



Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

España cumple varios de los objetivos europeos para reducir los fallecidos por accidente de tráfico en 2020

- La directora general de Tráfico comparece en el Congreso para informar de la situación actual de nuestro país en relación con la seguridad vial
- Ocho años antes de lo estipulado España consigue dos de sus objetivos: reducir en un 25% el número de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana y reducir un 20% los fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas
- Además ha informado de las novedades que la Ley de Seguridad Vial introduce tras ser publicada hoy en BOE
- Los límites de velocidad no varían con la reforma de la Ley
- Se prohíbe conducir con presencia de drogas en el organismo. La sanción es de 1.000 euros

8 de abril de 2014.- La directora general de Tráfico, María Seguí Gómez ha comparecido esta mañana en el Congreso de los Diputados para informar sobre la situación actual en la que se encuentra la seguridad vial en nuestro país dentro del ámbito del decenio 2011-2020 en el que se establecieron una serie de indicadores que sirven para alcanzar el objetivo establecido de reducir a la mitad el número de fallecidos en accidente de tráfico.

Otro asunto del que ha informado a la Comisión de Seguridad Vial ha sido sobre los aspectos que la nueva reforma de la Ley de Seguridad Vial introduce tras ser ratificada en la Cámara Baja el pasado 20 de marzo y publicada hoy en el BOE.

De los trece indicadores seleccionados para objetivar la reducción de la siniestralidad vial recogidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2001-2020, dos de ellos han sido alcanzados ya en 2012, ocho años antes a la fecha prevista. Concretamente, son los referidos a la reducción de un 25% de conductores de 18



a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana y un 20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta.

Todavía no se ha alcanzado, aunque se está muy cerca de conseguir, la reducción del 30% de los fallecidos por salida de vía en carretera convencional y el indicador de la tasa de fallecidos por millón de habitantes. En la misma línea progresiva se sitúan los otros seis indicadores: reducción de un 35% del número de heridos graves, reducción de un 30% de fallecidos por atropello, cero fallecidos en turismo en zona urbana, 30% menos de fallecidos en itinere y la reducción en un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.

Por contra, hay tres indicadores para los cuales las cifras de 2012 muestran un retroceso. Uno es el referido a cero fallecidos sin sistema de retención infantil (en 2012, 15 menores fallecidos iban sin ningún sistema de retención), otro es el del 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años y el último el de conseguir un millón más de ciclistas sin que aumente su tasa de mortalidad

Indicadores	Cifra basal 2009	Cifra 2011	Cifra 2012	Cifra objetivo 2020
1. Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes	59	45	41	Inferior a 37
2. Reducción del número de heridos graves en un 35%	13.923	11.347	10.444	9.050
3. Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil	12	5	9	0
4. 25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	730	598	406	548
5. 10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203	179	202	183
6. 30% reducción de fallecidos por atropello	459	367	355	321
7. 1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	1,2	1,1	1,6	1,2
8. Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101	75	71	0
9. 20% fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta	3.473	2.966	2.760	2.778
10. 30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520	357	369	364
11. 30% menos de fallecidos en itinere	170	128	--	119
12. Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l ²	6,7%	No disponible. Estudio periódico	No disponible. Estudio periódico	Inferior al 1%
13. Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora	12,3% (autop.) 6,9% (autov.) 15,8% (conv.90) 16,4% (conv.100)	12,8% (autop.) 7,0% (autov.) 21,2% (conv.90) 15,5% (conv.100) (Datos 2010)	8,0% (autop.) 4,3% (autov.) 14,0% (conv.90) 10,8% (conv.100)	6,2% (autop.) 3,5% (autov.) 7,9% (conv.90) 8,2% (conv.100)

Con estos datos, la directora general de Tráfico ha valorado positivamente el progreso realizado, pero ha destacado la necesidad de poner en marcha medidas concretas en las tres áreas anteriormente citadas.

Al mismo tiempo, aboga por revisar al año que viene los indicadores establecidos para poder plantearse retos adicionales una vez superados algunos de los inicialmente propuestos

SEGUIMIENTO DE HERIDOS GRAVES

Los accidentes de tráfico, además de producir fallecidos también producen lesiones graves que no resultan mortales, pero que requieren asistencia sanitaria y que en algunos casos dejan secuelas de por vida causando diferentes grados de incapacidad.

Hasta 2010, los fallecidos siempre han sido contabilizados y monitorizados por las estadísticas de la DGT (policiales) donde se informaba de heridos graves y heridos leves según hubieran requerido o no ingreso hospitalario o solo atención médica de consultas externas o urgencias. Estos datos mostraban una relación de 1:5:55, es decir que por cada fallecido en accidente de tráfico a 30 días post accidente se producían en torno a 5 hospitalizados y 55 heridos atendidos en urgencias.

Desde 2011, se ha ido mejorando los sistemas de información y los datos policiales se han contrastado con otras fuentes (hospitalarias), de modo que se ha evidenciado que por cada fallecido hay 12 personas hospitalizadas y 276 heridos atendidos en urgencias.





Además, con este contraste de información se ha constatado que más de 300 municipios de España no habían comunicado ningún parte de accidente desde 2008 y aquellos que lo comunicaban diferían mucho entre ellos de la información dada, hechos todos ellos que llevan a pensar que hay una tendencia a infranotificar los heridos hospitalizados en los partes policiales.

Con estas mejoras introducidas, la DGT está trabajando en la consolidación de los datos de 2013 para poder presentarlos en breve.

Hasta que llegue ese momento, Seguí ha recordado que 2013 fue el año con menos fallecidos en vías interurbanas en España. Concretamente, se produjeron 994 accidentes mortales en los que fallecieron 1.128 personas y 5.206 resultaron heridas graves, es decir, 173 fallecidos menos que en 2012, lo que supuso un descenso del 13% y un 16% menos en el caso de los heridos graves.

Las carreteras convencionales fueron las vías donde se produjeron el mayor número de accidentes y de fallecidos. De los 1.128 fallecidos, 898 fueron en carretera convencional. A pesar de estos datos, es la primera vez que se baja de 1.000 fallecidos en vías convencionales.

REFORMA DE LA LEY DE SEGURIDAD VIAL

En la línea de continuar reduciendo las cifras de siniestralidad en las carreteras y mejorar la seguridad de todos los usuarios de la vía, el pasado 20 de marzo el Congreso de los Diputados aprobó la reforma de La Ley de Seguridad Vial, Ley que entrará en vigor en el plazo de un mes, contado desde mañana, que introduce una serie de novedades todas ellas incluidas en uno de las cinco áreas prioritarias de la DGT y que suponen una mejora en distintos aspectos de la seguridad vial, entre las que destacan:

- **Tolerancia cero con alcohol, drogas y medicamentos** en dosis no terapéuticas. Es uno de las principales medidas y cambios que entrará en vigor, al mes de publicarse la Ley en el BOE.

Se prohíbe conducir con presencia de drogas en el organismo, quedando excluidas las sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica. Su sanción será de 1.000 euros y la pérdida de 6 puntos.

En el caso del alcohol, la multa será de 1.000 euros para los que dupliquen la tasa permitida o para los reincidentes en el último año. Para el resto de casos, la sanción y la pérdida de puntos no cambia.



- **Movilidad segura y sostenible:** Se refuerza la seguridad de los ciclistas sobre todo en los adelantamientos donde se permite al vehículo que adelante al ciclista a ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario; no se podrá poner en peligro ni entorpecer la marcha de los ciclistas que circulen en sentido contrario y se obliga a los menores de 16 años a ir debidamente protegidos con casco cada vez que usen este medio de desplazamiento, independientemente de la vía por la que circulen. Esta obligación entrará en vigor, al mes de publicarse la Ley en el BOE contado desde el día siguiente, el resto de preceptos requieren de un desarrollo en el Reglamento de Circulación, en cuya reforma ya se está trabajando.

Se introduce la posibilidad de inmovilizar el vehículo, si no se dispone de un dispositivo de retención infantil adecuado al menor o menores que desplaza. Asimismo, la Ley permite que se pueda prohibir la ocupación de los asientos delanteros del vehículo a los menores en función de su talla.

No se recoge ningún cambio en los límites de velocidad, únicamente se mejora la redacción del precepto y se remite al Reglamento General de Circulación para que se establezcan los límites máximos y mínimos para conductores, vehículos y vías.

Se prohíbe expresamente utilizar detectores de radar, los que avisan de la ubicación de los radares siguen siendo legales.

- **Sistemas de información:** La implementación del Registro Estatal de Víctimas de Tráfico supondrá agilizar la producción de informes de siniestralidad al obligar a los agentes informantes a comunicar los datos en tiempo y forma
- **Cobertura Poblacional:** Transposición de la Directiva 2011/82 en la que se establece el procedimiento para el intercambio transfronterizo de información sobre infracciones de tráfico cuando se comentan con un vehículo matriculado en un Estado de la Unión Europea en otro país distinto y obligatoriedad de matricular en España los vehículos que circulen en nuestro país