

EL PAÍS

ACCIDENTES DE TRÁFICO

¿POR QUÉ NO DEJAN DE AUMENTAR LAS MUERTES EN CARRETERA?

El balance de 2017 confirma una tendencia al alza que ya dura cuatro años. La salida de la crisis económica y la mayor movilidad de coches por trabajo o por ocio son dos ingredientes básicos del complejo cóctel de la mortalidad vial, pero no los únicos

JOSÉ MANUEL ABAD LIÑÁN

Madrid 22 FEB 2018 - 11:22 CET

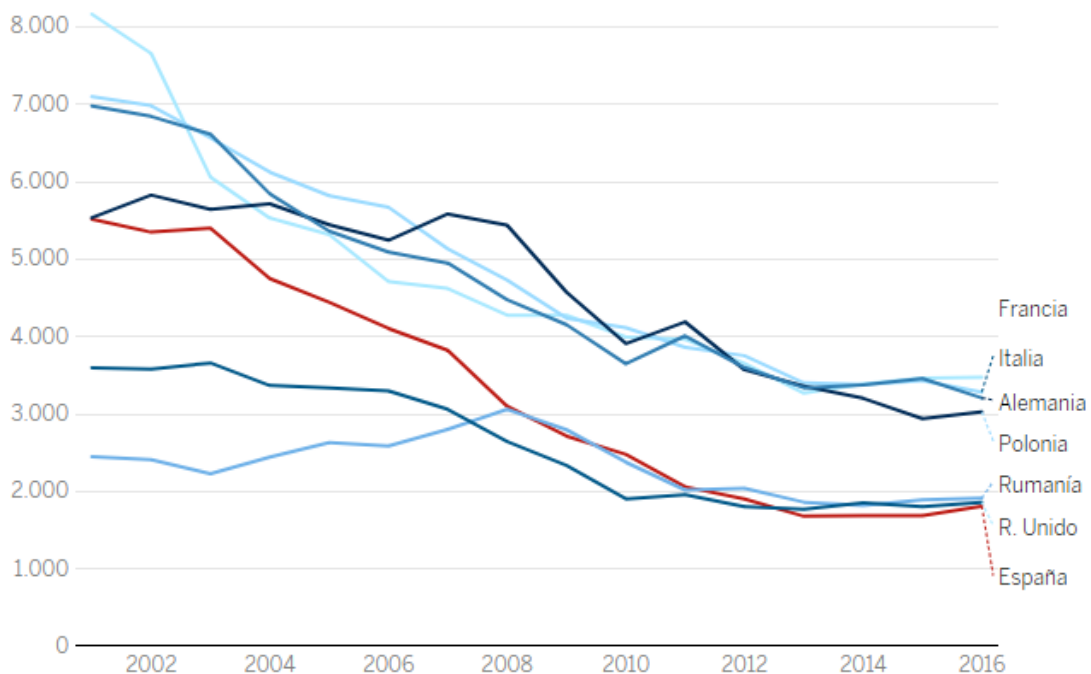


El año 2017 deja como legado una cifra desoladora. 1.200 personas murieron en accidentes de tráfico, en el mismo instante o en las 24 horas posteriores. Con el pasado **ya son cuatro años** de aumento constante de víctimas en carretera. Queda atrás la época en la que el objetivo de reducir a mínimos los datos de fallecidos parecía alcanzable.

En unos meses, en cuanto se añada a quienes perdieron la vida en los 30 días posteriores a los accidentes como corresponde hacer en los recuentos definitivos, el balance final de víctimas en carretera del año subirá. Solo en 2016, ese conteo definitivo sumó 649 víctimas a la cifra provisional.

En España es donde más creció el número de víctimas mortales entre 2015 y 2016

Países de la UE con más de 1.000 muertos de tráfico al año



Victimas mortales a 30 días

Fuente: CARE

Muertos en carretera en la UE en 2016

	PAÍS	▼ FALLECIDOS	FALLECIDOS/MILLÓN	INCREMENTO EN UN AÑO
1	Francia	3.477	54	0%
2	Italia	3.283	54	-4%
3	Alemania	3.206	39	-8%
4	Polonia	3.026	80	3%
5	Rumanía	1.915	97	2%
6	R. Unido	1.860	28	2%
7	España	1.810	39	7%
8	Grecia	824	76	5%

+ Show 20 more

Fuente: CARE

España fue el país de la Unión Europea que más empeoró su balance de fallecidos de 2015 a 2016 (el último ejercicio con datos definitivos), aunque, si se tiene en cuenta el tamaño de la población, fue el quinto menos malo de la UE.

Las **medidas estrella** de la primera década de este siglo, como el carné por puntos o la reforma del Código Penal, doblegaron la escalada de muertos. La cifra de 2010 equivalía a menos de la mitad de la de 2001. La repercusión positiva de las decisiones políticas se extendió hasta bien llegada la crisis. Entonces, la estrategia contra los accidentes encontró un aliado inesperado en la crisis y el paro, que dejó aparcados en los garajes millones de los vehículos que hasta entonces salían a la calle cada día, por trabajo o por ocio.

Aquel descenso de la movilidad mantuvo a raya las cifras durante un tiempo, pero la recuperación económica de los últimos años ha acabado con esa tendencia y deja ya lejos las medidas de los años 2000. Desde Fundación MAPFRE, su director de Prevención y Seguridad Vial, Jesús Monclús, reclama la atención de los políticos: “Echamos en falta una revisión de la estrategia española de seguridad en carretera para traerla a la primera línea del

interés general”. En los últimos años, se han activado **medidas**, pero aún no han demostrado un efecto beneficioso en reducción de víctimas comparable a las que protagonizaron la anterior década.

Los expertos consultados para este reportaje coinciden en que ese factor, la recuperación de la movilidad, resulta determinante para explicar el repunte de las cifras de víctimas. Pero el tráfico es un fenómeno complejo, en el que ningún elemento –humano o del vehículo, del entorno físico o del socioeconómico– excluye a otros posibles. Eso sí, no todos los factores tienen el mismo peso. Los siete siguientes son los que más mencionan los expertos y estudios consultados.

- ▶ **Nos movemos más en coche**
- ▶ **Los coches, de media, son viejos**
- ▶ **Se vigilan menos las carreteras**
- ▶ **El dinero invertido en las infraestructuras**
- ▶ **¿De verdad importa tanto la edad?**
- ▶ **Más distraídos al volante, pero ya no tanto por el alcohol**
- ▶ **El controvertido factor humano y la educación vial**

Aumenta la movilidad en coche

Un factor claro del aumento de los siniestros mortales es el aumento de la movilidad. Parece lógico pensar que, si hay más desplazamientos en coche, aumentan los riesgos de accidente y, en los casos más graves, de que el percance termine en la muerte de uno o varios pasajeros. Es una derivada de la **medición del riesgo**: a mayor exposición, mayor peligro.

Aunque no cuentan con un estudio específico de Fundación MAPFRE, Jesús Monclús cree que si no hubiera sido por la reducción de los desplazamientos

que acarreó la crisis, las cifras de muertos habrían empezado a subir antes de 2014.

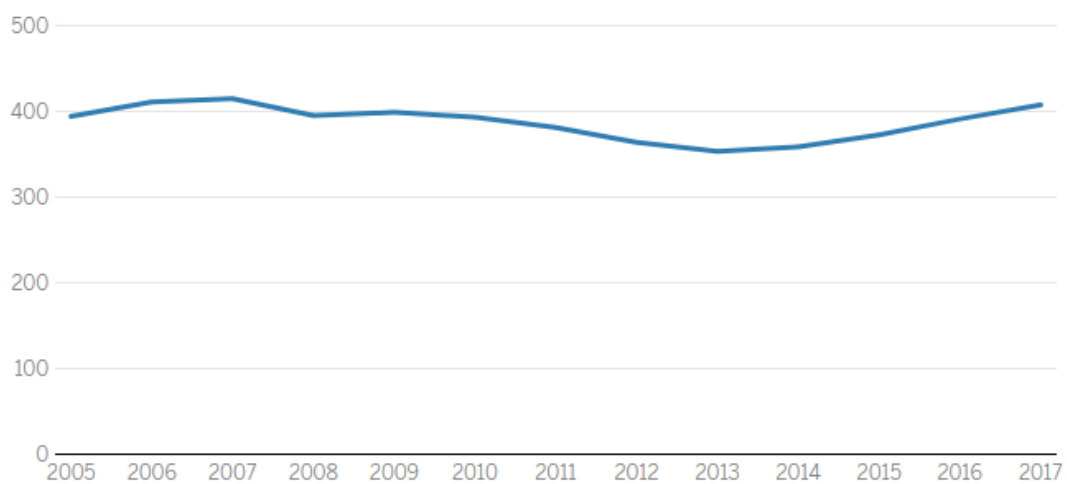
Desde la Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB), un centro de investigación que ha aportado numerosos estudios al análisis de la siniestralidad, la investigadora Catherine Pérez añade un matiz: “El problema con los accidentes es que casi siempre estamos hablando en términos absolutos. Si habláramos en términos relativos en relación a la movilidad, quizá el aumento no sería tan grande, aunque una víctima mortal más siempre importa”.

Un experimento de la ASPB en la Ciudad Condal midió esa posible correlación entre aumento de movilidad y de accidentes en ciclistas y motociclistas. Al fijarse en el número de lesionados en bicicleta en la ciudad, se comprobó que la subida de casos era evidente, pero estaba acompasada con el aumento general de su uso en la capital. En cambio, al calcular la misma relación en heridos en moto, se constató que la subida en la movilidad en ese vehículo no justificaba por sí sola el gran aumento de los damnificados en accidentes.

Un tópico vinculado a la seguridad vial afirma que en los recorridos más cortos se concentra el peso de la siniestralidad. En realidad, no es así. “Los trayectos cortos experimentan un leve aumento en la época estival y en zonas turísticas, pero en el global anual los de largo recorrido son los que inciden en la accidentabilidad”, ilustra Catherine Pérez. El año pasado se registraron 54 millones de desplazamientos largos más que en 2013, el año del mínimo en los últimos años. Como se puede ver en el gráfico siguiente, ya se han recuperado los valores normales en los años anteriores a la crisis económica.

Movimientos de largo recorrido

En millones



Fuente: DGT

La movilidad no está cambiando solo en número. También lo hace en su forma: la crisis y la nueva economía alteran el modo de moverse en las ciudades, sobre todo por el fenómeno de las compras *on line*. Aumenta la entrega a domicilio de mercancías, al por mayor y al por menor, y hay más vehículos dedicados a esa labor en las calles. "A veces la distribución se realiza en condiciones laborales muy precarias", denuncia la investigadora de la ASPB, que cree que el fenómeno de los repartidores en bicicleta podría acarrear problemas específicos de siniestralidad.

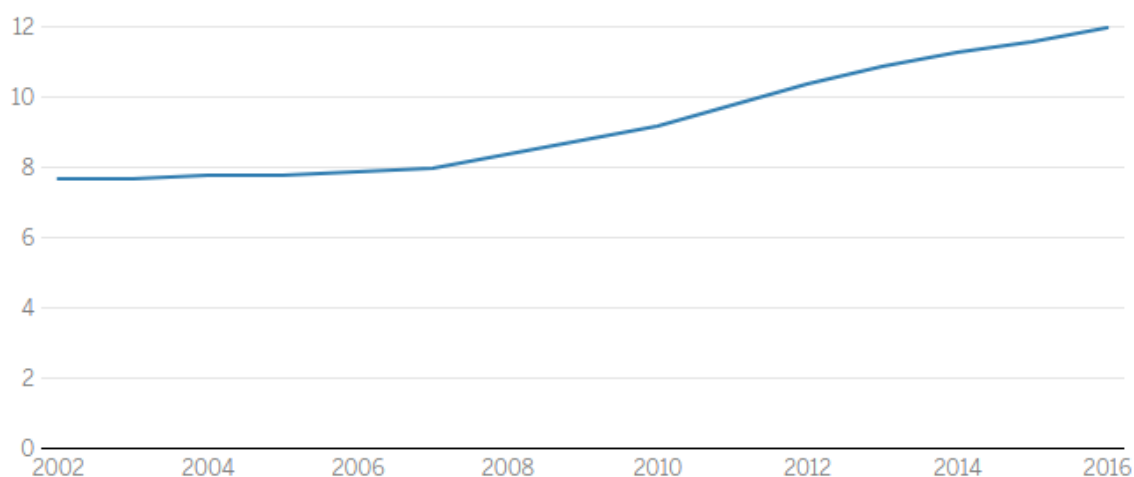
El parque de automóviles se hace viejo

"Cuanto más años tiene nuestro vehículo, más probabilidad tenemos de sufrir un accidente mortal", sentencia Fernando Minaya, ingeniero experto en seguridad vial, que asesora en sus estudios a la Federación Española de Seguridad Vial (Fesvial). La edad media de los turismos en España es 12 años, mientras que la de los vehículos involucrados en un accidente mortal es mayor, de 13,6 años (datos de 2016). Hay una relación clara entre la antigüedad del vehículo y el riesgo de resultar herido grave o muerto en

accidente (la única excepción, al respecto de los fallecidos, son los coches de 5 a 9 años).

Edad media del parque de turismos

En años



Fuente: ANFAC

En general, a más antigüedad, mayor riesgo

Tasa por cada 100.000 turismos en circulación. En 2016

AÑOS DEL VEHÍCULO	FALLECIDOS	HERIDOS HOSPITALIZADOS
De 0 a 4	<u>2,11</u>	<u>9,20</u>
De 5 a 9	<u>2,00</u>	<u>10,84</u>
De 10 a 14	<u>3,75</u>	<u>13,88</u>
De 15 a 19	<u>5,40</u>	<u>19,92</u>
De 20 y más	<u>6,72</u>	<u>20,62</u>

Fuente: DGT

La recuperación económica, como se puede ver, no se ha hecho notar aún en la renovación del parque de turismos. Un cambio urge: “Si pudiéramos sustituir todos los vehículos actuales por nuevos, reduciríamos a la mitad el número de heridos graves y los muertos”, ilustra Jesús Monclús. Aunque es consciente de que un objetivo tan ambicioso “no es factible”, acusa una falta de incentivos para cambiar los automóviles viejos por otros nuevos con más dispositivos de seguridad. “En el pasado ayudamos a renovar los coches por

criterios medioambientales, pero dejamos pasar la oportunidad de incorporar también los criterios de seguridad”.

En términos concretos, los sistemas de aviso por colisión o de detección de peatones y ciclistas con frenada automática reducen en gran medida las víctimas. Pero no los incluyen muchos vehículos baratos, que son los que tiene a su alcance la mayoría de los jóvenes. La renovación avanza demasiado despacio. "A este paso, harán falta unos veinte años para renovar el parque", calcula Monclús, que apuesta por acelerar ese plazo.

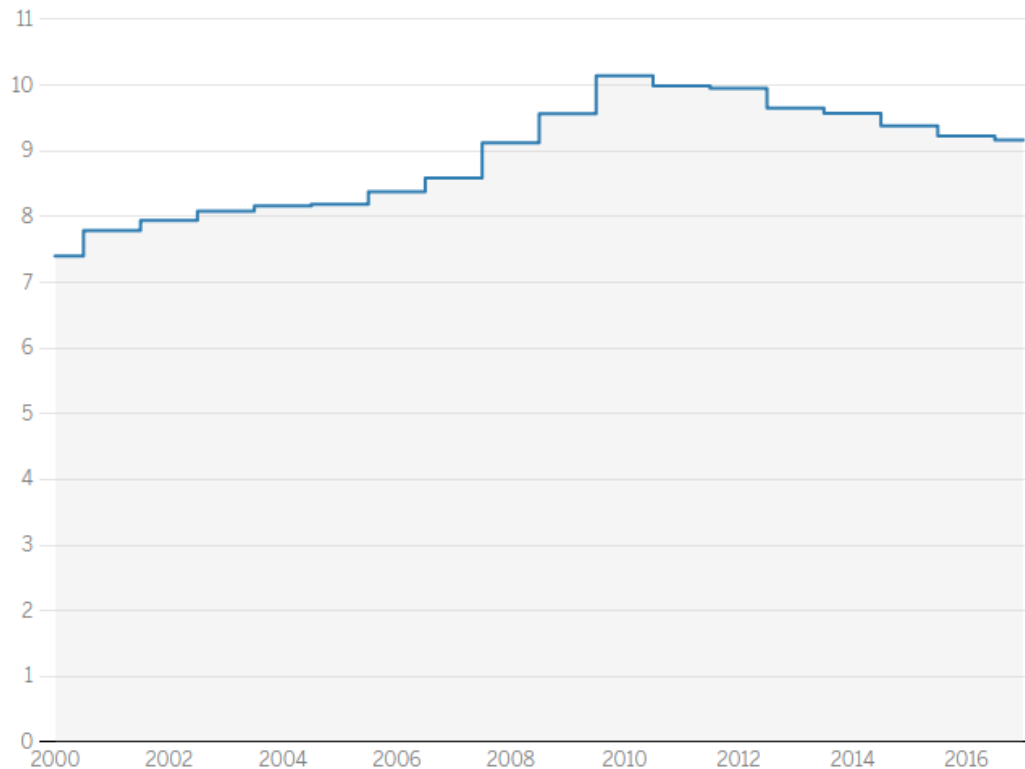
Se vigilan menos las carreteras

Cuando se aumenta un 10% la plantilla de agentes que vigilan las carreteras se reducen un 5% los accidentes, acertó a calcular un informe de Fundación MAPFRE con la Universidad de Sevilla. "Durante la crisis, la vigilancia de las normas ha sufrido", apunta Jesús Monclús.

Las cifras lo corroboran: la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que superó los 10.100 efectivos en 2010, ha ido perdiendo paulatinamente agentes desde entonces, como se puede apreciar en el gráfico inferior. (En Cataluña, Mossos d'Esquadra, que tiene la competencia, no facilita datos desagregados de su plantilla de Tráfico, y la Ertzaintza, su homóloga en País Vasco, se limita a indicar que la suya actual incluye **"algo más" de 500 agentes**).

Cada vez hay menos agentes de Tráfico

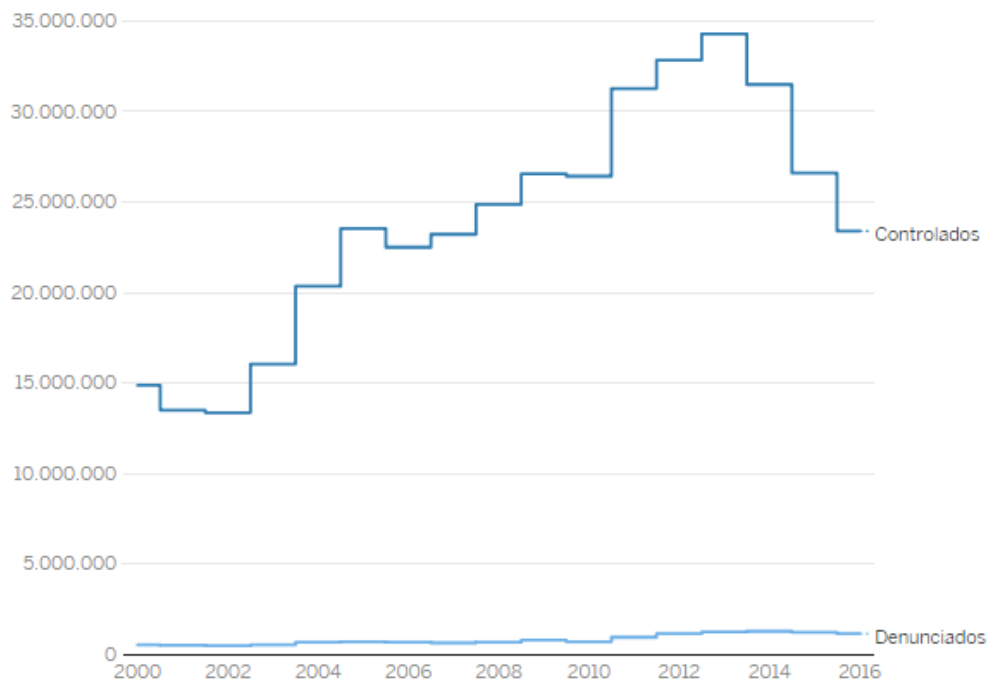
Agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En miles



También los vehículos controlados por radar han caído: en solo tres años, de 2013 (más de 34 millones de controles) bajaron en 2016 en casi 11 millones. La cifra ha descendido hasta volver a la de 2007. Con algún pequeño retroceso anual, en España crecía año a año el número de vehículos controlados y denunciados por exceso de velocidad. De media, tres de cada cien que pasan por un radar resultan denunciados.

En los últimos años, bajan los vehículos controlados por los radares

Vehículos controlados y denunciados (2000-2016)



Cifras de controles en carretera. Se excluyen las de País Vasco y Cataluña, con competencias transferidas.

Fuente: DGT

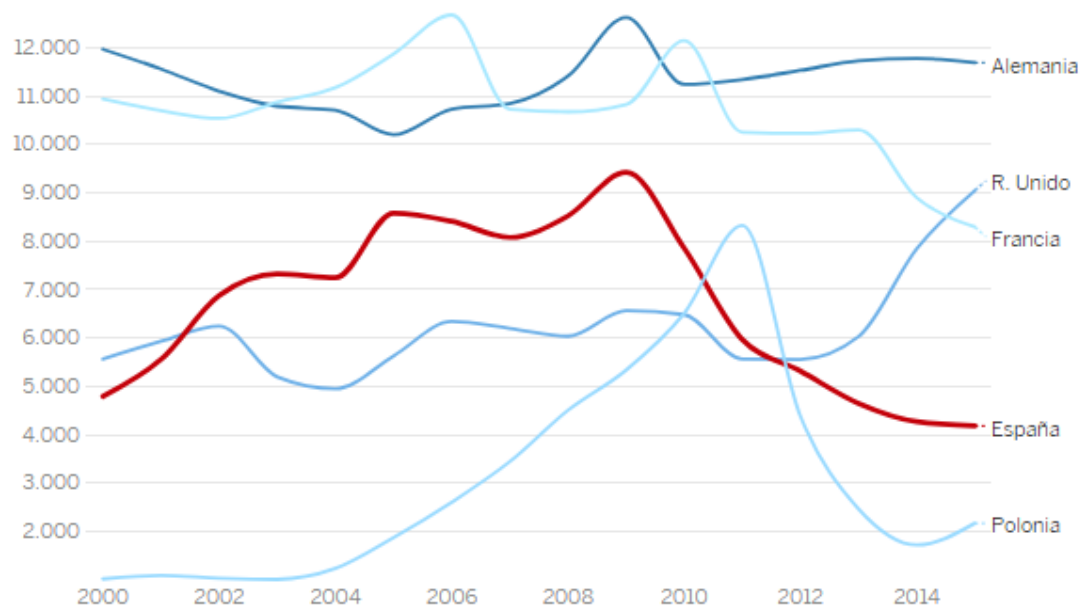
Pero los radares y la vigilancia tampoco son la panacea. Su efecto disuasorio sobre la siniestralidad se va diluyendo con el tiempo, explica el ingeniero Fernando Minaya: “Los radares suscitan una reducción de la accidentabilidad inmediata, por la novedad, pero desafortunadamente el ser humano tiende a acostumbrarse a cualquier medida coercitiva o de vigilancia”.

El mantenimiento de las infraestructuras

La crisis arrastró con la inversión en nuevas carreteras. El dinero para ese fin en 2015 supuso menos de la mitad que el de 2009. En términos de porcentaje del PIB, **el desembolso** en carreteras de todas las Administraciones y las empresas públicas se desplomó en 2013 a niveles de los años 80.

En España la inversión en nuevas carreteras se desplomó con la crisis

Inversión en nuevas infraestructuras. En millones de euros



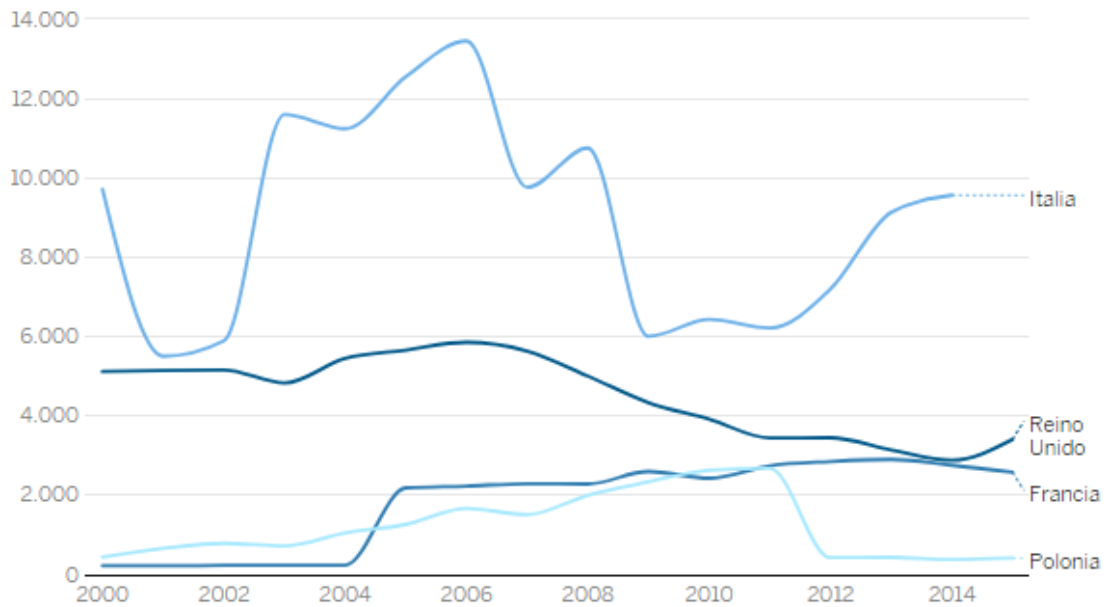
Fuente: ITF-OCDE

"La falta de inversión en carreteras y de mantenimiento, y que existan vías secundarias obsoletas con trazados antiguos, inciden en la gravedad del accidente y por tanto, en la mortalidad", sentencia Fernando Minaya. En la misma línea se pronuncia **un informe** de RACC, donde se afirmaba que "un correcto mantenimiento de la red vial tiene que permitir una disminución de la mortalidad en accidentes de tráfico".

Un informe de evaluación de la Asociación Española de la Carretera (AEC) calculaba en 2015 que habrían sido necesarios 6.000 millones de euros adicionales para poner a punto las carreteras españolas. La AEC daba un suspenso a la red por décimo año consecutivo. En especial criticaba el estado del firme, el elemento más costoso de mantener ("en torno a un 90% de la inversión en mantenimiento", comenta la subdirectora técnica de la AEC, Elena de la Peña), que calificaba de "deficiente" en la red estatal y aún más en la autonómica. Las vías también suspendían en señalización horizontal y en iluminación.

El mantenimiento de las carreteras en los grandes países europeos

Inversión en millones de euros

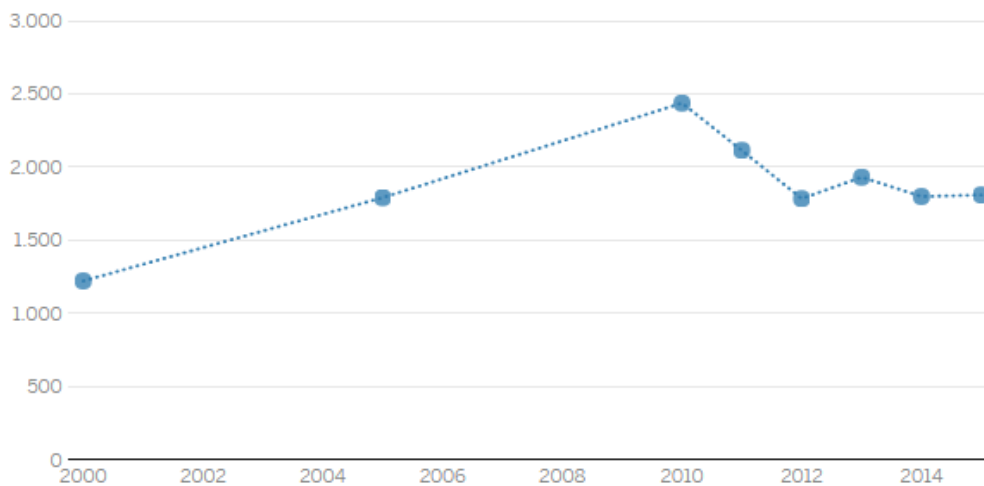


Datos de Alemania no disponibles. España no remite datos de mantenimiento a la OCDE.

Fuente: ITF-OCDE

Inversión en reposición de vías en España

En millones de euros



Se muestra la cifra de los años con información disponible en la web del Ministerio de Fomento, que recopila datos de su Dirección General de Carreteras, de las comunidades autónomas y de las diputaciones y cabildos insulares

Fuente: Ministerio de Fomento

Pero, a diferencia de otras variables, aunque los expertos confirman ese vínculo entre el estado de las carreteras y la accidentalidad mortal, la causa-efecto no está tan clara. Lo explica De la Peña: "[Establecer] esa relación

directa es complicado, porque en los últimos años, hasta 2014, constatamos una enorme reducción de accidentalidad, y ese periodo coincidió con inversiones mínimas en mantenimiento". Un **artículo** al respecto descarta que las características superficiales deficientes sean causa directa de accidentes. "Más bien suelen contribuir a empeorar las consecuencias en aquellas situaciones donde se ha producido un conflicto", concluye.

Fernando Minaya cree que la "evidente" mejora de la red de carreteras en las últimas décadas puso a España a la altura de países punteros en movilidad y seguridad vial. Pero la red creada exige un mantenimiento enorme: "Aquel desarrollo desmesurado de infraestructuras llevaba asociado un mantenimiento costoso", apunta. En su opinión, hay que poner el foco de la renovación, sobre todo, en las carreteras convencionales. En 2013, la gran mayoría (70%) de los accidentes con víctimas, de las víctimas mortales (76,42%), de los heridos graves (79%) y de los leves (68%) se registró en este tipo de vías.

La importancia real de la edad

El porcentaje de mayores de 65 años que resulta muerto en accidente es mayor que su porcentaje sobre el conjunto de la población. En España, en 2015, casi una de cada tres personas fallecidas en un accidente tenía más de 65 años, cuando el grupo de personas de esa edad representaba solo el 18,5% de la población general. **Un estudio** de una treintena de países de la OCDE concluyó que, en general, después de cumplir esa edad el riesgo de mortalidad crece conforme se envejece.

Pero esta desproporción de muertos mayores con respecto a su peso en la población conduce a lecturas injustificadas, que los relacionan siempre como causantes de accidentes. En realidad, a menudo se confunde ese rol con el de víctimas. "Los mayores tienen una salud más vulnerable y, por tanto, más

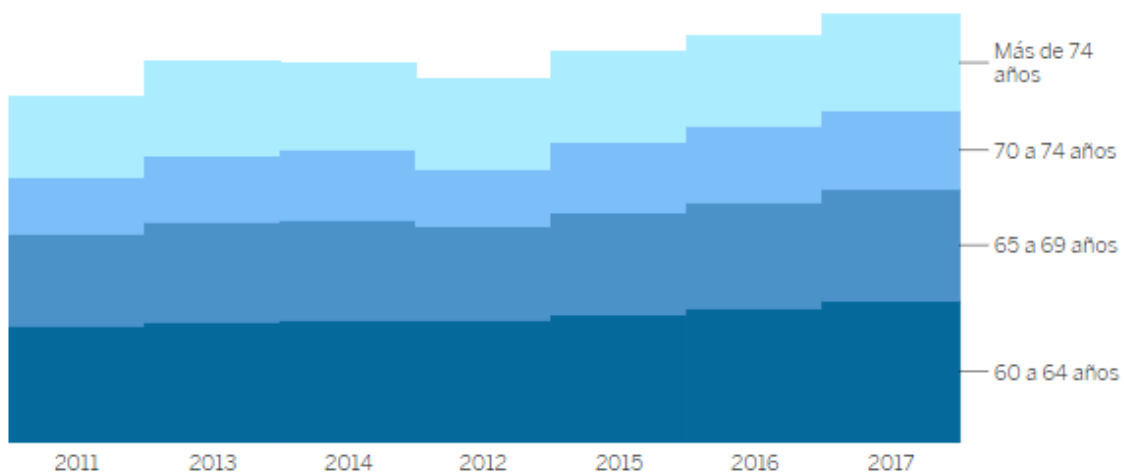
riesgo de muerte al verse implicados en un accidente, pero no hay correlación entre mayor edad y mayor riesgo [de provocar un accidente]", apunta Catherine Pérez. Un estudio reciente concluye que, a partir de los 65 años, cuanto mayor es la edad, más posibilidades hay de cometer infracciones.

Los autores del **informe de la OCDE** apuntan que no hay evidencia científica para respaldar que merezca controlar especialmente a este grupo de conductores para reducir las víctimas en carretera. Tener una determinada edad, matizan, no implica certeza absoluta de que se conduzca peor que con otra, aunque **hay que estar atentos** a los síntomas que dificultan el manejo del vehículo.

Un estudio de la Fundación Línea Directa concluyó que uno de cada tres conductores percibe a los conductores mayores como peligrosos para la carretera. Pero, con las cifras en la mano, ese grupo de edad registra proporcionalmente cuatro veces menos accidentalidad que el de los jóvenes menores de 25 años y menos de la mitad que el de los conductores de 35 a 44 años.

Cada vez hay más conductores mayores

En España. En millones



Todos los permisos de conducción

Fuente: DGT

No está sujeto a interpretaciones un hecho incuestionable: la sociedad envejece y, con ello, aumenta la presencia de conductores de edad en las carreteras. El **crecimiento en porcentaje** de mayores involucrados en accidentes pasó del 16,4% de 2011 al 23,6% en 2015. A mediados de este siglo, el 30% de la población española tendrá más de 65 años.

Las distracciones y las pérdidas de consciencia

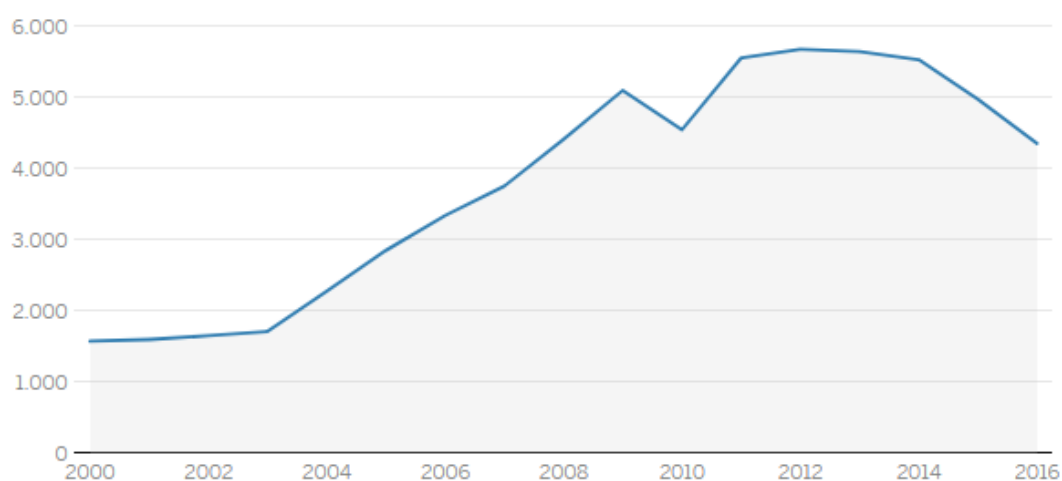
Casi la mitad de los accidentes, un 45%, podrían prevenirse si los conductores permanecieran siempre atentos al volante, según Fesvial. Pero en la era de la dispersión todo invita a lo contrario. Un estudio preliminar establecía que hablar más de 50 minutos con el móvil durante un mes mientras se conduce **podría multiplicar por 5,59 el riesgo de sufrir un accidente**. Según datos de los Mossos d'Esquadra, en 2015 el 90% de los accidentes por distracción en la comunidad autónoma estuvo originado en el uso del móvil al volante para hablar, navegar o enviar mensajes. **En EEUU**, solo en 2015, 3.477 personas murieron por distraerse, y 391.000 resultaron heridas. Pasar cinco segundos mirando el teléfono cuando se conduce a 80 kilómetros por hora implica haber recorrido unos 100 metros a ciegas. Eso, sin contar el tiempo de reacción ante un imprevisto y el de frenada.

Pero, apuntan los expertos de la Agència de Salut Pública de Barcelona (ASPB), desde el punto de vista científico hay que poner en cuarentena algunas afirmaciones. La distracción es un factor que no siempre está bien medido: "En ciudad hay tal cantidad de elementos o problemas de señalización, que a veces pesan más como factor externo que la distracción propia del individuo", ejemplifica Catherine Pérez. Con ello no quita importancia al teléfono: "Es evidente que el uso del móvil tiene un impacto ahora mismo en la conducción, pero no está bien cuantificado".

Hay **estudios** que apuntan a que el riesgo del móvil al volante, incluso cuando se usa con manos libres, es también alto. El teléfono se ha añadido a los motivos *tradicionales* de pérdida de atención o consciencia, como la fatiga, la somnolencia, y la ingesta de alcohol y de otras drogas. Y en ese punto hay motivos de cierta esperanza: un análisis de 2011 a 2015 corroboró un descenso paulatino de los accidentes causados por somnolencia. Aun así el riesgo es enorme: con sueño al volante el peligro de morir es más del doble que si se sufre un accidente convencional. En esos años, 800 personas se dejaron la vida por distracciones derivadas del sueño. Fueron 3,5 veces más los hombres que las mujeres.

Bajan los controles de alcoholemia...

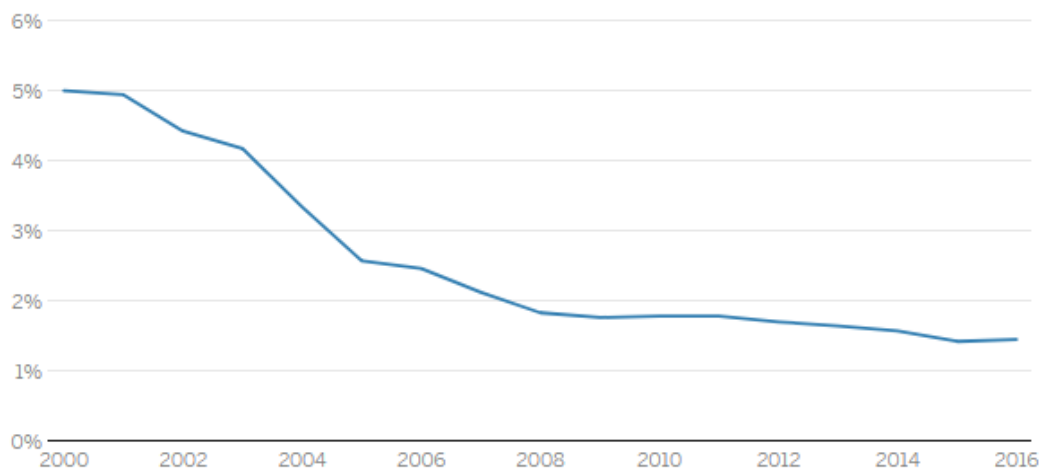
Pruebas de control. En miles



Fuente: DGT

...pero los controles cada vez dan menos positivos

Pruebas de positivo por alcohol. En porcentaje sobre el total de pruebas



Fuente: DGT

Alcohol y volante son cada vez menos habituales para los conductores (5 de cada 100 pruebas daba positivo en 2000, y ahora solo 1,5 de cada 100). Un estudio de 2015 comprobó que, respecto de un análisis de dos años antes, disminuía el consumo de alcohol. Sin embargo, aumentaba el de consumo otras drogas. Los estupefacientes y la percepción errónea de **que el cannabis perjudica menos la conducción que el alcohol** son dos aspectos **sobre los que la vigilancia tendrá que cernirse.**

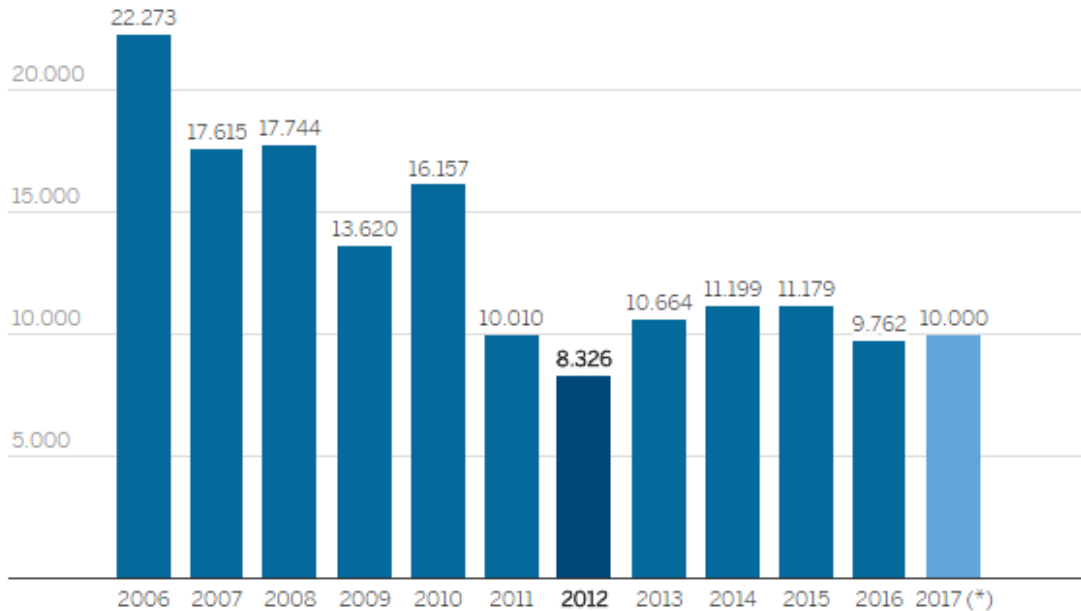
El controvertido factor humano y la educación vial

Al analizar las causas de la siniestralidad surge un lugar común. La importancia de la educación vial, un *ritornello* habitual en los discursos. Hay que combatir el tópico, defiende la investigadora de la ASPB Ana Novoa: "La educación vial ha demostrado ser muy poco efectiva si no va acompañada de otro tipo de medidas". Catherine Pérez lo confirma: "Las causas sobre las

que hay que intervenir en primer lugar no son la educación, al menos no en un país instruido como España, como tampoco el factor humano".

Inversión en publicidad

Suma de las campañas de concienciación de la DGT cada año. En miles de euros



(*) Cifra provisional.
Datos disponibles desde 2006, primer año de vigencia de la Ley 29/2005, que obliga al Gobierno a elaborar un informe anual de publicidad y comunicación

Fuente: Gobierno de España

En la agencia han analizado desde múltiples puntos de vista el fenómeno, del que se discute su peso real. **Un informe anual de la OMS en 2004** ya rebajaba el peso de la educación en la prevención. La formación vial aumenta el conocimiento sobre los riesgos y el buen comportamiento en carretera, pero no disminuye necesariamente el número de personas lesionadas en colisiones de tráfico si no va acompañada de otras medidas. "Hay factores individuales de las personas, de los vehículos y factores socioeconómicos y del entorno. En cada uno hay que influir. Hay que hacerlo antes, durante y después del accidente, y en cada uno de estos momentos hay cosas diferentes que hacer, pero la parte individual, el factor humano, es solo una de ellas, y es pequeña", abunda la investigadora. "Tenemos que asumir que la persona de por sí va a fallar porque lo humanos somos así. Lo que hay que hacer es que el sistema y el entorno sean seguros", concluye.

Los medios de comunicación también cumplen una parte en el cóctel de los accidentes de circulación. Más allá de las afirmaciones generales, una **tesis** doctoral del centro de investigación **INTRAS** midió la presencia de noticias en prensa escrita que hablaran de seguridad vial desde el año 2000 al 2008. Tuvieron en cuenta el tamaño de los titulares, el uso de palabras con carga emocional (como "muertos") o la presencia de fotos con imágenes impactantes. Así calibraron y puntuaron el peso de cada publicación. Correlacionándolo con las cifras de siniestralidad y, además, de accidentes que terminaban en muerte, concluyeron que había una relación estrecha: a mayor presencia en medios de la información vial, menos accidentes de cualquier tipo y también menos accidentes mortales se constataban.

La prensa cumplió una función destacada en aquellos años, afirma el director de la investigación y del INTRAS, Francisco Alonso. Y que debería seguir ejerciéndola ahora: "Como la gente se concienza de las medidas de seguridad es a través de los medios", afirma tajante, para añadir: "Lo importante no solo fueron las grandes medidas [de la década de los 2000], como el carné por puntos o la reforma penal, sino el debate que generaron por el vuelo que suscitaron en los medios de comunicación".