

Los muertos en carretera bajan de 1.500 por primera vez en medio siglo

Los 250 fallecidos menos en 2011 cierran el octavo año consecutivo de descenso de víctimas de tráfico ● El nuevo ministro del Interior elogia a Pere Navarro

PATRICIA R. BLANCO
Madrid

Si ya parecía un reto difícil de alcanzar en 2010, el descenso de víctimas mortales en accidentes de tráfico de 2011 por octavo año consecutivo estaba totalmente fuera de los pronósticos más optimistas. Pero ha ocurrido. El nuevo ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, comunicó ayer los "magníficos datos": en 2011 murieron en carretera 1.479 personas, 250 menos que el año anterior. "Es la primera vez en los últimos 50 años que la cifra baja de 1.500", resaltó, antes de elogiar al todavía director general de Tráfico, Pere Navarro —su sustituto aún no ha sido nombrado—.

El descenso es aún mayor que el del año precedente, que concluyó con 173 fallecidos menos. Ni siquiera en Tráfico aspiraban a un resultado semejante. El repunte de muertos a finales de 2010 y a principios de 2011 hacía prever que España, al igual que sucedió en Francia, Reino Unido y Holanda, registraría un frenazo. Según Pere Navarro, era previsible que España siguiera la misma evolución que "los mejores países de Europa en cuanto a seguridad vial". Es decir, que la caída de fallecidos al volante tocara suelo. También lo advertía el exministro Alfredo Pérez Rubalcaba: "Cada vez será más difícil reducir la siniestralidad". Pero la siniestralidad continúa en descenso.

El carné de conducir por puntos, la medida estrella del Gobierno socialista en materia de seguridad

El número de desplazamientos en las vacaciones se ha reducido

En las carreteras convencionales muere el 75% de las víctimas

dad vial, que el pasado julio cumplió cinco años, "goza de plena salud", insisten desde Tráfico. Junto al nuevo carné, la reforma de la Ley de Seguridad Vial, del Código Penal y del procedimiento sancionador han sido claves para reducir la accidentalidad en las carreteras españolas.

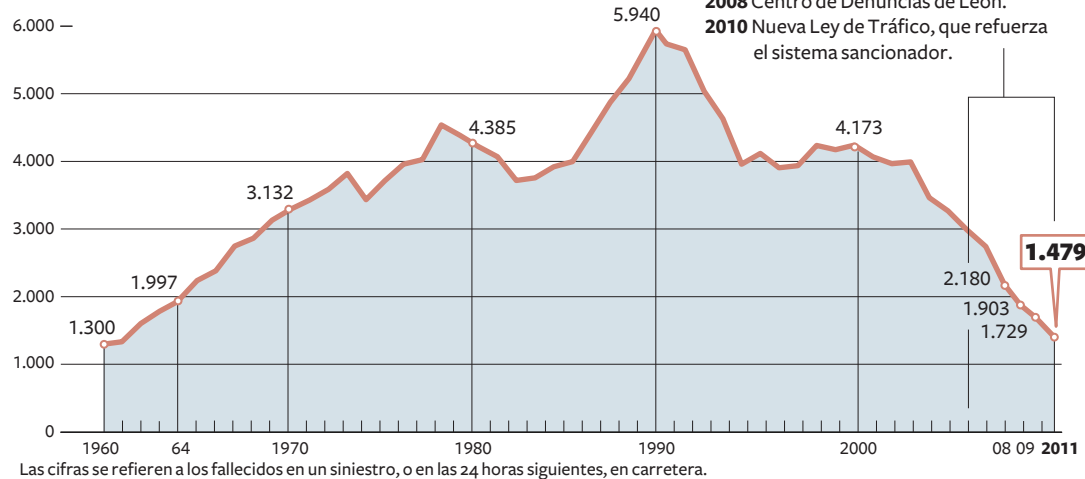
Pero además de la caída en el número de muertos, 2011 también ha registrado una bajada en el número de desplazamientos. Al menos, en los grandes periodos vacacionales, que son los de mayor exposición al riesgo de accidentes por la multiplicación de los viajes en carretera. En Semana Santa hubo 400.000 desplazamientos menos de largo recorrido, que Rubalcaba atribuyó al



MUERE ARROLLADA POR UN CAMIÓN UNA CICLISTA EN BARCELONA. Una usuaria del servicio de alquiler de bicicletas (Bicing) de Barcelona, de 49 años, falleció ayer al ser arrollada por un camión en un cruce. El conductor del camión dio negativo en los controles de alcohol y drogas. / ANDREU DALMAU (EFE)

Balance de tráfico

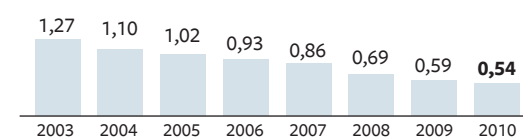
■ FALLECIDOS EN CARRETERA



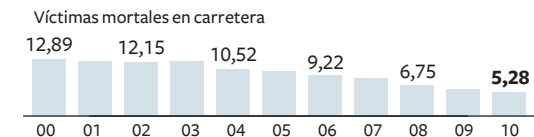
■ Principales medidas

- 2006 Implantación del carné por puntos. Creación de la Fiscalía de Seguridad Vial.
- 2007 Reforma del Código Penal.
- 2008 Centro de Denuncias de León.
- 2010 Nueva Ley de Tráfico, que refuerza el sistema sancionador.

■ MUERTOS POR CADA 10.000 HABITANTES



■ PROMEDIO DIARIO



Fuentes: Ministerio del Interior y DGT.

EL PAÍS

mal tiempo. Entre julio y agosto, la variación con respecto a 2010 fue de tres millones a la baja. En Navidad, aunque se desconocen todavía las cifras finales, Tráfico calcula cerca de un millón menos de recorridos de más de 100 kilómetros.

Todos los expertos en Seguridad Vial, desde los clubes de automovilistas a las asociaciones de víctimas, coinciden en que la reducción de los accidentes obedece a múltiples factores y a la complicidad de todos los actores implicados, pero es prácticamente imposible discernir cuál ha sido el elemento determinante. Aunque la crisis económica puede influir en el número de desplazamientos y favorecer, por tanto, la caída de

fallecidos, también puede perjudicar la seguridad en las carreteras. Según un estudio de 2009 de la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL), las dificultades económicas conllevan un menor cuidado en las revisiones mecánicas, como ya han alertado los fabricantes de vehículos, e incluso un comportamiento más agresivo en la conducción.

Sin embargo, el efecto más pernicioso de la crisis es la falta de inversión en infraestructuras. Según Juan Manuel Álvarez, presidente de la Asociación Española de Fabricantes de Sistemas Metálicos de Protección Vial (SIMEPROVI) "en los dos últimos años se ha producido una disminución sensible de las inversiones en ca-

rrerteras". "Las autopistas y las autovías están bien protegidas, pero el problema está en las carreteras convencionales, que son las que registran el mayor número de accidentes mortales", añade Álvarez.

Es precisamente este tipo de vías uno de los objetivos prioritarios del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011-2020. En una década, el programa pretende reducir en un 30% el número de fallecidos en las carreteras secundarias, donde se produce el 75% de las muertes de tráfico. Mientras que los conductores reclaman una mayor inversión, Pere Navarro propuso el pasado agosto reducir la velocidad a 90 kilómetros por hora en todas las vías convencio-

nales, ya que hasta ahora se puede circular a 100 en aquellas con un arcén de más de metro y medio de ancho.

Pero ahora le toca al Gobierno del PP tomar las decisiones. El recién nombrado ministro del Interior, Jorge Fernández Díaz, todavía no ha designado al nuevo director de Tráfico. "Es complicado sustituir a Pere Navarro, porque en algún momento el número de muertos aumentará y tendrá que asumirlo quien esté al frente de la DGT", admiten fuentes de la institución. "No sería una mala opción para el PP que Navarro siguiera en su puesto", continúan.

En cualquier caso, será el PP quien tendrá que afrontar el desafío planteado por la Unión Europea: una reducción del 50% de las muertes en carretera hasta 2020. Pero cuanto más bajas son las cifras de siniestralidad, más arduo resulta reducirlas.

El PP deberá desarrollar el Plan Estratégico de Seguridad Vial

Las víctimas piden que los accidentes sigan siendo una prioridad

España ya ha agotado la primera fase de políticas de seguridad vial, toda una batería de medidas "copiadas" principalmente del modelo francés. "Al principio hay que centrarse en los grandes temas, que son el alcohol, el cinturón, el casco, la velocidad y los reincidentes", explica Pere Navarro. Pero España, que se encuentra entre los países europeos con el índice de siniestralidad vial más bajo, ya no puede copiar, porque ya no hay más modelos a imitar. Ha llegado la hora de innovar. "Cuando ya te has ocupado de los grandes temas tienes que ir a colectivos y a temas estratégicos y ahí ya tienes que buscar qué puedes hacer por los peatones, por los motoristas, por los ciclistas, por la gente mayor o por las salidas de vía", reflexiona Navarro.

Las cifras todavía dejan cierto margen de actuación. En España mueren al año unas 500 personas atropelladas, 250 en ciudad y 250 en carretera. Otras 500 pierden la vida por salidas de vía y cerca de 400 en accidente de moto. La velocidad está presente en la mayor parte de estos accidentes.

El equipo de Navarro deja algunas pistas al nuevo Ejecutivo. El intento frustrado por falta de tiempo de reducir la velocidad a 30 kilómetros por hora en las calles con un carril por sentido o el uso de la bicicleta son medidas que la DGT pretendía implantar para reducir los atropellos. También se quedó en el tintero la conducción acompañada, para mejorar las habilidades de los nuevos conductores.

Las víctimas de accidentes piden al nuevo Gobierno del PP que continúe con la misma política de seguridad vial del PSOE. "Rubalcaba recibía cada día un sms con el número de muertos", recuerdan en Tráfico.