CINCO DIAS (PREMIUM)
MADRID
29/10/13
Prensa: Mensual
Tirada: 60.523 Ejemplares
Difusión: 40.077 Ejemplares
Cód: 75677268
Página: 1
Sección: OTROS Valor: 5.346,00 € Área (cm2): 641,8 Ocupación: 63,49 % Documento: 1/2 Autor: Núm. Lectores: 63000



Las infracciones de tráfico se han reducido en los últimos dos años por el endurecimiento de las sanciones fijadas en la Ley de la Seguridad Vial, pero también bajan los ingresos por multas

La seguridad vial gana con las sanciones

PALOMA G. MORENO *Madrid*

¿Concienciación al volante o temor a la multa? Seguramente un *mix* de ambas cosas es lo que ha contribuido a reducir el número de infracciones de tráfico en España en los últimos años. La Ley de Seguridad Vial, que ha endurecido mucho las sanciones a los infractores desde 2010, pero también la progresiva implantación de una mayor cultura de la seguridad al volante entre los conductores españoles, las empresas y los fabricantes de automóviles son –a juicio de Tomás Santa Cecilia, director de seguridad vial del Real Automóvil Club de España (RACE)– algunos de los motivos que han ayudado a reducir el número de infracciones hasta los 3,8 millones (último dato disponible). Y, de paso, a rebajar los fallecidos en accidentes de tráfico, 1.903 víctimas en 2012 (un 8% menos). Todo hace pensar que esta tendencia se mantendrá este año. Prueba de ello es que la Dirección General de Tráfico (DGT) prevé para 2013 unos ingresos por multas de 384 millones de euros, un 14% menos de lo esperado inicialmente. En dos años, los ingresos han caído un 17%, lo que, a priori, denota la tendencia de conductas más respetuosas en las carreteras.

El anteproyecto de reforma, que se está tramitando en el Congreso, va en la misma dirección. Este eleva de 500 a 1.000 euros las multas por conducir con tasas de alcohol y drogas superiores a las permitidas, prohíbe los detectores de radares y amplía el límite de velocidad hasta los 130 kilómetros por hora en las carreteras más seguras. **CONTINÚA EN LA PÁGINA 2**

THINKSTOCK

CINCO DIAS (PREMIUM)
MADRID
29/10/13
Prensa: Mensual
Tirada: 60.523 Ejemplares
Difusión: 40.077 Ejemplares
Cód: 75677268
Página: 2
Sección: OTROS Valor: 8.420,00 € Área (cm2): 1033,9 Ocupación: 100 % Documento: 2/2 Autor: Núm. Lectores: 63000

VIENE DE LA PÁGINA 1

El director del departamento de asesoría jurídica del CEA (Comisariado Europeo del Automóvil), Eugenio de Dobrynine, ha asegurado que, efectivamente, los hábitos de los conductores al volante han cambiado en los últimos dos años, pero principalmente debido a la fuerte subida de las multas, "las más altas de Europa". "Los conductores son cada vez más respetuosos con las normas debido al importe tan elevado de las multas", corroboran en Mapfre.

Esta tendencia puede verse acentuada aún más con la entrada en vigor en 2014 del anteproyecto de ley, que recoge nuevas restricciones.

No obstante, también otros factores, como las nuevas políticas de venta de los fabricantes, más volcados ahora en la seguridad que en la potencia de los vehículos, o el descenso de los desplazamientos en coche por la crisis, han contribuido a la comisión de menos infracciones, según apunta Dobrynine. Solo en Madrid, el número de denuncias en 2013 difícilmente alcanzará los tres millones, cuando antes se tramitaban 4,5 millones anuales, de acuerdo con estimaciones del CEA.

La sanción por conducir bajo los efectos del alcohol o drogas sube de 500 a 1.000 euros

Un descenso "positivo", pero que puede convertirse en un arma de doble filo para los conductores. No sería raro que "en los próximos meses se produzca un aumento de la cuantía de las multas", sobre todo las de velocidad, advierte Santa Cecilia. Porque si bien es cierto que la DGT ha dado un giro potenciando más la educación en materia de seguridad vial, "el bolsillo de los conductores sigue siendo una fuente de ingresos" y más ahora, que las arcas públicas están cada vez más vacías debido también al menor número de matriculaciones de automóviles.

Pero no solo el aumento de las multas recogido en la ley de 2010 ha provocado una alteración de las conductas de los españoles en la carretera –cuyas infracciones más recurrentes siguen siendo el alcohol y las drogas, la velocidad, la distracción, principalmente con el móvil; no usar el cinturón de seguridad o el aparcamiento–, sino también en los procesos de recursos de multas.

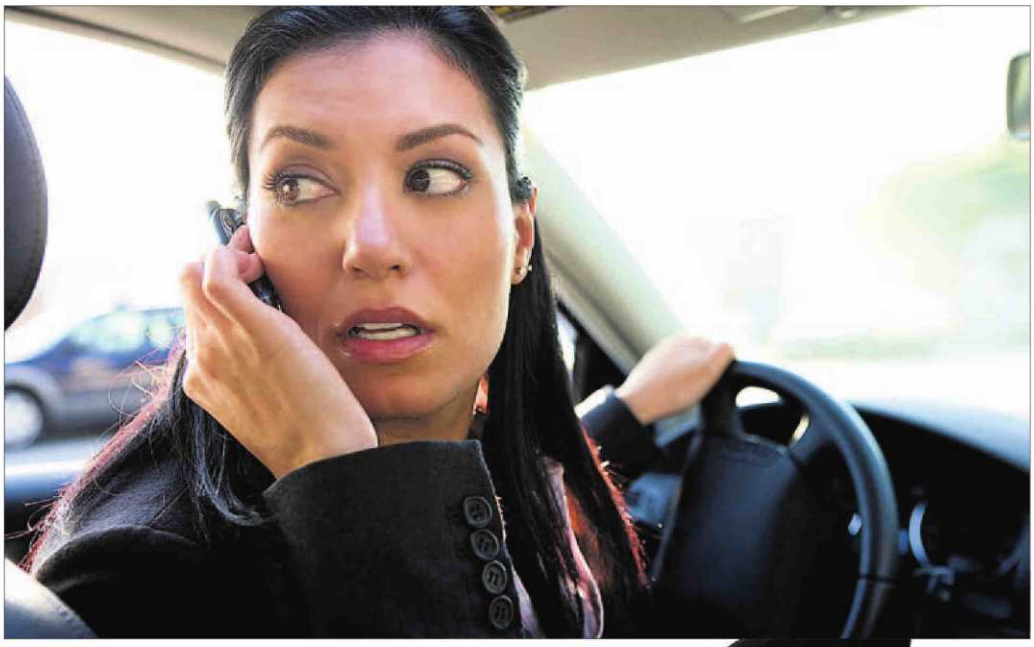
La bonificación del 50% por el pronto pago está teniendo un efecto muy disuasorio, pero también la subida de las tasas judiciales de este año, dicen en Dvuelta, asociación de conductores donde las multas que implican la pérdida de puntos son las más recurridas.

En Mutua Madrileña se ha registrado la misma tendencia, reduciéndose significativamente el recurso de multas en los últimos dos años. "Ahora el conductor busca más asesoramiento, pero muchos prefieren pagar aprovechando el descuento", comentan basándose en datos de su servicio de gestión de multas. Algo parecido a lo que está ocurriendo en Mapfre, donde muchos clientes también desisten por ambas cuestiones, salvo cuando se trata de multas de velocidad con pérdida de puntos.

El uso de detectores de radares supondrá una multa de 200 euros y tres puntos menos

A todas luces, la reforma en el Congreso también va a contribuir a modificar hábitos de conducción. Uno de los puntos más controvertidos es el aumento de las sanciones por consumo de alcohol y drogas (estas últimas quedaron en segundo plano en la ley actual). Mientras que en Legálitas opinan que puede disuadir de este tipo de infracciones por miedo a la multa, en la Fundación para la Seguridad Vial (Fesvial) consideran la medida "desmesurada". "Aumentar los controles preventivos sería más efectivo". Tampoco cuenta con el apoyo de los conductores. Según un estudio de la plataforma AutoScout24, el 58% de ellos cree que responde a fines recaudatorios.

La prohibición de los detectores de radares móviles es otro de los puntos que también ha levantado ampollas. Tanto CEA como RACE ponen en duda el efecto disuasorio de esta medida. "¿Por qué no se señalizan también los radares móviles?", se preguntan.



En las autovías, a 130 kilómetros por hora y en las carreteras convencionales, a 90

Nunca llueve a gusto de todos. El aumento de la velocidad hasta los 130 kilómetros por hora en las autopistas y autovías, previsto en la reforma, tiene detractores y partidarios. Para Fesvial, es una medida inapropiada, ya que está demostrado que subir la velocidad tan solo un kilómetro por hora puede aumentar los accidentes un 3%.

Y es que, aunque ahora los coches son mucho más seguros, "a partir de cierta velocidad los sistemas de seguridad no garantizan una protección total de lo ocupantes". Los críticos con la medida también se apoyan en el hecho de que ahora las carreteras no están en el nivel óptimo de mantenimiento por la falta de inversión.

Entre los partidarios están los conductores (el 59% a favor) y entidades como CEA o RACE, que apoyan la iniciativa en carreteras de nueva generación y cuando las condiciones climatológicas y la intensidad del tráfico lo permitan. La ley también reducirá el límite de velocidad en las vías secundarias a 90 kilómetros por hora.



Hablar por el móvil y no usar el cinturón de seguridad, dos infracciones muy habituales.

LAS CIFRAS

23%
de los accidentes mortales registrados en España tiene detrás el exceso de velocidad. Es una de las infracciones que motivan la pérdida de puntos y una de las más recurridas. Según la DGT, el 45% de los vehículos supera la velocidad permitida en las vías convencionales.

17%
de los españoles conduce después de haber consumido sustancias psicoactivas y un 11% lo hace tras haber consumido drogas de abuso, con datos de la DGT. De hecho, según el RACE, el 30% de los fallecidos en accidente de tráfico tenía una tasa de alcohol positiva.



39%
de los accidentes de tráfico con víctimas tiene detrás una distracción, según la DGT. Es, con diferencia, la principal causa de siniestros en España. El uso del móvil es una de las más habituales y, de hecho, ha sido una de las principales causas de pérdida de puntos en los últimos seis años.

30%
de los fallecidos en accidente no llevaba el cinturón de seguridad. Para el RACE, en las vías urbanas sigue siendo aún una asignatura pendiente, mientras que en la carretera se lo pone el 80% de los españoles. El casco tampoco es usado por el 10% de los conductores de motocicletas.