

MO Online | Mascarilla de tela

20% De Descuento en MOxAdTec

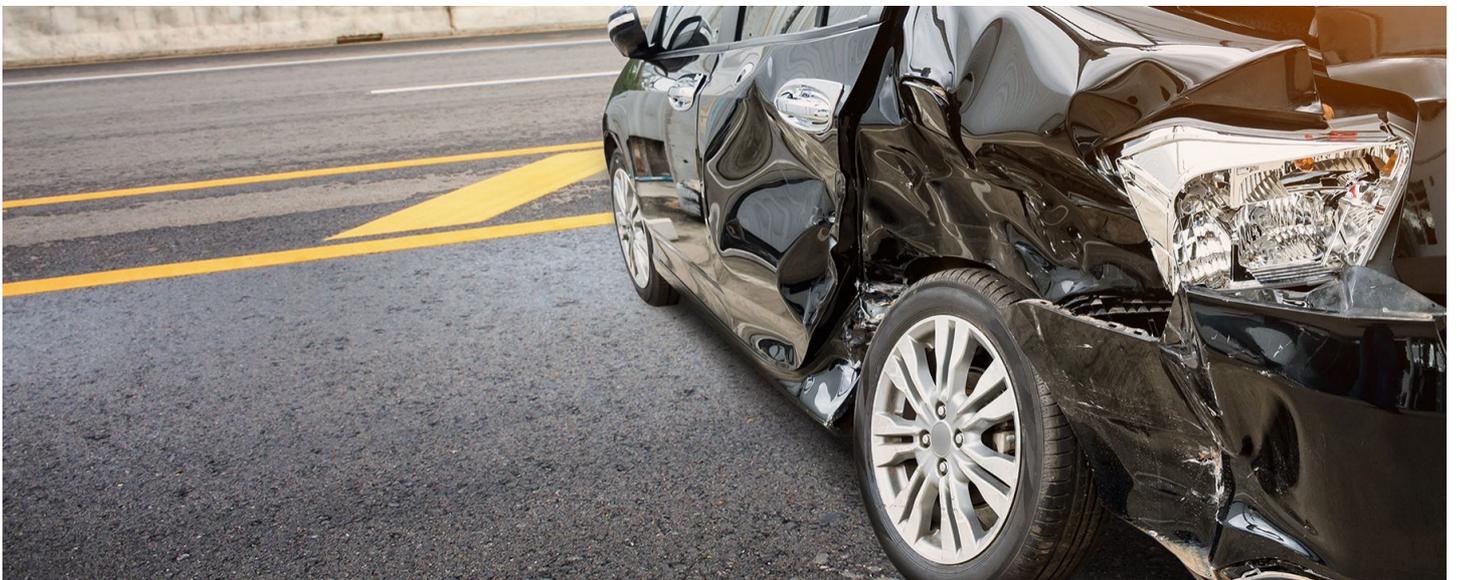
MO Online

ACTUALIDAD

Las muertes en carretera en 2020 y la trampa de una hoja de Excel

El número de fallecidos en accidentes bajó de mil por primera vez en la historia, pero la influencia de la pandemia desmonta la buena noticia estadística.

SERGIO AMADOZ 14 FEB 2021



El 14% de los conductores de turismos sufre un accidente.

La cifra de fallecidos en carretera fue en 2020 **la más baja de la historia** y también, inesperadamente, la constatación de un desastre: fue un pésimo año para la seguridad vial. Murió más gente de la debida. Como siempre, pero peor. En las **vías interurbanas perdieron la vida 870 personas** y otras 3.463 víctimas requirieron ingreso hospitalario.

Los datos provienen del informe provisional del **Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la DGT** y muestran, al lado de los de 2019 (1.101 y 4.433, respectivamente) que se produjo “un descenso de un 21% en el número de accidentes y fallecidos [...] y un descenso del 22% en heridos graves”.

RELACIONADO



Casi la mitad de los

coches circula con la ITV caducada a raíz de la pandemia

Invierno y vía secundaria, un cóctel letal en la carretera

Volver a 1995, la secuela inesperada de un accidente de tráfico

Una nefasta buena noticia que publicó Tráfico tras la primera semana del año. “Esos números son un disparate”, reflexiona la delegada de Madrid de [Stop Accidentes](#), Gema Sánchez.

Con una cifra de muertes **por debajo de los 1.000** por primera vez desde que se anotan los datos, el contexto –la pandemia– enturbia el guarismo.

Las limitaciones a la movilidad **redujeron los desplazamientos un 25%** en los últimos 12 meses, así que el descenso de accidentes y fallecidos (el 21% citado arriba) fue menor de lo que debería haber sido. “Son **cifras inaceptables para la sociedad** y para quienes trabajamos en el Ministerio del Interior y la [Dirección General de Tráfico](#)”, reconoció el ministro de Interior, Fernando Grande-Marlaska, cuando ofreció los datos en enero.

“Puestos en frío los números no parecen inquietantes si se comparan **con los de la pandemia**, por ejemplo, pero a mí me preocupa que haya un solo muerto en la carretera. Es absurdo morir en un accidente [por enviar un wasap](#)”, dice Sebastià Sánchez Marín, responsable de la sección de Psicología del Tránsito y la Seguridad del Colegio Oficial de Psicología de Cataluña.

Es el peligro de llevar las vidas perdidas a una hoja de Excel, a pesar de que los responsables del tráfico no tengan más remedio que asumir el riesgo. Este vídeo del Servei Català de Trànsit de 2017 –puede verse: no hay sangre– **desmonta la trampa en dos minutos**. Por sí sola la estadística no da respuesta a lo que ocurre en la carretera, y menos aún a lo que pasó en el extraño 2020.

El emotivo anuncio del Servei Català de Trànsit | El M...



Si después de ver las imágenes aún quedan ganas de leer, lo que sigue es el intento de varios expertos de entender **la vida sobre el asfalto durante el año pasado**. Con matices insospechados y difíciles de calibrar, se repitió el drama de casi siempre: hace tiempo que la OMS califica de pandemia la siniestralidad vial, que causa casi 1,3 millones de muertes al año en el mundo.

Un desastre y su contexto

La DGT calcula que en 2020 se realizaron En España **321 millones de movimientos de largo recorrido**, frente a los 427 millones de 2019. Siguiendo el esquema **número de desplazamientos/número de víctimas mortales**, el informe de Tráfico (que contabiliza fallecidos y hospitalizados a 24 horas) muestra que el último año fue malo de enero a diciembre, globalmente y por periodos.

Antes del primer estado de alarma (del 1 de enero al 14 de marzo), la tendencia de la mortalidad era ascendente: creció un 8% respecto al mismo periodo de 2019 con un aumento de solo un 4% en los viajes. Después, del

15 de marzo al 20 de junio (**durante el primer estado de alarma**) se contaron 32 días sin fallecidos en la carretera, frente a los diez del año anterior, y el número de muertes cayó un 59%. Sin embargo, el volumen del tráfico había decrecido más: un 62%.

En la segunda mitad del año, **a partir del 21 de junio**, se registró un 16% menos de viajes de largo recorrido, pero la cifra de fallecidos se redujo solo un 12%. Y en cuanto a los **heridos hospitalizados a 24 horas**, los datos solo fueron mejores que en 2019 hasta el 14 de marzo, con un descenso del 1%. En los otros dos periodos cayeron un 57% y un 10%, respectivamente, por debajo del descenso de la circulación.

“Nos parece un fracaso absoluto que con esa reducción en el volumen del tráfico se hayan obtenido esas **cifras de siniestralidad**”, insiste Gema Sánchez. La explicación que encuentra el Real Automóvil Club de España (RACE) –y ya lo advirtió a mediados del año pasado– es que la pandemia “ha ocupado buena parte del **debate social y político**, haciendo que hayan tenido menos hueco del necesario otras problemáticas como la seguridad vial, generando las malas cifras de siniestralidad publicadas”.

Problemas colaterales

El coronavirus parece haber afectado de una manera directa a los conductores. El director general de Tráfico, **Pere Navarro**, ya mostró dudas en junio, tres días antes del día 21. “Nos movemos en la incertidumbre”, reconoció en una mesa redonda organizada por el Centro de Estudios Ponle Freno-AXA, y sus temores tenían que ver con los **niveles de alcoholemia** cuando los conductores volvieran al asfalto. “Sigue habiendo **un problema con el alcohol y la conducción**”, fueron sus palabras.

Los datos que ofrece la DGT, no obstante, no confirman esta impresión. De enero a noviembre del año pasado se realizaron **2,8 millones de pruebas de alcoholemia**, un 53% menos que en el mismo periodo de 2019. El porcentaje de positivos fue del 1,16% en 2020, frente al 1,23% del año anterior.

Sí crecieron los excesos de velocidad. La DGT lo comprobó antes de mayo – el confinamiento invitaba a correr más de la cuenta e incluso a prescindir del cinturón de seguridad– y lo ratificó entre el 21 de junio y el 8 de julio en **180 puntos de control**: “El porcentaje de conductores que circulaban con exceso de velocidad ha aumentado un 30%, respecto a los que lo excedían en febrero de este mismo año”, informó Tráfico en su día.

La interpretación no resultó complicada: había menos coches y eso ofrecía a quienes circulaban una **falsa sensación de seguridad**. Esta idea la refrenda **Javier Díaz Calero**, psicólogo clínico y profesor de formación vial, que aprecia dos respuestas extremas frente a la pandemia. Por un lado, “**un exceso de prudencia por temor al contagio**”; por otro, el negacionismo, que “es una forma de escaparse de la realidad”. Trasladado a la carretera, quienes toman la segunda postura responden pisando el acelerador: “Desde mi punto de vista, el repunte de los excesos de velocidad se debe a **una huida hacia delante por parte de algunos**. Gente que, igualmente condicionada por el miedo, decide pasarse las normas por el forro”.

El presidente de la Asociación Española de la Carretera, Juan Francisco Lazcano, apuntala la hipótesis. “En 2020 ocurrió algo que llama la atención, y es que la salida de vía fue la causa del 44% de los siniestros, cuando la media de los años anteriores era del 40%”, señala. “**Esta circunstancia se debe habitualmente a las distracciones**, pero apuntaría también a los excesos de velocidad. Y unas carreteras más vacías han podido influir en el aumento”, añade.

El psicólogo Sebastià Sánchez Marín apoya ambas ideas. “La ausencia de tráfico da libertad al conductor. Cree que puede correr sin consecuencias y se olvida de la **posibilidad de sufrir un accidente**”, dice. Y, por otra parte, la propia pandemia es motivo de distracción: “Le damos vueltas a esto constantemente, cuándo acabará, que ocurrirá... Y el coche, sobre todo en **recorridos habituales**, cuando conducimos de manera automática, es muy propicio para los despistes”, añade.

Autopistas, compañía del grupo Abertis, registró efectivamente un aumento del ritmo de los vehículos en un estudio de campo realizado en octubre

pasado en la AP-7, con una muestra de 103.000 coches, camiones y autobuses. El promedio de velocidad pasó de los **111,8 km/h de 2019 a los 112,6 km/h del año pasado**. La menor densidad del tráfico, por otra parte, “ha podido influir en el hecho que un 58% de los vehículos ligeros [...] conduzcan por encima del límite permitido”, apuntan los autores del estudio. En la edición de 2019, ese porcentaje no llegó al 37%.

Ansiolíticos al volante

Y aunque todavía es pronto para medir con certeza los **efectos secundarios de la pandemia** en la población (y por tanto entre los automovilistas), también asoman factores como la medicación para tratar la ansiedad, los problemas de sueño o la depresión, cuyo consumo creció un 4,1% entre enero y septiembre de 2020.

“Si una persona sufre mucha ansiedad conducir no es lo más aconsejable, pero el ansiolítico se la rebaja y **no tiene por qué afectar de una manera importante a la capacidad de respuesta**, siempre en función de la dosis y de los factores personales”, explica Díaz Calero, que ve más peligro en los antidepresivos, porque “muchos de ellos disminuyen la sensación de riesgo” y la conducción puede ser más agresiva o imprudente.

“En consulta hemos constatado un aumento de **casos de ansiedad y de fobias**”, reconoce Sánchez Marín. “No tenemos datos suficientes para analizar este asunto, pero algunas personas pueden bloquearse al ponerse al volante, si han dejado de hacerlo con asiduidad, y otras pueden **recurrir al alcohol o el cánnabis** para tranquilizarse”, aventura.

Las **drogas**, en efecto, han ganado presencia en la carretera con la pandemia. La DGT certificó, y así lo dijo textualmente a principios de diciembre de 2020, que “en los últimos tres meses ha aumentado el porcentaje de conductores que han dado positivo en los controles de drogas” preventivos. Se pasó “**de un 35% en 2019 a un 50%**, y en el caso de pruebas realizadas tras producirse un accidente ese porcentaje aumentó del 19% al 23%.

“Algunos datos estadísticos hay que cogerlos con cuidado”, advierte Díaz Calero. “Por lo general, los conductores que no toman drogas **se adhieren mejor a las restricciones**, mientras que a los consumidores les importa poco todo este asunto. Puede que por eso su presencia relativa en la carretera sea mayor, y por eso también aumente el porcentaje de positivos”, reflexiona.

Este psicólogo especializado en formación vial, en cualquier caso, entrevé un algo de esperanza: “Esta situación nos asusta a todos y muchos **conducen con mucho más cuidado** por temor a sufrir un accidente y que no haya hueco en la UCI. Esto debería reflejarse en una conducción más precavida en el futuro, o al menos es lo que me gustaría”. El pesimismo, al contrario, lo aporta Gema Sánchez, de Stop Accidentes: “Hubo muchas restricciones en 2020 y en muchas comunidades **no se pudo circular durante los puentes...** No cabe en la cabeza que el resultado final sean estas cifras”.

El estado de las carreteras

No solo la actitud de los conductores afecta a la seguridad vial: en España hay **2.160 kilómetros en la Red de Carreteras del Estado** catalogados como de **riesgo medio-alto o alto** (720 kilómetros de ellos), el 8,6% de los estudiados. Así lo testimonia el nuevo informe presentado en diciembre pasado por el programa europeo de evaluación de carreteras [EuroRAP](#), en el que participan clubes del automóvil como el RACE o el catalán RACC.

Tras analizar los accidentes del trienio 2017-2019, el estudio reporta lo que ya es sabido: el riesgo está en las **carreteras convencionales**. Más del 15% de los tramos de la red con una sola calzada tienen índices de riesgo alto o medio-alto, frente al 0,37% de los tramos de dos calzadas. Para garantizar una consistencia estadística suficiente, EuroRAP analiza solo aquellos intervalos de red viaria **con más de 2.000 vehículos al día y más de cinco kilómetros de longitud**.

En la edición de 2019 los datos fueron peores, con 2.752 kilómetros peligrosos (un 11% de los estudiados), pero el director de la [Fundación RACC](#),

Lluís Puerto, sostiene que España necesita “recuperar la inversión en mantenimiento” y lograr que al menos el 90% del tráfico circule por vías seguras, según recoge la revista *Tráfico y Seguridad Vial* de la DGT.

El año pasado fue siniestro también en ese capítulo: el número de muertos **descendió un 34% en autopistas y autovías** y solo un 16% en carreteras convencionales. En ellas se registró **el 77% de los fallecidos**, por encima del 75% de media de los últimos cinco años anteriores (2015-2019).

La solución, al menos en parte, pasa por humanizar las vías. “Las infraestructuras tienen que **perdonar los errores del usuario**”, propone el presidente de la Asociación Española de la Carretera (AEC), Juan Francisco Lazcano. Por ejemplo, construyendo **carreteras 2+1**, aquellas que en determinados puntos cuentan con un carril adicional “para ofrecer más posibilidades de adelantamiento”. La clave reside en “**separar bien ambos sentidos** y tratar adecuadamente los márgenes de la carretera”.

En la red que depende de la **Generalitat de Catalunya** –con datos de 2019– hay 27 kilómetros en servicio, 14 kilómetros en ejecución y otros 78 kilómetros en proyecto, y el Ministerio de Transportes “tiene también en estudio la construcción de carreteras 2+1”, dice la AEC. El Gobierno de Navarra ya ha empezado las obras para transformar cuatro tramos (unos 60 kilómetros en total) **de la N-121-A**, en el norte de la comunidad foral.

En su última auditoría bienal la AEC **califica como “deficiente” el estado medio de conservación** del pavimento en España. El 10% de los 100.000 kilómetros revisados (la red viaria española consta de algo más de 165.000) presenta deterioros graves como “**roderas, grietas en las rodadas, agrietamientos gruesos**, desintegraciones, deformaciones y grietas erráticas”. Además, dice el informe presentado en julio, “hay que **renovar 374.000 señales**, el 72% con el reflectante caducado” y también “es necesario repintar las marcas viales en 38.500 kilómetros de carreteras”.

Como ocurre a menudo, el principal escollo es la falta de inversión. Esta asociación calcula un **déficit de mantenimiento de 7.500 millones de euros**, agudizado en 2020. “No fue un año bueno para la carretera. La contratación

de obra pública disminuyó un 40% y se licitó aproximadamente entre un 40% y un 60% de lo que habría sido necesario”.

Entre tanto, sobrevuela la idea de [cobrar una tarifa plana por el uso de las autovías](#). La AEC apoya la idea y de hecho la considera “una herramienta eficaz para sufragar los gastos de conservación”. El RACE se pone enfrente y alerta: “Alejar a los conductores de las vías más seguras y **acercarlos a las carreteras secundarias** sería una medida muy perjudicial”.

ARTÍCULO ACTUALIZADO EL 15/02/2021 | 09:54 H

ETIQUETAS: Accidentes tráfico · Alcoholemia · DGT · Drogas · Excesos de velocidad · Seguridad vial

CONTENIDO PATROCINADO

Descubre todas las versiones de Sportage, ¡No sabrás cuál elegir!

(KIA)

300 personas podrán probar un audífono gratis

(GAES)

Madrid: Liquidación de coches 2020 no vendidos. Los precios...

(AUTOS ELÉCTRICOS | BÚSQUEDA DE ANUNCIOS)

Y ADEMÁS...

La nueva imagen de Lucía ('La isla de las tentaciones') tras su retoque estético

(AS.COM)

El truco viral para quedarse dormido en menos de cinco minutos

(AS.COM)

Una mujer afirma que se quedó embarazada gracias a una ráfaga de viento

(AS.COM)

Sigue toda la información de EL MOTOR desde [Facebook](#), [Twitter](#) o [Instagram](#).
