



Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

## María Seguí comparece en el Congreso para informar sobre evolución de la accidentalidad y medidas a aplicar

- La directora general de Tráfico ha comparecido en el Congreso para informar de la situación actual de nuestro país en relación con la seguridad vial y de las medidas a adoptar
- España continúa siendo el quinto país del mundo con mejor seguridad vial. Junto con Eslovaquia, Letonia y Lituania son los cuatro únicos países de la UE con reducciones de siniestralidad superiores al 63% entre 2001-2013
- Se unifica el umbral de tolerancia de todos los radares ubicados en ámbito DGT, en 7 km para velocidades inferiores a 100 km/h y en 7% para velocidades superiores a ésta
- Se publicarán en [www.dgt.es](http://www.dgt.es) los tramos de vías en las que se intensificará la vigilancia de la velocidad con radares móviles

18 de febrero de 2015.- La directora general de Tráfico, María Seguí ha comparecido hoy en la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados para informar sobre las cifras de siniestralidad del pasado año, así como para exponer las medidas que se están adoptando para reducir la accidentalidad en España, así como otras previstas para un futuro próximo.

El año pasado disminuyó el número de accidentes con al menos una víctima mortal en un 2%, el número de heridos hospitalizados un 8% y una reducción del número de fallecidos de 3 respecto de 2013. Estos datos, que ya fueron presentados a las 48 horas del cierre de 2014 son provisionales y solamente referidos a vías interurbanas.

Aún con estas cifras provisionales, España continúa reduciendo los fallecidos en accidente de tráfico, por décimo primer año consecutivo, en



contraposición con países como Francia o Reino Unido, que en el mismo ejercicio han sufrido un aumento del 5 y 6% respectivamente. Además, el descenso continuado de fallecidos desde 2001 ha sido destacado en el informe del European Transport Safety Council 8th PIN Report de junio de 2014 en el que España junto con Eslovaquia, Letonia y Lituania son los cuatro únicos países con reducciones de siniestralidad superiores al 63%.

España se sitúa en el quinto lugar del mundo de países con mejor seguridad vial, con 36 fallecidos por millón de habitantes.

Del análisis de los datos de los accidentes mortales del pasado año cabe destacar:

- Las vías convencionales siguen siendo las vías más peligrosas y donde fallecen 8 de cada 10 personas.
- Continúa el descenso de fallecidos de personas mayores así como de jóvenes
- Aumenta la siniestralidad asociada a furgonetas y a camiones. En 2014 hubo 45 fallecidos más en accidentes con furgonetas involucradas, 18 fallecidos más con un vehículo articulado implicado en el accidente y 5 fallecidos más que el año anterior previo en accidentes con camiones. Asimismo, la Dirección General de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento confirmó que ha habido un incremento de las infracciones entre transportistas profesionales por no cumplir con los tiempos de conducción y descanso.
- La edad media del parque y la edad media de los vehículos implicados en accidentes va aumentando un mes por mes, año por año y con una tasa de reposición de cero.  
En 2014 la edad media de los vehículos en los que se desplazaban las víctimas mortales fue de 12,3 frente a 11,3 de 2013  
Además, el 5% de los vehículos implicados en accidentes mortales no había pasado la Inspección Técnica de Vehículos, porcentaje que sube al 8% para las furgonetas.
- 2014 ha sido el primer año en el que se han realizado controles preventivos de drogas masivos en España. Durante el pasado año la



Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, sólo en vía interurbana y exceptuando País Vasco y Cataluña realizó 29.573 test preventivos, de los cuales, el 35% dieron un resultado positivo a drogas ilegales.

- Todavía hay personas reticentes a hacer uso del cinturón de seguridad, casco o sistemas de retención infantil. Si las 336 víctimas mortales que circulaban sin dispositivo de seguridad lo hubieran usado, estadísticamente, al menos 168 habrían sobrevivido.
- En 2014 se constató el primer aumento en los movimientos de largo recorrido desde 2007, situándose en 360 millones de desplazamientos, un 1,6% más respecto a 2013.

### MEDIDAS QUE AYUDAN

Durante el 2014, la DGT ha puesto en marcha numerosas intervenciones que de uno u otro modo han ayudado a reducir la siniestralidad vial, tales como:

En materia de **movilidad**, se siguen identificando anualmente los puntos negros, se analizan, evalúan y se traslada la información a los distintos titulares de las vías para que puedan actuar con medidas concretas.

El trasvase del tráfico pesado de vía convencional a vía de alta capacidad, en algunos tramos, como en la N-340 entre el kilómetro 957-997a la AP-7 ha sido beneficiosa ya que ha supuesto una reducción importante del número de víctimas mortales.

Instalación de equipamiento de sistemas inteligentes de transporte (ITS), como en la A-8 (Lugo) con la instalación de un radar de tramo en la zona con niebla persistente o la limitación de velocidad en la curva de San Fernando en la A-2 Madrid, cuando se detecta presencia de lluvia...

Identificación e información de tramos con retenciones recurrentes, adopción de medidas de optimización del uso de la vía; desarrollo de propuestas de itinerarios alternativos o de trabajos de mantenimiento en la vía.

Identificación de zonas con riesgo de colisión por alcance y uso de los ITS para alertar de manera directa al vehículo que no cumple con la distancia mínima de seguridad como ya se ha probado en la A-49 Sevilla-Huelva.



**Educación.** Durante el pasado año, la DGT incrementó el foco de atención de la actividad educativa, centrada tradicionalmente en la etapa infantil, la formación de los aspirantes a la obtención de un permiso y a la reeducación y sensibilización de los infractores desde la implantación del permiso por puntos, para ampliarla a otros colectivos (profesionales de empresa, sanitarios, técnicos de prevención primaria de comunidades autónomas y ayuntamientos, o profesionales de la educación de centros de atención y acogida a menores con medidas judiciales y/o en riesgo de exclusión social) para que desde sus respectivos ámbitos de actuación colaboren en la labor formativa de los ciudadanos de su entorno.

**Investigación.** Durante 2014 se ha ejecutado la primera convocatoria de un Plan de Investigación de Seguridad Vial, mediante el sistema de concurrencia competitiva dentro del Plan Nacional de I+D+I. en el que se ha financiado a 38 centros de investigación con una cuantía de 1,5 millones de euros.

**Vehículos.** Durante este año se ha ampliado el contenido del registro de vehículos, dando cabida a la introducción de más datos técnicos y relativos a elementos tecnológicos de seguridad, intervenciones realizadas en las revisiones operadas en los talleres oficiales; reformas y kilometraje comunicadas por las estaciones ITV, la hora de rescate del vehículos o los elementos de seguridad activa y pasiva y las estrellas concedidas por EuroNcap.

También se han incorporado al registro todas las cargas, gravámenes o incidencias administrativas que recaen sobre un vehículo o titular. Además, los vehículos sustraídos en España o en el Espacio Económico Europeo o los vehículos en situación de siniestro total y aquellos que han sufrido un accidente grave también quedan registrados.

Se ha eliminado también, la burocracia asociada a la tramitación administrativa del automóvil, con la anotación telemática de datos en origen o en muchos de los trámites a realizar y se ha fomentado el uso de combustibles alternativos con la próxima emisión de etiquetas de vehículos limpios.

**Transformación de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.** Las estructuras organizativas de las jefaturas han sido redefinidas y los



empleados públicos formados en nuevas funciones relacionadas con la seguridad vial, potenciándose las áreas de investigación vial y educación vial.

Asimismo, durante este 2014 se ha avanzado en la modernización de los servicios al ciudadano, introduciendo mejoras en la tramitación administrativa tales como el servicio de cita previa, la carta de servicio única en la que se asume compromisos concretos a través de indicadores públicos o los nuevos sistemas de pago.

Consolidación de la Unidad específica para la atención a las víctimas de accidentes de tráfico, creada para informar de todos los servicios públicos y privados destinados a asistir a las víctimas y sus familiares, en coordinación y colaboración con las distintas administraciones y entidades con competencia en la materia. Durante el pasado año las unidades de atención a las víctimas atendieron a más de 10.000 personas.

Además de todas estas intervenciones, se continúa con la vigilancia de los límites de velocidad, el uso de los dispositivos de seguridad (cinturón, casco, sistemas de retención infantil...) el control de las distracciones o la tolerancia cero con el alcohol y drogas con las herramientas de las que se dispone: educación, formación y sanción.

### **GESTIÓN DEL CONTROL DE LA VELOCIDAD**

La velocidad es el componente fundamental que determina la mayor o menor incidencia en la siniestralidad vial, su gravedad y el grado de lesión de las víctimas, por ese motivo, la DGT considera esencial controlar de forma efectiva la velocidad, sobre todo en carreteras convencionales, que es donde el peligro en relación a la velocidad es mayor.

La finalidad de la vigilancia y control de la velocidad es que los conductores respeten los límites de velocidad establecidos, de modo que la denuncia no es en ningún caso el objetivo final.

Por este motivo, la DGT ha elaborado una instrucción con el fin de unificar el umbral de tolerancia con el que actúan todos los radares, de modo, que el ciudadano conozca a la velocidad a la que empiezan a sancionar, independientemente de la zona (ámbito DGT) por la que circulen. El umbral de tolerancia es de 7 km si la velocidad del vehículo es inferior a 100km/h y del 7% si es superior a dicha velocidad.



Además, en la web de la DGT se publicarán los tramos de vías en las que se intensificará la vigilancia de la velocidad con radares móviles, sumándose así a la ya pública ubicación de los radares fijos. Asimismo, los radares móviles serán visibles para los conductores, de modo que esa presencia en las carreteras sirva como medida de disuasión y prevención.

Tráfico está ultimando, también, un proyecto por el que aplicando métodos informáticos a los radares, estos distinguirán que tipo de vehículo ha cometido la infracción de velocidad para así aplicar la sanción en función de la limitación de velocidad específica aplicable a cada uno.

En los próximos meses, la DGT instalará unos 30 radares de tramo, principalmente en vías convencionales, que sustituirán a otros fijos instalados en otras vías. Por lo que el número total de radares ahora en funcionamiento no aumentará.

-----