexto, la importancia del choque frontal, prácticamente inexistente en vías rápidas, pone de manifiesto el alcance de la actitud del conductor en el balance de seguridad vial cuando la propia infraestructura no ayuda a prevenir los impactos de esta naturaleza. Dicho de otro modo, cabría ver cuál es el potencial de prevención de accidentalidad en las vías convencionales a través de elementos estructurales de separación de calzada en tramos determinados.

Del mismo modo, la importancia de las salidas de vía en la explicación de la mortalidad pone de manifiesto la repercusión de insistir en las actitudes del conductor. Exceso de velocidad, distracciones, imprudencias o conducción en condiciones psicofísicas alteradas, así como el estado de conservación del pavimento inciden directamente en este tipo de accidentes. Finalmente, sorprende también la importancia relativa de los atropellos en las vías rápidas. En este caso, no obstante, la información disponible no permite más que conjeturas sobre la naturaleza de los accidentes.

### **El tipo de vehículo**

Por otra parte, una mejora sensible de la accidentalidad se ha visto frustrada por el elevadísimo aumento de las víctimas mortales en los accidentes en los que se vieron involucradas furgonetas, seguidas en menor medida de bicicletas y vehículos especiales (articulados y otros). Por el contrario, la accidentalidad mortal disminuyó sensiblemente en los vehículos motorizados de dos ruedas y entre los peatones (en vía interurbana). Las víctimas ocupantes de un automóvil de turismo, que concentraron el 52% del total, se mantuvieron prácticamente en los niveles de 2013.

Así pues, desde esta perspectiva la sombra de duda emerge respecto al comportamiento en carretera de conductores profesionales o sobre las condiciones técnicas de los vehículos utilizados. La crisis puede haber ralentizado el proceso de renovación de flotas de reparto o el afán de cumplir con objetivos de productividad puede haber influido sobre el grado de prudencia en la conducción. Del mismo modo, no puede descartarse el posible impacto de la utilización de las nuevas tecnologías de localización sobre el grado de atención de profesionales del reparto domiciliario. Lo cierto es que en 2014 murieron 92 personas en una furgoneta, 45 más que el año anterior.

Por otra parte, el aumento de las víctimas mortales entre los usuarios de la bicicleta pone de manifiesto la pobre percepción por parte de muchos conductores de la debilidad implícita de los ciclistas. En 2014 murieron 46 personas sobre una bicicleta en vías interurbanas, nueve más que el año anterior.

En sentido contrario, la mejora de la siniestralidad en las motocicletas y los ciclomotores en carretera (otra cuestión son las zonas urbanas) puede deberse a la mayor prevención de los conductores, no sólo en cuanto a una actitud más prudente en la conducción sino también en la utilización de elementos de seguridad como el casco. En 2014, las víctimas mortales en vehículos motorizados de dos ruedas que no utilizaban el casco cuando tuvieron el accidente fueron únicamente cuatro, diez menos que en 2013.

Finalmente, el estancamiento en la cifra de víctimas mortales ocupantes de un vehículo de turismo también sorprende extraordinariamente, más cuando en los tres años anteriores los descensos eran sistemáticamente cifras de dos dígitos. En cualquier caso, no es posible atribuir una causalidad específica a este brusco cambio de tendencia, aunque el factor humano probablemente tenga una relevancia especial.

### **Recuperar la senda de la reducción del número de víctimas**

Las cifras de 2014 no han satisfecho las expectativas existentes respecto al balance de mortalidad en carretera. Ciertamente, los resultados pueden estar sesgados parcialmente por azar; no obstante, la información disponible apunta a la existencia de elementos que pueden ser corregidos con las políticas públicas adecuadas, ya sobre las infraestructuras, ya sobre los vehículos y su operatividad y también, por supuesto sobre las personas.

#### *1. Mejoras en la infraestructura*

La importancia relativa de la siniestralidad en las vías convencionales, explicable por la mayor extensión de esta red y su menor volumen de tráfico respecto a las vías rápidas, podría verse reducida por la actuación decidida en determinados elementos infraestructurales que ayudasen a pacificar el tráfico y a mejorar la actitud de los conductores, en particular, en tramos especialmente conflictivos. La prevista reducción de la velocidad a 90 km/h en estas vías debe ayudar también a reducir la siniestralidad.

Otras medidas encaminadas a dirigir el tráfico pesado de vías convencionales a autovías, cuando ello fuera viable, también tendrían un efecto positivo, tal y como se ha probado en determinados tramos de la Red de Carreteras del Estado.

De modo más general, es necesario que la política de mantenimiento de carreteras se enfoque progresivamente a asegurar un determinado nivel de seguridad de la red. Se trata de pasar de un enfoque reactivo (basado fundamentalmente en la eliminación de los puntos negros) a una visión más preventiva, que asegura que sobre todo las vías por las que circula la mayor parte del tráfico presentan unos estándares de calidad y de prestaciones (relativas a la seguridad vial) adecuados. Un enfoque de este tipo es el que están adoptando países punteros de nuestro entorno, como Holanda y el Reino Unido.

## *2. Mejoras en el parque*

También resultan críticos los puntos relativos a la accidentalidad de furgonetas y ciclistas. En ambos casos pueden emprenderse acciones específicas de control e información que incidan sobre el factor humano y también sobre la renovación de los vehículos, quizá excesivamente envejecidos por las dificultades añadidas que empresas y autónomos han acumulado a lo largo de siete años de crisis económica. En este sentido, la inclusión de tecnologías de seguridad en los criterios de adjudicación de las ayudas del Plan PIVE puede favorecer a que esa necesaria renovación se haga en la dirección de los vehículos más seguros.

De forma general, debe plantearse con urgencia la eliminación del impuesto de matriculación, una figura anacrónica, que sólo responde a fines recaudatorios y que entorpece la renovación del parque. Dicha eliminación, que debería permitir la desaparición del Plan PIVE, sería prácticamente neutral desde el punto de vista de su impacto presupuestario, pero tendría la virtud de sustituir una medida temporal y discrecional (como es el Plan PIVE), por otra de carácter permanente.

## *3. Conductores*

Otra tendencia de fondo es el envejecimiento progresivo de la población española y, consecuentemente, de los conductores y las conductoras. En 2013 el número de

fallecidos en accidentes de tráfico mayores de 65 años representaron la cifra récord del 28% del total de fallecidos. En este ámbito, debe estudiarse el efecto de determinadas decisiones del pasado reciente, como fue en 2009 la de aumentar de 2 a 5 años la frecuencia de revisión del permiso de conducir para nuestros mayores; eso y el contenido de dichas revisiones, que no diferencia a un joven de 25 años de un mayor de 85. Se trata de un tema de gran calado, que convendría analizar con detalle.

Finalmente, no pueden abandonarse las políticas puestas en marcha hasta la fecha, que si bien pueden haber agotado su potencial de reducción de siniestralidad, sí nos han servido para llegar a los niveles de seguridad actuales y que no debemos perder (sí, se pueden perder).

Únicamente con una acción combinada en todos estos frentes se podrá recuperar el liderazgo en la carrera de la reducción de la siniestralidad y no conviene ahora bajar la tensión positiva conseguida estos años. Corregir distorsiones, insistir en las políticas preventivas de éxito e innovar en aquellos frentes no totalmente controlados deberá permitir recuperar la senda de reducción de la accidentalidad en los últimos años.