La DGT certifica que la falta de luz provocó 531 accidentes con víctimas en seis años

RAMÓN MUÑIZ
✉ rmuniz@elcomercio.es

Los siniestros costaron la vida a 21 asturianos, dejaron 73 heridos graves y 804 leves. Los partes de los agentes constatan un repunte del problema

GIJÓN. Apagar las farolas en las carreteras tiene precio. Solo entre los años 2008 y 2013 los agentes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil cubrieron los partes de 12.077 accidentes con víctimas sucedidos en Asturias. En el 4,4% de ellos destacaron que la «iluminación insuficiente» en la vía fue uno de los factores que influyeron en el siniestro. Detrás de este balance hay 531 choques, atropellos y salidas de pista que dejaron 21 muertos, 73 heridos graves y 804 leves. Fueron 865 los vehículos involucrados y la estadística advierte de que la región sufre una de estas desgracias cada cuatro días.

Los hechos figuran en las bases de datos de la Dirección General de Tráfico (DGT), departamento dado a poner medida a todo lo que le afecta. Su Reglamento General de Circulación cataloga como «vías insuficientemente iluminadas» aquellas en las que el agente, al llegar al lugar del accidente, percibe que «con vista normal, en algún punto de su calzada, no pueda leerse la placa de matrícula a 10 metros o no se distinga un vehículo pintado de oscuro a 50 metros de distancia».

Hasta ahora, la relación entre la siniestralidad vial y esa falta de luz era poco conocida fuera de la DGT. Esta opacidad allanó el camino para que desde el inicio de la crisis y empujadas por la necesidad de recortar el gasto, las administraciones hayan ido apagando cada vez más farolas en las calzadas, ampliando los tramos sometidos a esa oscuridad. Hoy circular de noche por la autovía del Cantábrico (A-8), la ruta de la Plata (A-66) o la propia 'Y' somete al automovilista a una negrura plagada de centenares de luminarias sin uso.

«En estas cuestiones conviene no solo no recortar, hay además que aplicar en la vía, el vehículo y la vista del usuario los avances que está dando la técnica», aconseja el doctor Jesús Merayo, del Instituto Oftalmológico Fernández-Vega. El problema del apagón en carretera estriba en que «como humanos, estamos preparados para la luz diurna y cuando ésta disminuye, la pupila se dilata; es un fenómeno fisiológico que nos permitía defendernos de los depredadores», explica el especialista.

La reacción supone que «cuanto mejor iluminada esté la vía, más natural y segura resulta la conducción», expone. El apagón de farolas apenas afecta al automovilista sin defectos de vista y está entrenado para la conducción nocturna. «Pero para el resto es una situación que disminuye su eficacia al volante», detalla el doctor Merayo. Los miopes y quienes tienen una mayor dilatación pupilar se cuentan entre quienes sufren más el cansancio y la agresión que supone cruzarse en la oscuridad con los vehículos de la calzada contraria.

La orden que abrió la veda

Nada de ello se recoge en la nota interna de servicio que el Ministerio de Fomento remitió en junio de 2010 a sus Demarcaciones de Carreteras, abriendo la veda a un gran apagón que se ha ido extendiendo por el país sin informar a la ciudadanía. Aquella primera orden establecía que, «como regla general, se apagarán los tramos de autovía en campo abierto». Sin debate previo, este principio dejaba en papel mojado las 'Recomendaciones para la iluminación de carreteras y túneles' que el mismo departamento había aprobado y en teoría mantenía en vigor desde 1999.

Las farolas, que hasta entonces eran consideradas un elemento básico de la seguridad, pasaban a entenderse como un gasto que había que contener, un elemento ornamental en la mayoría de los tramos donde se las había instalado. El contraste entre la norma pública oficial y la instrucción secreta provocó el absurdo de que a los constructores de los últimos tramos de la A-8 en Asturias se les exigiera –y pagara– la instalación de luminarias que Fo-

«Como humanos, estamos preparados para la luz diurna», dice el doctor Jesús Merayo

Miopes y conductores de mayor dilatación pupilar son los que más sufren el apagón

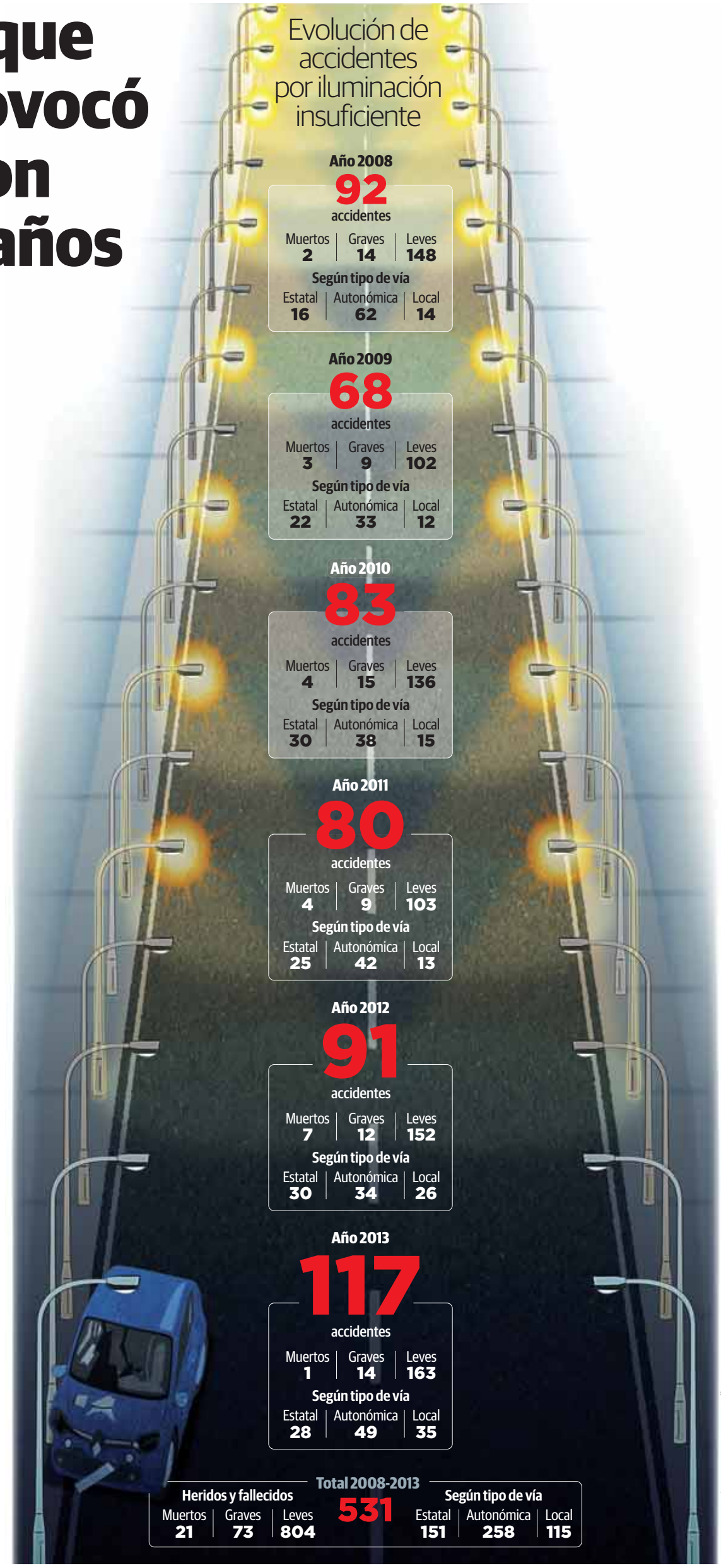


ILUSTRACIÓN: DANIEL CASTAÑO

mento ya no tenía intención de encender.

Las primeras informaciones sobre el apagón que se venía encima soliviantaron al PP nacional, entonces en la oposición. Su diputada Soraya Sáenz de Santamaría firmaba en diciembre de 2010 una proposición no de ley instando al ministro José Blanco a «asumir su responsabilidad» y «mantener el actual alumbrado». El texto invocaba estudios técnicos en la materia para aseverar que «la conducción durante la noche o el crepúsculo y la mala iluminación de las carreteras aumentan la probabilidad y gravedad de los accidentes, mientras que la correcta iluminación puede reducir alrededor de un 30% el número de víctimas de accidentes».

La entrada en el Gobierno dio otra perspectiva del asunto. La ministra Ana Pastor continuó los pasos de sus antecesores, arbitrando nuevas soluciones para contener el coste eléctrico en la red viaria. Empezaba 2013 cuando el diputado de IU Gaspar Llamazares preguntó al respecto y recibió por respuesta que, «hasta el momento, no existen datos que relacionen la aplicación de medidas de eficacia y ahorro energético con una influencia negativa en la seguridad vial». La política para racionalizar «el consumo de energía eléctrica» se aplicaba amparada en «la normativa vigente, así como en experiencias existentes a nivel europeo».

No solo el ministerio

Los datos de la DGT avalan la tesis del ministerio en todo el país, pero no en Asturias. La accidentabilidad en vías estatales por falta de luz ha disminuido alrededor de un 15% en los años señalados en el resto de comunidades autónomas. Aquí, en cambio, esa iniciativa ha provocado que de los 16 siniestros en carreteras del ministerio lamentados en 2008 se pasara a los 28 de 2013.

La situación se está agravando en la red estatal. Sin embargo, no es ésta la que más percances con iluminación deficiente acumula. En Asturias, el ministerio se encarga del mantenimiento de cerca de 860 kilómetros de carreteras, mientras que el Principado es responsable de unos 4.200. Esta mayor extensión de la red autonómica explica en parte que concentre 258 accidentes con víctimas, frente a los 151 de las vías de Fomento. La evolución del problema en las calzadas asignadas a la consejería es menos regular, si bien en los últimos ejercicios parece variar entre los 33 y los 49 accidentes por año, como muestra el gráfico adjunto.

En las bases de datos de la DGT, las vías cuidadas por los ayuntamientos constan como las que menos incidentes están registrando, con el 21,6% de ellos. Cabe matizar que las vías municipales, por propia definición, tienen trazados próximos a las viviendas, de manera que aquí las farolas sirven también a los viandantes. Esto provoca la paradoja de que hoy en Asturias sean miles los conductores que diariamente circulan por las autovías, en plena oscuridad, mientras en los márgenes divisan caminos sin apenas uso y las bombillas naranjas a plena función.

El Principado es de los más perjudicados por los recortes en iluminación de Fomento

«Los jueces entienden que luz es accesoria y que la responsabilidad es del conductor»

Sin consecuencias jurídicas

¿Cómo es posible que los agentes hayan cubierto centenares de partes advirtiendo de los accidentes por luz deficiente sin propiciar consecuencias? La respuesta hay que buscarla en lo poco conocido del asunto, la favorable evolución que tiene en otras comunidades, pero también, en la ausencia de repercusiones jurídicas.

«En los pleitos por accidente de tráfico, lo que los jueces valoran fundamentalmente es la responsabilidad que tiene el conductor», indica el abogado Alberto Suárez, que lleva años trabajando en juicios de este tipo. «Es verdad que los agentes pueden poner que la iluminación era insuficiente, pero al final el magistrado valora ese dato como los que el parte pone relativos a la lluvia o la niebla: entiende que son circunstancias accesorias y que el automovilista tiene la obligación de adaptarse a las condiciones atmosféricas y a la falta de visibilidad de la vía», resume.

Esta consideración jurídica aumenta los motivos de la Administración para relegar su esfuerzo en iluminación. Con los guardarraíles y la pintura en carretera pasa justo lo contrario. La concatenación de sentencias que condenaron al ministerio a abonar ingentes indemnizaciones por no tener en condiciones esos elementos de la vía está provocando que en los últimos años se preocupe de mantener en condiciones las barreras y señalización horizontal.

El baremo cifra en 8,5 millones la factura anual de estos sucesos

La suma incluye los costes hospitalarios y las horas de trabajo perdidas. Fomento gasta 28 veces menos en mantener su alumbrado

:: R. MUÑIZ

GIJÓN. La Unión Europea quiere que los países incorporen datos económicos de la muerte en carretera. Sus directivas instan a poner números a los perjuicios que provoca cada deceso y herido en accidente de tráfico. El objetivo es usar luego esas estadísticas en la toma de decisiones sobre dónde invertir los fondos públicos. Si la inseguridad en una vía está ocasionando una factura social elevada, hay más razones para afrontar su desdoblamiento, por caro que sea.

España se apuntó en el año 2011 a este estilo aprobando un ambicioso Real Decreto. La norma ordenaba crear un cuerpo de auditores que revisaría la seguridad de cada vía, identificando sus problemas y calibrando el coste y beneficio de sus mejoras. Para iniciar la tarea, la Dirección General de Tráfico financió un trabajo conjunto de las universidades de Murcia y Pablo de Olavide, que estableció el perjuicio económico que provoca cada accidente.

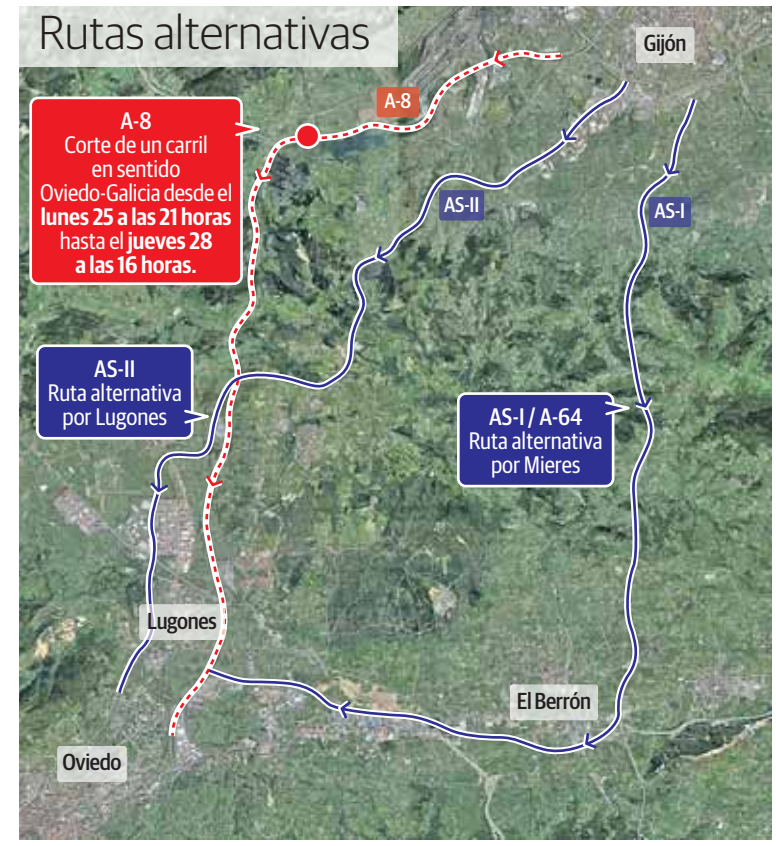
Más caros que los franceses

El informe tasa en 1,4 millones el coste social de cada muerto en carretera, cifra que «serviría para cuantificar los beneficios de las medidas de seguridad vial en términos de vidas salvadas», recoge el documento. La suma es un 31% superior a la que usa Francia y excede en un 22% al coste de la vida perdida usada por los alemanes.

Por contra, la muerte de un español cotiza en el estudio un 33% menos que la de un británico, y es casi un tercio de la que se estima en Estados Unidos. Empleando la misma metodología, los profesores situaron en los 224.411 euros el coste de cada herido grave, incluyendo en la factura los gastos hospitalarios y las horas de trabajo perdidas. El herido leve se queda en los 6.100 euros.

Aplicar los baremos a los accidentes de carretera en vías insuficientemente iluminadas da otra perspectiva del asunto. Según las valoraciones de la Dirección General de Tráfico (DGT), este tipo de desgracias generan un daño social en Asturias de 8,5 millones al año. La factura total desde 2008 a 2013 se dispararía hasta llegar a los 50 millones.

El quebranto es desproporcionado si se compara con los ahorros que están obteniendo las administraciones con el apagón de farolas. Un dato. El ministerio pagó a las eléctricas 299.306 euros en el año 2013 por la iluminación de toda su red en Asturias. Es decir, el dinero que cuestan cada año estos accidentes daría para abonar esa factura durante 28 anualidades.



Fomento descarta usar una técnica que repara los baches de la 'Y' en una sola noche

La mezcla llega a reducir a tres horas el secado del hormigón. El Principado cree «un sinsentido» el corte de tres días que el ministerio inicia mañana

:: R. MUÑIZ

OVIEDO. Precaución. El lunes por la noche, a las nueve, operarios del Ministerio de Fomento suspenderán el tráfico en parte de un carril que es a la vez de la autovía 'Y' y de la del Cantábrico (A-8). La restricción afecta a la calzada que desde Gijón permite circular en sentido Oviedo o Avilés, a la altura del embalse de San Andrés de los Tacones; es decir, antes de la bifurcación. Los trabajos para reparar las grietas del carril exterior durarán hasta el jueves a las cuatro.

El corte se prolongará 67 horas, casi tres días, algo que el Principado ve inadmisible. «Estamos ante una muestra más del desgobierno en el Ministerio de Fomento y su desdén hacia los intereses de Asturias», reprocharon desde la Consejería de Infraestructuras. «Es un sinsentido que la columna vertebral de las comunicaciones del área central, que soporta un tráfico de más de 50.000 vehículos diarios, se corte varios días», abundaron. «La obras son necesarias e inaplazables, pero la cordura en su planificación aconseja acometerlas en horario nocturno y fin de semana», expusieron. Lo contrario, advirtió el Ejecutivo autonómico, convierte al ministerio en «el causante de un caos circulatorio evitable».

Fomento defiende el corte dada la magnitud de la faena. «Las reparaciones tienen mayor entidad que las que se realizaron recientemente», apuntó en un comunicado, recordando los trabajos que la semana pasada forzaron la ocupación durante casi dos días de un carril a la altura de la gasolinera de Robledo. Entonces, como ahora, la operación se ejecutó en días laborables, lo que provocó atascos de seis kilómetros y el enfado de los usuarios.

En realidad, la mayor parte del tiempo de la última reparación se consumió esperando que el hormigón secara. Las labores para demoler las franjas deterioradas, retirar el escombro, montar la armadura y echar la mezcla de agua, cemento y piedra se ejecutó en unas 15 horas; el resto del tiempo fue de espera.

El desarrollo causó extrañeza entre los ingenieros de la región, pues existen técnicas para reducir los plazos. Los propios técnicos del ministerio desarrollaron hace cerca de diez años unas mezclas que reducían la curación del hormigón armado a tiempos de entre tres y 14 horas. La fórmula incrementaba la presencia de resinas de polímeros para reducir la concentración del agua y fue divulgada en jornadas especializadas, aplicándose en todo el país.

El uso de estas mezclas encarece su precio, pero a cambio ahorra horas de trabajo a los operarios. Eso sí, reparar los baches de la 'Y' cortando el tráfico solo por la noche exige, además de recurrir a esta solución, otra de tipo organizativo: hay que atacar prácticamente una grieta cada sesión, salvo que se contraten más equipos para trabajar simultáneamente.