



► 21 Junio, 2015

La ruta sagrada de los incas Renace un patrimonio de la humanidad
Jane Goodall El legado de la gran defensora de los gorilas

EL PAÍS SEMANAL

**La batalla
contra
las muertes
en carretera**

Domingo 21 de junio de 2015

Nº 2.021

Curva de Arroes,
kilómetro 57
de la N-632, en
Asturias, el tramo
más peligroso
de las carreteras
convencionales
de España.

**Hace 25 años morían en España
9.344 personas en accidentes de
tráfico cada año. Hoy, en torno a 1.600.
Pero aún queda mucho por hacer.**



EN PORTADA

**En 1989 morían en las vías españolas cerca de 10.000 personas.
Hoy, 1.600. Una mezcla de prevención y sanciones ha obrado
el milagro. Pero aún queda mucho por hacer.**

FOTOGRAFÍA DE GIANFRANCO TRIPODO

EN PORTADA

AMARGA VICTORIA ¿SE PUEDE ACABAR CON LAS MUERTES EN LA CARRETERA?

POR **JESÚS RODRÍGUEZ**
FOTOGRAFÍA DE **GIANFRANCO TRIPODO**

Kilómetro 57 de la Nacional 632, en Asturias, el tramo
más peligroso de las vías convencionales del Estado.





► 21 Junio, 2015

→ ¿SE PUEDE ACABAR CON LAS MUERTES EN LA CARRETERA?

En 1989 morían en las vías españolas cerca de 10.000 personas. Hoy, 1.600. Una mezcla de prevención y sanciones ha obrado el milagro. Sin embargo, tras el parón de la crisis económica, este año las cifras pueden empeorar. Un viaje al centro de la seguridad vial, desde las carreteras hasta los centros de investigación.

Nos apasiona salvar vidas. Ese es nuestro trabajo". Lotta Jakobsson es ingeniera industrial y graduada en Biomecánica. Domina los entresijos de un vehículo y del cuerpo humano; su estructura y comportamiento; cómo están contruidos y articulados; qué impactos resisten y de qué forma se fracturan. A través del estudio de la física y la anatomía y cruzando ambos conocimientos con la experiencia, el análisis del comportamiento humano y los experimentos en laboratorio reproduciendo siniestros en vehículos tripulados por andróides, Jakobsson se ha convertido en una

especialista en comprender cómo las fuerzas que se originan durante un accidente afectan al cráneo, la columna, las articulaciones, el tórax o los miembros de los pasajeros, peatones o ciclistas implicados. A partir de ese caudal de información, ella y su equipo de la firma automovilística Volvo idean sistemas de seguridad con los que dotar a los vehículos que minimicen los daños durante un accidente de tráfico. Una epidemia que provoca en el mundo cada año 1,2 millones de muertos (200.000 en Latinoamérica, 40.000 en Estados Unidos, 30.000 en la Unión Europea, más de 1.600 en España); que causa inmensas pérdidas demográficas y económicas (se calculan 1,4 millones de euros por fallecido

en indemnizaciones y costes laborales y sociales); a consecuencia de los cuales quedan a la intemperie millones de personas con discapacidad y representa una tragedia (repentina e imprevisible) que algunos psicólogos comparan con el estrés postraumático originado por un atentado terrorista.

Y, lo que es más terrible, es una epidemia sin vacuna inmediata. La hay, pero se traduce en financiación pública y concienciación de la ciudadanía. En un pacto de Estado. En buenas carreteras. En un compromiso educativo. En planes de estudio y reciclaje para los conductores. En mejores profesores de autoescuela y examinadores (uno de los eslabones más débiles del sistema de seguridad vial en Espa-





PÁGINA ANTERIOR
En directo. Autovía AS-17 que une Avilés con Langreo. Kilómetro 15,300. En plena cuenca minera. Impacto múltiple entre cinco coches. El

equipo de atestados de la Guardia Civil llega pocos minutos más tarde del siniestro.

ESTA PÁGINA
Primeros pasos. El agente Miguel fotografía los restos del accidente antes

de que nadie mueva nada. Esas imágenes de la posición de los coches serán clave en la investigación.
Laboratorio volante. El agente Óscar, en el interior del laboratorio móvil de atestados. Toman las muestras

para el control de drogas y de alcohol. Aquí también se toma declaración a los implicados.
Factor humano. La realización de croquis sobre el terreno es importante para la

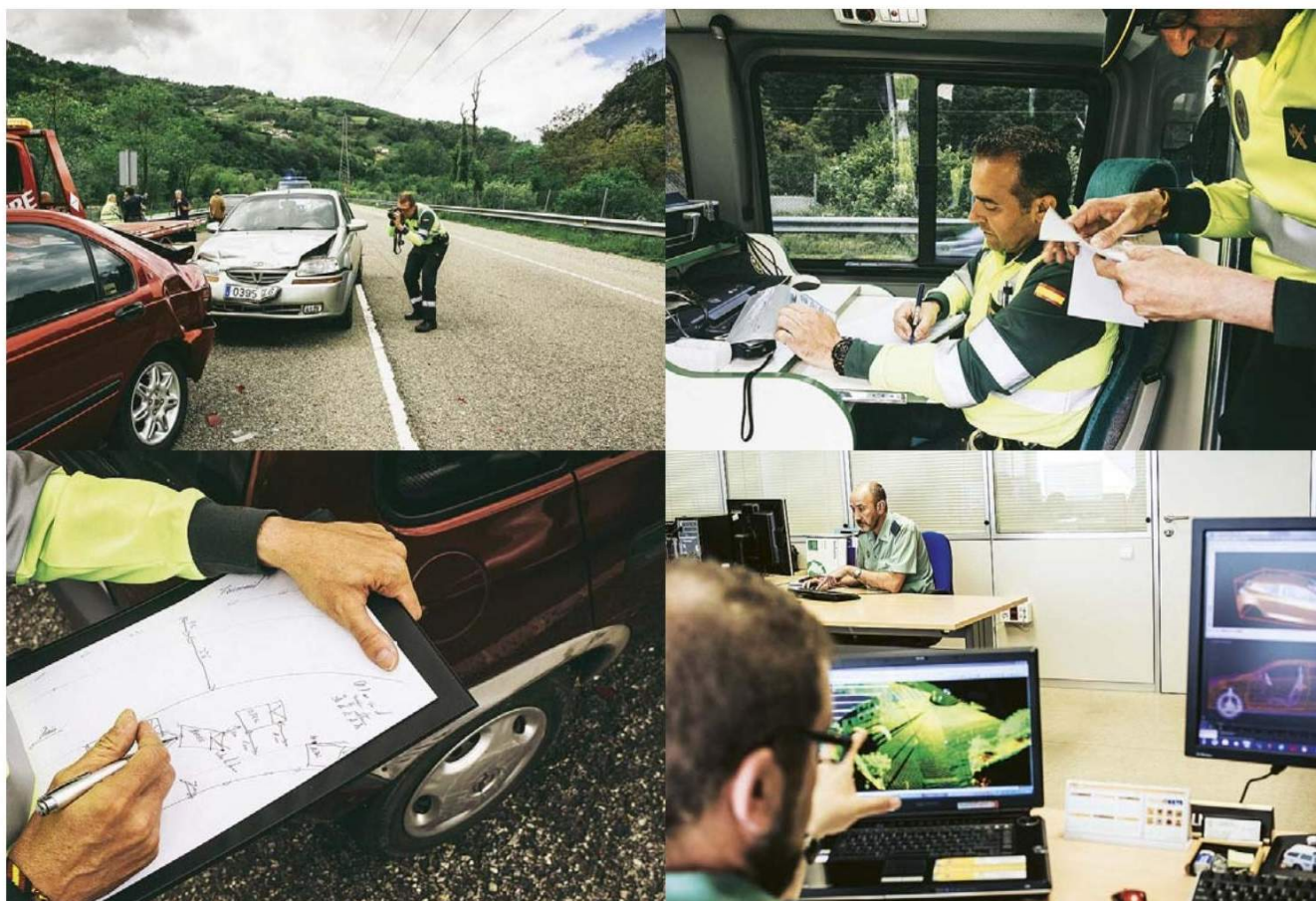
deducción de las responsabilidades del siniestro.
Superagentes. Equipo de reconstrucción de accidentes en Madrid. Aquí llegan los siniestros más graves para su investigación.

ña, donde los docentes carecen del título de bachiller y la mínima formación pedagógica, y los examinadores ocupan las escalas más bajas de la Administración). Los países más ricos han logrado inmensos avances en prevención, concienciación y sanciones a través de acuerdos de Estado (en España hay seis veces menos de muertos en la carretera que en 1990, y en los países nórdicos y Reino Unido se roza el éxito). Sin embargo, la previsión es que la plaga de la inseguridad vial se siga extendiendo y dos millones de personas mueran cada año en las carreteras a comienzos de la próxima década en los países en desarrollo, donde la inversión y la implicación política y social en la seguridad vial está ausente, las carreteras

están mal trazadas y conservadas, y el parque automovilístico es viejo y está desprovisto de los más modernos sistemas de seguridad activa (los que evitan el accidente, como el control de tracción) y pasiva (los que reducen su magnitud, como el *airbag* o los cinturones).

Un suspenso en lo que el diputado de Convergència i Unió Jordi Jané (uno de los escasos políticos comprometido con la seguridad vial en España desde hace más de una década) define como “las tres *ces* claves de la seguridad vial: el conductor, el coche y la carretera. Si una falla, todo el sistema falla”. El escenario de esos países en la cola de la seguridad vial es calcado al de España

hace apenas tres décadas, cuando los accidentes eran contemplados como inevitables: un peaje a pagar por la movilidad y el progreso. En España han muerto desde 1976 más de 200.000 personas. Pocos se acuerdan de ellos. Ana Novella, presidenta de la asociación de víctimas Stop Accidentes, que perdió a su hijo de cuatro años atropellado por un menor en 2001, describe esa situación de abandono: “Me encontré sola, no sabía adónde ir; esta era una sociedad que se había acostumbrado a registrar 100 muertos cada fin de semana en carretera. No pasaba nada. Yo lo defino como un estado de *violencia vial*. Nadie se sublevaba. No dimitía nadie. Las penas eran mínimas. Las víctimas no teníamos voz ni visibi- →





► 21 Junio, 2015

→ ¿SE PUEDE ACABAR CON LAS MUERTES EN LA CARRETERA?

lidad. No dábamos votos. Los accidentes eran un goteo desperdigado por España. No causaban impacto social. Imagine qué pasaría si se estrellara un avión cargado de pasaje cada mes. ¡Qué escándalo! Se paralizaría el transporte aéreo. Los accidentes de tráfico son una tragedia, no una estadística. Y hay que educar, machacar con las campañas y tener tolerancia cero con el alcohol y la velocidad. Y el que la hace, que la pague. Si con la represión se salvan vidas..., bienvenida sea”.

Frente a ese horizonte epidémico, el objetivo de la doctora Jakobsson y la compañía automovilística para la que trabaja, Volvo (en estrecha simbiosis con el Gobierno sueco), aportan un soplo de esperanza: luchan para que en 2020 ninguna persona muera a bordo de uno de los 400.000 coches que salen anualmente de su factoría. Que esos vehículos disculpen los errores del conductor. Y esa conquista se extienda a todo el sector. “Sería el mismo caso que cuando inventamos el cinturón de seguridad con tres puntos de anclaje (en 1959) o los *airbags* laterales (1994). Y todos los fabricantes los adoptaron. Y el cinturón ha salvado más vidas que todos los demás progresos técnicos juntos. Ahora queremos ir más lejos; no se trata solo de minimizar los efectos de un accidente, sino de evitarlo. Si el 95% de los siniestros se debe a fallos humanos (es decir, alguien hace algo que inicia una cadena de acontecimientos que culmina en un siniestro), si evitas ese fallo inicial, que puede ser un simple despiste, puedes evitar un desenlace fatal. Es cierto, la seguridad del tráfico también se basa en contar con vías seguras y conductores bien formados. Pero si además el coche frena cuando te distraes, te avisa cuando te duermes o sales de tu trayectoria, detecta a los ciclistas y a los peatones, para en las intersecciones o reduce la marcha cuando te pegas al vehículo que te precede, tensa tu cinturón ante una salida de la vía, baja las luces largas si viene un coche de frente y dialoga con las señales de tráfico, o te obliga a soplar a un sistema para arrancarlo (el Alcohol Lock) y no se pone en marcha si has bebido, está eliminando situaciones que pueden desembocar en una tragedia. No estamos hablando del coche *autónomo*, que puede estar listo en 2017, sino de un coche cómplice con el conductor”.

Lotta Jakobsson dirige el Centro de Seguridad de Volvo, a las afueras de la ciudad sueca de Gotemburgo. Es un espacio extenso y discreto, de sabor nórdico; bucólico, diáfano, luminoso, con alegres cortinas con es-

LOS SINIESTROS DE FURGONETAS HAN CRECIDO UN 60% MÁS QUE LOS DE TURISMOS

tampados setenteros, muebles minimalistas y una cantina con menú macrobiótico. Se trabaja sin agobios. Sin secretismos. La joya del complejo es el laboratorio de simulación de accidentes, el número uno del mundo, donde se puede reproducir cualquier tipo de siniestro entre uno o varios vehículos hasta a una velocidad de 120 kilómetros por hora. Realizan 450 al año. Se tarda 10 días en preparar una colisión. Intervienen 25 personas en cada test, que es filmado por un centenar de cámaras de alta velocidad. Luego habrá que volcar esas imágenes y las gráficas de los sensores e interpretarlas; analizar la deformación de los coches, el estado del habitáculo y los daños registrados en los *dummies*, los maniqués que viajan en esos coches y reproducen cibernéticamente cada órgano de un cuerpo humano. En el laboratorio de Volvo cuentan con dos centenares de humanoides de todas las edades, sexos y tamaños; con sus rostros inexpresivos, su vestimenta de licra sobre su piel de látex (para no resbalar en los asientos durante la colisión) y sus zapatones del Ejército americano. El número uno de esta peculiar familia es Thor, un humanoide que cuesta medio millón de euros y está dotado de un par de centenares de sensores en los puntos clave de su anatomía, desde sus vértebras hasta sus costillas pintadas de azul.

Magdalena Lindman, una de las máximas responsables de este *laboratorio de accidentes*, es ingeniera y psicóloga. Explica su método de trabajo: “Nuestra aproximación a los accidentes de tráfico es transversal. Es importante la tecnología, pero no lo es todo. Aquí abundan los ingenieros, pero hay médicos, y psicólogos, y sociólogos.

Y estamos en contacto con la universidad. Nos basamos en la realidad. Yo soy especialista en el comportamiento humano. Investigo cómo actúan los conductores, los peatones y los ciclistas con el objetivo de protegerlos. Queremos saber por qué las personas tienen determinadas conductas al volante. Este centro se alimenta del mundo real; necesitamos saber qué pasa ahí fuera, si conduce igual un desempleado que un asalariado. Y si un anciano tiene un accidente solo por ser anciano. Nos dedicamos a captar información. Y contamos con una base de datos de 45.000 accidentes en los que han estado implicados vehículos de nuestra marca y que han sido investigados sobre el terreno por nuestros *detectives*. Y de ahí han salido mejoras para nuestros coches que han salvado vidas. No somos científicos en la Luna”.

La misma aproximación multidisciplinaria la esgrime Jesús Monclús, ingeniero y director de prevención y seguridad vial de la Fundación Mapfre, un *think tank* financiado por la aseguradora española que busca prevenir los accidentes, minimizar sus costes sociales y acabar con las muertes. Monclús dispone de un arma decisiva para comprender y combatir la siniestralidad vial, la gigantesca base de datos de su compañía, que cuenta con el 20% del mercado de automóviles en España (en torno a seis millones de coches), es la primera empresa del sector en Latinoamérica y está entre las 10 más importantes de la UE, lo que le proporciona una imagen precisa y actualizada de la accidentalidad por edades, nivel social y educativo, países, regiones, tipos de vía y modelo de coche. Sus últimos estudios han estado enfocados en la accidentalidad de las furgonetas industriales (60% más que la de los turismos), la importancia del uso del casco en bicicleta (a través del estudio de 2.000 casos de ciclistas con lesiones), los siniestros en personas de la tercera edad, los atropellos de niños y la auditoría de seguridad de las carreteras. Sus análisis, tras ser contrastados con psicólogos, urbanistas, ingenieros de Caminos o pediatras, se convierten en recomendaciones destinadas a las autoridades. No siempre les hacen caso. “Los políticos se plantean cómo les va a afectar en votos algunas medidas de seguridad vial impopulares (como el carné por puntos), y no siempre les salen las cuentas. Y prefieren ignorarnos. Es el caso de la no obligatoriedad del uso del casco en los ciclistas mayores de 16 años. Una decisión electoralista que nosotros desaconsejamos. El casco lo deberían →



► 21 Junio, 2015

ESTA PÁGINA

Salvar vidas. Una imagen del laboratorio de simulación de accidentes de la firma automovilística Volvo, en Gotemburgo (Suecia). Tres científicos preparan

dos *dummies*, androides cibernéticos, para un test de accidentes. Cada uno de ellos está dotado de centenares de sensores que reproducen los órganos humanos para comprobar cómo repercuten en ellos los

impactos provocados por un accidente de tráfico. El *dummy* más avanzado se llama Thor y cuesta más de medio millón de euros.





→ ¿SE PUEDE ACABAR CON LAS MUERTES EN LA CARRETERA?





ESTA PÁGINA
Número uno. El Centro de Seguridad de Volvo es el más avanzado del mundo. Aquí se puede reproducir cualquier tipo de siniestro entre uno o varios vehículos hasta a una velocidad de 120 kilómetros por

hora. Realizan 450 test al año. El resultado, registrado por un centenar de cámaras de alta velocidad, es posteriormente analizado y puesto en relación con los siniestros reales.

usar todos los ciudadanos que usan la bici. Lo contrario es un despropósito”.

“La solución a la inseguridad vial debe ser más social que técnica”, continúa Monclús. “Nos hemos movido durante décadas con un error de concepto: los accidentes no son un hecho *accidental*. No son algo imprevisible e inevitable. Se pueden combatir. Si acabas con el alcohol entre los conductores, acabas con muchas muertes. Si educas a la sociedad en valores, puedes terminar con la violencia al volante. Si eliminas las carreteras de una sola vía por sentido, suprimes los choques frontales. Si favoreces un descuento fiscal en la compra de coches que incorporen mecanismos de seguridad avanzados, o logras que los incorporen los modelos más baratos (que suelen conducir los más jóvenes), estás dando un paso enorme. Conducir es un hábito diario, pero encierra una extrema complicación. El tráfico es una conjunción de sistemas complejos. De elementos que se interrelacionan. Y algo puede fallar: la carretera, la señal, el conductor, el coche, el clima, el anciano, el niño. Hay que entender la complejidad del sistema en su conjunto, no solo desde tu disciplina, no solo desde la ingeniería que hace un diseño irreproachable o de un educador que hace un trabajo perfecto con los niños. Hay que tener una visión general. Y en España no la hay. El Estado tiene que invertir más en seguridad para ahorrar más en el futuro. Y centralizar la toma de decisiones. Y mirar más allá de una legislatura. Nosotros apostamos por una seguridad vial preventiva, no asistencial”.

En España ruedan 30 millones de coches y camiones. Hay 27 millones de conductores. El 98% de los pasajeros y el 85% de las mercancías circulan por carretera. La longitud de la red viaria española supera los 165.000 kilómetros, de los que solo 26.073 son de titularidad del Gobierno central, aunque soportan el 60% del tráfico y cuentan con la malla más extensa de vías de gran capacidad del país (autopistas y autovías), con 11.604 kilómetros. Las carreteras del Estado central están consideradas de *interés general*, es decir,

forman parte de los itinerarios internacionales, soportan más tráfico, más vehículos pesados y mercancías peligrosas, y constituyen el acceso a los puertos y aeropuertos. El resto, 140.000 kilómetros, *pertenece* a las diputaciones y comunidades autónomas. La responsabilidad del Estado en materia de seguridad vial está fragmentada, por tanto, entre las Administraciones central y municipal, las diputaciones y las autonomías (lo que representa más de 8.000 *propietarios*). Un experto en seguridad vial lo define como “un reino de taifas que rara vez se ponen de acuerdo”. A su vez, en el Gobierno central los asuntos viales están divididos entre los Ministerios de Interior, Fomento, Educación, Justicia, Sanidad, Industria y Medio Ambiente. Ningún ente superior coordina esa atomización de jurisdicciones. No existe en España un *zar* de la seguridad vial. El único elemento de conexión entre todas las instancias es el inoperativo Consejo Superior de Tráfico, controlado por Interior. Y la bienintencionada Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados. En España se producen en torno a 90.000 accidentes con víctimas; más de 1.600 muertos y decenas de miles de heridos. Se ha avanzado mucho. Pero la epidemia está latente. Noventa mil personas fueron condenadas en 2014 por delitos contra la seguridad vial de acuerdo con el artículo 379 del Código Penal. Y los expertos en seguridad vial temen que el fin de la crisis económica provoque un repunte de movilidad y víctimas a partir de este año. “En 2014 ya se ha iniciado el punto de inflexión en la serie histórica de reducción de fallecidos, que se inició en los noventa”, explica Mario Arnaldo, presidente de Automovilistas Europeos Asociados (el *lobby* de los conductores españoles). “Y 2015 puede ser malo. Estos años de bonanza se ha incidido demasiado en el aspecto coercitivo (las sanciones y los puntos) y poco en todo lo demás. Ahí están los 360 millones de euros que ingresó la Dirección General de Tráfico en concepto de multas. Un récord”.

Del control de la Red de Carreteras del Estado (excepto en Cataluña y el País Vasco, donde operan la Ertzaintza y los Mos-



► 21 Junio, 2015

→ ¿SE PUEDE ACABAR CON LAS MUERTES EN LA CARRETERA?

sos d'Esquadra) se encarga la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Dispone de 10.000 efectivos, de los que más de 8.000 son motoristas (que vigilan, asisten y sancionan), y el resto, guardias especializados en investigar los accidentes. Para enfrentarse a los siniestros en la red viaria hay que patrullar a su lado. Por ejemplo, con Óscar y Miguel, veteranos policías de la carretera, cuyo trabajo es saber cómo, por qué y quién es el responsable de un siniestro. Y transmitir esa información al juez.

Ambos pertenecen al Sector de Tráfico de Asturias, un territorio que aún cuenta con una complicada red viaria convencional con algunos de los tramos más peligrosos de España. La *carretera negra* por excelencia es la Nacional 632 (que discurre entre Ribadesella y Canero), según los estudios realizados en los tres últimos años por Automovilistas Europeos Asociados (AEA) y también por el Real Automóvil Club de España (RACE). AEA confirma que el kilómetro 57 de esta vía "supera en más de 180 veces la media nacional de peligrosidad". Un especialista en seguridad vial que prefiere mantenerse en el

LA GUARDIA CIVIL TIENE 10.000 AGENTES EN CARRETERA. MÁS DE 1.000 INVESTIGAN

Laboratorio. La pista central de reproducción de accidentes, flanqueada por algunos de los 200 humanoides de Volvo. La preparación de cada siniestro lleva 10 días.

anonimato da algunas claves sobre el riesgo de esta carretera donde las curvas se solapan una tras otra sin escapatoria: "Tiene un mal trazado, abundante tráfico vecinal, mínima señalización, abundante lluvia, ausencia de arcenes, escasa visibilidad, múltiples entradas sin anunciar a fincas particulares, alto consumo de alcohol en la zona, excesiva velocidad y gran concentración de moteros". El resultado es el kilómetro 57, que discurre por la denominada "curva de Arroes", considerado el más peligroso de la Red de Carreteras del Estado. El Ministerio de Fomento lo niega, y en julio de 2014 respondió en el Congreso a una interpelación de IU sobre ese tramo *conflictivo* con esta sentencia: "No hay ninguna previsión de mejora del trazado de la N-632". "Ellos sabrán", explica Vicente Gimilio, militar retirado y presidente de la Asociación de Vecinos de Arroes, muy beligerante en la realidad de la *inquietante* N-632. "Lo único que le puedo decir es que en esta carretera pasa algo... Los incidentes se suceden un día tras otro".

Los accidentes, grandes o pequeños, mortales o veniales, no cesan en España. Solo hay que pasar unas horas en la carretera con →





► 21 Junio, 2015

Carreteras negras

Las vías convencionales españolas aún concentran el 80% de los accidentes con víctimas. Estos son los 50 tramos más peligrosos.



1. Asturias N-632. Km 57	9. Sevilla N-630. Km 766	17. Granada N-323. Km 168	25. Teruel N-234. Km 70	33. Huelva N-435. Km 130	41. León N-621. Km 107	49. Palencia N-120. Km 198
2. Asturias N-632. Km 139A	10. Granada N-340. Km 375	18. Alicante N-340. Km 788	26. Cuenca N-420. Km 450	34. Pontevedra N-120. Km 619	42. Zaragoza N-211. Km 296	50. Pontevedra N-120. Km 621
3. Girona N-260. Km 176	11. Tarragona N-420. Km 823A	19. Lleida N-141. Km 7	27. Pontevedra N-559. Km 0	35. Lleida N-260. Km 346	43. Huelva N-435. Km 128	
4. Sevilla N-630. Km 772	12. Asturias N-632. Km 63	20. Zaragoza N-232. Km 188	28. Asturias N-632. Km 42	36. Cuenca N-420. Km 512	44. León N-621. Km 84	
5. Asturias N-632. Km 55	13. Lleida N-260. Km 241	21. Huesca N-330. Km 568	29. Palencia N-611. Km 115	37. Asturias N-632. Km 130A	45. Pontevedra N-120. Km 622	
6. Salamanca N-620. Km 328	14. Pontevedra N-120. Km 620	22. Cáceres N-630. Km 435	30. León N-625. Km 106	38. Cuenca N-320. Km 189	46. Badajoz N-435. Km 39	
7. La Rioja N-111. Km 291	15. Ourense N-525. Km 123	23. Toledo N-403. Km 22	31. Cuenca N-320. Km 167	39. Asturias N-634. Km 336	47. Toledo N-634. Km 2	
8. Asturias N-632. Km 145A	16. Pontevedra N-120. Km 625	24. Lleida N-260. Km 345	32. La Rioja N-111. Km 275	40. La Rioja N-111. Km 285	48. León N-VI. Km 357	

Para realizar el informe sobre *Las carreteras más peligrosas de España*, Automovilistas Europeos Asociados (AEA) se ha basado en el índice de peligrosidad medio de la Red de Carreteras del Estado (RCE) por cuanto por estas vías discurre más del 50% del total del tráfico que circula por España, y respecto a su peligrosidad solo se han tenido en consideración aquellos tramos de carreteras cuyo índice de peligrosidad medio en los cinco últimos años fuera 10 veces superior al de la media nacional. <http://aeclub.org/>

En la selección de los tramos más peligrosos de España, AEA solo ha tenido en cuenta los 26.073 kilómetros de carreteras que componen la Red de Carreteras del Estado (RCE) por cuanto por estas vías discurre más del 50% del total del tráfico que circula por España, y respecto a su peligrosidad solo se han tenido en consideración aquellos tramos de carreteras cuyo índice de peligrosidad medio en los cinco últimos años fuera 10 veces superior al de la media nacional. <http://aeclub.org/>



► 21 Junio, 2015

→ ¿SE PUEDE ACABAR CON LAS MUERTES EN LA CARRETERA?

la Guardia Civil para darse de bruces con ellos. Especialmente en las vías convencionales, que absorben el 80% de los accidentes graves. A bordo de una baqueteada furgoneta Sprinter de la Guardia Civil, los kilómetros desfilan sin pausa durante horas. Cuando surge un siniestro, nada más llegar al escenario, los guardias Óscar y Miguel se dividen, abstraen y mascullan las primeras conclusiones con un índice de acierto sorprendente. "La culpa ha sido de la señora". Han visto miles durante 20 años. "Desde que sacábamos a los fallecidos de los coches y llamábamos de madrugada a las familias para decirles que habían perdido a un ser querido. No había nadie que hiciera ese trabajo. Hemos llorado mucho".

Estamos en la autovía AS-17 que une Avilés con Langreo. En plena cuenca minera. Impacto múltiple entre cinco coches. Tres han resultado destrozados. Con los *airbags* exhaustos tras cumplir su cometido. El pavimento, sembrado de cristales, chapa y un puré de aceite, agua y líquido de frenos. Huele a combustible y goma quemada. Hay heridos de mediana consideración. Un par de mujeres lloran. Miguel y Óscar, portando cada uno un viejo maletín de vinilo con su *instrumental*, bajan de la furgoneta y olfatean, miden, fotografían, observan las marcas de las frenadas, el estado de la carretera, los daños y la posición final de los coches; se aseguran de que los implicados llevaran puestos los cinturones; toman notas, hacen croquis, interrogan a los testigos, realizan controles de alcohol y drogas (opióceos, coca, cannabis, anfetaminas). Ese material será analizado en su base de Oviedo hasta sacar conclusiones. En el caso de un siniestro con gran número de víctimas y alarma social entraría en acción la Unidad Especial de Reconstrucción de Accidentes, con sede en Madrid, y su docena de *superagentes*, al mando del comandante Berguillo y el teniente Núñez. Ellos irían más allá. Hasta conseguir la completa reproducción del siniestro en tres dimensiones para entender qué pasó. Quién tuvo la culpa. Si hubo delito. Y si se podía haber evitado. De su laboratorio salen 40 informes cada año. Desde siniestros de autobuses con decenas de víctimas hasta atropellos mortales. A primera vista no parecen sobrados de medios humanos ni materiales.

En 1989 murieron en las vías españolas 9.344 personas. En 2013, 1.680. Pocos países pueden ofrecer un éxito tan apabullante en tan poco tiempo. En la batalla contra la accidentalidad en carretera, el primer icono fue Miguel

LAS CARRETERAS DEL ESTADO TIENEN UN DÉFICIT DE CONSERVACIÓN DE 6.200 MILLONES

María Muñoz, director de la Dirección General de Tráfico (DGT) entre 1988 y 1996, que impulsó las primeras campañas de sensibilización. Otro elemento clave fue, según explica Juan Lazcano, ingeniero de Caminos y presidente de la Asociación Española de la Carretera (el *lobby* de las empresas constructoras de vías terrestres), el Plan Nacional de Carreteras, que se inició en 1984, bajo la presidencia de Felipe González, y se culminó con el Ejecutivo de José María Aznar. "Fue caro, costó más de un billón de las antiguas pesetas [más de 6.000 millones de euros actuales], pero puso nuestras carreteras (y nuestro país) al día. Veníamos del Tercer Mundo. Se construyeron más de 3.000 kilómetros de autovías (en 1984 había solo 172 kilómetros y hoy tenemos casi 15.000); se modernizó el acceso a las ciudades y se crearon circunvalaciones; se puso a Galicia en el mapa. El objetivo no solo era modernizar el país y conectarlo con Europa, sino evitar accidentes. Y se consiguió. Se empezó a entender la carretera como un patrimonio de todos; como un bien de progreso y comunicación; y, sobre todo, como un servicio público abierto al ciudadano 24 horas al día, 365 días al año; como un factor clave en el desarrollo, la competitividad, la logística y en el acceso eficaz a otros servicios del Estado, como la educación o la sanidad. En estos ocho años de ajustes presupuestarios, la opinión pública ha sido muy crítica con los recortes en educación, sanidad o dependencia; lo que pocos saben es que la inversión en conservación y mantenimiento de nuestro patrimonio viario ha sido mínima. Hoy, las carreteras del Estado adolecen de un déficit en su mantenimiento de 6.200 millones de euros. Están bajo mínimos. Especialmente en pavimentación. Con la consiguiente repercusión en seguridad vial.

Hasta hoy, ese deterioro vial no se ha traducido en un incremento de los fallecidos, entre otras cosas porque la movilidad en estos años de crisis ha descendido en torno a un coche de cada diez. Ahora, el escenario está dando la vuelta: mucha gente en la carretera y estas en peor estado. La tormenta perfecta. Y un euro que no se invierta hoy en nuestras carreteras serán 25 dentro de solo cinco años".

Para Mario Arnaldo, "el éxito en la lucha contra los accidentes se ha basado desde 2004 en medidas coercitivas. En el carné por puntos, los controles de alcohol y el endurecimiento del Código Penal. Esas han sido las palancas del éxito. En torno a 2008, con la crisis económica y un retroceso del PIB del 3,6%, se dio un fenómeno curioso en el que, con menos movilidad, menos vacaciones, el precio de la gasolina en máximos, menos ventas de coches y el miedo a las multas y la retirada de puntos del carné, se redujeron los siniestros. A partir de 2014 nos encontramos el escenario contrario. Y puede representar un cambio de ciclo que hay que tener presente. La seguridad vial se nos puede ir de las manos".

Los agentes Óscar y Miguel también lo confirman: han sido unos años muy buenos en cuanto a la siniestralidad en España. "Ya no vemos aquellos accidentes tan terribles de hace 10 o 15 años. Y es difícil pillar a la gente tan borracha como antes. Sin embargo, ya estamos viendo muchos más coches en la carretera y, lo que es peor, más viejos y peor mantenidos, sobre todo en frenos y neumáticos. Habrá que ver qué pasa este verano".

Siete años de crisis económica han dejado al sector vial español tocado. Con unas carreteras y unos vehículos peor mantenidos; un parque automovilístico envejecido (con una media de edad de 13,5 años, es uno de los más deteriorados de la UE), ausente de las revisiones de la ITV; con automovilistas y profesores peor formados (por la competencia salvaje del bajo coste en las autoescuelas); conductores circulando sin carné; un importante desgaste de las vías secundarias; una preocupante decadencia de los vehículos industriales. Y un reto inédito: una población de conductores cada vez más envejecidos: en 2050, 13 millones de ellos tendrán más de 65 años. Ha llegado el momento de dar un nuevo impulso a la seguridad vial. En 1896 murieron dos ciudadanos en Reino Unido por accidente de coche; fueron los primeros. Para 2020 se prevén dos millones de muertos en carretera en el mundo. La epidemia no remite ●