



ALGUNOS DATOS ESCALOFRIANTES

España es uno de los países europeos con mayores tasas de accidentes de tráfico. Según la Organización Mundial de la Salud este tipo de accidente causa cada año 750.000 defunciones y 20 millones de heridos en todo el mundo. Cada año, asimismo, mueren en la Unión Europea 55.000 personas, y más de 1.500.000 resultan heridas de diversa consideración, estimándose 7 heridos graves y 15 leves por cada víctima mortal.

Durante el pasado año en España se registraron más de 4.000 muertos en accidentes de tráfico, una cifra que, aun siendo inferior a la del año 2002, se aleja del objetivo que la Comisión Europea se ha fijado de rebajar los fallecidos por esta causa al 50% antes del año 2010.

Es este objetivo de la seguridad vial el que late en el trasfondo de todas las medidas novedosas que el nuevo Reglamento General de Circulación ha introducido el pasado mes de noviembre, sobre la premisa de que la seguridad del tráfico se apoya en tres pilares fundamentales: la velocidad, el cinturón de seguridad y el alcohol.

NUEVAS NORMAS, MÁS SEGURIDAD

El nuevo Reglamento de Circulación aprobado por Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre, para la aplicación y desarrollo del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, ha introducido numerosas novedades que la propia DGT identifica como «Nuevas normas para más seguridad», y de las que podemos destacar:

Conductores

- Quedan prohibidas las **pantallas** con imágenes.
 - La **radio y el móvil** deberán apagarse al repostar combustible.
 - Se prohíbe la instalación de detectores de **radar** en los vehículos.
 - El uso del **telepeaje** deberá disponer del medio técnico que permita su uso operativo.
 - La **circulación de emergencia** por el arcén se amplía a todos los vehículos que no superen los 3.500 kilogramos.
 - La **carga que sobrepasa** de los



PRIMERO FUERON LOS TRIÁNGULOS DE SEÑALIZACIÓN Y AHORA ES EL CHALECO. EN OCASIONES CONDUCIR ES UNA VERDADERA AVENTURA. Y ES QUE ANTES DE ARRANCAR, NO OLVIDE INCLUIR UN JUEGO DE LÁMPARAS DE RECAMBIO, UNAS PINZAS PARA CARGAR LA BATERÍA, UN RASCADOR PARA EL HIELO, LAS CONSABIDAS CADENAS POR SI NIEVA, UNA LINTERNA Y UNA LLAVE DE REPUESTO PARA EL COCHE. ABRÓCHESE EL CINTURÓN QUE COMIENZA EL VIAJE

vehículos no destinados en exclusiva al transporte, deberá señalizarse por medio de las oportunas señales.

- La velocidad máxima en un **autobús con pasajeros que viajen de pie** es de 80 km/h, cualquiera que sea el tipo de vía fuera de poblado.
- Deber de **moderar la velocidad frente a los ciclistas**.
- Aprobación de nuevas normas en **túneles y pasos inferiores**.
- Aplicación de la **norma de preferencia** (ceda el paso o stop), señalizada también en horizontal.
- Obligación de utilizar **chaleco reflectante** de alta visibilidad, exigible a

partir del 23 de julio de este año.

- **Niños sujetos:** aplicación de un sistema homologado de sujeción para cualquier persona mayor de 3 años que no alcance la estatura de 150 centímetros.

Asimismo, se regulan los dispositivos de sujeción de menores de doce años en vehículos y transporte escolar, aunque en este último medio también se da un plazo de seis meses para su adaptación.

- La prohibición de circulación de **peatones** y «auto-stop» se extiende a las autovías.



Bicicletas, ciclomotores y motocicletas

• **Prioridad de ciclistas** respecto a vehículos a motor.

• La tasa máxima de **alcoholemia** de los conductores en general (0,5) también afecta a los ciclistas.

• En los **descensos prolongados con curvas** se permite que los ciclistas abandonen el arcén y utilicen, por la derecha, la parte de la calzada necesaria.

• Se **permite a los ciclistas circular en columna** de dos en dos como máximo, lo más a la derecha posible y colocándose de uno en uno en tramos de escasa visibilidad.

• **Prendas reflectantes:** obligatoria cuando circulen por vía interurbana y sea obligatorio el uso del alumbrado.

• Obligación de utilizar **casco de protección** homologado por vías interurbanas salvo en rampas ascendentes prolongadas, por razones médicas y con extremo calor.

• Además de prohibirse en autopistas, ahora también se prohíbe circular por autovías a ciclomotores y **vehículos para personas de movilidad reducida**.

• **Menores:** se les puede transportar en las bicicletas, si tienen menos de siete años y se utiliza para ello asiento homologado, siempre que el conductor sea mayor de edad. En ciclomotores y motocicletas podrá viajar, además, un pasajero mayor de doce años. Excepcionalmente, podrá hacerlo un mayor de siete años cuando el conductor sea el padre, madre, tutor o persona autorizada, y siempre con casco.

• Obligación para el conductor y pasajeros, de utilizar el **cinturón** en las motocicletas, ciclomotores, vehículos de tres ruedas y cuadriciclos, quedando exentos del uso del casco de protección.

EL PLAN ESPECIAL DE SEGURIDAD VIAL PARA 2004

El Plan Especial de Seguridad Vial para 2004 recientemente presentado por el Ministerio del Interior recoge un conjunto de iniciativas estructuradas en torno a tres bloques: por un lado, están las de carácter formativo y educativo; por otro, las sancionadoras, y un tercer



bloque recoge las relativas a acondicionamientos y servicios.

El origen de este Plan, como ya anticipamos al inicio de este informe, está en la preocupación que existe en España y en el conjunto de la Unión Europea por el número de accidentes de tráfico que se producen cada año así como sus graves consecuencias.

Formación

• Se propone a las Comunidades Autónomas la inclusión en la enseñanza obligatoria de la Educación Vial.

• Se incluye en los manuales de enseñanza de conducción información relativa a las principales causas de los accidentes de circulación y sus consecuencias, así como las ventajas de los sistemas de seguridad activa y pasiva,

y conceptos como la importancia de cumplir las normas para evitar consecuencias fatales.

• Se aprobará un reglamento de medidas reeducadoras con la colaboración de las organizaciones del sector y el conjunto de las Administraciones públicas. Las medidas reeducadoras, partiendo de una normativa básica estatal, se implantarían por las entidades locales.

Sanción

Sin duda alguna, una de las medidas más polémicas de las aprobadas recientemente es la que afecta a los conductores detenidos bajo los efectos del consumo de drogas, estupefacientes o bebidas alcohólicas. En estos supuestos se solicita la imposición de penas de prisión de tres a seis meses o multa de seis a doce meses y trabajos en beneficio de la comunidad de 31 a 90 días, además de la privación del permiso de conducir entre 1 y 4 años. Hasta ahora este tipo estaba castigado con una pena de arresto de fin de semana y una multa de tres a ocho meses. Se sustituye aquí, como en el resto del Código, la pena de arresto de fin de semana.

Junto al agravamiento de la responsabilidad penal de los conductores que presenten elevadas tasas de alcohol en sangre, también se endurecen las penas para aquellos conductores que circulen sin el seguro obligatorio.

Acondicionamientos y servicios

También se tiene en cuenta la aprobación de nuevas ayudas fiscales que favorezcan la renovación del parque de vehículos y actualización de forma inmediata del registro de vehículos, así como la implantación de la Inspección Técnica de Vehículos (ITV) para los ciclomotores. ■



- ▶ Durante el año 2002, en la Unión Europea murieron 39.864 personas en accidentes de tráfico.
- ▶ De las 5.347 personas que perdieron la vida en las carreteras españolas en 2002, un total de 2.000, en su mayoría varones (89%) dieron un porcentaje de alcohol en sangre superior al permitido y tan sólo cinco fallecieron únicamente por bajar o subir del vehículo.
- ▶ Tras el alcohol, las sustancias más

ALGUNOS DATOS PARA RECORDAR



- detectadas en los conductores fueron la cocaína (5,3%), el cannabis (3,9%), los relajantes (2,3%), la heroína y metadona (1,3%), y anfetaminas en un 0,3%.
- ▶ El cinturón de seguridad tiene una eficacia de, al menos, el 45% en la reducción de muertes por accidente. Es decir, que de 100 ocupantes

de automóviles muertos, que no hacían uso del cinturón, al menos 45 podrían haberse salvado si lo hubiesen llevado correctamente abrochado.

- ▶ El 58% de los menores de 25 años han sufrido un accidente de tráfico en el último año.
- ▶ Más de 3.500.000 conductores españoles admiten usar el teléfono móvil cuando conducen.
- ▶ El 71% de las personas

que mueren en un accidente de moto han sufrido heridas irreversibles en la cabeza.

- ▶ El riesgo de morir en caso de accidente se multiplica por cinco en el caso de los niños que viajan sin sujeción.
- ▶ La utilización correcta de un sistema de retención infantil reduce en un 96% el riesgo de que sufran lesiones graves o mortales.
- ▶ El 40 % de las minusvalías que se producen en España están causadas

MUY CERCA DE NOSOTROS

Son diversas las opiniones acerca de la efectividad práctica y real de todas las medidas recientemente aprobadas. Si bien hay quien considera que no limitará el número de muertes, los hay que opinan que las estadísticas de otros países europeos demuestran exactamente lo contrario.

Por ello, hay quien defiende el establecimiento en España de mecanismos de autocontrol como el del **carne de conducir por puntos**, donde

el permiso de conducir deja de ser un derecho adquirido e inmutable para pasar a ser una especie de crédito que puede llegar a perderse si se cometen algunas infracciones.

Se dice incluso que con este nuevo «incentivo» se podría llegar a reducir la siniestralidad vial entre un 3 y un 10% en su primera etapa de vigencia, como ya lo ha hecho en países muy cercanos a nosotros. ¿De qué manera?, veamos

Alemania

En este modelo, está también vigente desde 1974 el **carne por puntos**. Todos los conductores disponen de 18 puntos. Todas las infracciones suman de uno a siete puntos, dependiendo de la gravedad. Por adelantar en un tramo prohibido se suma un punto; por girar sin tener consideración con los peatones, dos puntos; por saltarse un stop, tres puntos, y así sucesivamente hasta llegar a los delitos sancionados con cinco y siete puntos (causar una muerte por negligencia, conducir ebrio...)

Al llegar a los 10 puntos, se invita al conductor a participar en unos cursos de conducción. Cuando alcanza los 14 y no ha participado en ningún seminario en los últimos cinco años, se le obliga a asistir a estos cursos. Y cuando el conductor obtiene 18, se le presta ayuda psicológica. Si a partir de aquí la situación no mejora, se retira su **carne de forma definitiva**.

En cuanto a los límites de velocidad, a pesar de que las limitaciones en autopistas apenas existen, desde 1998 se ha conseguido descender en un 12% el número de muertes por accidentes de tráfico.

Reino Unido

En el Reino Unido el baremo de infracciones se divide en tres tipos: A, B y C, según su gravedad. Los puntos, en este caso, se suman en lugar de restarse. Las del tipo A son delitos muy graves (por ejemplo, conducir bebido conlleva la retirada inmediata del **carne de conducir** durante un año). Las infracciones del tipo B son faltas, como por ejemplo, sobrepasar los límites de velocidad. Y las de tipo C (mal estacionamiento) no se consideran a la hora de puntuar. Al acumular 12 puntos se procede a la retirada del **carne de conducir**. Para recuperarlo, el conductor deberá examinarse de nuevo, y en el caso de producirse esta retirada por faltas graves o delitos deberá también pasar un examen médico.

Francia

El permiso cuenta inicialmente con 12 puntos. Por cada infracción, se retira un punto o más según su gravedad. Cuando el casillero está a cero el permiso se anula automáticamente. Para recuperar la licencia, el conductor, además de esperar seis meses, deberá someterse a un examen médico y psicotécnico y aprobar otra vez el **carne de conducir**.

También el establecimiento de radares automáticos conectados a un sistema informático que tramita la sanción al dueño del vehículo ha logrado reducir en más de un 20% el número de muertos en accidentes de tráfico.

Italia

Se ha conseguido reducir considerablemente la mortalidad en carretera a base de «mano dura». A partir de julio de 2003 la entrada en vigor del **carne por puntos** provocó una fuerte reducción de accidentes y muertos en carretera (19% y 18%, respectivamente), reduciéndose el número de heridos en un porcentaje aún más alto (23%).

