

Seguridad vial

Las cifras de accidentalidad en las carreteras españolas durante los meses de julio y agosto de 2010 resplandecen al revelar el ilusoriamente nimio número de fallecidos: 364. ¡Los guarismos más bajos desde 1962! Embustero júbilo que desentona con el irreparable desconsuelo que arrastra la pérdida de un ser humano. Multiplique por 364.

Daniel Espinosa

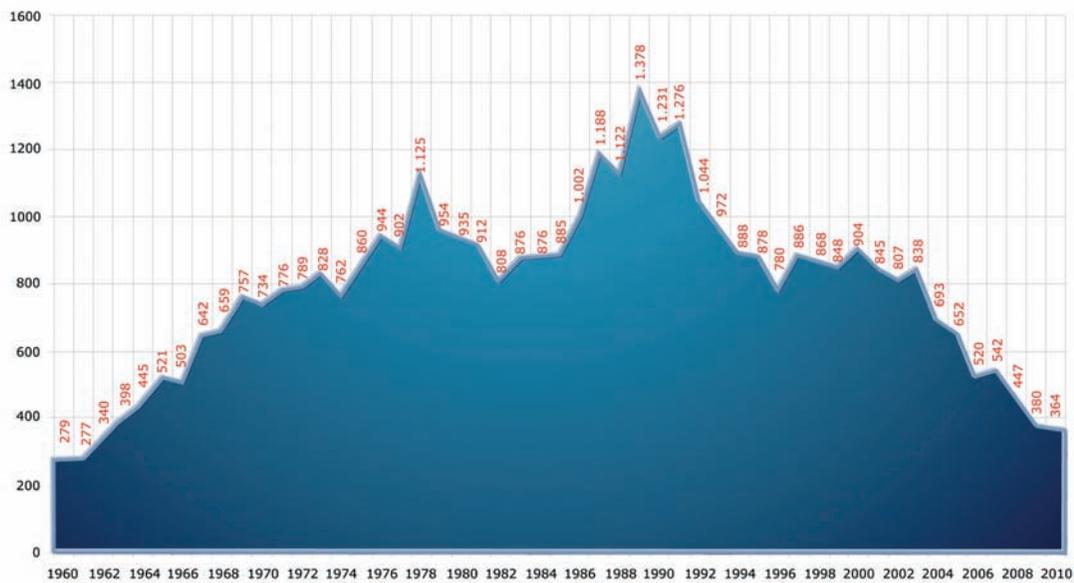
Resultados accidentalidad en carretera en los meses de verano

Sabor agridulce

Si se aplicara al verano, el objetivo fijado por la Unión Europea se hubiera cumplido con creces. La reducción del número de fallecidos entre el verano de 2001 y el de 2010 en España como consecuencia de accidentes de tráfico supera el 50%. Parecía imposible, pero se ha conseguido. Echamos la vista atrás. Las carreteras se cobraron en julio y agosto de 2001 ni más ni menos que 845 vidas, a las que se sumaron 3799 heridos graves, lejos del vergonzoso récord de víctimas tras el aberrante verano de 1989 (1378 muertos, la cifra más alta de este periodo en toda la historia) y, afortunadamente, también lejos de los dígitos computados al finalizar los meses séptimo y

octavo de 2010 (364 muertos, la cifra más baja durante el estío desde 1962, a los que sumar 1671 heridos graves).

Observar el gráfico que se exhibe en este artículo invita al optimismo. Continúa la tendencia a la baja. Aproximarnos a las cifras de 1962 no es una cuestión trivial. El parque de vehículos era entonces de 1,5 millones. Actualmente son 32 millones. Hace 48 años había censados 3,5 millones de conductores. A día de hoy, 26. Evidentemente el objetivo análisis de los datos obliga a estar felices. En comparación con el verano de 1989 han fallecido 1014 personas menos. Se puede decir, por qué no, que más de 1000 personas han salvado la vida este verano en comparación con el de hace 21 años.



Evolución histórica del número de fallecidos en carretera como consecuencia de accidente de tráfico durante los meses de julio y agosto (1960 a 2010).

Seguridad vial Resultados accidentalidad en carretera en los meses de verano



Las conductas antisociales han dejado de estar bien vistas entre nosotros. Éste ha sido uno de los puntos clave, sin lugar a dudas, en la reducción en el número de víctimas en las carreteras.

Olvidemos tiempos pretéritos. Centremos nuestra atención única y exclusivamente en el número de fallecidos y heridos graves en carretera durante los meses de julio y agosto del último año: 364 muertos y 1671 heridos graves. 6 muertos y 27 heridos graves cada día en accidentes de tráfico en carretera. Un precio demasiado alto, excesivo, pero evitable.

364 fallecidos y 1671 heridos graves durante los meses de julio y agosto del último año. 6 muertos y 27 heridos graves cada día en accidentes de tráfico en carretera. Un precio demasiado alto, excesivo, pero evitable.

La resolución de un problema pasa, en primer lugar, por el reconocimiento del mismo. Se trata de una tragedia mitigada en los últimos años, atenuada por el todavía fresco recuerdo de insanos periodos en los que se registraban hasta 22 fallecidos al día; pero en ningún caso un problema solucionado, al menos, de momento.

El factor humano

Unas mejores infraestructuras y vehículos que incorporan nuevos sistemas de seguridad han contribuido, de manera muy efectiva, a conquistar un significativo descenso en el número de fallecimientos en carretera derivados de los accidentes de tráfico. No obstante, otro factor ha sido determinante: el conductor.

“Cojo el coche tras haber tomado unas copas y tomo caminos alternativos para evitar los controles de la policía” ha dejado de ser motivo de orgullo. Lo mismo sucede con quien presume de hacer un recorrido de “350 kilómetros en dos horas” o con aquél que no lleva el cinturón abrochado porque “no sirve para nada”. Han dejado de ser parte integrante de la sociedad de conductores y han pasado a ser parias a los que solamente unos pocos ríen las gracias. Entre 26 millones de conductores, resulta difícil, pese a la ya escasa aceptación social y a los esfuerzos de los agentes encargados de la seguridad del tráfico, erradicar por completo a los vándalos de la carretera: violentos conductores que no valoran su vida ni la del resto; o ignorantes que todavía no se dan por enterados de los peligros que suponen ciertas prácticas durante la conducción.

Por desgracia, pese a cumplir con excelencia altísimos estándares de seguridad bien por pleno convencimiento, bien por miedo a las multas, nadie está a salvo de verse envuelto en una situación de riesgo que pudiera derivar en accidente.

El análisis de los factores concurrentes en la siniestralidad del verano de 2010 nos indica en qué líneas conviene centrar los esfuerzos para reducir esas situaciones de riesgo: en el 42% de los accidentes mortales aparece la distracción como factor concurrente, en el 27% la infracción a la norma y en el 21% una velocidad inadecuada.

Destacan otros datos entre las cifras de accidentes veraniegos de 2010, tales como que el 53% de los niños fallecidos que viajaban en turismo no hacía uso de ningún elemento de seguridad, un ligero repunte de los accidentes mortales en autopista y autovía (24 fallecidos más que en 2009 en este tipo de vías) o que las salidas de vía siguen siendo el tipo de accidente más frecuente (36%).

¿Qué podemos hacer?

Llega el momento de plantearse qué hacer para evitar las situaciones de riesgo que pueden contribuir a la producción de accidentes. ¿Qué más podemos hacer?

Se mejoran las infraestructuras y se investiga en nuevos pavimentos más seguros y sostenibles (www.proyectofox.es), en barreras de protección menos agresivas (<http://smartrrs.unizar.es>), en el desarrollo de nuevos sistemas de seguridad pasiva para motoristas (proyecto DENDRA) o en nuevas tecnologías de seguridad primaria y secundaria en los automóviles. Los conductores somos más precavidos, cautelosos y prudentes, conscientes del peligro que

supone el tráfico rodado. Los innumerables radares que pueblan la geografía española han contribuido a la reducción de la velocidad media de circulación. Sin entrar a valorar si tienen o dejan de tener un afán recaudatorio, indudablemente son efectivos en materia de seguridad vial.

El continuo descenso de la tendencia de las gráficas a la que de continuo se ha referido el presente artículo habla por sí solo. No cabe duda de que se trata del camino a seguir.

Dejar de invertir en el mantenimiento y mejora de las infraestructuras ya existentes o en la creación de nuevas vías que toleren el error humano al conducir, postergar los proyectos de investigación u olvidar una conciencia colectiva de nula tolerancia con los vándalos de la carretera son decisiones que podrían hacernos descarrilar en nuestro camino hacia la única cifra válida en el número de muertos y heridos en la carretera: cero.

Cada año que pasa los objetivos son más ambiciosos. Más vehículos circulando, pero debemos reducir los guarismos del año anterior. Llega la hora de evitar la relajación, redoblar los esfuerzos y fijar el camino hacia la más noble meta para la seguridad vial.

La administración debe continuar sus inversiones en infraestructuras y proyectos de investigación. Sí, también en tiempos de crisis. Cada vida salvada es un éxito para nuestra sociedad.

Los constructores de vehículos deben continuar con la fabricación de vehículos que incorporen nuevos sistemas de seguridad, tanto primaria como secundaria y terciaria, incentivados por la máxima exigencia en cuanto a seguridad de su verdadero motor: los clientes. Deseche aquellos vehículos que no le ofrecen sistemas de seguridad imprescindibles a día de hoy, tales como el control electrónico de estabilidad, por poner un ejemplo.

Los conductores debemos modificar ciertos hábitos. Si analiza su forma de conducir, seguro que aprecia conductas corregibles. Repetimos los factores concurrentes en los accidentes mortales del verano de 2010:

- en el 42% de los accidentes mortales aparece la distracción. Un año tras otro, es el factor concurrente más repetido. La utilización del teléfono móvil, de los sistemas de navegación o centrar nuestra atención en aspectos diferentes a la conducción puede acarrear graves consecuencias.



El sistema de navegación debe programarse, siempre, con el vehículo detenido; jamás en marcha.

- en el 27% de los accidentes mortales aparece la infracción a la norma. Si sabemos qué debemos hacer, ¿por qué no lo hacemos?
- en el 21% de los accidentes mortales aparece una velocidad inadecuada. La velocidad debe adaptarse a las condiciones físicas del conductor, al estado de la vía y al tráfico en todo momento. Y además...
- el 53% de los niños fallecidos que viajaban en turismo no hacía uso de ningún elemento de seguridad. Los beneficios de los sistemas de retención infantil en caso de accidente han sido probados en infinidad de ensayos. Son el equivalente al cinturón adaptado a los niños.
- se ha producido un ligero repunte de los accidentes mortales en autopista y autovía (24 fallecidos más que en 2009 en este tipo de vías) y las salidas de vía siguen siendo el tipo de accidente más frecuente (36%). Una ligera distracción puede provocar una mínima pérdida de control, realmente difícil de corregir cuando se circula a elevadas velocidades.

El número de accidentes de tráfico en los meses de verano continúa su vertiginoso descenso año tras año, paralelo al descenso de accidentes a lo largo de cada anualidad. La tendencia bajista de los siniestros viales debe estimular a la Administración, los constructores de vehículos y los propios conductores para conseguir erradicar una de las intolerables epidemias con que convive esta sociedad, que trata de ser la del bienestar. ☺