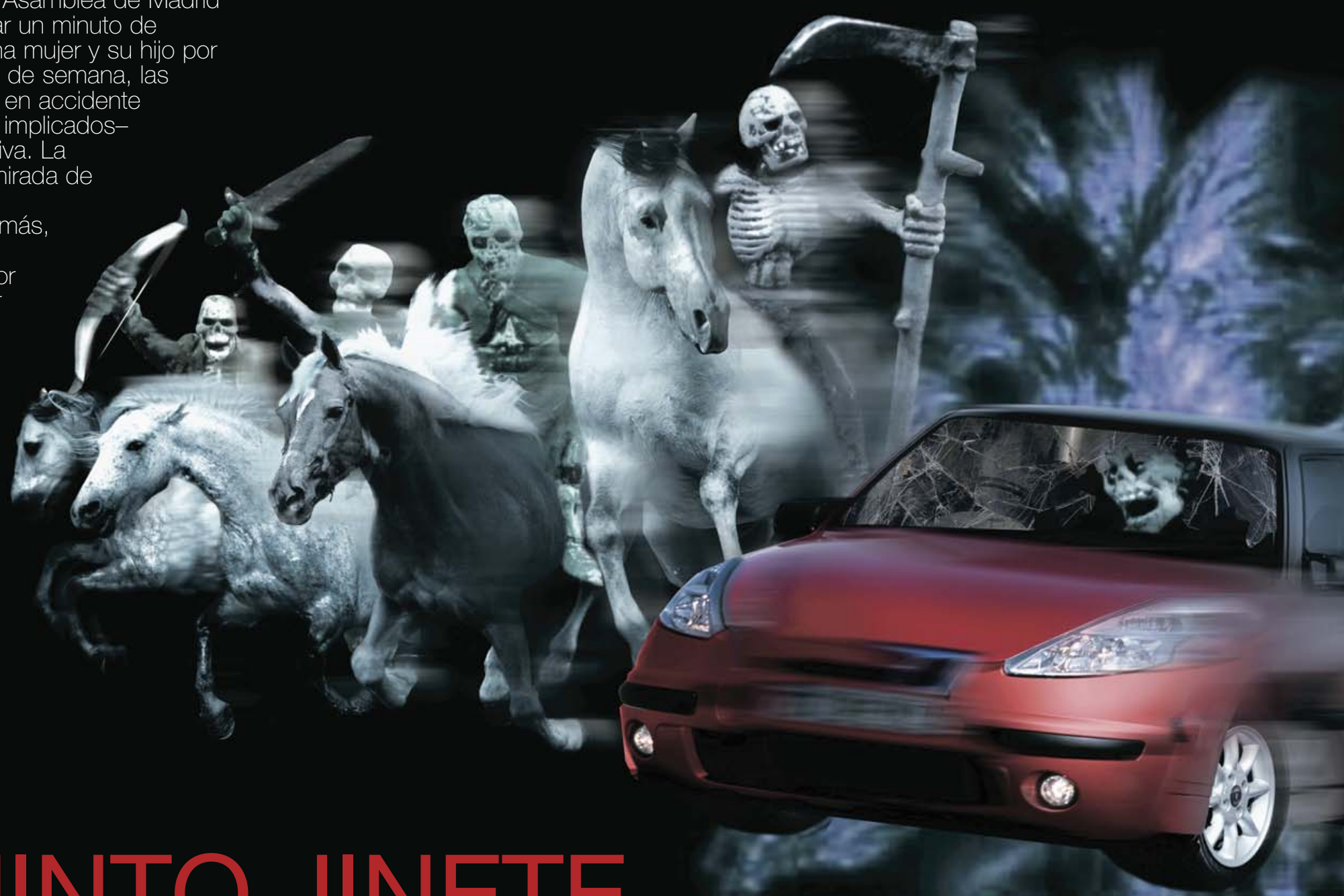


La sociedad se moviliza ante las muertes por violencia de género (91) o accidentes laborales (1.104), pero se "olvida" de los 4.000 muertos en la carretera

Madrid, enero de 2008. La Asamblea de Madrid recibe la petición de guardar un minuto de silencio por la muerte de una mujer y su hijo por violencia de género. Ese fin de semana, las veinte muertes en carretera en accidente –alguno con varios jóvenes implicados– no provocan ninguna iniciativa. La anécdota denota la doble mirada de la sociedad respecto a las muertes: las de tráfico son más, pero se pasan por alto, mientras nos indignamos por muertes trágicas, como por violencia machista o accidentes laborales, cuyo número es muy inferior.



Accidentes de tráfico:

EL QUINTO JINETE DEL APOCALIPSIS

J. M. MENÉNDEZ
Infografías e ilustración: Dlírios

Luís Montoro, catedrático de Seguridad Vial, cuenta en sus conferencias que atascos y accidentes de tráfico ya sucedían en la Roma imperial, pero no eran una preocupación importante aquella sociedad. De lo contrario, San Juan hubiera añadido el tráfico –hoy seguro que haría lo mismo– a la Guerra, al Hambre, la Peste y la Muerte como quinto jinete del Apocalipsis.

Cada año mueren en el mundo, según datos de 2002 de la Organización Mundial de la Salud (OMS), más de 1.200.000 personas –más que los 170.000 que mueren cada año en las guerras existentes en el mundo–, de los que en torno a 40.000 fallecen en la Unión Europea (UE) y 4.104 en España –cifras ambas de 2006–. Pese a ello, la sociedad percibe como normal esta auténtica guerra que son los accidentes de tráfico y se escandaliza y moviliza por el objetivamente menor número de muertes en atentados terroristas en el mundo (20.000) o el terrible goteo de muertes por atentado en Irak (13.570 en 2006). Lo mismo ocurre en España, donde se llenan portadas de periódicos y telediarrios con las muertes por violencia de género (91), accidente laboral (1.104), SIDA (1.317), en incendios (197), leucemia (3.151), melanomas malignos (384) u homicidios (375) y mientras los muertos en accidente de tráfico del fin de semana apenas son unas líneas en las páginas interiores. Esta sociedad que se escandaliza con las mujeres muertas por violencia machista (72 en 2007, según el Centro Reina Sofía para el Estudio de la Violencia) pasa sin alarma sobre 4.104 que provocaron los accidentes de tráfico en 2006. Es como si mirar a un pequeño satélite muy brillante (ver infografía), impidiera ver la realidad de un planeta enorme, pero apagado.

SOLIDARIDAD Y OLVIDO. Cualquier terremoto, tifón o riada generan una ola de indignación y solidaridad mayor que las muertes por tráfico, pese a que muchas catástrofes apenas provocan cifras similares. Por ejemplo, el hundimiento del ferry de Al Salam, en febrero, entre Egipto y Dubai provocó 1.026 muertos y el tifón Saomi en China, el más potente de los últimos 50 años, ‘sólo’ 441. Incluso una catástrofe como los atentados del 11 de septiembre en EE. UU. provocaron 2.974 muertos y el terremoto de Perú, en



► Incluso las peores catástrofes naturales causan, generalmente, menos muertes que el tráfico.

agosto de 2006, 513.

Aunque es difícil de cuantificar, los accidentes laborales cuestan en España un 1,5% del Producto Interior Bruto (PIB) y la violencia de género, según datos del Centro Reina Sofía, una cifra similar a los 8.000 millones de dólares que cuestan en Australia o EE. UU., ambas inferiores a 16.000 millones de euros de los accidentes de tráfico en España –2% del PIB–. Y no es que las cifras españolas de muerte en carretera –ver infografía– sean menores que en otros países: 23,2 muertos por cada 100.000 habitantes sitúan a España en la zona ‘templada’, con países con mejores cifras (Alemania, 17,9) y con peores (Grecia, 27,7). Entonces, ¿por qué los medios de comunicación destacan más una muerte por violencia machista que las veintitantas que en el mismo período provoca el tráfico? ¿Por qué sociedad, políticos y ciudadanos se movilizan más por los accidentes laborales, que ‘matan’ una tercera parte que el tráfico?

MUERTOS CON NOMBRE Y APELLIDOS.

Una explicación la da la psicóloga Eva Muíño, en nombre del Grupo de Tráfico y Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Galicia: “Los muertos de



► Los accidentes de tráfico se consideran socialmente como un peaje a pagar por el uso de los vehículos.

tráfico son números, no tienen nombre y apellidos, no son historias con familias, no hacen manifestaciones y la muerte es una consecuencia no buscada de la accidentalidad, y se considera muerte fortuita. En la violencia de género siempre hay intencionalidad por parte de las/los agresores, pero además son reportajes, imágenes, impacto, tienen nombre y apellidos, sexo, domicilio y familia”. Pero la razón última de esta actitud social apunta a los medios de comunicación: “La percepción social está cada vez más influenciada por los enfoques mediáticos”.

Roberto Durán, vocal de Psicología del Tráfico y de la Seguridad del Colegio Oficial de Psicólogos de Madrid, cree que “este país (representantes políticos, medios de comunicación, instituciones relevantes, etc.) ha estado ‘anestesiado’ muchos años con el problema de la seguridad vial”, aunque “hace dos años observamos una tendencia al cambio positiva”. En esta línea, María Jesús Casals, catedrática de Periodismo de la Universidad Complutense de Madrid, piensa que “las muertes por accidente de tráfico están asumidas por la sociedad desde hace mucho como una especie de im-

EN 2006 HUBO 4.104 MUERTOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO. POR VIOLENCIA DE GENERO ‘SOLO’ MURIERON 91 PERSONAS Y EN ACCIDENTE LABORAL, 1.104

LUIS MONTORO GONZÁLEZ

Catedrático de Seguridad Vial. Universidad de Valencia. Presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVIAL)

El accidente no es accidental

Es claro que cualquier tipo de muerte violenta, no natural, crea un fuerte sentimiento en la sociedad y un importante impacto en los medios de comunicación, algo que no ocurre con los accidentes de tráfico. Ello se debe a muchos factores entre los que destacan tres. Primero, lo excepcional de estas muertes frente a lo habitual de los fallecidos por causa del tráfico. Segundo, el pensar que los accidentes de tráfico son de alguna manera “el tributo” que hay que pagar por la movilidad y el progreso. Y tercero y más importante la propia concepción que se tiene de la causa de uno u otro tipo de muerte.

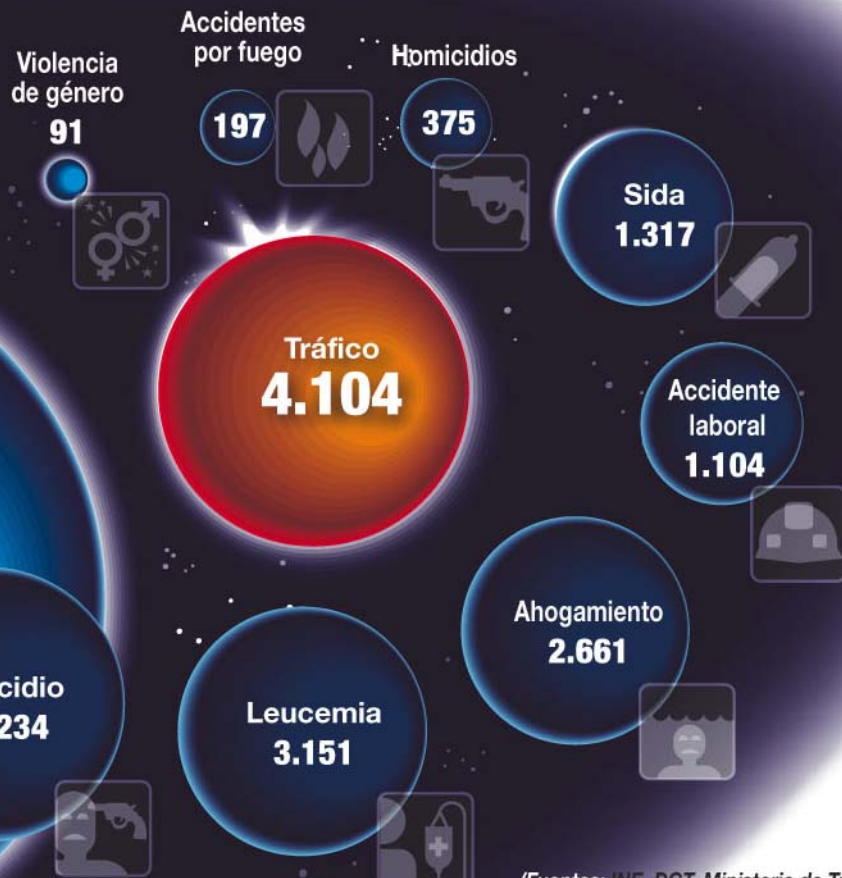


Denominar accidente a una muerte causada por el tráfico ha sido uno de los mayores errores históricos que hemos tenido. La sociedad y el diccionario describen y conciben el accidente

como un suceso fortuito, casual, fruto del destino, que tenía que suceder y ante el que nada se puede hacer. Esto necesariamente lleva a la pasividad, la habituación, la falta de rebeldía, la aceptación resignada de los siniestros del tráfico, etc., todo lo contrario de lo que debería ser. Tal como dice la Organización Mundial de la Salud el accidente no es accidental y por lo tanto es evitable. Si tomáramos plena conciencia de este hecho, nos revelaríamos más ante este problema social, nos movilizaríamos más y exigiríamos más medios y recursos a las administraciones para acabar con un problema, que por ejemplo en España, tiene cifras incomparables con cualquier otro tipo de muerte violenta o no natural: 18.000 jóvenes en la última década y unos costes sociales en ese período de 160.000 millones de euros.

EL TRÁFICO, ENTRE LAS PRIMERAS CAUSAS DE MUERTE EN ESPAÑA

Como si fueran planetas, esta infografía muestra la mortalidad, en números absolutos, por las principales causas de muerte en España. Pero ¿es esa la importancia social que se les da? Los 4.000 muertos de tráfico ¿se valoran igual que los 91 por violencia de género?



“ELLOS NO PUDIERON EVITARLO. TU SÍ”

Utilizar las cifras de grandes catástrofes naturales fue un recurso utilizado por la Dirección General de Tráfico en sus campañas divulgativas del año 2000, que tuvieron su reflejo en la revista “Tráfico”. Las cifras de muertos y heridos habidos con motivo del huracán “Mict” o las inundaciones en China, catástrofes de 1999, se comparaban con las casi 6.000 debidas a accidentes en España. Un “Ellos no pudieron evitarlo. Tu sí puedes” era el lema de la campaña.



(Fuentes: INE, DGT, Ministerio de Trabajo y Consejo General del Poder Judicial. Año 2005).

El valor de la vida de los ciudadanos

Un niño que desaparece y el temor de su muerte moviliza a la ciudadanía. Un niño asesinado por su padre, en siniestro de tráfico, es uno más. Un vecino normal, agredido de muerte por otro, se investiga con todo lujo de detalle por los responsables de la Administración. El análisis de los siniestros deja mucho que desear. Nos falta Investigación. Un agresor en la vida doméstica está ahora considerado como un criminal. La sociedad está cambiando y, poco a poco, valora con mayor seriedad la violencia entre las personas.

En el tráfico se habla de coches y no de conductores. Además, los legisladores, gestores y jueces de actos de violencia en el tráfico se sienten como posibles participantes. La despersonalización (es el coche), el precio de un progreso (dudoso) de la humanidad y la supuesta libertad de moverse como quiere el conductor, ha deshumanizado y minimizado la sensación de gravedad de la violencia vial. La sociedad debe cambiar esta baja valoración de la vida con un trabajo de fondo de todos nosotros.



► El tifón Saomai, el más potente de los últimos 50 años, causó 441 muertos en China. El tráfico, sólo en España, 4.104.

“LAS MUERTES DE TRÁFICO ESTÁN ASUMIDAS POR LA SOCIEDAD COMO UN IMPUESTO A PAGAR POR LA LIBERTAD DE TENER Y CONDUCIR UN VEHÍCULO PROPIO”

(M^a JESUS CASALS, CATEDRÁTICA DE PERIODISMO)

municación, sobre esta terrible realidad. Cada víctima era publicada, sumándola a las anteriores y el sintagma ‘violencia de género’ apareció de modo constante en los medios. Políticos, jueces, asociaciones feministas y otras unieron sus voces para crear una justa alarma social. Hubo cambios en la ley y procedimientos jurídicos y una gran actividad política y social de protección a las víctimas. En menor medida, ha ocurrido algo parecido con las víctimas mortales de accidentes laborales. Pero, a pesar de las campañas promovidas por la DGT, de las modificaciones en el ámbito legal, las muertes en carretera no han causado aún ese impacto social que deberían merecer. Es como si se asumiera una especie de estado de guerra continua, ni siquiera declarada, que produce unas cifras de muertes al año como un tributo insoslayable. Y, por supuesto, nadie piensa que le va a tocar pagar”. En esa línea, Javier Urta apunta que “la violencia se hipertrofia en

puesto a pagar por la libertad de tener y conducir un vehículo propio”.

Para Javier Urta, escritor y psicólogo Clínico y Forense, “la sociedad entiende que la violencia genera gran inseguridad y que la Administración tiene que hacer lo posible por evitarla. Sin embargo, percibe los accidentes como algo accidental y, por tanto, imprevisible”. Por ello, “convivimos con los accidentes de tráfico y los asumimos como algo irreversible”.

TRÁFICO: MUERTES SIN IMPACTO. Para M^a Jesús Carro, “hasta hace poco las muertes por violencia de género apenas tenían repercusión social. A finales de los 90 comenzó una intensa campaña política, reflejada en los medios de co-

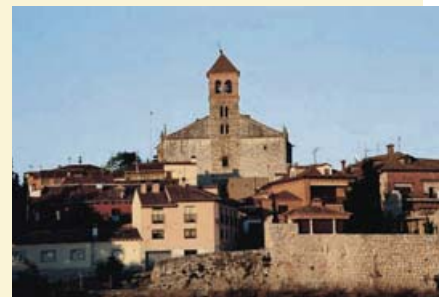
COMO ARRASAR SIMANCAS...



En 2005, murieron en España por accidentes de tráfico 4.442 personas (en 2006, 4.104 y en 2007, aunque con datos provisionales, se calcula un descenso del 9,1%). La cifra de muertes anuales en accidentes de 2005 equivaldría a la desaparición de toda la población de Simancas (Valladolid), algo más de 4.400 habitantes.

Pero esta ‘pandemia de la carretera’ no sólo hace estragos a nuestro país, también a nivel mundial: más de 40.000 personas perecieron por este motivo en toda la Unión Europea (UE) en 2005, lo que supondría la aniquilación de la población de

Ávila y, según la Organización Mundial de la Salud, en 2002 murieron en todo el mundo 1.200.000 personas por accidentes de tráfico.



► Los accidentes laborales y la violencia de género han movilizado a la sociedad. Las muertes por tráfico, aún no.



los medios de comunicación y la gente queda impactada, mientras que de las víctimas de accidentes de tráfico se habla en conjunto, no una a una”.

El psicólogo Roberto Durán incide en “la impresionante desproporción entre la inversión que hacen las casas comerciales para decirnos cosas ‘buenas’ de los automóviles y la que hacen las administraciones para explicar las consecuencias ‘negativas’” y pone, como ejemplo, “el tiempo destinado en un medio de comunicación para atraer al futuro comprador y el destinado a sensibilizar por la Seguridad Vial”.

Luis Montoro, catedrático de Seguridad Vial de la Universidad de Valencia, apunta que el impacto que crea en la sociedad y en los medios de comunicación cualquier tipo de muerte violenta es “no ocurre con los accidentes de tráfico”. Y apunta “lo excepcional de estas muertes frente a lo habitual de los fallecidos por causa del tráfico” e identificar los accidentes de tráfico como “el ‘tributo’ que hay que pa-

“LOS MUERTOS DE TRÁFICO SON NÚMEROS, CIFRAS, NO TIENEN NOMBRE Y APELLIDOS... EN LA VIOLENCIA DE GÉNERO, SÍ”

(EVA MUINO, PSICÓLOGA)

gar por la movilidad y el progreso” como razones de esa diferente valoración.

Además, Ole Thorson, vicepresidente de P(A)T –una de las asociaciones de víctimas de tráfico que más trabaja para cambiar la conciencia social sobre el problema–, apunta que “legisladores, gestores y jueces de actos de violencia en el tráfico se sienten como posibles

participantes” como razón para la escasa importancia otorgada hasta ahora a las muertes por tráfico. No obstante, también en el ámbito político han comenzado, desde hace algunos años, iniciativas que muestran una fuerte preocupación por este problema. Así, hace unos años, Jacques Chirac, entonces presidente francés, se puso al frente del movimiento social contra los accidentes y, en España, el Congreso de los Diputados ha aprobado importantes cambios (Permiso por Puntos, reforma del Código Penal...) para luchar contra ellos. Aunque luego, estas medidas no terminen de ‘calar’ en una parte de la sociedad, que las ve más como recaudadoras que como preventivas.

LA PRENSA, JUNTO A LA SEGURIDAD.

El escritor y psicólogo Javier Urta piensa que “la Administración debe ser razonable al valorar a qué dedicar mayores esfuerzos y, sin olvidar ninguna causa, ver que el tráfico deja muchos muertos y muchísimos heridos” y

CAUSAS DE MUERTE EN EUROPA											
Por 100.000 habitantes											
	UE-25	Alemania	Grecia	España	Francia	P. Bajos	Austria	Portugal	Suecia	R. Unido	
	2,8	5,1	0,2	0,6	4,7	1,2	3,5	0,8	3,1	1,6	Drogas
	26,3	17,9	27,7	23,2	29,6	15,8	25,7	19,9	21,6	16,8	Accidente Transporte
	1,1	0,5	0,2	3,1	1,4	0,5	0,8	7,8	0,3	0,4	SIDA
	76,0	100	67,0	59	68	84	107	82	81	90	Accidente laboral
	182,2	171,9	160,4	164,9	182,9	194,0	169,9	159,3	159,1	185,3	Cáncer
	1,0	0,5	0,9	0,8	0,8	1,1	4,7	4,8	0,9	0,4	Homicidio

Fuente: EUROSTAT



► Las catástrofes naturales provocan olas de solidaridad.

opina que “se debe volcar en la lucha contra los accidentes de tráfico, porque mueren muchas personas y porque cercenan una parte fundamental de la sociedad, la juventud”.

En cuanto a la forma de cambiar esa actitud, Roberto Durán propone “poner a las casas comerciales del lado de la seguridad en sus mensajes publicitarios” y que éstos pierdan “ese halo idílico de la felicidad que el coche va a proporcionar”, algo que cree intuir M^a Jesús Carro en el comportamiento juvenil –“más concienciado que la anterior generación. Cuando salen, prescinden del vehículo o el que conduce no bebe”– y la publicidad de automóviles –“ahora insiste en la seguridad, el cuidado ecológico, funcionalidad, belleza del diseño, precio... y mucho menos en la potencia”–. Para esta catedrática de Periodismo, “la comunicación es imprescindible en nuestra sociedad para lograr cambios positivos. La campaña por la seguridad vial tiene que romper muy malos hábitos considerados por muchos como derechos adquiridos. Por eso cuesta”. Su receta pasa por insistir “y lograr que se denuncien más en los medios los comportamientos delictivos de los conductores que ponen en peligro la vida de los demás”.

Eva Muiño se pregunta por la solución: “¿Sería sólo económica o tendría relación con el hecho de mantener la atención del público lejos de otros centros de interés por medio de la opinión publicada? En los accidentes de tráfico, la solución tendrá relación con la reducción de la velocidad, carreteras en mejor estado y óptimas condiciones psicofisiológicas. Y a nivel conductual, ¿hay solución? Sí: educación, formación, programas de reeducación y modificación de conducta y también planes de prevención”. ♦

ENVÍENOS SU OPINIÓN
¿Se da excesivamente poca importancia a los muertos de tráfico, pese a su alto número, frente a los de violencia machista o accidentes laborales?
Máximo 5 líneas a:
jmmenendez@dgt.es

APUNTES SOBRE LA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL



PERE NAVARRO OLIVELLA

DIRECTOR GENERAL DE TRÁFICO



Los accidentes de tráfico constituyen la primera causa de muerte violenta en nuestro país y no es ocioso recordar que los fallecidos por accidente de tráfico cada año superan a los fallecidos por homicidio, drogas y Sida juntos.

En consecuencia, la lucha contra la siniestralidad vial es una obligación cívica, ética y política para todos los responsables públicos, máxime teniendo en cuenta que no se trata de que el conductor, con su comportamiento, ponga en riesgo su vida, sino que pone en peligro la de los demás configurando un fenómeno que hoy se conoce como “violencia vial”.

Para hacer frente a este problema desde el punto de vista legal, todos podemos estar de acuerdo en que debemos utilizar el derecho administrativo hasta donde sea posible y al final, y sólo al final, se debe acudir al derecho penal.

Es con esta filosofía que desde la Dirección General de Tráfico se ha abordado la política de seguridad vial en los últimos años, pasando de leves a graves infracciones básicas como la no utilización del cinturón de seguridad o el casco o el uso del teléfono móvil en el año 2005, la implantación del

permiso por puntos para los reincidentes en el año 2006 o la instalación de hasta 500 radares fijos en el 2007.

Estas medidas administrativas, junto con un esfuerzo sustantivo

en la vigilancia y control de la disciplina por las policías de tráfico acompañadas de las correspondientes campañas informativas y formativas han permitido ir consolidando el cambio de comportamientos en la conducción que, a su vez, está teniendo su reflejo positivo en las cifras de la siniestralidad.

Hoy los positivos de alcoholemia son la mitad que hace cuatro años, los porcentajes de uso del cinturón de seguridad y del casco en carretera están por encima del 90% y las velocidades medias han bajado entre 2 y 3 kilómetros por hora según el tipo de vía.

Era ahora, una vez hechos los deberes en la vía administrativa, que había que plantearse la reforma del Código Penal para dar coherencia al sistema, para actualizarlo de acuerdo

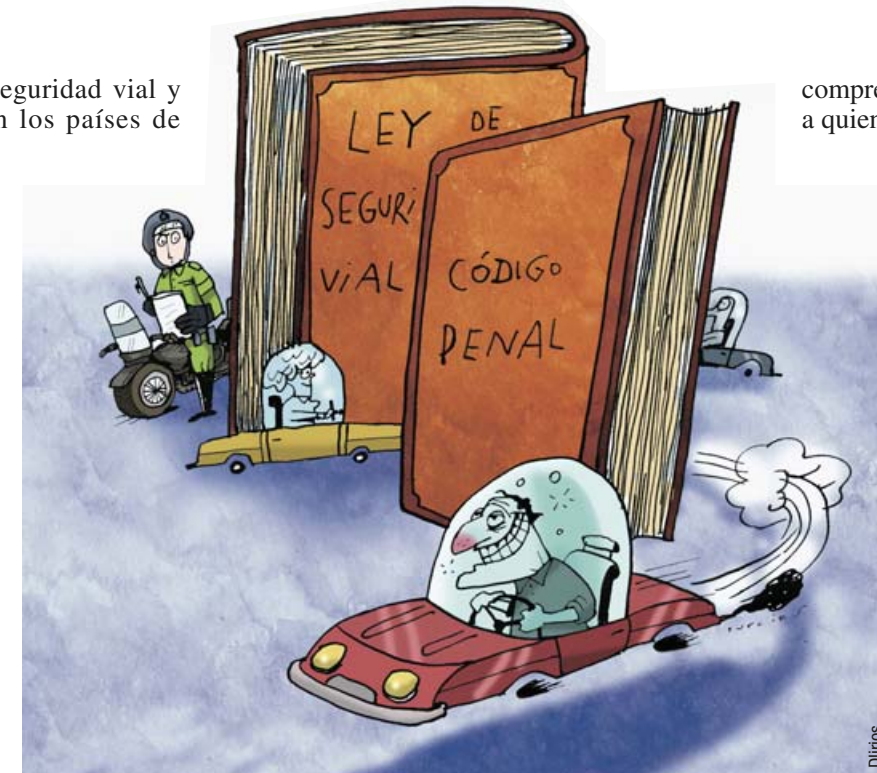
NO QUERÍAMOS CAER EN EL ERROR DE 2003, CUANDO AL NO SABER QUÉ QUIERE DECIR ALTAS TASAS DE ALCOHOL NO HABÍA SEGURIDAD JURÍDICA

con la política de seguridad vial y para converger con los países de nuestro entorno europeo.

Las asociaciones de víctimas habían organizado un foro en el 2005 bajo el título “La impunidad de los delitos de tráfico” cuya conclusión era “mucho daño y poca pena”, la fundación Attitudes había organizado unas jornadas sobre “la justicia y el tráfico” en las que no salíamos bien parados en el comparativo europeo, la Comisión de Seguridad Vial del Congreso había organizado una serie de comparecencias poniendo de manifiesto déficits y deficiencias graves y por último el Fiscal General del Estado, en la Memoria del año 2005, incluía las siguientes consideraciones: “La seguridad vial constituye, inequívocamente, una de esas zonas oscuras del sistema penal. No parece necesario explicar que el impresionante reguero de muertos y heridos que la circulación rodada deja cada día en el asfalto de nuestras calles y carreteras no puede permanecer al margen de un tratamiento penal específico y adecuado. Y, sin embargo, diré con sinceridad que no es ni mucho menos evidente –ahí están las cifras– que hasta el momento los distintos responsables de hacer funcionar la más poderosa herramienta del Estado, que es el ius puniendi, hayamos sido capaces de encontrar armas realmente eficaces con las que vencer esa amenaza cotidiana contra la vida y el bienestar de nuestros ciudadanos”.

Con estos antecedentes se decidió abordar la reforma del Código Penal. Teníamos claro que no queríamos caer en el error de la última reforma del 2003, en la que se definió como temeridad manifiesta, en el art. 379, “la conducción bajo los efectos de bebidas alcohólicas con altas tasas de alcohol en sangre y con un exceso desproporcionado de velocidad respecto de los límites establecidos”. Al no saber qué quiere decir altas tasas de alcohol en sangre ni qué es un exceso desproporcionado de velocidad, ni el ciudadano destinatario de la norma podía saber con una mínima seguridad jurídica cuando su conducta podía ser constitutiva de delito ni los agentes tenían la mínima seguridad jurídica para su aplicación.

Desde la Dirección General de Tráfico queríamos explicar la norma a los conductores, pero vimos que el sistema penal se había encerrado en sí mismo con tecnicismos procesales y redacciones abstractas que hacían imposible su



comprensión por el conductor a quien iba destinada.

Respecto al alcohol, pedimos que se concretara el índice de alcohol, presentamos las evidencias científicas y la legislación comparada y, al final, se optó por 1,2 gramos de alcohol por litro de sangre, igualándonos a la franja más alta de los países de nuestro entorno. Más del doble del límite legal permitido y ya no habría que demostrar la influencia por obvia y evidente.

Respecto a la velocidad, pedimos

que se concretaran los excesos, presentamos las evidencias científicas y la legislación comparada y, al final, se optó por los excesos de más de 80 kilómetros por hora en vías interurbanas y de 60 km/h en vías urbanas sobre el límite reglamentario. Aquí sólo cabe decir que a 200 km/h en carretera se necesitan tres campos de fútbol para frenar y que a 110 km/h en ciudad, en caso de atropello no se salva nadie. El riesgo a los demás es tan evidente que ya no hará falta demostrarlo en cada caso.

Habíamos puesto en marcha el permiso por puntos y nuestros amigos franceses nos habían advertido que si aquel que había perdido el permiso por haber agotado todos los puntos seguía conduciendo y no le pasaba nada, todo el sistema y el esfuerzo realizado sería inútil. En consecuencia había que incluir como delito el conducir habiendo perdido el permiso por haber agotado todos los puntos y así se ha hecho por necesario y razonable.

Luego fue el legislador el que introdujo la figura delictiva por conducir sin haber obtenido nunca ningún permiso de conducir. Su razonamiento era aplastante: si el que se ha sacado el permiso y lo pierde comete un delito si sigue conduciendo, no parece lógico ni razonable que aquel que ni siquiera se ha molestado en sacárselo salga mejor parado. Sería mejor no sacarse el permiso que sacárselo y este era un mensaje inaceptable.

Estas son las principales novedades, entre otras, de la reforma del Código Penal en lo que se refiere a los delitos contra la seguridad vial. Creemos que es un paso en la buena dirección, que nos acerca a los sistemas de autoridad europeos y que permitirá una mejor integración de la administración de justicia en la política de seguridad vial.

La respuesta sobre el mayor o menor acierto de la reforma sólo la sabremos con el transcurso del tiempo. ♦

A 200 KM/H EN CARRETERA SE NECESITAN TRES CAMPOS DE FÚTBOL PARA FRENAR Y A 110 KM/H EN CIUDAD, EN CASO DE ATROPELLO, NO SE SALVA NADIE