

2015

Departamento de
Seguridad Vial

Ref. 2015-DSV-013



[CONTRA-INFORME]

REFLEXIONES AL BALANCE DE SEGURIDAD VIAL 2014 PRESENTADO POR EL
MINISTERIO DEL INTERIOR.

Fecha | 04 / 01 / 2015
Referencia | 2015-DSV-013

Asunto: Contra-informe. Reflexiones al balance de Seguridad Vial 2014 presentado por el Ministro del Interior.

El 2 de enero del 2015 el Ministro del Interior anunciaba que:

1. En 2014 han fallecido en España 1.131 personas en accidente de tráfico ocurrido en vías interurbanas, 3 menos que en el 2013.
2. Esta cifra sigue siendo mucho más baja que la de 1960, primer año en que existían estadísticas y el número de vehículos era 30 veces menor.
3. España continúa como quinto país del mundo con mejor seguridad.
4. Por primera vez el número de accidentes mortales en carretera no supera la barrera de los 1.000, mientras que los heridos graves se reducen en un 8%.

Analizaremos el problema con datos aportados por la Dirección General de Tráfico y el propio Ministerio del Interior.

Cuestiones 1 y 4. Diferencial de personas fallecidas y otros méritos adjudicados a las políticas viales de la DGT.

¿En 2014 han fallecido en España 1.131 personas en accidente de tráfico ocurrido en vías interurbanas, 3 menos que en el 2013? Respuesta desde el Departamento de Seguridad Vial de la AMM: NO

¿Por primera vez el número de accidentes mortales en carretera no supera la barrera de los 1.000? Respuesta desde el Departamento de Seguridad Vial de la AMM: NO



Con independencia que las cifras aportadas, como bien advierte el ministerio del interior a 24 horas (desconocemos la accidentalidad a 30 días), debemos tener en consideración que se ha excluido de las mismas:

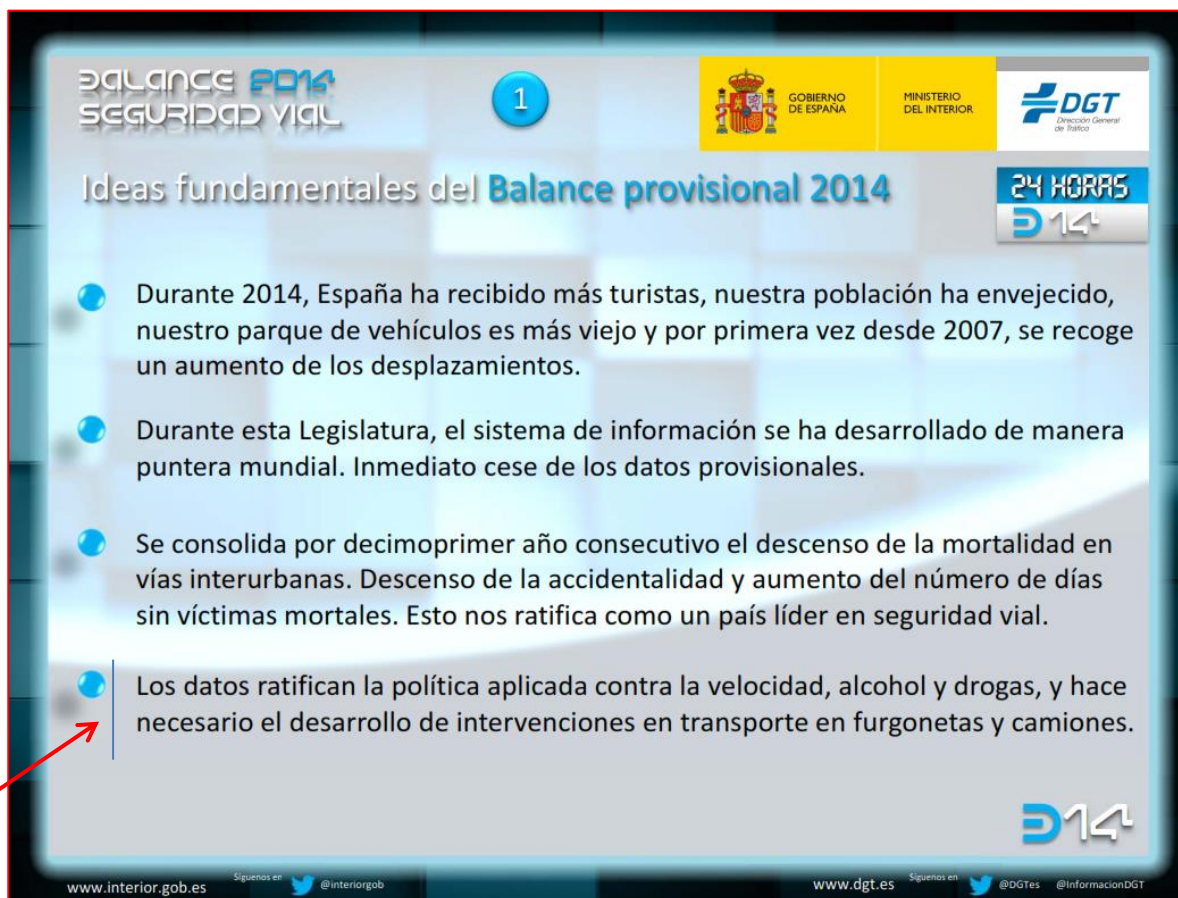
- Los accidentes en vías urbanas.
- Los accidentes en vías urbanas e interurbanas en Cataluña.
- Los accidentes en vías urbanas e interurbanas en el País Vasco.

A los cuatro condicionantes anteriores, situación suficiente para no declarar el éxito de las políticas viales al que hace mención la puntualización 4ª de la segunda pantalla de la presentación del Ministerio del Interior (imagen 3), debemos hacer expresa mención a que los datos a 24 horas sobre víctimas mortales, aportados por el Ministerio del Interior, en vías interurbanas para el año 2013, en la presentación de enero de 2014 fueron 1.128, mientras que en la presentación de enero de 2015 fueron de 1.134 como muestran las imágenes 1 y 2 del presente documento.

Una diferencia de 6 víctimas mortales más y 3 víctimas mortales más sobre la cifra aportada como éxito para la campaña 2014 de 1131 víctimas mortales.

Imagen 3.

Declaración de éxito de las políticas viales de la DGT.



Balance 2014 SEGURIDAD VIAL

1

GOBIERNO DE ESPAÑA MINISTERIO DEL INTERIOR DGT Dirección General de Tráfico

Ideas fundamentales del Balance provisional 2014

24 HORAS 2014

- Durante 2014, España ha recibido más turistas, nuestra población ha envejecido, nuestro parque de vehículos es más viejo y por primera vez desde 2007, se recoge un aumento de los desplazamientos.
- Durante esta Legislatura, el sistema de información se ha desarrollado de manera puntera mundial. Inmediato cese de los datos provisionales.
- Se consolida por decimoprimer año consecutivo el descenso de la mortalidad en vías interurbanas. Descenso de la accidentalidad y aumento del número de días sin víctimas mortales. Esto nos ratifica como un país líder en seguridad vial.
- Los datos ratifican la política aplicada contra la velocidad, alcohol y drogas, y hace necesario el desarrollo de intervenciones en transporte en furgonetas y camiones.

www.interior.gob.es @interiorgob www.dgt.es @DGTeS @InformacionDGT

Desde el Departamento de Seguridad Vial de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera debemos posicionarnos con el planteamiento que tres personas fallecidas más no es un éxito, debemos entenderlo como un fracaso de las políticas viales.

En todo caso, si en lugar de 3 personas fallecidas más hubieran sido, como pretendía en sus afirmaciones el Ministerio del Interior, 3 víctimas menos sobre un total de 1131 personas fallecidas, tampoco debería hablarse de éxito con un 0,26 %.

Dice también el Ministerio de Interior que analizadas las estadísticas del 2014 por primera vez, el número de accidentes mortales se sitúa por debajo de 1.000.

Esta afirmación se confirmaba en la presentación del balance 2013 en enero del año pasado, un año antes, por el mismo Ministro del Interior.

Para el año 2014 en la presentación del año 2015 se daba la cifra de 981 accidentes mortales. Según la presentación del balance 2013 realizada en enero de 2014 la cifra de accidentes mortales se situaba en 994.

A continuación se presentan las capturas relativas a las presentación mencionadas y referidas a accidentes mortales.

Imagen 4. Presentación año 2014 sobre balance 2013



Por primera vez en la historia, el número de accidentes se sitúa por debajo de los 1.000

Imagen 5. Presentación año 2015 sobre balance 2014



Por primera vez, el número de accidentes mortales se sitúa por debajo de 1.000

Continuando con el análisis, en la presentación del balance 2014 realizada en enero del presente año y para el año 2013, al objeto de mostrar una relativa tendencia al descenso, se han modificado también las cifras de heridos de gravedad pasando de 5.206 presentadas en enero de 2014 a 5.278 presentadas en enero de este año. Una variación de heridos graves para el 2013 que ha aumentado en 72 personas, personas que se han incorporado al descenso diferencial entre 2014 y 2013.

Ante la constante presencia de errores o manipulaciones en los datos y la ausencia de datos importantes para determinar la tendencia, no parece pues que tenga credibilidad alguna el contenido facilitado por el Ministerio del Interior.

Carreteras más peligrosas: las convencionales.

Parece ser que el Ministerio del Interior pretende advertir a los ciudadanos que las carreteras más peligrosas son las convencionales y lo hace de nuevo con un enfoque (según sus políticas viales) asociado a las conductas ciudadanas.

Si iniciamos las reflexiones observando la estadística presentada por el Ministerio del Interior, de nuevo observamos errores de interés para el análisis.

Es sabido que hasta hace un par de años los servicios desplegados por los Destacamentos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se centraban en la vigilancia de las grandes radiales o carreteras principales, presentándose un abandono importante de la vigilancia de carreteras de menor representatividad en el escenario del tráfico.

Desde el Departamento de Seguridad Vial de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera se comparte la idea de la necesidad de vigilancia de las carreteras convencionales, vigilancia que debe centrarse en tres áreas:

- Conducta ciudadana.
- Mantenimiento de vehículos.
- Mantenimiento de carreteras.

Durante el año 2014, el Instituto de Seguridad Vial del motociclista ha procedido a levantar 806 expedientes por incumplimiento de la Ley por acción u omisión de responsables públicos en lo relacionado con el mantenimiento y vigilancia de las carreteras. Un 90 % de los expedientes se centran en carreteras convencionales.



La impunidad del estado de la carretera convencional ante el incumplimiento de la Ley tiene sus causas principales en las siguientes:

Por parte del Ministerio del Interior se acusa a las carreteras

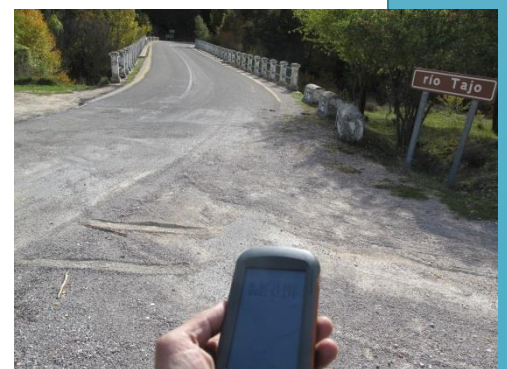
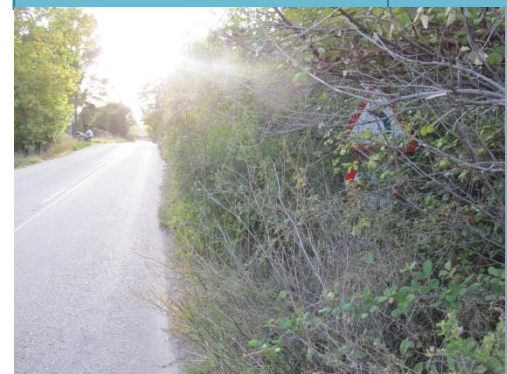
convencionales por ser convencionales sin tener en cuenta su estado.

No se tienen en consideración:

806 expedientes, el 90 % de los expedientes por acción u omisión se han levantado en carreteras convencionales.

Que se produce un incremento del tráfico en carreteras convencionales.

Que se experimenta una reducción de uso de Autopistas de Peaje.



1. Falta de ética y moral adecuada para el desarrollo del servicio público en determinados funcionarios públicos.
2. El agente de tráfico no denuncia el incumplimiento legal por el mal estado de conservación de la red viaria. En el mejor de los casos (casos reducidos) se limita a la redacción de un informe. Recibe y cumple órdenes.
3. El agente de tráfico, investigador de siniestros de tránsito, carece de la formación técnica necesaria para analizar la carretera (norma general). Debilidad del programa formativo.
4. El agente de tráfico, investigador de siniestros de tránsito, carece de los recursos técnicos necesarios para analizar la carretera (norma general).
5. En caso de accidente, el investigador de la administración pública no analiza aspectos importantes relacionados con el riesgo de incumplimiento legal de la carretera. Es por ello que no se incorporan como causa efecto en el siniestro (Norma general pudiendo existir casos puntuales). Asociada principalmente a las causas 2 y 3 anteriores.
6. Las Fiscalías de Seguridad vial no intervienen cuando los presuntos delitos contra la seguridad vial son cometidos por funcionarios públicos y asociados al incumplimiento legal del estado de la carretera.

Desde el Departamento de Seguridad Vial, a la vista de las investigaciones practicadas por el Instituto de Seguridad Vial del Motociclista, se entiende que la accidentalidad y su lesividad en carreteras convencionales podrían reducirse de forma considerable si se modifican las políticas viales de la DGT basadas en el control de “Velocidad, alcohol y drogas”.



No obstante a lo anterior y continuando con el análisis de los datos aportados por el Ministerio del Interior se fijaban 898 personas fallecidas para carreteras convencionales y para el año 2014 la cifra descendía a 894. Pese a este descenso y utilizando los mismos datos, el Ministerio del Interior manifiesta que ha existido un ascenso de 32 personas.

Llegado este punto también se debe advertir que en la presentación del año 2013, el Ministerio del Interior manifestaba que el 80 % de las víctimas mortales se producían en carreteras convencionales, un 16 % en autovías y un 5 % en autopistas de peaje, si sumamos los porcentajes nos situaremos en 101 ¿Qué ha fallado o falló en su momento?; la respuesta es clara, en carretera convencional estábamos en un 79 % de la mortalidad (siempre según los datos de la DGT/Ministerio Interior).

Pero solo para la reflexión, esta realidad que podemos calificar como “desastre de datos” y escasa seriedad nos llevaba con ese 1 % a incrementar, de forma errónea, la cifra de fallecidos en carretera convencional en 111 personas.



Por parte del Ministerio del Interior se acusa a las “carreteras convencionales” por la simple realidad ser convencionales, sin tener en consideración, como mínimo que:

1. La carretera convencional mantiene un espacio más contenido que las vías de alta capacidad. Razón por la que deja menor espacio de reacción.
2. La carretera convencional permite la circulación en sentido contrario por lo que permite velocidades de colisión frontal de 200 km/h, para vías con límite genérico de 100 km/h.
3. La carretera convencional mantiene estándares más bajos en seguridad pasiva que las carreteras autovías y autopistas.
4. La carretera convencional mantiene una serie de perfiles de accidentes preponderantes y especialmente representativos por su lesividad que atienden a su diseño.
5. Incremento de desgastes estructurales y falta de mantenimiento. Su estado incumple de forma frecuente la Ley y no es denunciado ni restituida la seguridad vial derivada del mismo.

6. Desde el año 2009, se ha trasladado una importante masa circulatoria a las carreteras convencionales incrementando su IMD. En el mismo sentido se incrementa la probabilidad de interacción entre vehículos y por tanto el riesgo.

Veamos que sucede con los perfiles de siniestralidad y si se encuentran asociados dentro de la lógica del perfil de la carretera. Para ello analizamos en la siguiente tabla (Tabla 1) las víctimas mortales a 24 horas, en vías interurbanas por tipo de vía y tipo de accidente.

Tabla 1

Tipo de accidente	2013	2013	2014	2014	Explicación lógica
*	V.A.C.	C.C.	V.A.C.	C.C.	
**	21%	79%	21%	79%	
Colisión Frontal	7 %	22%	5%	23%	La invasión de la calzada en sentido contrario en vías de alta capacidad puede deberse a la fractura de los elementos de contención (separadores) o la incorporación en la vía y en sentido de un vehículo. En carreteras convencionales, la distancia lateral en cruce oscila entre “ninguna” (especialmente en carreteras con anchuras funcionales inferiores a 4 metros) y 2 metros (norma general en las mejores circunstancias y diseño).
Colisión fronto/lateral	3%	15%	--	16%	Este tipo de accidentalidad se produce preferentemente en intersecciones en T. Las autopistas y autovías carecen de este tipo de intersecciones, si en estas carreteras se produce uno de estos accidentes se debe a modificaciones no normales de trayectoria de uno de los vehículos.
Colisión múltiple/alcance	17%	6%	19%	5%	Se suele producir en carreteras de alta capacidad donde la velocidad es mayor, el nivel de alerta del conductor menor y la circulación se hace en un mismo sentido.
Salida de vía	38%	37%	47%	41%	Debe entenderse como la consecuencia de un hecho accidental (causa-efecto). Puede producirse en ambas vías, se asocia como norma general a la velocidad inadecuada o la distracción en la conducción. Se detecta como alerta un incremento en vías de alta capacidad del 9%.
Atropello peatón	18%	9%	16%	1%	Los atropellos en vías de alta capacidad se asocian a la invasión de calzada y/o arcén por los ocupantes de vehículos averiados o accidentados. También pueden asociarse a usuarios peatones de carreteras convencionales. La presencia de atropellos en autovías o autopistas, debe declararse como alerta especial de riesgo.

* V.A.C.: Vías Alta Capacidad. / C.C.: Carreteras Convencionales.

** Fallecidos por tipo de vía con la rectificación del error practicado para C.C. en el año 2013.

Según los análisis practicados sobre el estado de carreteras durante el año 2014 por el Instituto de Seguridad Vial del Motociclista, las debilidades principales de las carreteras convencionales en lo relativo a su mantenimiento y conservación y asociadas a la falta o reducción de la seguridad activa son:

Tabla 2.

Enumeración	Debilidad
1	Modificación súbita de la uniformidad funcional del firme.
2	Incumplimiento de las características estructurales del firme de rodadura.
3	Anchura no funcional para el cruce.
4	Ausencia o pérdida de funcionalidad de la señalización vertical.
5	Presencia de señalización vertical de peligro que falta a la verdad sobre el peligro.
6	Señalización que genera saturación cognitiva del conductor.
7	Marcas viales ausentes.
8	Ausencia de elementos guía.
9	Presencia de obstáculos en calzada.

Las debilidades asociadas a la seguridad pasiva son:

Tabla 3.

Enumeración	Debilidad
1	Existencia de elementos en el entorno de la vía altamente lesivos especialmente árboles.
2	Presencia de barreras de seguridad sin causa justificada.
3	Presencia de barreras metálicas de seguridad sin protección para motociclistas.
4	Ausencia de barrera de contención en situaciones de riesgo.
5	Presencia de pasos salva cunetas sin protección.
6	Ausencia de pretiles debidamente certificados en obras de paso.

Como conclusión final al presente apartado y pese a los errores estadísticos presentados por el Ministerio del Interior, podemos decir que en las Carreteras Convencionales se localiza una tendencia lógica de mayor accidentalidad y lesividad que en sus hermanas más privilegiadas Autopistas y Autovías.

No se encuentra razón alguna justificada en los datos aportados por el Ministerio del Interior y la Dirección General de Tráfico para entender como líneas eficaces de acción la exclusividad en la intervención sobre los ciudadanos en las áreas “Velocidad”, “Alcohol” y “Drogas” si estas acciones no se encuentran acompañadas de un incremento en la vigilancia, análisis y denuncia (si procede) del estado de la carretera y sus incidencias.

Cuestión 2. El ilógico empeño comparativo con 1960.

Dice el Ministro del Interior el 2 de enero del presente año “Esta cifra sigue siendo mucho más baja que la de 1960, primer año en que existían estadísticas y el número de vehículos era 30 veces menor”.

Veamos qué hay de cierto o incierto en sus manifestaciones.

En 1960 la Jefatura Central de Tráfico, iniciaba el primer boletín informativo advirtiendo que “Las estadísticas no hablan más que el idioma de aquel que las interpreta”. Demos pues unas vueltas razonadas y con mejor conciencia (menos interesada en el que dirán) a los datos.

En 1960 se producían en carretera 17.866 accidentes. 1.162 accidentes mortales, 10.939 con heridos y 5.765 con solo daños materiales.

Las personas fallecidas se computaban a 24 horas, mientras que en el año 2014 se debe hacer a 30 días siguiendo las instrucciones de la Unión Europea.

En la actualidad y en el ámbito de la estadística de transporte se define como fallecido por accidente de tráfico la persona que muere a consecuencia del accidente en el acto o dentro de los siguientes 30 días, tal y como recoge el Glosario de Estadísticas de Transporte de UNECE-Eurostat-ITF.

Mejor o peor hecho y sin base suficiente para someter a juicio técnico, la intención de la objetividad de 1960 estaba clara y se analizaban las causas de los accidentes motivadas por las 10 incidencias condicionantes de la carretera, con el resultado de 1.258 accidentes asociados a estas causas.

42 de estos accidentes fueron mortales y 720 con heridos.

1. Estrechamiento.
2. Baches peligrosos.
3. Carretera en obras.
4. Ceder el terreno.
5. Carretera deslizante.
6. Carretera con grasa.
7. Carretera con arena.
8. Carretera con barro.
9. Carretera con grava.
10. Otras condiciones.

En el siglo XXI, en el año 2013, la Dirección general de Tráfico no ha sido capaz de realizar un tratamiento igual al de 1960 sobre el estado de la vía y en el mismo sentido, no hace públicas las cifras de los accidentes de daños materiales, mientras que en 1960 se consideraban fundamentales para el análisis de riesgos y eran públicas.

Durante el año 1960 se matriculaban 145.618 vehículos y el año terminó con un parque de 1.004.770 vehículos. El censo de conductores ascendía a 2.235.192.

Tabla 4

Utilizando los boletines estadísticos de 1960 y de 2013

	Accidente con heridos	Accidentes mortales	Parque de vehículos
1960	10.939	1.162	1.004.770
2013	36.297	1000	33.023.952

En 1960 se producía un siniestro de tráfico con víctimas cada 83 vehículos, mientras que en el año 2013 se producía un siniestro de tráfico cada 885 vehículos. Aunque tenemos una muestra positiva y representativa del incremento de la seguridad, lógica en parte debemos recordar que:

1. Probablemente, en 1960 los canales de información estadística eran deficitarios existiendo una parte importante de siniestros no reflejada documentalmente.
2. 1960 atendía a un proceso de matriculación de motocicletas entre 50 y 125 cc, no se encontraban matriculados los ciclomotores y parte de las motocicletas entre estas cilindradas. Por otro lado, no sería hasta 1999 cuando se iniciara la matriculación de ciclomotores.
3. El parque estático (no circulante) en la actualidad puede ser más representativo que en 1960.
4. La tecnología en ingeniería civil e industrial aplicada a la seguridad presentaba diferencias importantes con realización al conocimiento y aplicación tecnológica actual.
5. La mujer tenía una representatividad inferior al 2% en el censo de conductores (fotografía de la escena social).

Este Departamento de Seguridad Vial entiende que no es comparable ni social, ni tecnológicamente el escenario de 1960 con el escenario del año 2013 o 2014 y no podemos llegar a comprender por qué ese empeño en buscar el comparativo histórico con 74 años atrás de la Dirección General de Tráfico y el Ministerio del Interior.

En 1960 iniciábamos un cambio económico y social que nos llevó a que la población rural descendiera del 42 al 25 % de 1960 a 1970, en la misma década el censo de la población aumentó de 30 millones a más de 33 millones.

Pero dice el Ministerio del Interior “Esta cifra sigue siendo mucho más baja que la de 1960, primer año en que existían estadísticas.../...”

Desde hace más de 80 años se realizan en España estudios estadísticos sobre la accidentalidad y seguridad vial y no se puede afirmar, bajo ningún concepto que el inicio de la estadística en el caso que nos ocupa se sitúa en 1960.

Se adjunta cuadro del fondo documental del Instituto Nacional de Estadística correspondiente a los años 1927, 1928, 1929, 1930 y 1931.

Transportes por carretera

V. Vehículos de transporte terrestre matriculados, según su situación. Años de 1928 a 1931

(Datos de la Dirección general de Rentas Públicas.)

CLASES DE VEHICULOS	1928													
	Alta completa.		Baja temporal.		Alta gratuita.		Baja completa.		Alta reducida.		Alta temporal.		Baja completa.	
	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.
Turismo.....	75 181	82 495	1 510	1 571	9 334	9 334	80 426	85 725	3 691	4 097	2 952	3 057	9 255	11 174
Alquiler y taxis.....	22 892	24 307	9	9	2 900	3 323	23 431	24 751	9	9	9	9	5 549	4 650
Autobuses.....	26 733	31 274	1 879	1 958	2 477	2 824	16 047	17 521	15 347	17 790	1 828	1 798	3 425	4 654
Camiones y camionetas.....	9 120	9 628	365	381	328	351	10 338	11 375	327	387	378	371	943	1 340
Motorciclos.....	132 936	147 731	3 747	3 910	2 081	2 081	130 262	139 355	19 365	22 274	5 158	5 226	17 172	21 818
TOTAL.....														

CLASES DE VEHICULOS	1929													
	Alta completa.		Baja temporal.		Alta gratuita.		Baja completa.		Alta reducida.		Alta temporal.		Baja completa.	
	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.	1.º semestre.	2.º semestre.
Turismo.....	84 052	89 863	4 171	4 304	11 715	14 820	90 944	99 444	20 476	22 563	2 455	2 455	12 288	13 455
Alquiler y taxis.....	24 972	26 861	9	9	5 173	7 680	37 027	38 096	9	9	9	9	2 281	2 000
Autobuses.....	17 837	21 736	18 766	18 682	5 173	7 680	37 027	38 096	2 407	2 412	2 412	2 412	2 281	2 000
Camiones y camionetas.....	11 485	12 502	503	517	1 625	1 868	12 603	12 602	269	279	279	279	2 178	2 515
Motorciclos.....	140 122	149 300	23 440	23 703	5 051	5 533	29 385	31 160	164 321	164 321	5 239	5 146	2 123	2 610
TOTAL.....														

254

VI. Accidentes de la circulación por carretera y caminos

(De las Secciones provinciales de Estadística.)

CONCEPTOS	AÑOS				
	1927	1928	1929	1930	1931
Numero total de accidentes.....	11 129	13 111	14 485	15 412	15 513
Numero de víctimas.....	965	1 218	1 813	1 904	2 000
{ Muertos.....	7 478	9 585	12 693	12 693	12 906
{ Heridos.....	8 445	10 803	14 361	14 597	14 906
Valor de los daños materiales (en millares de pesetas).....	1 112	1 253	3 497	2 573	2 677

Cuarta parte.—Estadística de los automóviles matriculados en España. Estadística mundial de automóviles en 1930. Tarifas de contribución semestral, para los vehículos de tracción mecánica que impone la Patente Nacional

En septiembre de 1931, la revista “Madrid Automóvil” dejaba constancia que el “Anuario-Guía Automóvil Comercio” en su X edición estaba trabajando en una mejora de la estadística sobre los automóviles matriculados en España.

Pero en 1931 e incluso antes las estadísticas sobre vehículos y el estudio de accidentes, de nuevo en mejor o peor forma, se llevaba a efecto y divulgaba en medios de comunicación especializados o incluso en la “Gaceta”.

Nuevo ejemplo

Resumen de los coches matriculados en España durante el 1.º semestre de 1931 y clasificación de las 20 primeras marcas.

PROVINCIAS	Ford.....	Chrysler ..	Chevrolet....	Fiat.....	Citroën.....	Renault.....	Opel.....	Peugeot.....	Dodge.....	Nash.....	Hispano.....	Austin.....	Buick.....	Essex.....	Hudson.....	Paige.....	Whipplet.....	Studebaker.....	Rosengart.....	Erskine.....	Otras marcas..	TOTAL.....	ultimo numero de matricula		
Alava.....	2	1	1										1									2	7	1.242	
Albacete.....	6	2				1							1		1							1	12	2.887	
Alicante.....	5	4	6	3				3	1		1				1			1		1		1	27	5.496	
Almería.....	2	1	1	1		1					1											1	8	1.836	
Ávila.....	1		1																						

Aportaremos como última prueba en contra de la manifestación y afirmación del Ministro de Interior, un ejemplo estadístico desde 1944 a 1959, sobre accidentes de circulación, obtenido del Instituto Nacional de Estadística.

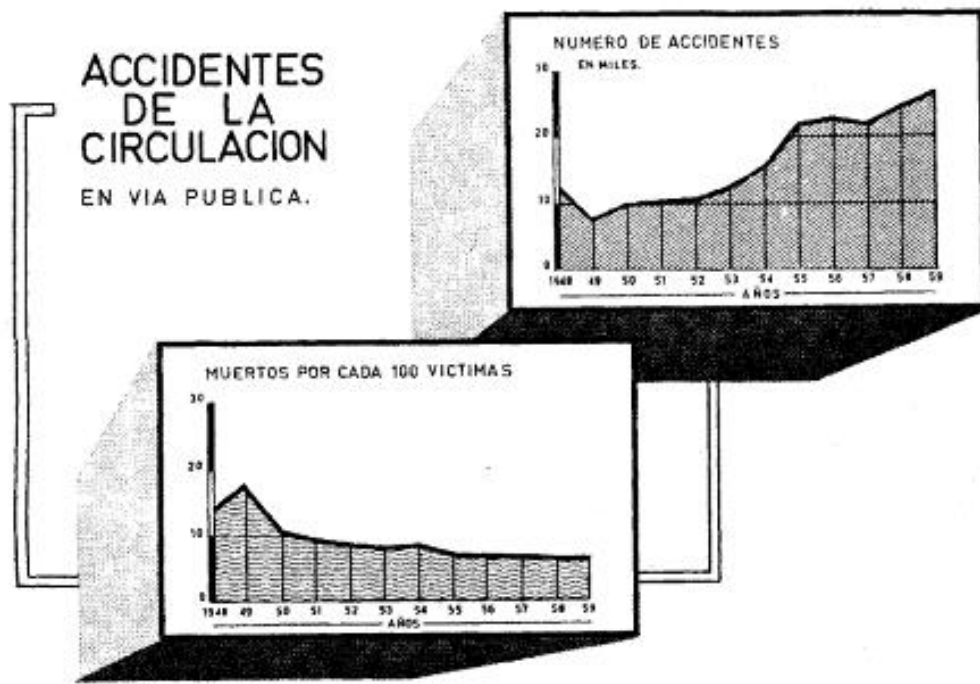
XII. Accidentes de circulación en vías públicas

1) Datos generales.—Años 1944 a 1959

AÑO	NUMERO DE ACCIDENTES				NUMERO DE VICTIMAS				
	Total	Por vehículos a motor	Por otros vehículos	De cada 100 accidentes fueron debidos a vehículos a motor	Total	Muertos	Heridos	De cada 100 accidentes hubo víctimas en	De cada 100 víctimas los muertos fueron
1944.....	8.019	5.537	2.462	69,30	6.633	1.121	5.512	..	16,90
1945.....	7.724	5.177	2.547	67,02	7.024	1.022	6.002	..	14,55
1946.....	10.302	7.528	2.774	73,07	9.580	1.593	7.987	..	16,63
1947.....	12.024	8.676	3.348	72,16	10.712	1.531	9.181	..	14,29
1948.....	13.098	9.695	3.403	74,02	12.507	1.779	10.728	..	14,22
1949.....	8.659	5.773	2.886	66,67	7.765	1.425	6.340	..	18,35
1950.....	10.221	8.206	2.015	80,29	9.858	1.070	8.788	76,18	10,85
1951.....	10.296	9.022	1.774	83,57	10.296	1.022	9.274	78,10	9,93
1952.....	10.965	9.229	1.736	84,17	10.502	936	9.566	80,11	8,91
1953.....	12.776	10.770	2.006	84,30	12.074	1.008	11.066	76,59	8,35
1954.....	15.665	13.678	1.987	87,32	14.494	1.250	13.244	75,00	8,62
1955.....	22.214	19.369	2.845	87,19	20.622	1.501	19.121	72,54	7,28
1956.....	23.642	20.852	2.790	88,20	23.163	1.657	21.506	74,44	7,15
1957.....	22.652	20.429	2.223	90,19	22.953	1.561	21.392	75,17	6,80
1958.....	25.111	22.877	2.234	91,10	25.397	1.711	23.686	76,06	6,74
1959.....	27.079	24.956	2.123	92,16	26.924	1.678	25.246	74,85	6,23

Puente de información: Instituto Nacional de Estadística.

Fuente de información: Instituto Nacional de Estadística.



Cuestión 3. España continúa como quinto país del mundo con mejor seguridad.

La frase por si sola debe entenderse como un acto de vanidad, de auto publicidad insostenible, pues no existe razón alguna ni herramienta válida a estas alturas y basados en el examen de los datos sesgados presentados, para poder acreditar de forma científica que España es el quinto país del mundo con mejor seguridad.

Desde el Departamento de Seguridad Vial consideramos que el trabajo de responsabilidad que se está realizando por los ciudadanos, por las organizaciones y colectivos, los fabricantes, los ingenieros, la prensa, etc apoyado por algunas de las aportaciones de las administraciones públicas y el interés de muchos de sus funcionarios públicos, está dando sus frutos.

Alcanzar un alto estado en seguridad vial en sociedad es una cuestión de unión en una conciencia común, determinada por la cultura del respeto.

La Seguridad Vial no es una carrera para llegar el primero a ninguna parte (como piensa el Ministro del Interior con ese 5º puesto), la seguridad vial es un estado de éxito social y el trabajo para alcanzarla es una lucha contra los accidentes de tráfico, contra los siniestros de tránsito.

Conclusión final.

Puede que la lucha y el trabajo por lograr una mayor seguridad vial sea uno de los pilares fundamentales de la Dirección General de Tráfico y estamos perfectamente convencidos que una gran parte de sus funcionarios viven su profesión con absoluta lealtad a los ciudadanos, pero la dirección que lleva la propia D.G.T. no la entendemos como prudente, más bien debemos entenderla como imprudente.

La vanidad, la manipulación de los datos y la mentira mostrada no llevan a un encuentro educado con la ciencia y menos con el servicio certero a los ciudadanos.

Es por ello que desde el Departamento de Seguridad Vial de la organización ciudadana Asociación Mutua Motera recomendamos a la Dirección general de Tráfico y concretamente al Ministro del Interior una reflexión en profundidad de sus políticas de acción y presentación y lamentamos el episodio del día 2 de enero de 2014 protagonizado por el Ministro del Interior.

Ejemplo de piedra en calzada.

Última fotografía.



Departamento de Seguridad Vial

04 de enero de 2015.

Dirección.

