

## El tráfico: cuestión cívica, política y ética

*Las víctimas del tráfico rodado se han convertido en una de las principales preocupaciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y de prácticamente todos los gobiernos de los países desarrollados. Hasta tal punto que la OMS ha proclamado el año 2006 como **Año de la Seguridad vial** y, en los documentos de preparación, ha desarrollado programas tendentes a crear una "imprescindible cultura de la seguridad vial". En qué haya de consistir esta cultura y qué pasos inmediatos han de darse será tarea a definir entre todos. Pero no cabe duda de su necesidad y urgencia.*

Según datos de la OMS, en 2002 murieron por accidente de tráfico más de un millón y medio de personas; los datos incompletos de 2005 arrojan una cifra de unos 1.800.000 muertos por accidente de tráfico, lo que representa algo más del 2 por ciento de la mortalidad mundial. Las consecuencias graves no mortales son también muy importantes: lesiones medulares irreversibles, amputaciones, aplastamientos, invalidez permanente y diversas minusvalías. El tráfico se ha convertido en la novena causa de morbilidad y de mortalidad a escala mundial. En el tramo de edad de 16 a 29 años, es la primera causa de una y otra.

### **España en el ranking mundial de siniestralidad vial**

Si consideramos el caso español, la necesidad y urgencia se amplifican. En 2002 murieron por accidentes de tráfico 5.347 personas. Aunque la cifra ha

disminuido ligeramente, el tráfico sigue siendo la 5ª causa de mortalidad, detrás de las enfermedades cardiovasculares, las neoplásicas (cáncer), las respiratorias y las del aparato digestivo. En 2005, sólo en vías interurbanas fallecieron por accidente de tráfico 2.875 a las que hay que añadir unas 2.000 que murieron en vías rústicas, urbanas y asimiladas. Cada doce horas muere atropellado un peatón y cada tres días un ciclista. Para tener una perspectiva correcta del problema, debemos recordar que el número total de defunciones en España es aproximadamente 360.000 cada año.

Las víctimas no mortales son mucho más numerosas. En 2005 se produjeron, por accidente de tráfico, 27.272 heridos graves y 40.174 hospitalizaciones de urgencia. Anualmente se producen 500 casos de apoplejía como consecuencia de accidentes de circulación, el 79 por ciento entre jóvenes menores de treinta años.

¿Qué representan estas cifras en relación con otros países de nuestro entorno? Para que sean comparables los datos de países con poblaciones, parques automovilísticos y redes viales muy diferentes se ha creado el índice *número de accidentes mortales por cada MVK* (millón de vehículos-kilómetro). Aplicando este índice, la situación de España es francamente negativa. Por cada MVK en España se producen 22 muertos, mientras en Francia, sólo 10,9; en Alemania, 9,7; en EEUU, 9,4, y en Reino Unido 7,6. Es deprimente constatar que, entre los países encuestados, sólo Eslovaquia (47), República Checa (32), Grecia (27) y Corea del Sur (26) están por encima de España en siniestralidad mortal. No hay datos (parece que son peores que los españoles) de Italia, Portugal y Polonia. La media de los países de la Unión Europea es de 16 muertos por MVK.

Ante la magnitud de los números, muchos estamentos se han movilizado tratando de averiguar las causas y elaborar medidas de choque, sabedores de que el accidente, si bien nunca podrá ser eliminado totalmente, se puede al menos disminuir el riesgo de padecerlo y la gravedad de sus consecuencias.

### **Impacto económico**

Aunque no es objetivo directo de este editorial, es necesario poner de relieve el enorme coste económico que los accidentes de tráfico representan. Sólo las indemnizaciones suponen en España un pago medio

de 215.000 euros por cada víctima mortal (quince veces más en Noruega) y de 32.000 euros por cada herido.

A estas cifras hay que sumar los costes sanitarios, de ambulancias y de hospitalización, los relativos a las jornadas de trabajo perdidas, los daños materiales... Estamos hablando de cantidades enormes que no sólo pagan los causantes y las víctimas a través de consorcios de seguros sino de cantidades que pagamos todos al detraerse de los fondos destinados a la redistribución social. Desde el punto de vista económico, los accidentes de tráfico representan un injusto daño inferido a la solidaridad nacional.

### Causalidad múltiple y culpable

Según el informe de la *Dirección General de Tráfico* (DGT), el 90% de los accidentes se deben a factores humanos (del conductor o del peatón), el 7% a factores ambientales (hielo, nieve, viento...) y sólo el 3% a factores mecánicos. Estas cifras son puestas en entredicho por algunas asociaciones de consumidores que creen ver en ellas una omisión notable: el estado deficiente de algunas vías públicas.

En este sentido, argumentan que, de las 2.875 muertes habidas en vías interurbanas durante 2005, sólo 506 (el 24%) se produjeron en autopistas y autovías, cuando estas dos clases de carreteras soportan más del 70% del tráfico total. Los 2.369 muertos restantes (76%) tuvieron lugar en carreteras de doble sentido, sin desdoblamiento o con desdoblamiento pendiente por las que sólo circula el 30% de los vehículos. Parece, por tanto, que alguna responsabilidad habría que atribuir a las distintas administraciones de las que dependen estos desdoblamientos o la eliminación de puntos negros. Resulta inexplicable que, a veces, se construyan túneles para que la fauna atraviese con seguridad las vías de circulación y no se construyan pasos a distinto nivel para que crucen sin peligro las personas.

Las principales causas de los fallos humanos causantes de accidentes son, según la DGT, por este orden, las siguientes: exceso de alcohol, fatiga, sueño, distracciones, velocidad excesiva, estado anímico y temperatura (angustia, o aturdimiento). En los accidentes mortales de motociclistas, el factor determinante, en el 76% de los casos, es no llevar casco

homologado. Casi siempre, estas causas pueden ser previstas y evitadas, por lo que la persistencia en ellas debe considerarse, salvo que se demuestre lo contrario, culpable moral y penalmente.

### **Aportaciones al debate**

La OMS ha lanzado un eslogan muy certero: **La seguridad no es un accidente**. Efectivamente, sin un esfuerzo que comprometa a toda la sociedad y a todos los resortes del individuo y de las administraciones públicas, no será posible mejorar sustancialmente la seguridad vial. La magnitud del problema obliga a considerarlo globalmente, en sus dimensiones políticas, psicológicas, sociales, económicas y éticas. No son separables una de las otras si de verdad queremos construir esa cultura de la seguridad vial de que habla la OMS.

Con el fin de construir esta cultura, merecería la pena tener en cuenta algunos principios.

### **Principio de prudencia**

Ante un daño tan grave, la prudencia aconseja prevenir, erradicando incluso las causas remotas y de baja incidencia estadística. Todas las campañas de prevención son parte de la solución del problema. La Dirección General de Tráfico ha ensayado diversas estrategias para educar en la prudencia: unas tienden a disuadir por miedo a la silla de ruedas o al sufrimiento causado a los familiares. Todas apelan a la sensatez (uno de los mensajes más efectivos para que los motoristas lleven casco ha sido aquel rotundo *No pierdas la cabeza*). Y es que realmente, la prudencia en definitiva es sensatez y sentido común, capacidad de prever las consecuencias, ciertas o probables, y minimizar el riesgo.

A pesar de este trabajo, deberíamos todos reflexionar sobre si se vulneran o no los principios de prudencia en determinados comportamientos colectivos, en los que, por una parte, se nos aconseja el dominio prudente de la velocidad y, por otra, se nos proponen modelos sociales contradictorios con este propósito. Aunque en países donde la velocidad no está limitada (Alemania, por ejemplo), el número de accidentes es

menor que en España, está fuera de duda que existe correlación directa entre exceso de velocidad y número y gravedad de los accidentes.

¿Debería limitarse la potencia de los motores? ¿Es lógico que algunos modelos de automóviles y motos de alta gama puedan correr a más de 280 km/h cuando nunca podrán legalmente sobrepasar los 120 km/h? La respuesta no es fácil porque la importancia del sector automovilístico en la economía nacional y mundial lo ha convertido en algo que los gobiernos miman, ya que de él dependen millones de puestos de trabajo directos e indirectos. En España, aporta el 9% a la formación del PIB. Si no fuera por ello, es muy probable que, a estas alturas, se hubieran tomado algunas medidas de prudencia. Deberían buscarse fórmulas que, preservando la pujanza del sector y su capacidad de innovación, estudien el tema y busquen la solución o soluciones menos malas.

¿No resulta contraproducente que, al mismo tiempo que se predica la prudencia, se propongan como modelos sociales de los jóvenes algunos estandartes de lo opuesto? Parecería prudente establecer, al menos, mayor vigilancia, orientaciones positivas y correcciones educadoras en los masivos movimientos de moteros y las *alonsomanías*, que peregrinan a los circuitos de los grandes premios o los siguen hipnotizados en la pantalla de televisión. La admiración de los ídolos debe ser encauzada para que evitemos que produzca un peligroso síndrome de imitación.

### **Reglas de habilidad**

Conducir no exige una habilidad especial, pero sí una serie de condiciones intelectuales, psicológicas y físicas, tanto por parte de los conductores como de los viajeros y de los viandantes. Todos precisamos estas habilidades activas y pasivas de seguridad. No se trata sólo de adquirir y promover habilidades de *volantistas*, sino de verdaderos *responsables de seguridad vial*. El gobierno, a través de la DGT, revisa periódicamente la legislación orientándola cada vez más hacia la seguridad activa y pasiva. En ese sentido, suministran reglas útiles la *Ley de 2 de marzo de 1990*, sobre circulación de vehículos a motor y seguridad vial, y, sobre todo, la *Ley del 19 de julio de 2005*, que regula el permiso y la licencia de conducción por puntos.

Los positivos resultados del carné por puntos en Italia y Francia (los accidentes mortales han descendido en un 30 %) hacen prever que en

España también lo sean. El sistema por puntos consiste en que cada conductor recibe un crédito de 12 puntos y que puede perderlos en función de las infracciones a la seguridad que cometa. Si llega a perder la totalidad de su crédito, su permiso de conducir se suspende y es necesario examinarse de nuevo. El sistema de puntos no anula cualquier tipo de sanción: las multas, restricciones, suspensiones temporales o definitivas del permiso de conducir que correspondan a la infracción causante de la pérdida de puntos.

La escala de pérdida de puntos es una escala de temor, pero muy útil para educar en seguridad vial. La reeducación, el retorno a la autoescuela y las moratorias de seis meses o un año para volver a obtener el carné son otras tantas reglas de habilidad social para la seguridad. En principio, suponen un esfuerzo bien fundado, con mucha mayor fuerza disuasoria que las solas multas y suspensiones temporales.

### ***Imperativos de moralidad***

Desde muchas instancias se pide un endurecimiento de las sanciones y la tipificación como delito penal de muchas conductas de riesgo. Algo avanzaremos en seguridad por ese camino, ya que el miedo al castigo genera siempre una contención de la conducta sancionable. Pero, si no llegamos a interiorizar que la seguridad vial es un imperativo moral, todos los pasos dados para disminuir los accidentes serán frágiles.

Se trata de crear conductores seguros que actúen como tales en presencia o en ausencia de agentes de tráfico, en tramos controlados por radar y en tramos no controlados. Es decir, necesitamos conductores capaces de autocontrolarse, de tener la norma como referencia, su conciencia como juez y su voluntad como reguladora de todos los actos. Las normas de tráfico son leyes morales que obligan en conciencia. Por tanto, conocerlas y cumplirlas es un imperativo moral para todos. Una infracción no sancionada debe crear tanto remordimiento como la sancionada en la conciencia del conductor y desencadenar igual propósito de corregirla en el futuro.

Aprender el código para examinarse, practicar con tests en las autoescuelas crea habilidades, pero no conciencia moral de conductor para la seguridad. Es urgente formar la conciencia antes y al mismo tiempo que se adquieren las habilidades de conducción. El *Plan estratégico 2005-2008* de la DGT plantea numerosas actuaciones en esa perspectiva. Pero es necesario, además, educar en la moral del tráfico en todas las instancias, comenzando por la escuela. ■