

«La solución no pasa por carreteras llenas de guardias»

José Miguel Tolosa Jefe Provincial de Tráfico

El Diario Montañés · 02 jun. 2024 · 1 · José Miguel Tolosa Jefe Provincial de Tráfico

El incremento de la siniestralidad en todo país ha llevado a Tráfico a activar planes de choque



SANTANDER. Durante tres años (2019, 2020 y 2021), Cantabria registró las cifras más bajas de muertes en carretera –trece en cada uno–, en una estadística algo distorsionada por el covid. El cambio de tendencia comenzó a notarse en 2022, cuando se alcanzaron las 18 víctimas, y todas las alarmas saltaron en el siguiente ejercicio, al contabilizarse 21. Este año va camino de repetirse tan triste récord.

– 2023, con 21 muertos en accidentes de tráfico, fue el más trágico de los últimos siete años. ¿Cómo va éste?

– Este año estamos en los niveles de 2023, a fecha de hoy estamos en diez, una cifra mala. Y volvemos a tener motoristas entre las víctimas, una tendencia que se mantiene y nos preocupa, y por la que hemos activado un plan de choque.

– ¿Cuál es el tipo de accidente más común en estos casos?

– La salida de vía es el más común y el porcentaje ronda el 42% de los accidentes mortales. En Cantabria, el año pasado, nueve de los catorce fallecidos en vía interurbana –donde normalmente se dan– sufrieron accidentes de este tipo. Y dentro de las vías interurbanas, lo habitual es que se produzcan en vías convencionales, no en autopistas o autovías: en 2023 murieron diez personas en las primeras, frente a cuatro en accidentes en autovía. Antes, el perfil era de accidente nocturno, pero ahora se produce en cualquier horario. Lo que sí vemos que se repite es el tipo de usuario: de los 21 fallecidos el año pasado, quince pertenecían al grupo de ‘vulnerables’; fueron cinco peatones, dos bicicletas, un ciclomotor y siete motos. Nunca antes había habido tantos accidentes mortales de moto, y eso nos preocupa.

– ¿Por qué cree que hay tantos accidentes de moto?

– Hay muchas más motos. En Cantabria, la matriculación en los últimos seis años ha subido casi un 30%, cada año unas 2.000 motos. Hay muchas más y la gente las saca más por un factor relacionado con la climatología: hace años había menos fines de semana buenos, y si antes eran veinte ahora son cuarenta. Y cuanto más benigna sea la climatología, más motos hay en la carretera. La pandemia también ha sido otro factor: mucha gente vio que era un tipo de transporte más independiente, en el que no te relacionas con nadie, y eligió ese tipo de movilidad. También ha aumentado mucho el turismo activo en motocicleta: sólo tienes que poner ‘turismo en moto en Cantabria’ en Google y aparecen clubes, aplicaciones, agencias que te organizan rutas moteras... A nivel de turismo es algo bueno, pero para la siniestralidad... En el ferri, por ejemplo, hay 20.000 motos que entran y salen, y va en aumento. Por eso decidimos, con Brittany Ferries, llevar a cabo una campaña de concienciación, y a los viajeros se les entrega un tríptico con consejos de seguridad y circulación. Con que sirva para despertar el ‘Pepito Grillo’ de la seguridad a alguno habrá merecido la pena. El tema de las motos nos preocupa mucho, y por eso

hemos lanzado hace unas semanas una campaña autonómica de control, de común acuerdo con la Guardia Civil, para tratar de reducir la siniestralidad.

- ¿Hay también un accidente de moto característico?
- El grueso se producen solos, con un porcentaje significativo de salidas de vía, sin otros vehículos implicados y en tramos sin peculiaridades ni circunstancias que pudieran contribuir a causarlos.
- Los motociclistas se quejan mucho del estado de las carreteras...
- Yo entiendo que se quejen, pero la estadística está diciendo que un porcentaje significativo no tiene como causa el estado de la vía.
- ¿En qué ha quedado el anuncio de las nuevas exigencias para circular en moto? Casco integral, guantes homologados...
- Esa reforma tiene que salir adelante, todavía no está aprobada. Otra de las campañas que estamos haciendo es la asistencia a concentraciones de motos, donde montamos un stand: hacemos una labor de concienciación y ‘vendemos’ seguridad vial. Una de las cosas que recomendamos es la utilización de airbag para motos, una medida muy eficaz para evitar la gravedad en los accidentes. En la reforma se va a incluir el uso del chaleco airbag en el momento de realizar el examen de conducir, una forma de que poco a poco la gente se vaya concienciando de la conveniencia de utilizarlo.
- Alcohol, velocidad y distracciones siguen siendo las tres principales causas de los siniestros. ¿No le da la sensación de estar siempre luchando contra lo mismo?
- En realidad, el orden es diferente: en los accidentes mortales los factores son distracción – 31% –, alcohol – 29% – y velocidad – 23% –. Puede que la velocidad tenga un porcentaje un poco más bajo, pero lamentablemente se repite. El alcohol, cada año hay 50.000 sentencias condenatorias en España, y en Cantabria el año pasado fueron 661. Siguen presentes el alcohol y las drogas: en 2022, en la Memoria del Instituto Nacional de Toxicología, se indica que el porcentaje positivo de alcohol, drogas y psicofármacos que se encuentra en las autopsias de víctimas de accidentes de tráfico – no se analiza el 100% –, es del 52% en España, y nunca se había superado el 50%, pero a raíz de la pandemia empezó a subir. También tenemos el problema de la somnolencia, metido en el cajón de sastre

de la distracción: la Dirección General de Tráfico (DGT) ha realizado un estudio, y se calcula que en torno a un 7% de los accidentes con fallecimientos puede tener detrás la somnolencia. Son casos en que no hay presencia de alcohol o drogas en el cadáver, ni nada que indique que estaba utilizando el móvil, y, sobre todo, no hay frenazo. El perfil del accidentado suele ser un varón que viaja solo, por una buena carretera, y en horarios determinados, generalmente de madrugada o en la hora de la sobremesa. En España se vive bien, se come bien, pero se duerme mal: el 45% de los españoles duerme menos de siete horas. En la última Comisión Autonómica de Tráfico y Seguridad

Vial acordamos la creación de dos grupos de trabajo: uno para las motos y otro para el tema de la somnolencia. Queremos vincular al sector sanitario y abordar el tema también desde el punto de vista laboral, en el ámbito de los conductores profesionales.

– ¿Y el teléfono móvil?

– Más que el teléfono son las redes sociales. Ese fue el motivo de la modificación de la Ley de Tráfico, el uso del móvil como algo más que un teléfono es más reciente. De hecho, aunque siga distrayendo, está permitido el uso del manos libres para hablar por teléfono. Quiero pensar que los cambios en la ley –se castiga con la pérdida de seis puntos y una multa de 200 euros–, han surtido efecto, porque las cifras nos dan la razón.

Cuando entró en vigor a principios de 2022 la Guardia Civil decía que los primeros meses no iba nadie con el móvil en la mano.

– Las medidas para combatir todo esto también resultan familiares: radares, controles y guardias.

– Aparte de la preocupación que nos ha llevado aquí a constituir estos dos grupos de trabajo, hay una preocupación general en la DGT por el aumento de la siniestralidad en toda España, y desde Madrid se anunciaba un plan de choque para reducirla. Ahí son importantes los radares, con un aumento de la vigilancia automática, que se traduce en la puesta en funcionamiento de 95 radares nuevos en todo el país, uno de ellos en Cantabria. En cuanto a reforzar la plantilla de Guardia Civil, como dice mi director general, Pere Navarro, siempre es bueno que haya más guardias, porque una mayor presencia de la Guardia Civil siempre ayuda a reducir la siniestralidad. Pero, desde luego, la solución no es que las carreteras

estén llenas de guardias civiles y policías: la batalla no la gana la Administración sola, tiene que haber responsabilidad compartida de la sociedad. El plan de choque también contempla un incremento de las pruebas de alcohol y drogas.

– Este año entra en funcionamiento el radar de tramo de Saltacaballo. ¿Ha funcionado bien el de Colindres?

– Ha sido mano de santo. Era un tramo de buena carretera, y precisamente por eso la gente corría. El radar de tramo, con casi 6.000 denuncias el año pasado, ha sido eficaz a más no poder: la gente ha levantado el pie del acelerador. Al calor de esta experiencia, se decidió trasladarla a uno de los puntos críticos de siniestralidad, que es la zona de la A8 en Saltacaballo: después de la entrada en Santander, es el tramo con más intensidad de tráfico, con más de 50.000 vehículos diarios, muchos de ellos pesados. Con la reducción de la velocidad a 80, sumada a la instalación de un segundo radar en sentido Vizcaya, las mejoras de señalización y asfaltado y la presencia habitual de la Guardia Civil, se consiguió reducir la estadística en número de accidentes y gravedad. Han ido pasando los años y no hay siniestralidad grave, pero sí repunta el pequeño accidente por alcance o roces laterales: no hay una velocidad homogénea, los conductores saben dónde están los radares, frenan al llegar a su altura y el de detrás no se da cuenta. Por eso nos planteamos, con Demarcación de Carreteras y la Guardia Civil, la posibilidad de quitar los radares y subir la velocidad a 100km/h instalando un radar de tramo en ambos sentidos.

MOTOCICLETAS

«Nunca antes había habido tantos accidentes mortales de moto, y eso nos preocupa»

SINIESTRALIDAD

«En los accidentes mortales los factores son distracción (31%), alcohol (29%) y velocidad (23%)»