

El 40% de los accidentes de tráfico son evitables

Lanza - 30/08/2010

El 40% de los accidentes se producen por distracción, fatiga o somnolencia al volante, según el Anuario Estadístico de Accidentes que edita la propia Dirección General de Tráfico (DGT). Las consecuencias en estos casos son o un choque contra el vehículo que vaya por delante, en caso de que éste frene, golpearse contra la barrera de hormigón circulando por una autopista, o salirse de la vía en caso de ir por carretera convencional. Sin embargo, existen sistemas para acabar con este tipo de accidentes. El control de distancia de seguridad mantiene una separación constante entre el coche que lo equipa y el que circule por delante de él. El asistente de carril es capaz de mantener el vehículo en la calzada gracias a que lee las líneas de la carretera y contra-volantea si el conductor se queda dormido o se distrae para evitar salirse de las vías.



El Gobierno se atribuye a menudo el mérito de las actuales cifras de mortalidad, "las más bajas desde la década de los sesenta", como le gusta decir al director de la Dirección General de Tráfico (DGT), Pere Navarro. Lo que éste no dice es que el sistema de cómputo de accidentes data de 1991. Por tanto, no pueden compararse años diferentes con distintos sistemas de medición. Hasta un estudiante de primer curso de Estadística sabe esto.

Hablando de años, un simple vistazo a las cifras de siniestralidad demuestra que, si hay menos víctimas en la actualidad, es gracias a que los coches protegen más en caso de accidente. Así, en 1991 hubo 6.700 muertos y 53.000 heridos en 3,1 millones de accidentes. Sin embargo, en 2005 -el último año completo sin carné por puntos-, murieron 4.400 personas y 21.000 resultaron heridas graves en 9,5 millones de accidentes. Es decir, que, pese a que el número de accidentes de tráfico se ha incrementado en 6,4 millones, el número de muertos ha caído en 2.300 personas y el de heridos ha bajado en más de 29.000. Y es que ninguna ley obligó a los fabricantes de coches a desarrollar en su momento toda la tecnología de seguridad con la que se ha conseguido esta espectacular rebaja en las cifras de víctimas, a pesar de cada día se hacen normativas más exigentes en relación con esta materia.

Con respecto a los nuevos sistemas, un informe de la National Highway Traffic Safety Administration -organismo estadounidense similar a la DGT española- establece que el Control Electrónico de Estabilidad (ESP) es capaz de evitar 35 de cada 100 accidentes de tráfico. En 2009, la caída en la siniestralidad fue de apenas un 12%. Pero esto no es todo. Según un informe de la Universidad de Valencia, si se eliminasen los más de nueve millones de coches de más de 10 años que circulan por España, la siniestralidad caería un 40%. Sin embargo, este simple repaso por las estadísticas no mueve al Gobierno a incentivar la renovación del parque móvil ni a estimular la compra de coches seguros. Y es que la capacidad de protección de un coche viejo, en comparación con la de un coche moderno, es realmente abismal.

Hace 10 años, sólo el 25% de los coches equipaban ABS y airbags de conductor y acompañante.

Además, apenas un 10% de los coches incorporaban el ESP y, en cuanto a la resistencia ante impactos, los chasis tenían una rigidez estructural hasta un 50% menor. Eso se traduce en que un vehículo con 10 años de antigüedad tiene una doble carencia. No incorpora sistemas de seguridad activa que eviten el accidente y, si el impacto se produce, carece de elementos indispensables para asegurar la supervivencia, como las bolsas de aire o una estructura lo suficientemente indeformable como para preservar la integridad física de las personas que viajan en él, el conductor y los pasajeros.