



MAYORES

EL RIESGO DE LA EDAD

ALCOHOL, DROGAS Y VELOCIDAD SIGUEN EN LA MIRA DE TRÁFICO, PERO EXISTE UN TRAMO DE POBLACIÓN MUY AFECTADA POR LA SINIESTRALIDAD Y NO DEJA DE CRECER

POR FÉLIX CEREZO



uede que 2014, ojalá no, se convierta en el primer año tras una década con un incremento en la siniestralidad. Ya ocurrió durante la primavera y la diferencia no se pudo enjugar hasta septiembre. Desde entonces, la estadística se mueve en el filo de la navaja, con diferencias mínimas –hasta el 27 de noviembre, eran 10 muertos más (+1%)– que hacen muy difícil pronosticar si al final habrá que felicitar-se o profundizar en la búsqueda de fallos. El “tarde o temprano, esto iba a pasar” no sirve.

Desde 2004 y hasta 2013, la reducción en el número de fallecidos en España ha sido de casi el 63% y hay objetivos que se plantearon para 2020, como los 37 muertos por millón de habitantes, ya superados. Pero, como en cualquier faceta de la vida, las reducciones sucesivas son cada vez más difíciles. Y más cuando un accidente lo es precisamente por la imposibilidad de controlar al 100% las variables que lo provocan: el conductor, muy por encima del resto, pero también el vehículo y en menor medida la calzada. Y sobre esto último baste citar –que cada Administración aguante su vela– el último resultado del tradicional informe llevado a cabo por la Asociación Española de la Carretera: por su estado de conservación, nuestras vías son las peores desde el año 1985.

Cierto es que Tráfico, allí donde le compete, no ha aflojado la presión. Por ejemplo, con la reforma de mayo consiguió que se prohibiesen los detectores de radar mientras ha ido adquiriendo decenas de aparatos láser y pretende tener hasta hasta seis helicópteros con radar. Sólo falta que cumpla su palabra y lleve la gran mayoría de esos aparatos allí donde más falta hacen: puntos negros y, sobre todo, vías secundarias. La reducción en los límites de velocidad en estas carreteras, por cierto, tendrá que seguir esperando a 2015

Tampoco puede hacer mucho sobre los vehículos, donde su estrategia pasa por empujar para que el parque se nutra de vehículos más nuevos pues, a igualdad del resto de condiciones, un coche de más de siete años duplica el riesgo de morir en un siniestro; y si tienen entre 10 y 14, lo triplica. Actualmente, la edad media de los vehículos implicados en accidentes con al menos un fallecido es de 12 años y el dato sigue creciendo.

Esto último se agrava porque son precisamente los más viejos el grueso de los que se saltan la ITV, en un porcentaje de hasta el 20% para turismos, sobre el 45% en las furgonetas y supera el 50% si son motos y ciclomotores. Los datos deberían ser exactos, pero para ello, la DGT primero tiene que terminar de depurar sus estadísticas de vehículos ‘fantasma’. Ya se ha quitado unos 400.000, aunque algunas fuentes estiman que podrían ser hasta 3,5 millones. En todo caso, está claro que se debe perseguir con más eficacia a estos infractores.

Así que desembocamos en el factor clave: el humano. Amedrentados por el carné por puntos y la conversión en delitos penales de algunos comportamientos; y apaciguados luego por la crisis, los conductores han sido el mejor aliado de Tráfico. Hasta el punto de ‘normalizar’ el perfil de la víctima de un accidente, que es un hombre de entre 45 y 50 años, que sufre el percance entre semana y en horario laboral.

En paralelo, se han reducido los comportamientos anómalos y más peligrosos a unos pocos grupos. Unos son aquellos que se siguen poniendo / PASA A LA PÁGINA 54

ADIÓS A LOS DETECTORES

Su uso se sanciona con 200 euros y tres puntos del carné. Como los inhibidores siempre han sido ilegales, sólo se pueden usar dispositivos que avisen a partir de bases de datos, como los navegadores.



VIENE DE LA PÁGINA 52 / al volante después de haber ingerido alcohol o drogas. Según Tráfico, erradicando estas dos conductas se podrían ahorrar 1.000 vidas al año.

Contra los primeros se viene luchando desde hace más de 30 años y, aun así, se mantiene un grupo de unos 100.000 *irreductibles* que, desde la reforma de mayo, se exponen a multas de 1.000 euros si son reincidentes o doblan la tasa. En las drogas, la tarea no ha hecho más que empezar, ya que por los cinco millones de controles de alcoholemia en 2014, de drogas serán unos... 20.000, y eso ya son casi cinco veces más de los de todo 2013.

Dejando a un lado los resultados de esos controles, todavía demasiado selectivos –suelen realizarse en zonas y horas *calientes*– para ser representativos (dan casi un 40% de positivos), lo cierto es que el porcentaje de fallecidos en accidente de tráfico que habían consumido estupefacientes se situó en 2013 en el 15,2%, según datos forenses. Y eso son tres puntos más que el dato previo.

No obstante, existe un grupo que preocupa tanto o más: los mayores de 64 años. La fotografía de su siniestralidad abunda en datos negativos, empezando por la regla básica: suponen un 18% de la población, pero representan tres de cada 10 fallecidos en accidentes, como consecuencia de un proceso que empeora desde 2004: entonces, este colectivo, también menos numeroso, representaba justo la mitad (15,5%) en el total de víctimas.

Y es que si en esos 10 años, la siniestralidad global ha descendido a una media interanual del 11%, en las personas mayores lo ha hecho entre el 7% (65 hasta 74 años) y el 0% (más de 85).

Mientras que si se toma como referencia la tasa de fallecidos por millón de habitantes, el dato oscila entre 50 y 67, frente a los 36 muertos de la población en general.

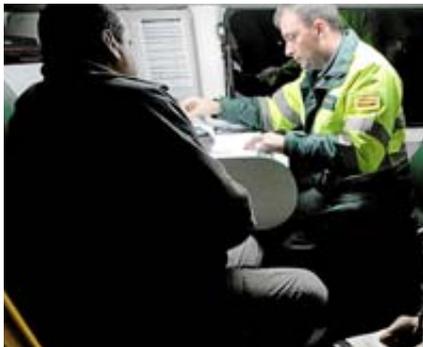
Además, la evolución demográfica juega en contra. Por ejemplo, se estima que dentro de tres décadas, uno de cada tres españoles superará el umbral de los 65 años, edad a la que ahora mismo hay que añadirle una esperanza de vida de otras dos décadas. La progresión es mayor conside-

rando el censo de conductores mayores, que habrá pasado de 2,9 millones en 2011 a 6,1 millones en 2030.

¿Quiere decir esto que, igual que hay una edad mínima para conducir, también se debería poner un tope? La opinión de Tráfico y las asociaciones de automovilistas es que no, pues supondría coartar la libertad y movilidad de estos usuarios. En este sentido, un estudio del RACC en 2013 desvelaba que casi el 40% de hombres (en mujeres, un 25%) que habían dejado de conducir de forma no voluntaria, habían visto afectado su estilo de vida “de una forma significativa”. Nada extraño cuando más de la mitad usa el automóvil entre cuatro y seis días a la semana. La postura de la DGT es la de apostar por la “educación continuada” y reforzar la fórmula de los permisos “con restricciones parciales”.

El camino parece correcto, pero la DGT sabe que su alcance es limitado si familias y médicos no empujan en la misma dirección. A los últimos ya se les ha pedido colaboración. La segunda gran tarea es lograr que los reconocimientos médicos para renovar el permiso sean más creíbles con cualquier conductor, pero especialmente con aquellos que por una simple cuestión física van viendo mermadas algunas de sus facultades.

Porque nadie negará, por ejemplo, que con los años se pierde agilidad y reflejos y el cuerpo se vuelve más frágil ante las lesiones de un accidente. De hecho, son algunas de las razones que explican otra realidad que no conviene perder de vista: el alto número de mayores que fallecen atropellados. En 2013 casi el 38% del total dentro de su colectivo. Y si medimos el peso relativo sobre todas las muertes por atropello, representan seis de cada 10 casos. Cuestiones ambas que también exigen una mayor implicación de los ayuntamientos.



LUCHA CONTRA LAS DROGAS

La DGT anunció que en el año 2015 destinará el triple de fondos – unos 4,6 millones de euros – a este capítulo y prevé realizar casi 40.000 controles a conductores.

Siniestralidad vial en España

Datos de 2001 a 2013.

	2001	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Muertos	5.517	4.104	3.823	3.100	2.714	2.478	2.060	1.903	1.680
Heridos	150.305	143.450	142.521	132.947	124.966	120.345	115.627	115.490	124.720
Accidentes con víctimas	100.393	99.779	100.508	93.161	88.251	85.503	83.127	83.115	89.519
Parque automovilístico	24.249.871	29.054.061	30.318.457	30.969.224	30.855.969	31.086.035	31.269.081	32.962.502	30.775.175
Vehículos dados de baja*	1.054.181	1.093.238	1.083.542	918.406	1.135.642	973.926	771.652		852.990
Edad media del parque automovilístico (años)	7,6	7,8	7,8	7,9	8,3	8,6	8,8	9,6	9,9

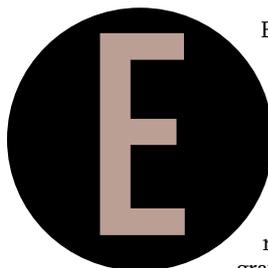
(*) Se incluyen turismos, camiones, autobuses y furgonetas.

Muertos en la Unión Europea (UE 27)

Datos desde 2001.

	2001	2004	2007	2012	Diferencia 2013 - 2001		2001	2004	2007	2012	Diferencia 2013 - 2001	
					2013	%					2013	%
Alemania	6.977	5.842	4.949	3.602	3.348	-52%	1.239	1.296	1.232	606	594	52%
Austria	958	878	691	544	451	-53%	6.691	5.692	5.131	3.724	3.444	-49%
Bélgica	1.486	1.162	1.067	770	713	-52%	412	374	338	164	131	-68%
Bulgaria	1.011	943	1.006	606	602	-40%	558	516	419	175	178	-68%
Chipre	98	117	89	45	44	-45%	706	752	739	303	257	-64%
Dinamarca	431	369	406	182	180	-58%	70	49	43	34	45	-36%
Eslovaquia	625	608	661	295	225	-64%	16	13	14	9	22	38%
Eslovenia	614	603	293	123	125	-80%	5.534	5.712	5.583	3.645	3.356	-39%
España	5.517	4.749	3.823	1.903	1.680	-70%	1.670	1.294	974	660	654	-61%
Estonia	199	170	196	87	81	-59%	3.598	3.368	3.058	1.724	1.784	-50%
Finlandia	433	375	380	260	262	-39%	1.334	1.382	1.221	678	653	-51%
Francia	8.162	5.530	4.620	3.573	3.251	-60%	2.461	2.418	2.794	2.040	1.858	-25%
Grecia	1.880	1.670	1.612	978	904	-52%	583	480	471	297	279	-52%
Holanda	993	804	709	654	562	-43%	54.355	47.348	42.586	27.400	25.683	-53%
TOTAL UE												

EL MUNDO



El número de muertos por accidente de tráfico en el año 2013 registró un mínimo histórico en España. Este dato aportado por la Dirección General de Tráfico supone una gran satisfacción para todos, pero debe motivarnos para continuar esforzándonos en mejorar algunos aspectos de la seguridad vial que a veces no merecen la atención suficiente. Según el último estudio que hemos elaborado en la Fundación Mutua Madrileña, uno de cada cinco fallecidos por accidente de tráfico en nuestro país lo es a causa de un atropello. Entre estos afectados, una de cada tres víctimas es mayor de 60 años. Este colectivo, además, es el que registra las lesiones más graves y las mayores secuelas.

El atropello es uno de los accidentes de circulación sobre el que más se puede enfatizar en la prevención, tanto por parte del conductor como del peatón. De entre estas recomendaciones cabe destacar, por ejemplo, la necesidad de que los conductores adecuen la velocidad a la vía, eviten distracciones (móvil, navegador, dispositivos electrónicos...) y extremen la precaución en días y zonas de escasa visibilidad y en lugares muy transitados.

Por su parte, los peatones deben cruzar solo por los lugares destinados al efecto, deben extremar la precaución en las entradas y salidas de garajes, evitar las distracciones al cruzar y ser lo más visibles posible.

PORQUE PREVENIR ES VIVIR

En la Fundación Mutua Madrileña estamos comprometidos con la difusión y el estudio de estas pautas de comportamiento para ayudar a seguir reduciendo la siniestralidad. Y estamos convencidos de que cuanto antes se conciente a los ciudadanos de lo mucho que se juegan respetando las normas de seguridad vial, mayor será nuestro impacto positivo. Por este motivo, desde 2010 llevamos a cabo la campaña de prevención de accidentes entre los jóvenes “Agárrate a la vida”, organizada en colaboración con la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME).

“Agárrate a la vida” ha concienciado ya a más de 20.000 universitarios sobre la importancia de tener una actitud vial prudente. Debido al calado de este tipo de mensajes y campañas en las que estamos trabajando agentes públicos y privados, los fallecidos y lesionados graves de entre 18 y 25 años han descendido drásticamente en los últimos dos años. Prevenir es vivir.

POR LORENZO COOKLIN
DIRECTOR GENERAL DE LA FUNDACIÓN MUTUA MADRILEÑA