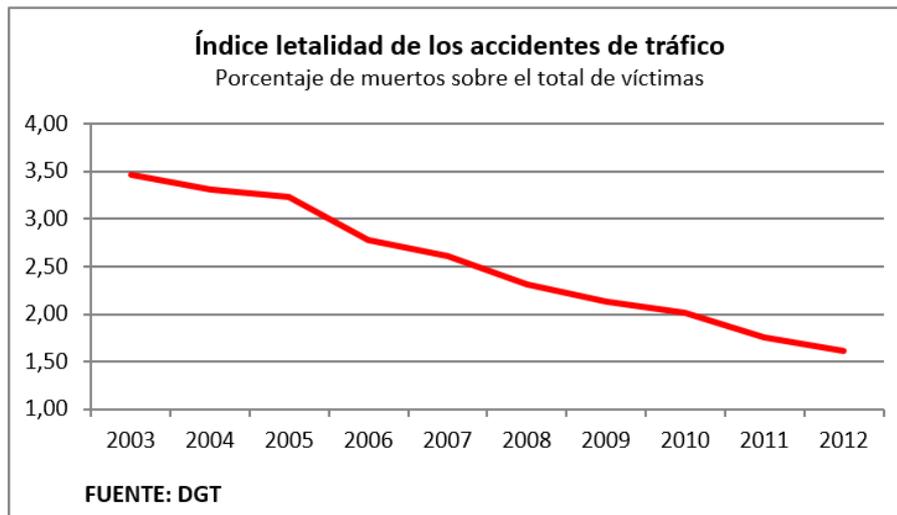


Seguridad vial: tenemos camino para la mejora

La Dirección General de Tráfico acaba de presentar el balance de siniestralidad en las vías públicas en España en 2012, con unos resultados que ratifican la tendencia a la disminución del número de víctimas de los últimos años. La reducción de la mortalidad y de las víctimas graves durante el año 2012 ha sido importante.

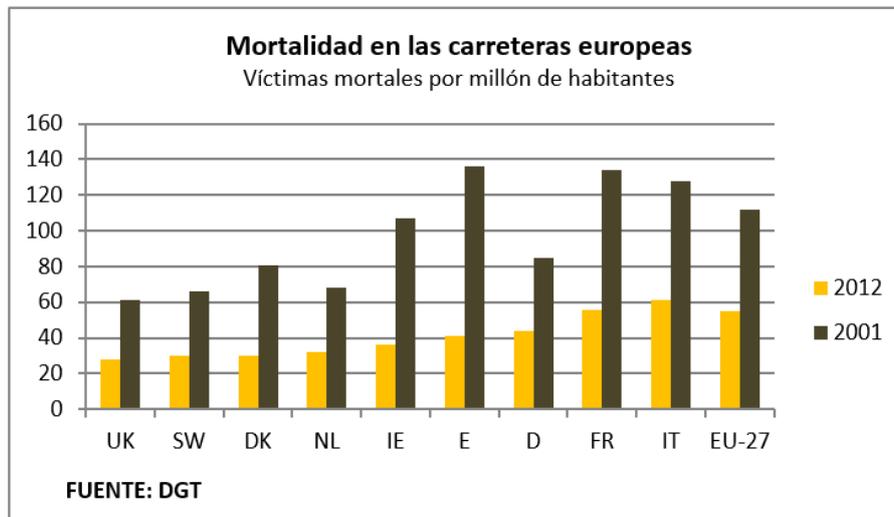
Los 1.903 muertos (a 30 días) en las vías públicas españolas suponen un descenso del 7,6 % respecto al año precedente. Una mejora del mismo orden, un 8,0%, se constata en la cifra de heridos graves, aunque la cifra estimada con datos de la DGT, 10.444 personas, parece situarse claramente por debajo de la cifra real que se desprende de registros complementarios provenientes de las altas hospitalarias y de la encuesta nacional de salud del INE. En efecto, en el año 2011 la cantidad de heridos graves según estas fuentes complementarias, también recogidas por la DGT, se elevó a 22.102, cifra que prácticamente dobla la estimación de la DGT en ese periodo (11.347).

El notable descenso de la mortalidad y los heridos graves (aunque no los leves, que aumentaron ligeramente en un 1,1%) se inscribe, sin embargo, en un contexto de un aumento muy débil del número de accidentes con víctimas, a pesar la disminución del tráfico rodado atribuible a la crisis económica, un 4,4% en el periodo estudiado. Dicho de otro modo, más accidentes pero menos letales. Si en 2003 la mortalidad en accidente de tráfico era de 3,5 personas por cada cien víctimas (muertos, heridos graves y heridos leves), en 2012 esta tasa se situó en el 1,6%, lo que puede ser indicativo de una mayor conciencia de los conductores de los riesgos en la carretera.

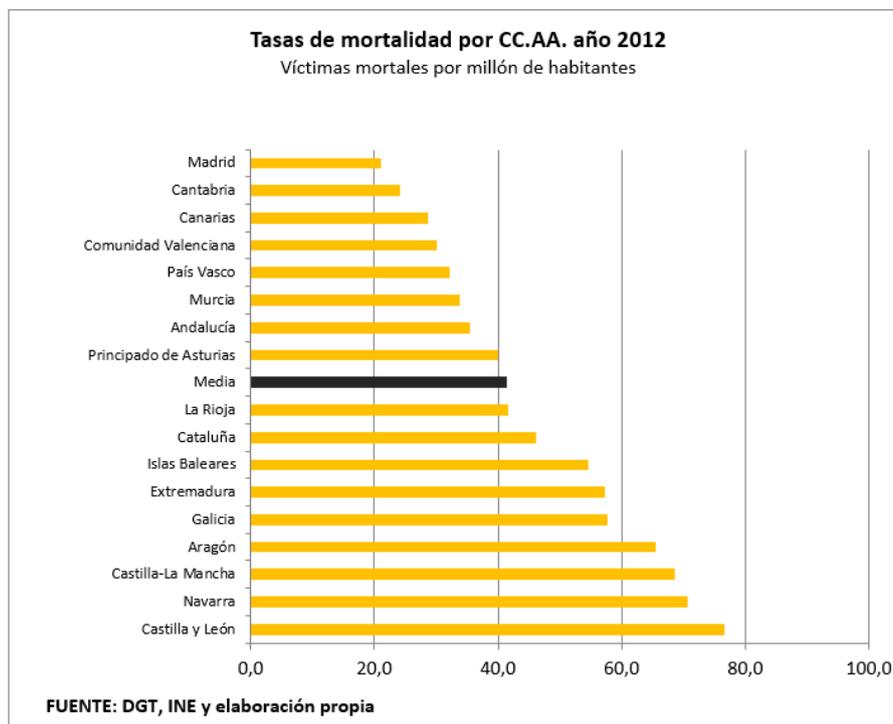


La mortalidad en la carretera podía haber disminuido aún más en 2012, sin embargo la naturaleza específica de los accidentes mortales que se produjeron comportó la implicación de un mayor número de personas en cada uno de ellos. Mientras el número de conductores muertos cayó un 10,1 % y el de peatones un 27,4%, el número de acompañantes muertos creció un 19,8%. En este sentido, la mayor ocupación de los vehículos accidentados ha jugado negativamente en el balance de la siniestralidad.

El cambio radical de panorama de la siniestralidad en carretera durante los últimos años ha permitido situar nuestro país entre los de menor riesgo dentro del contexto europeo únicamente en diez años. Con 41 víctimas mortales por millón de habitantes, España se sitúa entre los países con mejores registros de la Unión Europea, aunque a una distancia considerable de los campeones europeos, el Reino Unido, con 28 muertes por millón, Suecia y Dinamarca, con 30.



Sin embargo, la mejora de la siniestralidad no ha mostrado la misma intensidad en todas las regiones españolas, entre las que todavía hoy se aprecian diferencias importantes en las tasas de mortalidad relativas. Así, mientras Castilla y León presenta una tasa de 76,6 muertes por millón de habitantes, en Madrid, mínimo español, es de un 21,1. Lógicamente, la densidad de población, la estructura territorial y el mayor o menor grado de tráfico de paso por las distintas regiones pueden explicar las diferencias. En este sentido, el predominio de la estructura urbana de la región de Madrid y, por lo tanto, la mayor propensión a la movilidad en transporte público, la caracterizan singularmente y la diferencian de otras zonas de estructura territorial más diseminada y con grandes vías que atraviesan la región.



En cualquier caso, más allá de la estructura territorial y de red viaria, la siniestralidad depende de un conjunto de factores concurrentes: la actitud de los conductores, el estado de las carreteras, las prestaciones en términos de seguridad de los vehículos más nuevos y, por supuesto, la regulación y el control de la legalidad. En términos generales es cierto que en los últimos años estos factores han contribuido de manera decisiva a mejorar la situación. A pesar de ello, el panorama actual presenta todavía algunas sombras que podrían disiparse con medidas de política de movilidad de naturaleza variada. En las siguientes líneas abordaremos algunos aspectos de este balance de siniestralidad que pueden aportar luz sobre aspectos claves para seguir mejorando los resultados obtenidos hasta la fecha.

Accidentalidad y tipo de vía

Las cifras de 2012 siguen poniendo de manifiesto la mayor peligrosidad de las vías interurbanas ante las urbanas, no por la cantidad de accidentes, más numerosos en zona urbana, sino por sus consecuencias. Mientras las vías interurbanas concentraron el 43,6 % de los accidentes con víctimas, el número de personas afectadas fue muy superior, un 75,8 % en el caso de los muertos, un 57,9% de en el de los heridos graves y un 45,7 % en el de los leves.

En el caso de las vías interurbanas, las vías convencionales son las que concentran el mayor número de víctimas ante las autovías y las autopistas de peaje, lógicamente por el mayor volumen de tráfico en estas vías y también por sus condiciones de seguridad. Así, en las carreteras convencionales se registran 10,6 víctimas mortales por cada billón de vehículos- km recorridos, mientras que en las autovías y las autopistas las tasas son muy inferiores: 2,4 y 3,3 respectivamente.

A destacar, en cualquier caso, la importancia que siguen revistiendo los llamados puntos negros en las carreteras, es decir, aquellos tramos de vía que en una distancia igual o inferior a 100 metros concentran menos 3 accidentes con víctimas en un año natural. Según la DGT, y en cifras que no contemplan el País Vasco y Cataluña, se detectaron 504 puntos negros que concentraron el 8% de los accidentes y el 4% de las víctimas mortales, 44 personas en total, sin tener en cuenta las dos comunidades autónomas mencionadas. No hace falta mencionar que una intervención adecuada en términos de mejora de las condiciones de las vías afectadas podría impulsar una reducción adicional de la mortalidad en las carreteras.

En el caso de las vías urbanas, la situación es muy distinta. De entrada, las cifras quedan condicionadas por la importancia relativa de los peatones en el cómputo general de víctimas. En las ciudades, los peatones muertos, 185 en total en el año 2012, representan una proporción muy significativa del total de víctimas mortales en este tipo de vías, un 28,6%, y mucho más elevada que la correspondiente a vías interurbanas, un 10,0%, circunstancia que queda explicada por la naturaleza de la movilidad en uno y otro ámbito. Por lo tanto, las políticas de seguridad vial deben contemplar las diferencias entre uno y otro contexto vial.

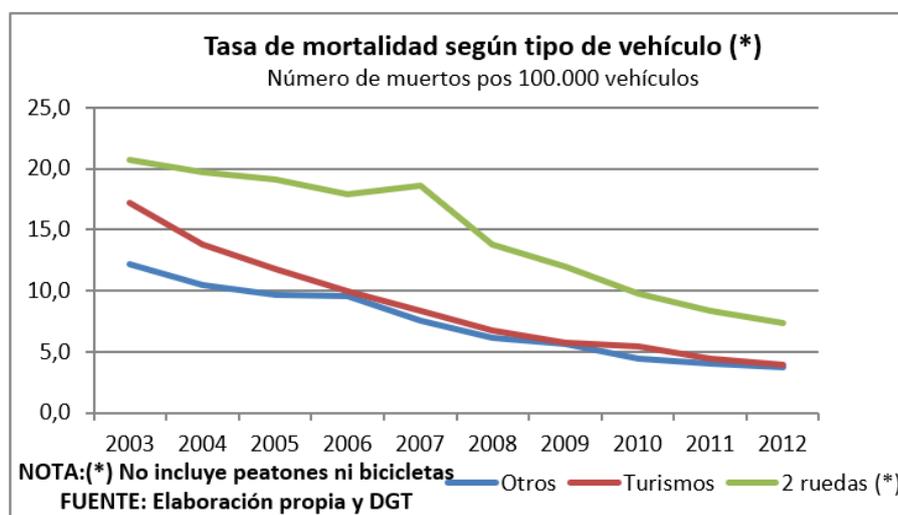
Por otro lado, la peligrosidad en las ciudades varía sensiblemente en función de la dimensión del municipio, en general correlacionada con la densidad de tráfico y el movimiento de personas. Mientras en las grandes capitales españolas, Madrid y Barcelona, se registran casi 360 accidentes por cada 100.000 personas, en los municipios de menos de 5.000 habitantes la tasa baja a 16. Esta progresión a la baja se mantiene para otras dimensiones de los municipios, con la excepción de las ciudades con una población de 60 a 100 mil habitantes, que se revelan como relativamente más peligrosas.

El grado de accidentalidad tiene, lógicamente, una correspondencia directa tanto en el número de muertes como en el de heridos graves. Así, las grandes ciudades más que doblan la cifra de muertos respecto a la media española (0,98 por 100.000 habitantes) y casi triplican la cifra de heridos graves (9,18 por 100.000 habitantes). En el otro extremo, las ciudades de entre 5.000 y 20.000 habitantes son las que presentan un menor riesgo de muerte en accidente de tráfico, 0,52 víctimas mortales por 100.000 habitantes. Desde este punto de vista, pues, la intensificación de las políticas de prevención de la accidentalidad en las grandes ciudades podría ejercer efectos muy significativos sobre la mejora del balance de la siniestralidad.

La accidentalidad y los vehículos

La tipología y el estado del vehículo son también factores explicativos de la accidentalidad. Si bien es cierto que la mayor parte de los accidentes y de las víctimas están relacionados con los turismos, concretamente un 80% del total de accidentes y un 60 % de las víctimas mortales (excluyendo los peatones), también lo es que otros vehículos tienen una tasa de riesgo muy superior.

En el año 2012, la mortalidad en vehículos de dos ruedas, con excepción de la bicicleta, aparecía muy superior a la correspondiente a los turismos o los vehículos comerciales e industriales. En efecto, en este periodo se registraron 7,3 muertes por cada 100.000 vehículos de dos ruedas, mientras que en el caso de turismos la tasa de mortalidad relativa al parque de vehículos quedó en un 3,8, muy alejado de los valores registrados a principios del pasado decenio.



Lógicamente, las condiciones estructurales del vehículo determinan su seguridad y, en este sentido, las muertes totales por vehículos motorizados de dos ruedas, 368 personas en 2012, representan casi el 20% del total y se acercan al registro de peatones muertos (376 personas). Estas cifras no incluyen los usuarios de bicicleta, colectivo amargamente castigado durante el año 2012 con 72 víctimas mortales, el registro más negativo de los últimos cinco años.

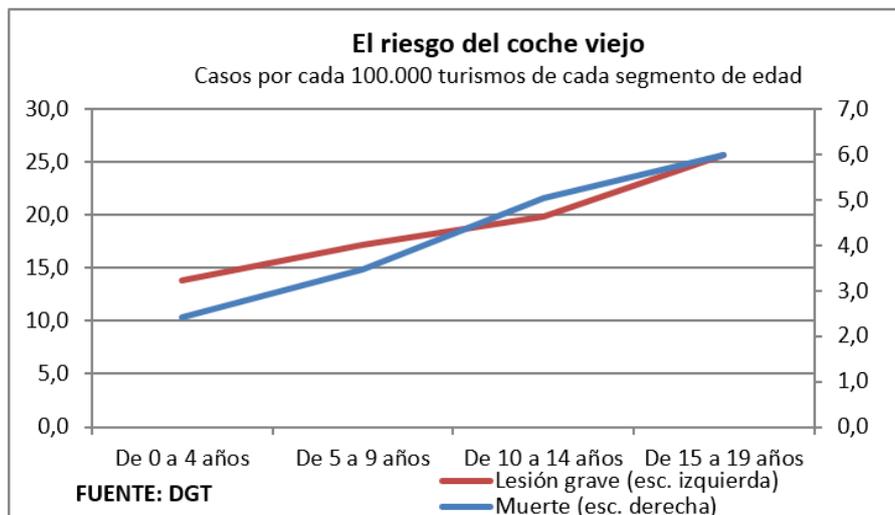
La importancia relativa de los vehículos motorizados de dos ruedas en la siniestralidad exigiría políticas preventivas de mayor intensidad, que probablemente tendrían efectos más intensos si se dirigieran a los segmentos de población más afectados. En este sentido, y con respecto a los ciclomotores, sorprende que el número relativamente elevado de víctimas mortales entre los jóvenes de 15 a 24 años se equipare prácticamente al de las víctimas con 75 años o más. En el caso de las motocicletas, en cambio, la mayor parte de las muertes se concentran no sólo en los más jóvenes sino también en la población de edad adulta, hasta los 55 años.

Por otra parte, la accidentalidad en vehículo motorizado de dos ruedas aparece, lógicamente, como un problema esencialmente urbano, sin embargo el 82,8 % de los accidentes de ciclomotores, el 73,2 % de los de motocicletas y un 72 % de los de bicicleta se producen en zona urbana. Con todo, la letalidad de los accidentes en vehículos de dos ruedas es muy superior en carretera que en vías urbanas. De hecho, las carreteras concentran respectivamente el 63,6 % de las víctimas mortales en ciclomotor, el 68,8 % de las de motocicleta y el 73,6 % de las de la bicicleta.

Más allá de la naturaleza del vehículo, resulta también significativa la incidencia del estado de conservación sobre la accidentalidad. Los vehículos más antiguos presentan una tasa de accidentes superior y sus accidentes son más letales, al menos por lo que se desprende de las cifras facilitadas por la DGT relativas exclusivamente a turismos.

Estos datos apuntan a que a mayor edad del vehículo, más importante es la tasa de mortalidad y también de heridos graves, con una cierta independencia del tipo de vía donde se ha producido el accidente. Así, la tasa de riesgo de muerte en un vehículo de entre 15 y 19 años es dos veces y media la de un turismo de menos de 4 años.

Igualmente, la posibilidad de acabar con heridas graves en un coche viejo dobla casi exactamente la correspondiente a un turismo con una edad inferior al mínimo legal de pasar la Inspección Técnica de Vehículos. Desde esta perspectiva, los incentivos a la renovación del parque pueden contribuir de manera sustancial a la reducción de la siniestralidad en las carreteras, más en un periodo como el actual en el que el descenso de las matriculaciones acelera el envejecimiento del parque.

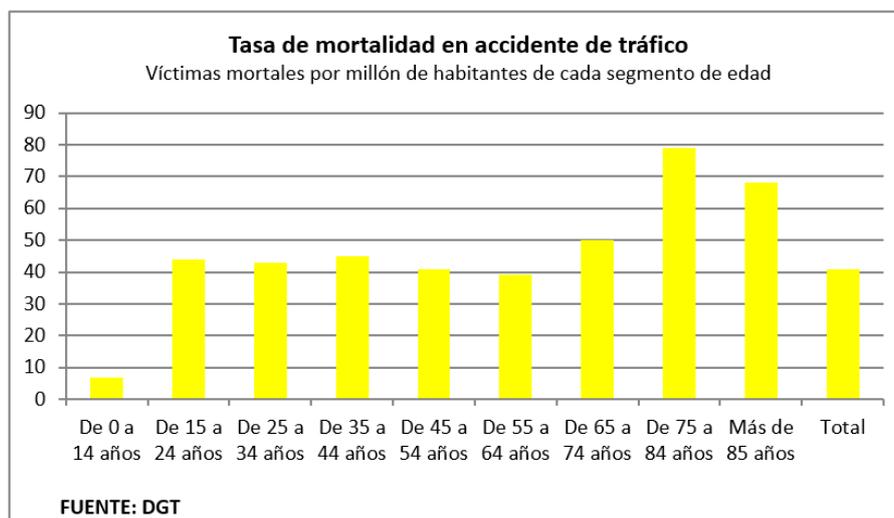


La accidentalidad y las personas

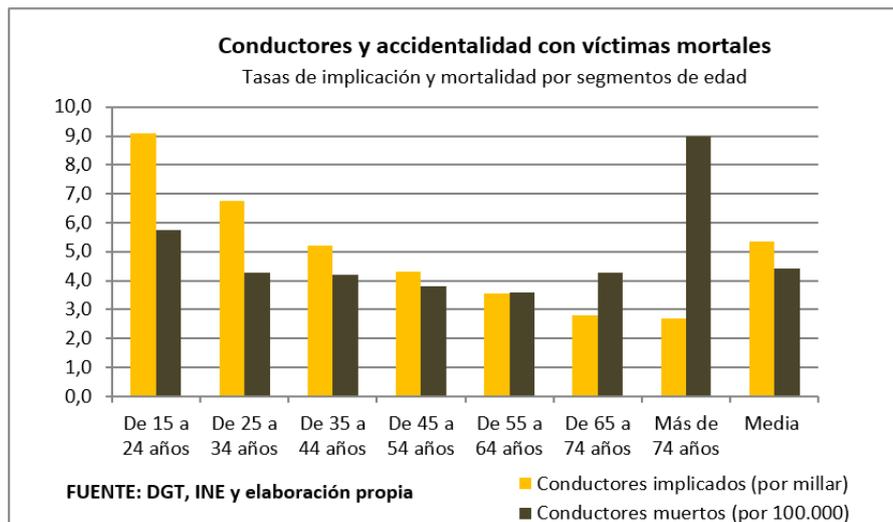
El factor humano es el determinante fundamental del balance de la accidentalidad. Las características de cada segmento de población en función de la edad, el sexo, la antigüedad del permiso de conducir y también su actitud ante la conducción, en cuanto a conductas de riesgo y de respeto a la normativa vigente, condicionan de manera directa y concurrente la seguridad de conductores y peatones.

De entrada, la mortalidad en las vías públicas es mucho más elevada entre los hombres que entre las mujeres. La tasa de mortalidad, calculada respecto a la población total, es de 62,5 hombres muertos en accidente de tráfico por millón de población frente 19,3 para las mujeres. Si nos atenemos sólo a los conductores muertos, las tasas respectivas presentan aún más divergencia relativa (39,8 frente 10,4). En el caso de los peatones, la proporción se estrecha pero el número de hombres muertos (10,1 por millón) casi dobla el registro para las mujeres (5,9).

El riesgo relativo por edades aparece relativamente más homogéneo, excepto en el caso de las personas mayores y los niños, siempre que tengamos en cuenta las víctimas mortales en relación a la población total de cada segmento de edad. En efecto, mientras la tasa de mortalidad entre la población de 15 a 64 años oscila poco significativamente entorno a la media de 41 muertes por millón de habitantes, en el caso de los niños, lógicamente acompañantes o peatones, es muy inferior, únicamente 7 por millón. En cambio para los mayores las tasas son mucho más elevadas, hasta 79 personas muertas por millón en el caso del grupo de edad entre 75 y 84 años.



Estas tasas de mortalidad varían significativamente, sin embargo, si relacionamos el censo de conductores de cada segmento de edad con los conductores muertos. De entrada, el riesgo de accidente con víctimas mortales es sustancialmente más elevado en los jóvenes y disminuye progresivamente con la edad. En el año 2012, 9,1 conductores de 15 a 24 años de cada mil conductores de este grupo de edad sufrieron un accidente con víctimas mortales, frente a una media de 5,3 para el conjunto de la población. Dicho de otro modo, un conductor joven tiene una probabilidad de tener un accidente con consecuencias fatales un 70,2% superior a la del promedio de la población de conductores.



La mortalidad es especialmente grave cuando la persona sobrepasa los 74 años y también, aunque en menor medida, en el caso de los jóvenes de 15 a 24 años. En efecto, nueve de cada 100.000 conductores con más de 74 años mueren en accidente de tráfico, tasa que queda en un 5,7 para los jóvenes frente a una media de 4,4. Dicho de otro modo, la gente mayor en el volante tiene un riesgo de muerte más de dos veces superior a la media de conductores y en el caso de los jóvenes el riesgo se incrementa en un 30%.

En el caso de la gente mayor, el problema es mucho más relevante si tenemos en cuenta los peatones muertos en vías urbanas e interurbanas. En el año 2012 murieron 206 peatones mayores de 65 años en las vías públicas, lo que representó el 54,8% del total de peatones muertos. En el caso de las vías urbanas, esta proporción alcanzó el 64,6%, cifra que pone de manifiesto la vulnerabilidad de este colectivo de personas. Entre conductores, acompañantes y peatones, el número total de víctimas de edad superior a los 64 años fue de 507, es decir, una proporción muy elevada, un 26,6% del total de muertes y muy superior al porcentaje que este segmento representa sobre la población total.

Los accidentes, regulación y factores de riesgo

Los accidentes de tráfico, como tales, deberían responder en líneas generales a la fatalidad. Sin embargo, determinadas conductas de riesgo concurren de manera sistemática en la accidentalidad y hacen aumentar el número de víctimas. El exceso de velocidad, la conducción sin cinturón de seguridad o sin casco en el caso de los

vehículos motorizados de dos ruedas o el consumo de sustancias alteradoras de la percepción como el alcohol, las drogas o determinados psicofármacos están, desgraciadamente, muy presentes todavía en el panorama de la siniestralidad vial.

De hecho, en el 58,5% de los accidentes con víctimas en las vías públicas el conductor implicado había cometido un tipo u otro de infracción de tráfico, proporción que, además, no ha variado de manera significativa en los últimos años. Dicho de otro modo, la accidentalidad derivada simplemente de la fatalidad parece presentar una constante histórica muy cercana al 40% de los accidentes con víctimas. Es cierto que hay menos accidentes y menos víctimas que en el pasado, pero las infracciones explican históricamente la mayor parte.

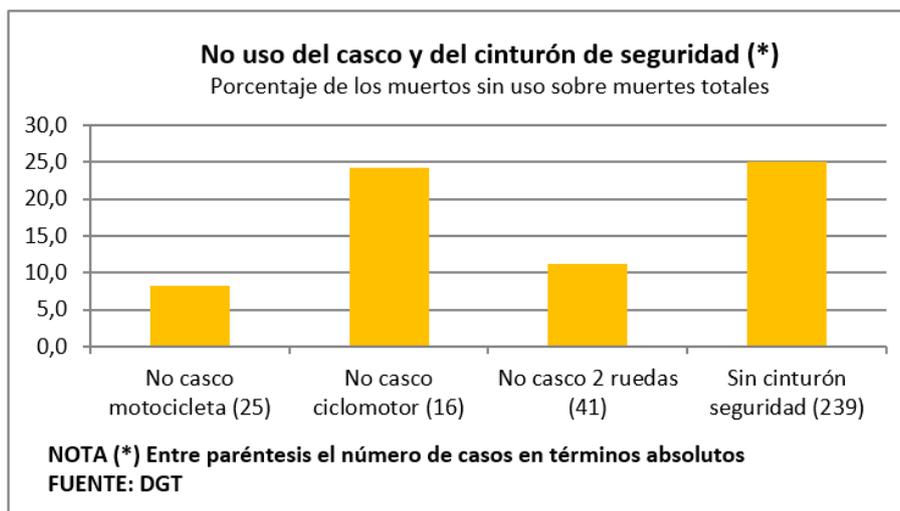
Entre las infracciones más corrientes se encuentra el exceso de velocidad, si bien como causa de accidente ha perdido importancia de manera sustancial, principalmente por la notable intensificación de los controles en las vías públicas. Entre 2003 y 2012, el número de controles realizados por la Guardia Civil de Tráfico (y que por lo tanto no incluyen los controles en Cataluña y País Vasco) se ha más que doblado y ha llegado el último año a una cifra superior a los 32 millones, que han dado lugar a un 3,4% de denuncias.

Aún así, en 2012, el 12,5% de los accidentes asociables a una infracción de tráfico correspondían a infracciones por exceso de velocidad, elevándose este porcentaje a un 25,9% en el caso de las vías interurbanas (estas proporciones eran de un 21,2% y un 32,6% en 2003). Y es que el exceso de velocidad sigue siendo una característica presente en el panorama circulatorio español, en particular en las vías convencionales y las autopistas, especialmente de parte de los conductores de vehículos motorizados de dos ruedas. La siguiente tabla pone de manifiesto los resultados de un test de medida de velocidad realizado por la DGT en distintos tipos de vía y para diferentes clases de vehículos.

PORCENTAJE DE VEHÍCULOS QUE SUPERAN LA VELOCIDAD LÍMITE			
Horas diurnas			
Año 2012			
	Turismos	Motor 2 ruedas	Pesados
Autopistas	39,5	51,8	13,1
Autovías	27,8	33,1	15,0
Convencionales (100 km/h)	37,2	28,1	25,0
Convencionales (90 km/h)	43,8	37,1	44,0

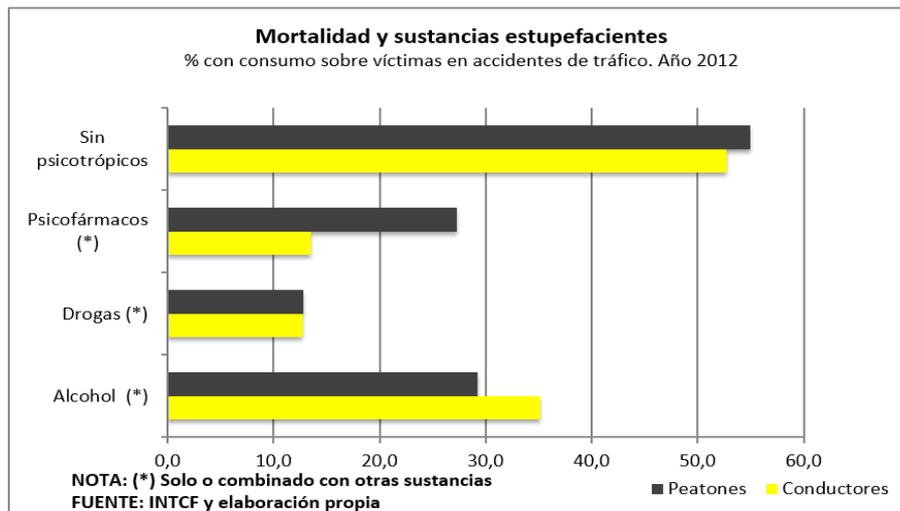
FUENTE: DGT

Más sorprendentes, por inconcebibles, resultan las cifras asociadas a la no utilización del casco o del cinturón de seguridad. El 25% de las víctimas mortales de los accidentes experimentados por turismos y furgonetas no habían hecho uso del cinturón de seguridad, lo que supone 239 víctimas mortales asociadas a este comportamiento antirreglamentario, equivalentes al 12,5% de las víctimas totales incluyendo los peatones. En el caso de los vehículos de dos ruedas, los muertos que no habían cumplido con el uso obligatorio del casco fueron 41 en total, equivalentes al 11,1% de las víctimas totales contabilizadas para este tipo de vehículos. En este caso, el problema aparecía como mucho más grave en el caso de los ciclomotores que en las motocicletas.



También el alcohol y las sustancias psicotrópicas juegan un papel relevante en la explicación de la accidentalidad, cuestión que hemos tratado ampliamente en otras ediciones de la MoviNews, en particular la del mes de julio. Según los datos del Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF), en 2012 el alcohol

estuvo presente en el 35,1% de los conductores muertos analizados por este instituto, los psicofármacos en un 13,5% de los casos y las drogas en un 12,7%. Estas mismas sustancias se encuentran también en proporciones muy elevadas en los peatones muertos, concretamente un 29,3% el alcohol, un 27,3% de los psicofármacos y un 12,8% las drogas.



Del mismo modo, la distracción y la fatiga actúan también de forma concurrente como factores adicionales de riesgo. La DGT estima que la distracción está presente en un 39% de los accidentes con víctimas mortales y que la fatiga puede estar detrás un porcentaje alrededor del 25% de los accidentes.

Perspectivas de la accidentalidad: existe potencial de mejora

Los datos de accidentalidad y víctimas del año 2012 son verdaderamente reveladores y, al mismo tiempo, abren una puerta a la continuidad de su mejora y un acercamiento a los objetivos que, en materia de reducción de la siniestralidad, se ha fijado la DGT, el más importante de los cuales es la reducción de la tasa de mortalidad a 37 personas por millón en el horizonte 2020, cifra equivalente en términos absolutos a unas 1.700 personas.

El camino hacia este objetivo no es lineal, al contrario: exige actuar simultáneamente en distintos ámbitos de la política de la movilidad. De entrada, impresiona que casi el 60% de los accidentes con víctimas incorporen alguna infracción de tráfico, por lo que uno de los elementos fundamentales para la reducción de la siniestralidad es sin duda

un mayor cumplimiento de la normativa vial. Probablemente será necesario un mayor control de la legalidad en múltiples aspectos, pero al mismo tiempo no se puede dejar de lado una política de comunicación que intensifique la tendencia a la mejora, ya percibida, de la actitud de los ciudadanos ante lo que representan las elecciones personales ante la movilidad, tanto en la elección del medio de transporte como en la actitud en su utilización. Se debe seguir influyendo en las personas de manera que se minimice el porcentaje de la población que asume riesgos innecesarios en la conducción. El exceso de velocidad, el incumplimiento de normas elementales como el uso del cinturón de seguridad o del uso del casco en los vehículos de dos ruedas, o la abstinencia de sustancias psicotrópicas ante la conducción y la movilidad a pie, la fatiga o la distracción son comportamientos de riesgo que progresivamente se deben eliminar.

Pero más allá de estos planteamientos de tipo general existen puntos clave de la mejora de la siniestralidad. El mantenimiento de las carreteras o la eliminación de puntos negros resultan de capital importancia para consolidar los objetivos perseguidos, del mismo modo que fomentar la renovación del parque y eliminar de la vía pública los vehículos menos seguros puede suponer un refuerzo adicional de la mejora de la accidentalidad.

Al mismo tiempo no se puede dejar de incidir en los colectivos de mayor riesgo, fundamentalmente jóvenes y mayores, con una atención minuciosa a los conductores pero también a los peatones, dada la proporción enorme de víctimas mortales dentro de este segmento de población.

La responsabilidad es de todos, pero las cifras disponibles muestran con especial crudeza las diferencias en la siniestralidad y la mortalidad en las grandes capitales respecto al resto de las ciudades, y también, a escala regional, las disparidades enormes entre las distintas comunidades autónomas. En este sentido, compartir el problema y generar una competencia sana entre regiones o entre ciudades puede ser un incentivo de mejora colectiva que acabe permitiendo la mejora efectiva del balance en la carretera, verdadero objetivo compartido por administraciones, instituciones y ciudadanía.