

Crónica de una situación anunciada

Un total de 28 accidentes mortales en vías interurbanas españolas han tenido lugar durante la Semana Santa de 2014, lo que ha ocasionado la muerte de 35 personas y 149 heridos graves. En total, fueron cinco accidentes mortales más y nueve fallecidos más que en el mismo periodo de 2013, lo que representa un incremento del 35%. Se trata de la primera vez, en los últimos diez años, en la que dichos índices interrumpen su tendencia a la baja. Por este motivo, conviene evaluar las diferentes variables que han podido incidir, a fin de evitar que esta circunstancia se convierta en tendencia.

- Hay que reconocer la labor de concienciación emprendida por la Dirección General de Tráfico para extremar las precauciones en carretera a lo largo de esta década, así como el mayor rigor aplicado sobre los infractores de las normas de circulación.
- Conviene recordar la posible incidencia que la crisis económica ha tenido en el último lustro sobre el número de vehículos en circulación. En esta ocasión, se ha superado la previsión inicial de 12,5 millones de desplazamientos de largo recorrido, con un total de 12,9 millones, lo que representa un importante aumento con respecto al año pasado, en que se registraron 11,9 millones de vehículos en carretera.
- Sobre el tercer factor que ha experimentado variaciones a lo largo de este tiempo, ya alertó, el pasado día 10 de abril, la Asociación Española de la Carretera (AEC), durante la presentación de su Estudio sobre Necesidades de Inversión en Conservación, en los que se concluye que las carreteras españolas presentan el peor deterioro de los últimos 30 años. De acuerdo con este informe, las carreteras españolas se enfrentan a un deterioro sin precedentes, alcanzando la peor situación de toda la serie del estudio, que arranca en el año 1985. Darle la vuelta a esta situación requiere una inversión mínima de 6.200 millones de euros, cantidad en la que la AEC cifra el déficit que acumula el mantenimiento del conjunto de las infraestructuras viarias del país. Un déficit que entre 2011 y 2013 se ha incrementado cerca del 13%.

Al inicio de la segunda fase de la operación salida, la Asociación Española de Fabricantes de Mezclas Asfálticas (Asefma) insistía, con un comunicado, en los últimos datos hechos pú-

blicos por la AEC. En el momento actual, tres de cada cuatro kilómetros de pavimento presentan grietas en la rodada (el 72% de la red) y uno de cada tres muestra grietas, desintegraciones, deformaciones y baches (el 38%).

A la vista del deterioro en el estado de los pavimentos, Asefma incidía en la importancia de respetar las recomendaciones de viaje referidas al propio conductor (evitar cansancio, consumo de alcohol, etc.) y al respeto de los límites de seguridad. Y es que una carretera en mal estado aumenta el riesgo de sufrir un accidente, por deslizamiento del vehículo e incluso por la incomodidad de conducción. Un pavimento degradado empeora la fluidez del tráfico, aumenta los costes de viaje, acrecienta el consumo de combustible y puede disminuir la vida útil de los vehículos, además de suponer un aumento de las emisiones de gases de efecto invernadero.

El operativo puesto en marcha por la Dirección General de Tráfico para la segunda fase de la operación salida de la Semana Santa 2014 incluyó, como principal novedad, la incorporación de un nuevo Pegasus, el segundo helicóptero equipado con el sistema de radar. El sistema está dotado de un mecanismo y un software en la cámara de vigilancia que capta la velocidad de los vehículos y detecta infracciones desde el aire. Cuestionar la responsabilidad y buen hacer de los conductores, elevándolos a la categoría de potenciales infractores de los límites de velocidad, no parece ser la única solución.

Las carreteras se encuentran en un estado de conservación deficiente, lo que tiene consecuencias directas sobre la comodidad de conducción y cansancio del conductor, tráfico rodado, deterioro del vehículo, consumo de combustible y seguridad vial.

Es necesaria una partida extraordinaria para cubrir estas carencias severas y una Ley que obligue a las Administraciones Públicas a destinar anualmente los recursos necesarios para mantener las carreteras en un estado adecuado de conservación, tomando en consideración al valor patrimonial de la red.

Eludir estas actuaciones básicas y, al mismo tiempo, incrementar los controles sobre el conductor con los sistemas más caros y sofisticados, parece cuando menos poco equilibrado. No se debe relacionar estado del pavimento y accidentes, hay más causas que considerar, pero la culpa no es del conductor únicamente, no simplifiquemos el problema.