

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El número de muertos y heridos graves, menos graves y leves por los Accidentes del Tráfico de la Circulación Vial es tan alto y tan constante año tras año que constituyen en España, aparte de la lacra social, la tragedia humana y el alto coste que significan, una auténtica endemia, ya que tiene todas las características de este tipo de dolencia: continuidad en el tiempo y en el espacio, agravamiento incidental periódico en épocas de vacaciones y fines de semana, ninguna tendencia a su erradicación espontánea, alguna mejoría esporádica y poca o ninguna respuesta al tratamiento habitual.

La forma de tratar este gravísimo problema en España ha ido siempre dirigida al conductor, prestándose muy poca atención a la carretera y al vehículo, que son los otros elementos que conforman esta endemia, a la que habitualmente se refieren los expertos como una epidemia, lo que es correcto sólo si se toma únicamente en consideración un período de tiempo determinado, como, por ejemplo, la epidemia de accidentes de un verano.

El pensamiento que ha adornado la mente de los responsables del tráfico imbricadas en el problema, ha sido muy clara, simple y contundente: "Si las carreteras son las que tenemos y los coches son los que se pueden comprar, sólo podemos intentar variar el comportamiento de los conductores y usuarios de las carreteras y de las calles".

Los elementos implicados, sin embargo, en los Accidentes de Circulación, aparte del conductor, son también la carretera y el vehículo. Estos tres elementos llevan implícitos en sí mismos unas características que constituyen potencialmente cierta peligrosidad que son los factores de riesgo, que deben ser considerados como tales a la hora de estudiar verazmente las causas de los accidentes. Los tres elementos tienen que sopesarse científicamente en la justa medida de su importancia, ya que, con la lógica de la matemática en mente, se trata de 3 elementos, que deben ser tomados de 3 en 3. Cualquier otra forma de considerarlos, de 2 en 2, y, como habitualmente se hace en las estadísticas publicadas por las instancias oficiales, de 1 en 1, es decir, exclusivamente el conductor con sus solas circunstancias, no puede ser ni mínimamente correcto; al revés, es grandemente engañoso.

Este error de interpretación de las variantes o datos variables de varios factores de riesgo pero de un solo elemento ha llevado, y está llevando todavía, a muchos estados, entre ellos España, a elaborar leyes de tráfico y sus reglamentos que, conforme van modernizándose y actualizando, son más represivas, coercitivas y coactivas contra el conductor, atendiendo muy poco a la educación viaria y casi nada a la información veraz, ignorando que la experiencia de muchísimos años ha demostrado que este es el mejor camino para recaudar dinero a través de multas pero no lo es para la mejoría del problema. Tampoco se presta en ellas mucha atención, a veces tan escasa que se acerca a



[Madrid Federal](#)



[Alicante](#)

ninguna, a los factores de riesgo de los otros dos elementos: la carretera y el vehículo.

En algunos países avanzados en circulación vial, como Suecia, el Reino Unido de la Gran Bretaña y Estados Unidos de América, que desde hace muchísimo tiempo vienen atendiendo a la mejora de sus carreteras y de su parque móvil, sin olvidar el factor humano, el número de accidentes de tráfico, considerando los muertos y heridos y su incidencia por horas de conducción y por kilómetros de carretera, ha disminuido extraordinariamente, demostrando con ello que en los accidentes el conductor es como mucho tan importante como la carretera y el vehículo, pero no más importante.

La lógica más aplastante lleva a cualquier mentalidad a saber que el mejor conductor del Mundo, dadas unas condiciones idóneas de tráfico, si va conduciendo el mejor automóvil de La Tierra por la mejor autopista del Universo, tiene poquísimas posibilidades, casi ninguna, de tener un accidente. También conoce cualquiera que, al revés, el peor chofer de La Tierra, dada una mala situación viaria, si lleva el peor coche del Universo por la peor carretera del Mundo, tiene muchísimas posibilidades, casi todas, de tener un accidente. Donde la lógica ya no puede ayudar es en la situación intermedia, es decir, ni tan buena que no existan los accidentes ni tan mala que siempre se produzcan. En este supuesto, que en verdad conforma en la actualidad la auténtica realidad, es donde, para entender el problema, condición "sine qua non" para llegar a su solución o por lo menos estar en el camino de ella, es fundamental que se introduzcan todas las variables o características variantes, que constituyen cada factor de riesgo, para que en el estudio de cada accidente y en el análisis estadístico del conjunto de ellos puedan salir a la luz sus causas, dando a conocer, por lo menos, tres variables, tres factores de riesgo, cada uno de ellos dimanados de uno de los elementos del tráfico: el conductor, la carretera y el vehículo.

La publicación de estos últimos resultados de una forma periódica, sería, sin duda alguna, del máximo interés. En los casos extremos de su máxima o mínima expresión era suficiente la lógica para que todo el mundo entendiera el problema y su solución y actuara con arreglo a ello. En los casos intermedios se hace absolutamente necesaria la publicación de los hechos, si no de las variables de cada uno de ellos en el momento en que se producen, si al menos agrupados estadísticamente con sus variables principales, ya que son innumerables, casi infinitas, las combinaciones de las causas, si tenemos en cuenta todos y cada uno de los factores de riesgo de los tres elementos fundamentales y básicos del tráfico: el conductor, la carretera y el vehículo.

Dado que la causa fundamental de los Accidentes del Tráfico de la Circulación Vial está centrada en la falta de información fehaciente de los usuarios de la carretera y de los viandantes acerca de los factores de riesgo implicados en ellos, es por lo que
El Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente:

MOCIÓN

El Senado insta al Gobierno a:

1º.- Estudiar con mayor rigor científico las causas de los Accidentes del Tráfico de la Circulación Vial, teniendo en cuenta en profundidad todos los factores de riesgo que están dentro de las tres grandes variantes del problema: los elementos conductor, carretera y vehículo a motor.

2º.- Elaborar un auténtico Libro Blanco de la Seguridad Vial y de las Causas de los Accidentes de Tráfico con los datos científicamente obtenidos de los factores de riesgo implicados, interpretados con estadísticas estrictamente fiables, haciendo referencia no sólo al conductor que sufrió el percance y sus circunstancias (edad, sexo, años de permiso de conducir, ingesta de alcohol, drogas o medicamentos, número y edades de los ocupantes, etc.), sino también a la carretera donde se produjo el accidente y sus características (autopista, autovía, vía rápida, carretera estatal, comunitaria, comarcal o local, cruce o intersección, tipo de recta o curva radial, cerrada o abierta, cambio de rasante, paso a nivel, condiciones climáticas, etc.) y al mismo tiempo considerar la clase del vehículo envuelto en el accidente (motocicleta, camión, autocar, automóvil, fabricación norteamericana, europea, sureuropea, española, americana u oriental, antigüedad, cilindrada, caballos de fuerza, peso del chasis, etc.).

y 3º.- Reglamentar, hasta en tanto no esté elaborado el Libro Blanco referido, que, en los medios de comunicación oficiales (Televisión Española, Radio Nacional de España y Televisión Autonómicas, etc.) y en las instituciones estatales o autonómicas de índole informativo social (CIS, Jefaturas de Tráfico, Direcciones Generales de Carreteras, etc.) se publiquen, al menos bimensual o trimestralmente, las causas de los accidentes de tráfico, haciendo mención en cada uno de ellos de los mencionados factores de riesgo de cada uno de los tres elementos referidos: el conductor, la carretera y el vehículo.

Fdo.: Francisco Arnau Navarro, Fdo.: M^a Antonia Martínez García,
Secretario General Adjunto Portavoz Adjunto
del G. P. Socialista. del G. P. Socialista.

-

APUNTES PARA LA REPLICA

El Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, dimana de la autorización al Gobierno explicitada en la Ley 18/1989 de Bases del mismo nombre, para desarrollarla articuladamente, justificándolo por "la importancia de los derechos individuales y por la complejidad técnica del contenido".

Este Real Decreto hace hincapié, ya desde la Introducción o

Exposición de Motivos, en que el objeto de la Ley debe ser "la protección pública", pasando inmediatamente a considerar como último acervo "las innegables secuelas negativas del tráfico, que tienen su máximo exponente en los accidentes de circulación".

En el Título Preliminar de este decreto, se señala que el objeto de la Ley es la "regulación legal del tráfico, circulación y seguridad vial" para lo que anuncia, refiriéndose a los vehículos y sus usuarios, que se regulan entre otras cosas, "las normas para los vehículos, peatones y animales, los elementos de seguridad activa y pasiva y la utilización y condiciones técnicas de los vehículos y de las actividades industriales", mientras que para la carretera sólo se mencionan "los criterios de señalización".

Finalmente, en su último artículo de este título se habla de los "conceptos básicos" o definiciones utilizados en esta ley, que se refieren a los vehículos, vías públicas y usuarios de las mismas, que se concretan en un Anexo.

En el Anexo se incluyen sólo 3 definiciones referentes al conductor, mientras que las que conciernen a la carretera suman 20 y a los vehículos a motor totalizan 50. Sin embargo, mientras que en casi todos los artículos se menciona al conductor, obligándole de alguna manera o prohibiéndole alguna acción; sólo en un artículo se hace mención de la carretera tratada individualmente referente a la "obligatoriedad de una correcta señalización" en aras de la seguridad vial, y solamente en otro artículo se tiene en cuenta el vehículo de forma independiente para exigirle, con vistas a la seguridad, que "esté en perfecto estado de funcionamiento". En el resto de los artículos, donde se menciona la carretera o el vehículo, siempre se hace esto en conexión con el conductor, exigiéndole que circule por la carretera que sea con arreglo a las normas y que conduzca el coche que sea, pero respetando las leyes del tráfico.

En todo accidente está siempre presente el factor humano, el elemento conductor. Sin embargo, aunque así sea, pueden darse dos situaciones totalmente distintas: el conductor provoca el accidente con su actitud anómala o el conductor no puede evitar el accidente a pesar de su habilidad experta. Aunque estas dos circunstancias pueden darse independientemente, lo habitual es que se den en conjunción. Una carretera demasiado mala puede ser la causa principal de un accidente en un conductor demasiado confiado. Un vehículo muy deteriorado puede ser suficiente razón para un accidente en un chofer descuidado. En ambos casos la culpa es achacada al elemento conductor, olvidándose siempre, en la interpretación oficial y en las estadísticas que se publican, así como en las noticias de los accidentes, de los otros dos elementos: la carretera y el vehículo.

A pesar de lo antedicho, las noticias de los medios de comunicación oficial y las estadísticas oficiales publicadas, y también, aunque a menor escala, los otros medios informativos y los resultados de las encuestas privadas, casi nunca mencionan la carretera, y, desde luego, nunca mencionan la marca del vehículo, considerando, tal vez, que ello significaría poner en evidencia una mala gestión de las

infraestructuras viarias, y que, desde luego, perjudicaría a la fabricación de ciertos modelos de vehículos, repercutiendo en los ingresos por el anuncio de esas marcas.

Algunos ejemplos, finalmente, pueden ilustrar lo que estamos diciendo. Basten dos de ellos, bien conocidos desde hace tiempo, aunque en este momento parezcan algo exagerados pero en realidad no lo son: la Curva de la Muerte de Almería y el Coche de las Viudas. Después de muchos accidentes en una curva con el resultado de varias decenas de personas muertas y heridas graves, esta curva fue bautizada como "La Curva de la Muerte de Almería", dejando en entredicho la consideración oficial de que se trataba de conductores imprudentes.

Cuando mucha gente llegó a tener algún familiar, amigo o vecino que había muerto en accidente de tráfico y sus viudas conducían el automóvil heredado, la gente empezó a darse cuenta que se trataba casi siempre de un mismo modelo de una misma marca, pensando, que tal vez, la versión oficial de conductores alocados que hacían derrapar el automóvil en las curvas no era del todo cierta, bautizando ese vehículo como "El Coche de las Viudas".

El concurso de la alcoholemia aumentada en muchos accidentes no es necesariamente la causa principal del mismo, como están admitiendo muchos jueces y magistrados. De hecho, irónicamente, con la Estadística en la mano se pueden ridiculizar las conclusiones oficiales. Si en un fin de semana el 80 % de los jóvenes tienen alcoholemia positiva y sólo el 10 % de estos sufren un accidente, mientras que 4 de los que no han bebido alcohol tienen también un percance, no cabe duda que "beber alcohol previene los accidentes", ya que los accidentes de los bebidos sólo son 8 de cada 100, mientras que los sobrios son 4 de 20, es decir, sumarían 20 de cada 100. Esta suposición es tan falsa y ficticia como pudiera serlo la oficial, que considera que entre los bebidos hay 8 accidentes, mientras que en los no bebidos sólo hay 4. Ninguna de estas dos inferencias estadísticas es válida, lo que no impide creer que el alcohol debe ser un factor de riesgo; de lo que se trata es de darle su justa consideración, no sobrevalorando gratuitamente su importancia, tal vez preguntándose, primero de todo, cuales son las causas de los accidentes durante los días laborables de la semana en los conductores sobrios.

Y, por último, si se me permite añadiré un sarcasmo impregnado de sentimiento trágico: "Una cosa buena tienen los accidentes de circulación: el gran número de heridos graves con lesiones cerebrales irreversibles hace que sea España el país con mayor número de vidas salvadas por los transplantes de órganos y Alicante la primera provincia de España".