

Fecha de recepción: 14/09/2017
Fecha de aceptación: 20/11/2017

Los accidentes de tráfico y sus consecuencias

Traffic accidents and their consequences

Dr. José Ángel Pérez Requena

requenadoce@hotmail.com

Dr. César Augusto Giner Alegría

caginer@ucam.edu

Universidad Católica San Antonio
España

Resumen

Los accidentes de tráfico arrojan cifras de fallecidos y heridos que suponen un auténtico balance de guerra. El presente trabajo pretende encuadrar una proporcionalidad entre la cifra de habitantes, el censo de vehículos con los resultados de accidentes, poniendo como modelo la Ciudad de Murcia, en la cual hay censados 1.467.000 mil habitantes, con un parque móvil de unos 981.500 vehículos censados. Dado que esta cifra guarda una proporcionalidad significativa para el análisis de accidentes con resultado de fallecidos, en especial dada la evolución que ha sufrido en el pasado año 2.016, extrapolando las cifras a su nivel nacional. Por lo que estos datos son perfectamente adecuados de forma proporcional a cualquier otra ciudad del mundo.

Palabras clave: Accidente, Datos estadísticos, Parque móvil, Prevención, Siniestralidad, Tráfico.

Abstract

Traffic accidents show figures of deaths and injuries that represent a true balance of war. The present work intends to fit a proportionality between the number of inhabitants, the census of vehicles with the results of accidents, putting as a model the City of Murcia, in which there are registered 1.467 million inhabitants, with a mobile park of about 981,500 vehicles Census Given that this figure has a significant proportionality for the analysis of accidents with the result of deceased, especially given the evolution that has occurred in the past year 2.016, extrapolating the figures to its national level. So these data are perfectly adequate in proportion to any other city in the world.

Keywords: Accident, Mobile fleet, Prevention, Statistical data, Traffic.

Introducción

Como resultado de los accidentes de tráfico, las cifras son claras y hablan por sí solas, un millón doscientos mil muertos, al año en el mundo. A esto hay que añadir entre veinte y treinta millones de heridos en este mismo periodo. Desde el año 2.003, en que se llegó a los 5.399 fallecidos a consecuencia de los accidentes de tráfico en nuestro país, la cifra ha ido progresivamente en declive hasta el año 2.015, no obstante, el presente año 2.016, se ha superado la cifra de fallecidos del año anterior, dado que hemos llegado, a nada más y nada menos que, a 1.155 fallecidos, mientras que durante el año 2.015 fueron 1.124 muertes, por accidentes de tráfico.

Esto nos debe de hacer plantearnos cómo reaccionar para tratar de volver a minimizar estas cifras, por lo que el legislador se está planteando adoptar determinadas medidas, como puede ser la de endurecer determinadas conductas, tipificando en el marco penal unas nuevas y en concreto el endurecer en el plano administrativo la Ley de 17 de junio de 2.005, Ley del carne por puntos y otras como la dispuesta en el artículo 11.3, de la actual Ley de Seguridad Vial, Ley 6/2.015, desarrollada por el Reglamento General de Circulación en la regulación, RD 1428/03 de 21 de noviembre, en el artículo 18.2, en cuanto a la prohibición del .uso de dispositivos móviles durante la conducción, dado que se ha manifestado una tendencia masiva al uso de estas nuevas tecnologías dada su evolución en constante aumento, por ello el legislador no dejó lo suficientemente claro esta circunstancia en su momento, tal vez por no prever el gran y masivo desarrollo de este fenómeno, en aumento constante por lo que hay que actuar en este sentido, sin lugar a dudas.

En el carne por puntos, y la Ley que regula la detracción de los mismos, Ley 17/ 2.005, castiga actualmente, con doscientos euros de multa y la detracción de tres puntos del citado carne, pero todo parece indicar que esta conducta debe de endurecer mucho más, dado que los conductores siguen haciendo caso omiso a la regulación legislativa y se siguen utilizando cada vez más los terminales telefónicos mientras se conduce, para mandar Wasap, mensajes o incluso para hablar por teléfono, durante la conducción, sin ningún dispositivo de manos libres, esta circunstancia, sin duda, ha sido una de las fundamentales para que se haya contribuido al aumento de las cifras de fallecidos en nuestras carreteras en el pasado año 2.016, a la escalofriante cifra en España de, 1.155 muertos como consecuencia de los accidentes de tráfico.

Accidentes en la Comunidad Autónoma de Murcia

En Murcia a fecha de 2.014, había censados 1.467.000 habitantes, el parque móvil censado es proporcional en la población a cualquier ciudad del ámbito nacional, extrapolando este dato a la Comunidad Europea y al parque móvil en ciudades del resto del mundo, la estadística guarda una relación directa con los datos de siniestralidad directamente relacionados con el número de vehículos que circulan por las vías públicas, tanto urbanas como interurbanas, en la ciudad de Murcia.

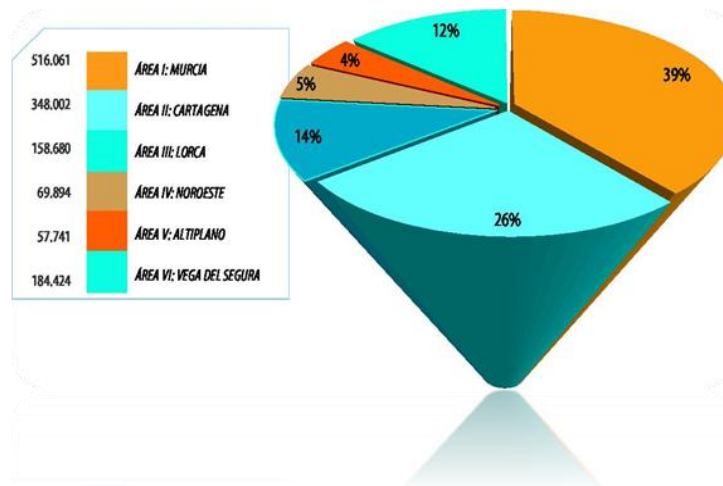


Figura 1. Gráfico del número de vehículos por áreas en la ciudad de Murcia.

En lo que iba de año, a fecha de noviembre de 2.014, nada más en Murcia y a esa fecha, las carreteras ya se habían cobrado 53 víctimas mortales, de las cuales 13 de ellas habían sido en vías urbanas y 40 en vías interurbanas. Por parte de la Delegación de Gobierno, se publicaron las estadísticas de la DGT en su delegación en la materia en la JPT de Murcia, con referencia a los datos estadísticos de accidentes ocurridos en la región correspondientes al año 2.014 y un anuncio publicado en el Periódico de la Opinión de Murcia en fecha de sábado día 3 de enero de 2.015, se hacen públicos los siguientes datos:

“Durante el año 2.014, se cerró con el 18% más de víctimas en accidentes de tráfico, en las carreteras murcianas, son datos alterados por los 14 fallecidos en el accidente de autobús de la Venta del Olivo. Por ello han sido 9 más los fallecidos del año 2.014 con respecto al año 2.013, (59 frente a 50). Mientras los accidentes de turismos y bicicletas las cifras fueron menores que en el año 2.013, se produjo un aumento importante de víctimas en siniestros protagonizados por ciclomotores y autobuses. A lo del pasado 2.013, se produjeron 46 accidentes con víctimas mortales en carreteras y vías urbanas, tres menos que los ocurridos el año anterior, si bien la cifra de fallecidos ha sido mayor según el balance”.

Los estadios anuales con índices más bajos de mortalidad

Se ha constatado que la mortalidad por accidentes disminuye durante el mes de marzo, abril, julio y octubre de ese año, pasando de 10 víctimas mortales en el año 2.013 a 0 en el año 2.014. Mientras se incrementa en el resto de meses, destacando el mes de octubre, con 17 víctimas mortales.

Además, la Región de Murcia registró un aumento del 36'36% de víctimas mortales, durante los fines de semana, durante el año 2.014, donde fallecieron 30 personas, frente a los 22 fallecidos del año 2.013. El resto de la semana aumenta el 3'57% al pasar de 28 en el año 2.013 a 29 en el año 2.014. Igualmente, nuestra región ha experimentado un aumento del 63,63% de víctimas mortales en accidentes ocurridos en sábado, con respecto al año 2.013, pasando de 11 a 18 víctimas durante el año 2.014, es decir 7 víctimas más. En el año 2.014 han muerto 28 víctimas vulnerables, tres de ellos ciclistas, siete ciclomotoristas, nueve motoristas y nueve

peatones, lo que suponen un 47,45%, mientras que en el año 2.013 murieron 27 personas de las denominadas vulnerables.

Se constata un descenso de víctimas mortales, durante el año 2.014, en turismos (-42,1 %) y bicicletas (40%), y el también importante aumento en ciclomotores (+ 133,33%) y en autobús, donde el año 2.014, fallecieron 14 personas frente a ningún fallecido en el año 2.013. (Este dato es debido al accidente de Venta del Olivo, donde fallecieron 14 personas en accidente de autobús). Estas cifras se mantuvieron estables durante el año 2.015, pero su evolución ha sido significativamente superior durante el pasado 2.016.

Índices de accidentes en diferentes vías urbanas e interurbanas

En el año 2.014 aumentaron el 116,6 las víctimas mortales en vías de titularidad estatal; el 17,4 % en vías de titularidad autonómica; y el 6,66% en vías de titularidad municipal. En este registro aumentaron las víctimas mortales en un 22,85%, en vías interurbanas, pasando de 35 fallecidos en el año 2.013 a 43 en el año 2.014. En vías urbanas también se ha producido un aumento del 6'66%, en estas vías de titularidad municipal, pasando de 15 a 16 fallecidos.

Las Policías Locales juegan un papel importante, dado que son ellos los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia del tráfico en los municipios, y por tanto en las vías urbanas de su titularidad, artículo 7 de la Ley de Bases de Régimen Local, Ley 7/85 de 2 de abril, establece el régimen de las competencias municipales. Estos Policías Locales, dentro del desempeño de las funciones que le vienen atribuidas en el marco normativo del artículo 53 de la Ley 2/86 de 13 de marzo, Ley de Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, establece que les está encomendada la instrucción de Atestados y Diligencias de Prevención en los accidentes ocurridos en vías urbanas de titularidad municipal. Asimismo, les está atribuida la de proponer para sanción a las infracciones a las normas que reglamentariamente se determinan siguiendo para ello lo dispuesto en el Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, D.R. 320/94 de 25 de febrero y demás normativa de desarrollo y actualización normativa.

A pesar de haberse reforzado el papel de los agentes de la autoridad y de las competencias de los diferentes organismos encargados de la materia del tráfico y seguridad vial, pasando de su primitiva concepción meramente policial en su actuación, para adoptar un planteamiento activo en la materia, hay que tener en consideración que hace ya unos diez años que no se generan nuevas convocatorias para cubrir las plazas y vacantes de estos funcionarios destinados en materia del tráfico y la seguridad vial, por lo que esta merma es otro factor a tener en consideración, dentro de las múltiples variables que intervienen en la compleja materia del tráfico y la seguridad vial, y en sus consecuencias y resultados de accidentalidad.

El mismo problema en este sentido, de las plazas y convocatorias, sucede en la Guardia Civil, como policía especializada en la materia en las vías interurbanas, por lo que la problemática es recíproca, generando un déficit que sin duda repercute en las cifras de siniestralidad en estas vías, dado que determinados conductores no asimilan, ni adoptan algunas conductas, sino es, a golpe de sanción y la consiguiente pérdida de puntos y por ende de los permisos de conducir.

En ambos casos estas circunstancias pueden dar lugar a un aumento de la siniestralidad en vías urbanas e interurbanas. Dado que tanto la Guardia Civil, como las Policías Autónomas o en su caso las Policías Locales, dentro de sus respectivas

competencias deben de operar necesariamente en esta materia según lo que reglamentariamente se determina.

Medidas de aplicación de las nuevas tecnologías para reducir los accidentes

Entre otras, se está investigando mediante estudios la circulación de vehículos automatizados y eléctricos, cada uno de ellos, estos vehículos de transporte de personas, efectuaron recorridos dentro de un recinto, con el objetivo de conectar el transporte público con las empresas y centros del Parque Científico Tecnológico de la ciudad. Otras ciudades europeas ya protagonizaron acciones similares, como las llevadas a cabo en la ciudad de La Rochelle en Francia, o la de Trikala en Grecia o Larssanne en Suiza, realizando prácticas de este tipo de transporte público sin conductor.

Estos autobuses realizaron una ruta programada en el citado Parque Tecnológico de la ciudad de San Sebastián, circulando a una velocidad media, de unos doce kilómetros por hora, circulando de forma ininterrumpida de lunes a viernes, desde las 07'30 y hasta las 19'30 h. Las tres unidades estaban conectadas a un centro de control desde el cual se llevaron a cabo mediante monitorización y control de estos vía Internet, mediante el sistema Wifi, permitiendo llevar un seguimiento a tiempo real de sus itinerarios y además controlar todas las instrucciones programas y establecidas con un acierto muy preciso.

En cualquier caso, este tipo de prácticas están proliferando y cada vez más se van adaptando nuevos sistemas de conducción autónoma integral, como coches sin pedales ni volante, porque en realidad gozan de sistemas tecnológicos de última generación capaces de ir salvando los obstáculos con una precisión absoluta. Estas medidas que en la actualidad están por desarrollarse en un futuro próximo pueden ser el máximo exponente aplicado al campo de la seguridad vial y de esta manera bajar las cifras de heridos y fallecidos, pues con sistemas precisos de autocontrol presumiblemente se evitarán muchos accidentes de tráfico.

Ya existen varias iniciativas en este sentido, pero no proyectos definitivos capaces de garantizar una implantación a corto plazo, para ello se requiere que se siga investigando, avanzando en aspectos sobre la seguridad vial.

Algunos problemas para el desarrollo de esta apasionante materia, se localizan en las políticas sociales, en aspectos jurídicos, de regulación normativa de grandes costes económicos y de infraestructuras, así como en otros intereses no desvelados, como el ingreso económico que aporta a determinados organismos. Pero el desarrollo tecnológico sigue avanzando y de su lado que este amplio campo vea la luz a corto plazo, no parece una utopía.

Algunos teóricos en la materia se atreven a afirmar que en un futuro los vehículos serán capaces de circular como vehículos autónomos con una mayor garantía de seguridad, dado que funcionarán como un ordenador, una computadora incapaz de cometer errores y fallos al no estar dentro de su programación, pero sin duda y a pesar de los grandes avances que se están sucediendo, todavía no estamos a la altura de estas previsiones tan soñadas, aunque grandes empresas, en especial privadas y de proyección futurista, sigan invirtiendo en que estos proyectos se sigan desarrollando y avancen hacia el objetivo soñado de bajar las cifras de heridos y fallecidos por los accidentes de tráfico.

El número de fallecidos por accidentes en carretera, por primera vez en los últimos trece años

El número de víctimas asciende a, mil cientos cincuenta y cinco, por los mil cientos veinte y cuatro del año 2.015, a fecha de 31 de diciembre de 2.016. Según los datos de la DGT hasta la fecha de 21 de diciembre de 2.016 las carreteras españolas se habían cobrado 4 fallecidos más que al término del año pasado, estas cifras suponen que, por primera vez en 13 años, el número de víctimas vuelve a subir. Desde el año 2.003, cuando se contabilizaron cinco mil trescientos noventa y nueve, el número de fallecidos había adoptado una tendencia a la baja, que se rompe este año 2.016.

Con solo fijarse en datos provisionales la siniestralidad de los últimos 5 años ha fluctuado de forma muy leve. Así el año 2.015, dejó mil ciento veinte y cuatro fallecidos, tan solo una muerte más de los que hubo en 2.014, mientras que en el 2.013 hubo mil ciento veinte ocho muertes y un año antes, en 2.012 mil trescientos uno. Pese que los descensos de la siniestralidad han sido muy sensibles en el último lustro, este año 2.016, finalmente se ha roto la tendencia a la baja desde hace más de una década, es decir, desde los últimos 13 años.

Fuentes de la DGT, han atribuido el aumento a varias causas, entre ellas el número de desplazamientos que es entre el 5 y 6 % superior, y por tanto, hay una mayor exposición al riesgo, también han achacado la subida de la siniestralidad, a la antigüedad del parque de vehículos porque los coches implicados en un accidente mortal tienen una media de 13,5 años y lo más relevante, tal vez sea, en cuanto al uso de dispositivos móviles durante la conducción, dado que se ha manifestado una tendencia masiva al uso de estas nuevas tecnologías dada su evolución en constante aumento.

Consciente de estos factores han puesto sobre la mesa un pliego de condiciones que próximamente irán dirigidas a la Comisión Nacional de Seguridad Vial para tratar de explicar sus prioridades en esta materia y en la presente legislatura.

Conclusiones

Los accidentes de tráfico, arrojan cifras alarmantes de fallecidos y heridos, un auténtico balance de guerra, un índice de siniestralidad tremendo y muy preocupante, que nos debe llevar a una reflexión. En un análisis de proporcionalidad, nuestra región puede ser un modelo de muestra significativo; aunque en las cifras de fallecidos en el ámbito nacional, durante el año 2.016 se ha visto aumentada, cosa que no ocurría desde hace ya trece años. El presente artículo pretende hacer una reflexión sobre las posibles causas de este aumento y sobre todo de cuales son medidas se deben de adoptar para intentar paliar estas alarmantes cifras.

Este análisis principal parece que deba de ir enfocado y por lo tanto pase, por tratar de renovar el envejecimiento progresivo del parque móvil en general, dado que en todos los accidentes con resultado de fallecidos, ocurridos durante el año 2.015, alguno de los vehículos implicados tenía más de 10 años de antigüedad, en realidad y en un enfoque más actualizado en el presente año 2.016, los vehículos implicados en accidentes de tráfico con resultados similares de fallecidos y heridos graves, contaban con una media de 13'5 años de antigüedad. Ello supone, que los sistemas de frenado, seguridad pasiva y activa, elementos desgastados por el uso en los componentes y equipos mecánicos en general, resten en su rendimiento, y fallen en eficacia y

eficiencia, para la prestación del servicio tan exigente como lo es, hoy en día, la seguridad vial.

Ello debe de incentivar a que, de la mano de la mejora en las infraestructuras, como carreteras, señalización vial, o la posible medida del endurecimiento de cuestiones legislativas, como pueda ser en endurecimiento de algunas cuestiones de ámbito penal, o en el plano administrativo, como el castigar con más detención a regular la pérdida de los puntos, del carne de conducir, la medida más relevante sea la de intentar que se renueve el parque móvil, incentivando económicamente el cambio de vehículos de viejos a nuevos, en especial cuando estos tengan cierta antigüedad.

Medidas como, pueden ser, el endurecimiento de cuestiones de las estaciones y requisitos exigibles a la hora de pasar los vehículos las ITV, o la de impedir que vehículos con cierta antigüedad puedan circular por las vías públicas, pues, son las cifras las que hablan por sí solas y cuando esto es una realidad patente hay que descubrirse y por mucho que duela, ponerse manos a la obra para que las cifras vuelvan a bajar e incluso llegar a la hipotética cifra de cero fallecidos y heridos como consecuencia de los accidentes de tráfico en nuestras vías públicas.

El uso de dispositivos móviles durante la conducción, ha sido otra medida que sin duda ha contribuido notablemente al citado aumento de fallecidos, pues se ha manifestado una tendencia masiva al uso de estas nuevas tecnologías dada su evolución en constante aumento, por ello el legislador no dejó lo suficientemente claro esta circunstancia en su momento, tal vez por no prever el gran desarrollo de este fenómeno por lo que todo parece indicar que esta conducta debe de endurecerse más, dado que los conductores siguen haciendo caso omiso a la regulación legislativa y esta circunstancia sin duda ha sido una de las fundamentales para que se haya contribuido al aumento de las cifras de fallecidos en nuestras carreteras en el presente año, a la escalofriante cifra de 1.155 muertos como consecuencia de los accidentes de tráfico.

También se podría contribuir a la baja de estas alarmantes cifras, con la inclusión de las nuevas tecnologías aplicadas a la seguridad activa y pasiva de estos vehículos de nueva incorporación al mercado, como vehículos nuevos, entre otras con elementos de serie en cuanto a la comprobación antes de poder ser usado el vehículo del consumo, sobre el conductor, de sustancias estupefacientes, drogas tóxicas o bebidas alcohólicas, así como otras alteraciones que puedan derivar en accidentes de tráfico.

La mejor formación de los agentes de tráfico sería otra consideración a tener presente, así como su aumento del número de estos, dado que hace ya casi una década que las plazas y convocatorias de vacantes se quedó bloqueada, debido a la crisis, todo ello sin duda repercute notablemente en este aumento de la siniestralidad vial descrito, por ello debemos ponderar si verdaderamente merece la pena el adoptar este paquete de medidas propuestas en el presente trabajo, pues sin duda que con ellas los resultados no se harán esperar, de lo contrario, por muchas campañas que se realicen a nivel de la DGT no podremos remediar lo que parece una evidencia y es que las cifras de años venideros vayan en un aumento notorio y significativo que nos debe invitar a pararnos a reflexionar sobre la gran importancia del tema que nos ocupa.

Referencias bibliográficas

Bakers, J.S. (1970). *Manual de investigación de accidentes de tráfico para la Policía*. España.

- Castaño, M.J. (1989). Educación vial en la escuela. Documento Didáctico, 131. España: ICE.
- Fernández Sarramona, J. (1987). Tecnología Educativa. España: CEAC.
- Fernández Manjón, D. (1988). Recursos pedagógicos en el centro escolar. España: Escuela Española.
- UNED y Dirección General de Tráfico (1.995). Cursos de educación vial para profesores (Tomos I y II). España.
- Belda Iniesta, J. (2014). *Guía básica para la realización de un TFG O TFM (Trabajo fin de Grado o Trabajo fin de Master)*. España.