

# Prevenção de accidentes de tráfico

**Gonzalo Ocampo Suárez-Valdés**  
Técnico Superior de Tráfico. La Coruña

Texto revisado y actualizado de la edición de 2003 del  
"Curso de prevención de deficiencias. Materiales"



## 1. TRÁFICO Y ACCIDENTES

### 1.1. El tráfico como hecho social. Su composición

El tráfico, en la aceptación mas común del término y al hilo del Diccionario Esencial de la Lengua Española, consiste en la acción de circular con vehículos por calles y caminos y, también, en la de transitar por ellos como peatones. De acuerdo con esta acepción, este trabajo excluye otros modos de desplazamiento de los seres humanos como los que se realizan a través del mar o del aire, sobre vías férreas, etc. Con esta limitación, ahondando más en el sentido del tráfico, hemos de advertir su profunda incidencia en la vida comunitaria y su progresión, ya sin solución de continuidad, a partir del primer tercio del siglo XX. La utilización del automóvil, su propia masificación, afectará a las tradicionales formas de convivencia e incidirá en el desarrollo socio-económico de los pueblos. En este orden, no cabe duda en cuanto a que estamos ante un plano nuevo y distinto de nuestra realidad social. La fabricación de vehículos de motor como medio apto para el transporte de personas y de cosas es muestra del ingenio humano y de su fuerza creadora. Es por eso que el hombre es raíz y sustancia en cualquier consideración del tráfico. Por su misma evolución, cabe considerar al automóvil como cualificante de las relaciones comunitarias en nuestro tiempo, con profunda incidencia en los usos y costumbres, hasta afectar a los ritmos de la civilización, a la vida del ocio y del negocio de los hombres, a la progresión de los países.

Y ya con esta leve reflexión es posible deducir la composición básica del tráfico en su esquema mas simple: en primer lugar, el medio de desplazamiento de un lugar a otro, desde la anatomía humana en la acción de caminar, hasta el uso de vehículos de muy distinta conformación física en función de su sistema de tracción; en segundo lugar, el camino, la infraestructura terrena adaptada o fabricada por el hombre mismo como soporte físico para sus necesidades y afanes de movilidad; y, en tercer lugar, el propio hombre, que, desde su ingenio y desde su esfuerzo, ha sido capaz de crear los instrumentos materiales que hacen posible la comunicación entre las gentes, hasta llegar a las dimensiones y complejidades del tráfico rodado de nuestro tiempo, al margen de su común participación en el tráfico desde la mera actividad del andar.

### 1.2. Antecedentes

En el prólogo a la obra “Comunicaciones y Civilización”, de J.L. Escario, recuerda José María de Areilza la condición moviente del hombre, su innata capacidad de persona ambulante, cualidades estas que son parte de su naturaleza y que le confieren la cualidad de viajero. El hombre histórico se

mueve y camina en función de las ofertas de la tierra sobre la que camina, en la que el clima y el alimento pueden ser los primeros estímulos para sus migraciones. El hombre camina, navega, vuela, y siempre ha buscado el medio para hacerlo con la mayor presteza. La rueda, el caballo, la balsa, la vela, el carro, el trineo, el asno salvaje, son jalones que marcan la evolución de las formas de vida de los seres primeros. Es preciso que pasen siglos para que después de las guerras napoleónicas se llegue a la revolución industrial, para que las sendas dejen paso a los caminos, hasta llegar al éxito del trabajo compartido de Watt y de Cugnot por el que alcanzan el arte de aplicar el vapor a la tracción mecánica. Son los orígenes de la automoción, ya en el último tercio del siglo XVIII. Después es bien sabido que los avances de la motorización son vertiginosos. En el primer tercio del siglo XX comienza la fabricación en serie del automóvil y el afán de hacer compatible su utilidad con sus posibilidades de velocidad, tal vez porque el ansia de vencer distancias contra el tiempo ha estado siempre en el orden de las ambiciones del ser humano. Es oportuno recordar en este punto la anécdota histórica que cuenta cómo Alejandro Magno, galopando a través del Cáucaso, a lomos de su caballo Bucéfalo, en su frenesí, está descubriendo la velocidad, como singular placer. Por lo demás, es evidente que la velocidad, por sí misma o asociada a otros factores, será parte consustancial al tráfico.

Es el caso que, al cabo de la consiguiente evolución histórica, el hombre de este tiempo se encuentra del todo incardinado en las complejidades de la circulación de vehículos, en un concreto estado del tráfico, ya sea como conductor de ellos, ya sea como viajero, ya sea como peatón. Afrontar cualquier espacio público, a partir de la puerta del propio hogar, constituye a la persona en usuario del tráfico.

Añadamos ahora que, en la infinitud de situaciones que se generan en la dinámica de la circulación de vehículos, hay algo más que una estricta combinación de los factores HOMBRE-VÍA-VEHÍCULO. Al margen de las distintas condiciones de ellos - personales en un caso y materiales en los otros - han de tenerse en cuenta las circunstancias de los cambiantes escenarios del tráfico como la luminosidad del entorno, la climatología, el comportamiento de los demás usuarios, los indicativos de fluidez y de seguridad, su incidencia en cuanto a los efectos negativos que inevitablemente se producen en el medio ambiente y hasta sus efectos económicos. No es posible, por más que se intente - teniendo en cuenta, además, la falibilidad del ser humano - conseguir una perfecta interrelación que lleve con permanencia a situaciones de equilibrio o de armonía constante entre los factores que se concitan en la circulación de vehículos, en la interminable sucesión de situaciones que son consustanciales a la naturaleza del propio tráfico. El equilibrio se quiebra una y otra vez con indeseable frecuencia, porque en el hombre, transformado por arte de la técnica en conductor, sus principios de racionalidad se disminuyen a veces, su combinación con el

automóvil no forma una perfecta ecuación mecánica. En otras ocasiones, a sus defectos, se unirán las malas condiciones viarias, para conformar el nexo causal del accidente. Es fácil advertir que nunca ha existido correspondencia de progreso entre el vertiginoso ritmo de la motorización en este tiempo y la construcción de viales, como obras públicas fundamentales que sirven de soporte físico al tráfico y que incluso deberían planificarse con sentido de anticipación a una imparable demanda, que es ya un clamor de la mayoría de países y, con mayor énfasis, en los integrados en la Unión Europea, en los que ya son notorias las congestiones de sus redes básicas. En tercer término queda una mera alusión a los fallos mecánicos del vehículo de motor - previsibles o imprevisibles - porque, modernamente, carecen de incidencia significativa desde que los avances tecnológicos aplicados a la construcción de vehículos hacen que únicamente de modo fortuito o por causa mayor sean causantes de desequilibrios de importancia.

Resulta claro, en suma, que las constantes del tráfico no están precisamente en el mantenimiento permanente de situaciones armónicas. No hay una concordia permanente entre los participantes en el tráfico y la ruptura - ya habitual - del equilibrio de factores lleva inexorablemente al accidente.

### **1.3. Noción del accidente**

El hombre de hoy — como el de ayer- debe conocer sus limitaciones y debe saber también que de sus comportamientos depende el resultado final de sus acciones. Es así en todas las actividades y, como no podía ser menos, lo es de modo rotundamente claro en el tráfico de cada día. El accidente de tráfico es una realidad cotidiana y ya no se explica con el fácil recurso de la imputación de culpas a los defectos de los caminos, ni tampoco a los fallos de órganos del automóvil. El hombre sabe del mal uso de las libertades en el marco de la circulación, de los bajos niveles de la moral social al uso en carreteras y calles, de los errores, de las equivocaciones, negligencias, temeridades, imprudencias, distracciones, frivolidades, etc. Ciertamente que no faltan precariedades en la multiplicidad de agentes que con mayo o menor incidencia, se concitan en el marco plural de la circulación de vehículos, pero la razón humana ha de aceptar en conciencia que ante dificultades de distinto signo debe imponerse la conducta ajustada a los inconvenientes, de manera que las decisiones personales, respecto de los comportamientos a seguir, serán determinantes para que resulta posible que cualquier viaje termine felizmente. De hecho los textos legales que ordenan y regulan el tráfico parten de **NORMAS DE COMPORTAMIENTO**, antes de fijar las reglas de circulación y aunque mas adelante tratemos de la **CAUSALIDAD EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO** ya en este punto podrá notarse la decisiva importancia de las conductas en las rupturas de la seguridad vial, como desequilibrios que hacen del tráfico una singular plaga social, una constante

sangría de vidas humanas, de lesiones tantas veces irreparables y de daños económicos de elevadísima cuantía.

No está en el plan de este trabajo entrar en el detalle de la accidentalidad en el tráfico con fijación de series estadísticas y de su evolución al cabo de los años. El mismo enunciado inicial nos vincula a tratar de los mecanismos de la prevención. Basten por tanto en este aspecto de la cuestión, algunas leves referencias. Sirva recordar que en los años últimos del siglo XIX comienza el uso del automóvil de cuatro ruedas y con motor de explosión, uso limitado a unos pocos, ricos industriales o jóvenes adinerados que entienden el nuevo y tan atractivo invento como un medio insustituible para el deporte de riesgo y para la competitividad. Es por los que las carreras se suceden, con preferencia en el país vecino, Francia, donde Lenoir, Panhard, Levassor y Dion Boston son paladines de la incipiente automoción. Una de estas pruebas deportivas, la carrera entre París y Madrid, hubo de ser suspendida en Burdeos, tras del atropello y muerte de nada menos que diez espectadores, amén de unas cuantas docenas de heridos. El hecho bien puede entenderse como precedente de lo que más tarde sucedería, al tenor de los avances de la automoción, cara amarga de los inventos del hombre que junto a la faz que ofrecen muestran la otra faz que amenaza. La motorización es ya seña de identidad en la sociedad de las naciones avanzadas y aumenta a ritmos de progresión geométrica. Los accidentes se sucederán sin soluciones de continuidad y ya en el año 1950 la Organización Mundial de la Salud advierte de la pérdida de 250.000 vidas humanas en cada año por causa del mal uso del vehículo de motor. Después, cuando la Unión Europea asume funciones de gobierno, entre ellas la elaboración de planes capaces de mejorar la seguridad vial entre los países miembros, el tráfico es un problema de salud pública. Los datos del año 1991, con un registro de 130.000 personas muertas y más de 1.500.000 personas heridas en las carreteras de los países integrados marcarán el inicio de trabajos que se definen en programas de actuaciones con objetivos definidos, para la reducción radical de accidentes mortales. Es el tiempo en el que en España se llegaba a la cifra de 5.000 muertos por año a causa del tráfico.

#### 1.4 La causalidad en los accidentes de tráfico

En el libro de S.Baker titulado **“Manual de Investigación de Accidentes”**, se explica cómo en el análisis de cualquiera de ellos han de plantearse dos interrogantes iniciales: ¿qué falló? y ¿por qué falló? De ahí pasa al análisis de los que llama factores operativos, como fallos de preparación del viaje que conducen a la omisión de la acción estratégica necesaria para evitar el accidente. Ante una situación de conflicto, la acción evasiva no llega a realizarse, no se ha reconocido el riesgo próximo, faltan las decisiones útiles, no se reajusta – en su caso – la velocidad de marcha a las circunstancias

sobrevenidas. En definitiva, no se ha reconocido en tiempo la entidad de un riesgo próximo, el peligro acrece y el accidente se ha hecho inevitable. Después, junto a estos factores operativos, estudia el mismo autor los que llama factores de condición, que tienen en cuenta el estado psicofísico de la persona, de la vía y del vehículo antes de que el accidente se materialice. Así, concluirá Baker afirmando que la combinación de uno de estos factores de condición con otro de los anteriormente considerados - operativos -, servirá para explicar las causas de cada accidente.

No se recurre ya, como en tiempos pretéritos, a explicar las razones de los accidentes de tráfico imputándolos a factores físicos o ambientales, como el mal estado de la carretera, las deficiencias del vehículo o de los vehículos implicados en ellos, la adversa condición climática, etc. Se acepta en todos los sectores - órganos oficiales, entidades no gubernamentales, asociaciones de distinto orden relacionadas, en fin con el automóvil - relacionados con el tráfico y la seguridad vial que es el factor humano la causa de la casi totalidad de accidentes de tráfico. A este propósito es de interés el estudio de José María Altozano Moraleda - titulado **“La Seguridad Vial”**, editado en junio de 1980 -, que había sido rector de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, órgano integrado en la Dirección General de Tráfico. Explica que los problemas de accidentalidad en las carreteras estriban, no sólo en que las causas aparentes de los accidentes son sumamente variadas, sino en que, en cada caso concreto, la causalidad real -por lo común múltiple- se entrecruza de forma que no resulta fácil llegar a conclusiones nítidas y sí, únicamente y si acaso, a determinar en alguna medida lo que parece ser causa predominante. Por esta vía, tras de los correspondientes razonamientos, obtiene las siguientes conclusiones:

- La causalidad de los accidentes es muy amplia y compleja, y no caben al respecto simplificaciones, que siempre son falsas.
- Ninguno de los múltiples factores que intervienen, generalmente entrecruzándose, puede ser desconocido o minimizado, porque frecuentemente todos ellos son con causas del resultado final.
- Con las elementales reservas, puede afirmarse, no obstante, una neta primacía del factor humano.

En esta misma línea de interpretación no podemos por menos de recordar el estudio que en el año 1969 había publicado la Organización Mundial de la Salud (OMS) bajo el epígrafe **“Los factores humanos en los accidentes de tráfico”**. Los criterios y conclusiones entonces expuestos mantienen actualmente su inicial valor. Se destacan como causas mediatas del accidente de tráfico factores subjetivos de carácter social o cultural, comportamientos

inadecuados en la conducción de vehículos, irracionalidad en el uso de automóviles como consecuencia de impulsos consiguientes a individualismos exacerbados.

En este orden, nos permitimos abundar en la valoración que hace la OMS, añadiendo otras subjetividades que tienen relación directa con la condición moral o física de tantos causantes de accidentes:

- Los defectos en el rendimiento social de la conciencia cívica.
- La infravaloración o el menosprecio de los derechos ajenos.
- Los afanes de emulación, de ser mejor que los otros en la conducción hábil o arriesgada de vehículos.
- El hábito de conducción a velocidades elevadas como medio de ejercer alguna prepotencia.
- Las conductas típicamente antisociales, perturbadoras de la normalidad en el desarrollo de la circulación, con signos de agresividad, larvada o manifiesta.
- La incidencia del uso de fármacos, de estupefacientes y el consumo de bebidas alcohólicas, en la conducción, como medios que alteran negativamente la psicomotricidad y que llevan a la fatiga, al cansancio, al sueño, o a una falsa y engañosa euforia.

También en este punto es de recordar la labor científica del profesor Roger Piret, que en su libro **“Psicología del automovilista”** - texto rico en su contenido y tal vez uno de los primeros estudios en cuanto a la interrelación del factor humano con la accidentalidad en el tráfico - explica las infinitas variables del comportamiento humano en el contexto de la circulación, desde el habitáculo de un automóvil o desde la estructura de una poderosa motocicleta, la pluralidad y complejidad de acciones y de reacciones de las que es capaz el ser humano, el juego de los mecanismos psicológicos frustración - agresión, los complejos de una u otra condición que inciden en la personalidad humana y que brotarán de una u otra forma, no siempre cabalmente, en los modos de uso de automóviles.

Entendemos, ya con lo dicho hasta aquí, que existe una intensa relación de causalidad entre las conductas del ser humano y los accidentes de tráfico. De algún modo, estamos ante una actividad humana en la que se manifiesta la condición ético-moral de los usuarios, como no podía ser menos y será en esa condición en la que se hallarán las claves que sirven para determinar la bondad o la negatividad de las acciones y reacciones de los conductores

de automóviles ante singulares situaciones del tráfico, naturalmente que sin perjuicio de atender, además, a las coordenadas que cualifican la circulación en un marco físico-geográfico-social específico. Y esta reflexión es aun más inteligible si advertimos que en todo episodio negativo de tráfico subyace una infracción de norma, es decir, la vulneración de un precepto legal con fuerza de obligar. Es de ahí que la obediencia al sistema de reglas dictadas para la ordenación del tráfico y para su seguridad, es el ejercicio de una virtud. Dicho de otra forma, puede afirmarse que tal es la temperatura ético-moral de la sociedad -o de una concreta comunidad de gentes - cual es la medida de la seguridad en sus carreteras. No es posible alcanzar un sistema de tráfico objetivamente apto allí donde predomina la liberalidad en la atención a las normas de tráfico, como a las leyes de carácter administrativo - de urbanismo, fiscales, de policía, etc. -, tal vez porque falta el aprendizaje para vivir responsablemente cumpliendo los deberes que impone la ciudadanía.

Por lo demás, es bien cierto, como apunta un texto de Juan Pablo II, “que el hombre actual parece estar siempre amenazado por lo que produce, vive en el miedo, teme porque sus productos -aquellos que contienen una parte esencial de su iniciativa y de su ingenio- puedan dirigirse contra él mismo”. Y el automóvil es ejemplo paradigmático de ese apunte. Plantearse ahora la aplicación de esta idea a la utilización de vehículos de motor aerodinámicos, veloces, poderosos, puede ser un medio que ayude a entender tantos hechos trágicos del tráfico como los que forman parte de la información diaria que sirven los medios de comunicación social. Es, en suma, por lo que cabe ahora un interrogante que no deja de guardar alguna relación con las malaventuras del tráfico: el impresionante desarrollo técnico-tecnológico de nuestra época, ¿se corresponde con un desarrollo proporcional de la moral y de la ética? Ciertamente, ante accidentes de inusitada crueldad, como los que han afectado y siguen afectando a tantos jóvenes en las noches-madrugadas de fines de semana, podría deducirse que el hombre no progresa en su condición de ser moral, sino que más bien parece retroceder e, incluso, en ocasiones, degradarse en su condición de ser moral.

## **2. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES**

### **2.1. Objetivos en la prevención de accidentes**

Hasta aquí hemos intentado llegar al concepto del accidente de tráfico y al conocimiento de los factores que intervienen en su desarrollo. Corresponde ahora otro intento diferente, cual es el de acercarse a la prevención de accidentes de tráfico, prevención que en su justo sentido gramatical consiste en la preparación y disposición anticipada de las cosas para un fin determinado, tanto como decir al hilo de esta materia que se trata de



programar y desarrollar acciones que sirvan para la disminución del número y gravedad de los accidentes de tráfico.

En todo caso siempre hemos de admitir que los accidentes no cesarán de sucederse puesto que son la consecuencia de la imperfecta naturaleza del hombre, de su falibilidad, de sus errores, de sus limitaciones. Así, ni el más acabado de los programas preventivos puede plantearse el objetivo de hacerlos desaparecer. Con alguna frecuencia se afirma, al cabo de seminarios, congresos y jornadas de trabajo, que los órganos competentes en materia de tráfico tendrán de futuro “tolerancia cero” respecto de la seguridad vial. No deja de ser una pomposa declaración. Más coherente resultaría definir acciones para el objetivo de lograr que su ejecución contenga los crecimientos de la accidentalidad a costa de los crecimientos en los censos de vehículos y de conductores, quebrando la línea lógica por la que una y otros convergen en el aumento de cifras. No sin razones, cuando la OMS se refería a la accidentalidad en las carreteras del mundo la calificaba como AZOTE SOCIAL y REVERSO DE LA PROSPERIDAD. A mayor abundamiento cabe añadir que son estas valoraciones de los accidentes de tráfico las que han llevado como específicos problemas de SALUD PÚBLICA, hasta el punto de que se consideró la oportunidad de aplicar a su tratamiento ciertas técnicas propias de la medicina. Así, el autor L.G. Norman, renombrado epidemiólogo inglés, señalaba en su obra **“Los accidentes de tráfico, epidemiología y prevención”** que “siendo los accidentes de tráfico un problema de salud pública, es natural que puedan aplicarse a su estudio los métodos usados para las enfermedades epidémicas, incluso la investigación de los factores individuales y la aplicación de las técnicas de la epidemiología”. Si en las enfermedades infecciosas se tienen en cuenta los tres factores HUESPED, AGENTE y MEDIO, habrían de valorarse en el tráfico sus tres factores fundamentales, tales son el HOMBRE, como conductor, usuario de vehículos o peatón, el VEHÍCULO, como estructura física cuya movilidad hace posible la circulación rodada y la CARRETERA, como soporte físico del propio tráfico.

Ya, como término de este punto, entendemos conveniente dejar constancia de nuestro criterio en la materia que tratamos. Y es que, al margen de los planes de prevención que establezcan los poderes públicos, a los que corresponde la tarea de gestionar el tráfico, es innegable que las personales decisiones de incardinarse en la circulación de vehículos con sentido de disciplina en cuanto a la obediencia a las normas de derecho positivo y con sentido de prudencia, conforman ya por sí mismas un ejercicio activo de la prevención, sin duda que el más importante sea cual fuere el plano que se contemple de la seguridad viaria. Extrapolando aquí un verso de Calderón referido al mundo de la milicia queremos decir con él que “aquí la más principal hazaña es obedecer”.

## 2.2. Marco legal de la prevención

Uno de los objetivos prioritarios en los países industrializados consiste en lograr para los ciudadanos el mayor grado de bienestar social posible. De ahí a que se haya acuñado el término SOSTENIBILIDAD, muy al uso por las administraciones municipales – y por cierto con más fuerza en las palabras que en los hechos – al llamar a la conducción de vehículos de forma sosegada con lo que conseguiría una cierta “humanización” de los núcleos urbanos, priorizando al propio tiempo el transporte colectivo de viajeros, otras formas de transportes públicos, e incluso promocionando y favoreciendo el uso de bicicletas. En último término y como objetivo de fondo se trataría de restringir el uso y abuso del transporte privado. El costo actual del tráfico, en pérdidas de vidas humanas, en incapacidades por graves lesiones y en daños patrimoniales, en daños ambientales, está obligando, en los distintos planos de las administraciones públicas a considerar de atención inaplazable la conjunta y compleja problemática del tráfico, estableciendo programas de actuaciones que reduzcan la magnitud de los perjuicios que se causan a la sociedad.

En el seno de la Unión Europea, tras de pormenorizados estudios y evaluaciones acerca de la negativa incidencia del tráfico en todos y cada uno de los países miembros, se promulgan directivas de obligado cumplimiento cuyo fin principal consiste en lograr, en lapsos de tiempo predeterminados, la drástica reducción de accidentes, hasta el punto de cuantificar los porcentajes globales de las pretendidas reducciones. Los cambios de legislación en España en estas materias de tráfico y de seguridad vial – que incluyen modificaciones del Código Penal –, el tratamiento nuevo y plural de la prevención de accidentes, arrancan, precisamente, de la necesidad de ajustar tanto nuestros cuerpos legales como nuestros planes de actuación a las precitadas directivas.

En España, a finales de la década de los ochenta, se inicia, a través de derogaciones parciales, la sustitución del Código de la Circulación de 1934 por textos leales atemperados a las circunstancias del tráfico de ese tiempo.

El punto de partida está en la Ley de Bases, de 23 de julio 1989, sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. El desarrollo de este breve texto legal tiene lugar en el año siguiente, cuando con fecha de 14 de marzo de 1990 se promulga el Real Decreto Legislativo, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículo a Motor y Seguridad Vial, que será norma básica en esta materia. Y es en este texto, en su preámbulo, donde se dirá que: **la magnitud del fenómeno de la CIRCULACIÓN, con su trágico índice de siniestralidad, ha movido a la Administración a abandonar la primitiva concepción, puramente policial de su actuación, para pasar a un planteamiento activo de la misma,**

**orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes, tanto en carreteras como en zonas urbanas.**

Nótese como ya en este párrafo se contiene una declaración de principios que vincula al legislador en dos vertientes bien definidas y que constituyen el núcleo del nuevo cuerpo legal. En efecto, la doble finalidad que justifica el avance normativo se deduce de estas dos pretensiones:

- PROMOVER LA SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN
- PREVENIR LOS ACCIDENTES

Después, ya en los primeros artículos del Real Decreto Legislativo, cuando se definen el objeto y ámbito de aplicación de la Ley, cuando se enumeran las competencias sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, como cuando se fijan tanto el ejercicio como la coordinación de tales competencias, en realidad se está definiendo el quehacer de la Administración del Estado en la consideración global de la seguridad vial y, dentro de ella, se están trazando acciones precisas en el orden de la prevención de la accidentalidad.

No es el momento de entrar en la individualización de competencias, pero sí de señalar que en el mismo Real Decreto Legislativo se dispone que el grueso de las tareas preventivas tenga su impulso en un nuevo órgano administrativo llamado Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial – para ocupar el lugar que correspondía a la Comisión Nacional de Seguridad Vial, creada años antes por el Real Decreto 1089/1976 – y que nace bajo la presidencia del Ministro del Interior como “órgano consultivo en lo relativo al impulso y mejora de la seguridad del tráfico vial” . En este Consejo, junto con la Administración del Estado, las Comunidades Autónomas y las Administraciones Locales, estarán representadas las organizaciones profesionales, económicas, sociales, de consumidores y usuarios, con mayor significación, directamente relacionadas con el tráfico y la seguridad vial. La tarea fundamental de este Consejo consistirá en elaborar y proponer planes de actuación conjunta, para cumplimentar las directivas previamente marcadas por el Gobierno o para someterlos a su aprobación.

Debe añadirse que el marco legal de la prevención de accidentes cuenta, además, con la Comisión Interministerial de Seguridad Vial, creada por el Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, con la finalidad de “definir la política del Gobierno en el campo de la seguridad vial”. Es claro que después de las decisiones de la Comisión – expresivas de la voluntad del Estado – el Consejo debe redactar los planes de seguridad para su ejecución al cabo de los períodos de tiempo que se señalen y a través de los programas de actuaciones que se detallen.

Al cabo de escaso tiempo, la dinámica del tráfico, su complejidad, y el quehacer de otros países de nuestra área occidental europea harían que, a los esquemas tradicionales de planificación de actuaciones incluidos en los epígrafes anteriores, se añadiesen dos líneas más de actuaciones: en el área de la **NORMATIVA**, para incidir en la puesta al día de la legislación sobre el tráfico y la seguridad vial, y en el área de la **INVESTIGACIÓN**, para la elaboración de proyectos dirigidos a la actualización constante de sistemas encaminados a la adecuada gestión y ordenación del tráfico.

### 2.3. Esquema de actividades preventivas

Es de razón que la elaboración de planes preventivos de la accidentalidad en el tráfico hayan de tenerse en cuenta, junto al factor humano, todas aquellas circunstancias que de una u otra forma coadyuvan para que se materialicen los accidentes. Ya desde que la motorización toma cuerpo en la vida ordinaria, la creciente utilización de vehículos de motor se corresponde, de modo inexorable, con el aumento paralelo de accidentes. De ahí que los poderes públicos intervengan en esta actividad, promulgando normas, atendiendo a la construcción de carreteras, exigiendo mejoras en la construcción de automóviles, vigilando el desarrollo del tráfico mediante agentes especializados, promoviendo campañas preventivas y, en definitiva, tratando de priorizar sistemas de tráfico en los que la circulación de vehículos se desarrolle siguiendo pautas de orden, de seguridad, de economía y de comodidad. En este orden de legítimas apetencias será el Reino Unido el país más avanzado en la oportunidad y bondad de medios a utilizar. Su doctrina de la prevención se enmarca en cuatro términos que en la lengua inglesa tienen como inicial la letra E y que son estos: **EDUCATION, ENGINEERING, ENFORCEMENT, EMERGENCY**. La aplicación de este esquema a nuestro país se materializó en los primeros PLANES NACIONALES DE SEGURIDAD VIAL, de manera que las programaciones de actuaciones para hacer frente a las dificultades del tráfico requieren de actuaciones en estas cuatro vertientes: **EDUCACIÓN**, que establecía acciones encaminadas a mejorar las conductas de todos los usuarios del tráfico, según sus modos de participación; **INGENIERÍA**, en cuanto a la disponibilidad sobre un sistema de vías aptas para un tráfico cómodo y seguro, y en cuanto a las directrices de fabricación de vehículos conforme a características técnicas predeterminadas; **POLICÍA**, para la formación de agentes especializados aptos para la vigilancia del tráfico en áreas urbanas e interurbanas; **AUXILIO**, aunando la función de medios humanos y materiales para la prestación inmediata y eficaz de la ayuda que requiriesen todas las víctimas de accidentes de tráfico.

Al cabo de pocos años, a estas líneas de trabajo se añadirían dos más para su inclusión en los consiguientes planes de actuaciones: **NORMATIVA**, con el fin de actualizar las disposiciones legales para el tráfico y la seguridad

vial, adaptándolas a las cambiantes circunstancias de la circulación; INVESTIGACION, para la preparación de proyectos que sirvan a el uso de tecnologías válidas para la mejora de la gestión y ordenación del tráfico.

#### **2.4. La prevención de accidentes desde el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial. Situación actual.**

Al hilo de lo que se deja dicho debe recordarse que desde el Gobierno de la Nación se definen los criterios políticos en materia de seguridad vial y, consecuentemente, en cuanto tiene que ver con la prevención de la accidentalidad en el tráfico. La precitada Comisión Interministerial de Seguridad Vial dará cuenta de esos criterios al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, para la redacción de los consiguientes planes de trabajo y para su ejecución.

Como medio de valorar la situación actual hemos de recordar que en el seno la Unión Europea de los quince países - España entre ellos - la Comisión Europea había asumido la el encargo de elaborar un Libro Blanco del Transporte, en vista del elevadísimo número de accidentes de tráfico con muerte de personas en las carreteras de la UE, en los que se superaba la cifra de 50.000 víctimas mortales por año. En ese tiempo, ya muy cerca del año final del siglo XX, los indicativos españoles de la accidentalidad, con más de cinco mil personas muertas por año, estaban entre los más elevados de Europa, hecho este que se traducía en otro marcador más, como es el que apuntaba a la cifra de 130 personas muertas en nuestras carreteras por millón de habitantes, siendo entonces el valor medio europeo de 105 muertos por millón de habitantes. Es por lo que esa Comisión Europea se impone como objetivo prioritario la reducción a la mitad del número de víctimas mortales de tráfico en el período de tiempo comprendido entre los años 2001 y 2010, decisión que obliga a la adaptación de sus planes de actuaciones para lograr ese fin dictando directivas al efecto, vinculantes para los países miembros.

El hecho de que al paso del tiempo no se contengan y se reduzcan las cifras de la accidentalidad, junto con las preocupaciones y advertencias de la UE, harán que los sistemas de trabajo en materia de prevención de la accidentalidad en el tráfico adopten otras medidas, de mayor radicalidad, ya con la pretensión de obtener más eficacia a partir de actuaciones diversificadas que incidan simultáneamente en el conjunto de los factores del tráfico. Es de ahí que se adopte un PLAN DE MEDIDAS ESPECIALES para el período 2004-2005 que, en realidad, conforma un prólogo a otro plan más amplio titulado **PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2005-2008**, con un contenido básico de “ocho medidas inmediatas encaminadas a la obtención de resultados mensurables”, ya con la valoración del tráfico en su contenido mas amplio

que no excluye el objetivo de atender al tráfico urbano. Las ocho medidas en cuestión son estas:

- IMPLANTACIÓN DEL PERMISO DE CONDUCCIÓN POR PUNTOS
- CREACIÓN DEL OBSERVATORIO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL
- POTENCIACIÓN DEL CONSEJO SUPERIOR DE SEGURIDAD VIAL
- AUMENTO SIGNIFICATIVO DE AGENTES DE TRÁFICO
- IMPLANTACIÓN DE DISPOSITIVOS TECNOLÓGICOS DE VIGILANCIA
- NUEVAS CAMPAÑAS DE INFORMACIÓN POR GRUPOS DE RIESGO
- NUEVO MODELO DE FORMACIÓN DE CONDUCTORES

Sirve señalar que con lo dicho hasta ahora en este epígrafe conocemos el marco nuevo de la prevención de accidentes de tráfico en España, algo así como las líneas maestras del trabajo inmediato. El último documento oficial hecho público sobre las acciones a ejecutar por el Gobierno, a través de los órganos de la Administración del Estado con competencias en materia de tráfico, es el llamado **PLAN DE ACTUACIONES 2008**. Desde su estructura se muestran las vertientes de trabajo que deben servir para que la seguridad vial en España alcance, cuando menos, cotas de accidentalidad de igual rango que las que se registran en los países mas avanzados de la Europa del siglo XXI. En realidad, se mantiene en este Plan la genérica finalidad de reducción de la siniestralidad vial en España. Ya el anterior Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 había sido dictado con la finalidad de reducir en un 40% la cifra de fallecidos en accidentes de circulación durante ese período, finalidad esta que se alineaba con la de la UE aunque ésta contemplase una reducción de mayor volumen, si bien marcando un tiempo de espera notablemente mayor para lograr su pretensión. De hecho en España, con base en las cifras de muertes del año 2003, ya en el año 2007, por cuarto año consecutivo se había conseguido reducir las cifras de accidentes mortales hasta alcanzar una disminución porcentual del 31%. El importante incremento de controles de alcoholemia y la instalación de radares fijos en autopistas, en autovías y en carreteras convencionales, es decir, la función de los agentes para la vigilancia del tráfico, su mayor intensidad. Las acciones selectivas respecto de los factores de riesgo mas acentuados en el desarrollo de la circulación, pronto habían de mostrar buenos resultados.

Y antes ya de llegar al tramo final de este trabajo hemos de señalar que en este anhelado cambio de rumbo de la seguridad vial española han sido decisivos dos instrumentos legales, cuya aplicación obtuvo con inmediatez

resultados positivos:

-Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos, cuyo objetivo esencial – según se manifiesta en la exposición de motivos - está en servir de instrumento reeducador frente a comportamientos indeseables en el tráfico.

-Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, que modifica el Código Penal, texto este que nace con el propósito de “definir con mayor rigor todos los delitos contra la seguridad del tráfico y los relacionados con la seguridad vial evitando que determinadas conductas calificadas como de violencia vial puedan quedar impunes”.

Es el momento ahora de explicar – siquiera en síntesis - el diseño de las DIEZ directrices que configuran el conjunto de acciones estratégicas en las que tienen su base los planes de seguridad vial ahora en desarrollo y que, además, servirán como guía y patrón de otros planes de futuro.

#### 1.- ACCIONES DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL.

1.1 Se trata de impulsar la educación vial en centros de enseñanza de menores y de mejorar la formación vial de peatones y de futuros conductores.

1.2 Se quiere la mejora de los procedimientos administrativos relacionados con la formación de conductores.

1.3 Se pretende la sensibilización y reeducación de aquellos conductores que hayan sido sancionados en relación con el sistema de permiso y licencia por puntos.

#### 2.- ACCIONES DE CONCIENCIACIÓN DE SEGURIDAD VIAL.

2.1 Se trata de incidir en la sociedad para hacer notar la gravedad de los problemas del tráfico actual, en orden a conseguir conciencia de importancia de la seguridad vial.

2.2 Se desarrollarán programas que acerquen a los usuarios los distintos aspectos que en relación con la salud pueden influir negativamente en el tráfico.

#### 3.- ACCIONES DE VIGILANCIA Y CONTROL.

3.1 Se trata de mejorar los modos de actuación de los agentes de vigilancia y, también, de mejorar sus medios técnicos, todo ello con el fin de

lograr mayor disciplina de los usuarios.

3.2 Se considera necesario introducir medidas legales que hagan más efectivo el procedimiento sancionador por infracciones a normas de tráfico.

#### 4.- ACCIONES PARA LA SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS.

4.1 Se pretende la seguridad de conductores y viajeros mediante planes que renueven los parques de automóviles.

4.2 Se trata de modernizar el registro central de vehículos con el ánimo de simplificar los procedimientos administrativos.

#### 5.- ACCIONES SOBRE INFRAESTRUCTURAS Y GESTIÓN E INFORMACIÓN DEL TRÁFICO.

5.1 Se quiere la puesta al día en la incorporación de los últimos avances tecnológicos a los Centros de Gestión del Tráfico, dependientes de la Dirección General de Tráfico, a fin de conocer en tiempo real el estado de las carreteras, las intensidades de tráfico que registran, la incidencia en ellas de la climatología y, en fin, cualquier circunstancia que pueda afectar a los viajes para que, a demanda de los usuarios, se constituya en información apta para tomar decisiones con inmediatez.

5.2 Mediante las gestiones precisas, se trata de incidir en la conservación, mantenimiento y acondicionamientos de distinta índole en la red vial.

5.3 Se trata de mejorar la explotación de las infraestructuras, bien desde el individualizado estudio y consiguiente corrección de tramos de concentración de accidentes, bien impulsando planes de protección de barreras para motociclistas.

5.4 Se desarrollarán auditorías de seguridad, estudios, revisiones y actualización de normas relativas a señalizaciones y accesos de unas a otras vías.

#### 6.- ACCIONES SOBRE LA SEGURIDAD VIAL LABORAL Y DEL TRANSPORTE.

6.1 Se trata de la concienciación acerca de naturaleza y control del transporte en los distintos sectores profesionales mejorando la formación de conductores.

6.2 Aplicación de medidas adicionales de promoción de la seguridad vial en el transporte profesional y en el ámbito laboral.



## 7.- ACCIONES DE ATENCIÓN A VÍCTIMAS DE ACCIDENTES DE TRÁFICO Y FAMILIARES.

7.1 Se trata de mantener la línea de atención a víctimas y familiares de accidentados en el tráfico mediante subvenciones a asociaciones que los representan.

7.2 Se trata de mejorar la atención sanitaria a los accidentados para disminuir las consecuencias de su grado de lesividad.

## 8.- ACCIONES DE INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE SEGURIDAD VIAL.

8.1 Se trata de orientar más positivamente la recogida, tratamiento, análisis y difusión de información con genérica relación a la seguridad vial.

## 9.- ACCIONES SOBRE PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD CIVIL EN LA GESTIÓN DE LAS INSTITUCIONES SOBRE LA SEGURIDAD VIAL.

9.1 En resumen, se pretende actualizar el funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, modificando su composición y funcionamiento para conseguir mayor participación social.

## 10.- ACCIONES DE COORDINACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES.

10.1 Se trata de mejorar la coordinación entre administraciones haciendo posible la ejecución de campañas divulgativas con órganos autonómicos o de administraciones locales y colaborando en cuanto afecte a la seguridad vial en aspectos genéricos, o singulares, tanto de una comunidad autónoma como de un municipio.

Así, terminamos con el diseño de los planes estatales - que tienen en cuenta directivas de la UE - para reducir la accidentalidad en nuestro tráfico. Junto a ellos, al lado de su tecnicismo y de su sentido práctico, queremos añadir una breve observación personal. Y es que, siendo el tráfico un modo de convivencia, en el que las personas comparten el uso de calles y carreteras utilizando vehículos, no es dudoso que su tono y su bondad tengan directa relación con la bondad y tono de las conductas que en su desarrollo se exteriorizan. Los comportamientos en el tráfico son la consecuencia de principios morales y de valores de igual índole que se han ido adquiriendo a partir de los años primeros de vida, en el seno de la familia, primero, en los centros educativos, después y, además, en la ordinaria convivencia. En la enumeración de medidas preventivas de la accidentalidad no se ha tenido en cuenta la mención del gran principio ordenador de todas ellas, cual es la necesidad de participar en el tráfico - como modo singular de

vivir en sociedad y parte integrante, por añadidura, de la realidad social - con educación cívico ética, con conciencia moral. No será posible llegar a un sistema de tráfico racional, coherente, seguro, si en su dinamismo no entran en funcionamiento modos de hacer responsables que, en definitiva, están inscritos en la razón y forman parte del Derecho Natural. Al margen de los relativismos de nuestro tiempo, la formación en valores, reconocidos al cabo de siglos de civilización, sigue siendo la clave para que la vida social progrese en calidad, con lo que el tráfico, como parte de ella, será mas amable y menos gravoso en la comunidad de las personas.

#### NOTAS ACLARATORIAS.

1ª.- Al tratar de las medidas que el Estado programa para la prevención de accidentes hemos optado por la síntesis y la brevedad, para no hacer demasiado extenso este trabajo. En todo caso, el desarrollo prolijo y exhaustivo de las acciones de que se trata está contenido en distintas publicaciones, a las que puede accederse desde la referencia informática [www.dgt.es](http://www.dgt.es) que corresponde a la Dirección General de Tráfico.

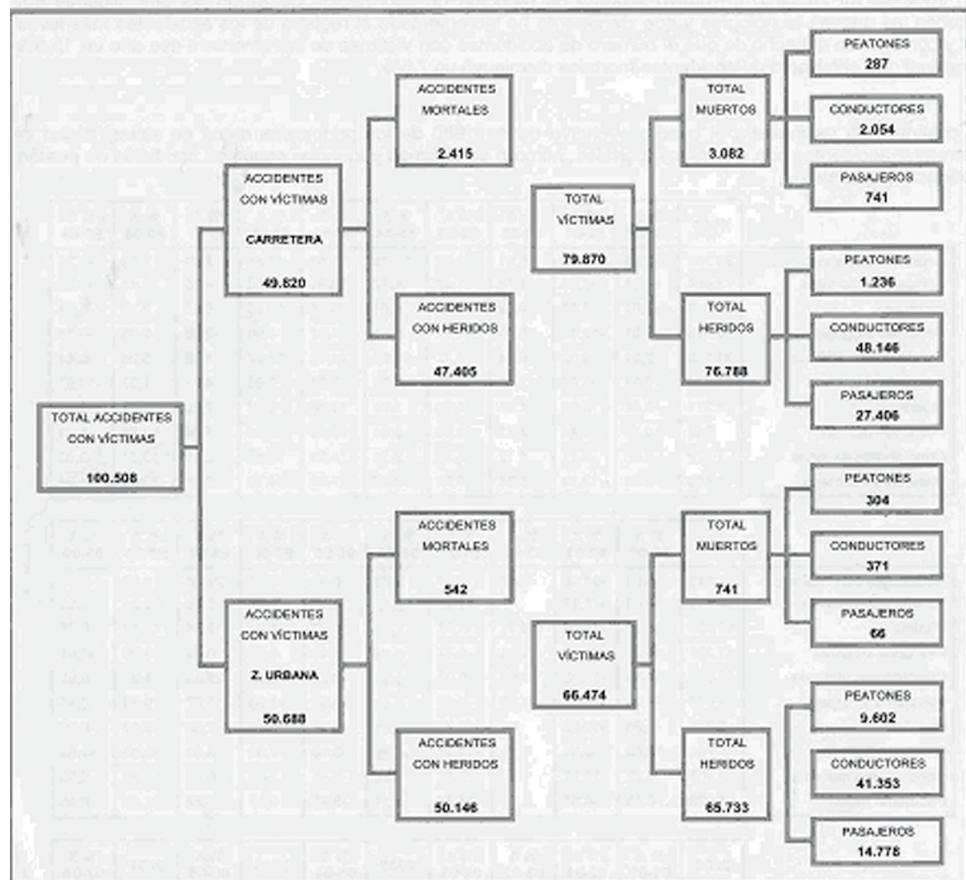
2ª.- Para mejor información del lector hemos creído conveniente añadir a este trabajo anexos en los que se contienen datos fundamentales - referidos a España - de accidentalidad en el tráfico, composición del parque nacional de vehículos - con porcentajes de parques provinciales y rangos en función del número de vehículos por cada millar de habitantes - y censo nacional de conductores. Tales datos, institucionales, se han recogido del Anuario **Estadístico de Accidentes 2007**, Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico, último de los publicados al término de este trabajo, en octubre de 2009.

ACCIDENTES. AÑO 2007

## ACCIDENTES DE CIRCULACIÓN CON VÍCTIMAS 2007

## Datos generales

Los accidentes de circulación con víctimas que se produjeron en España durante el año 2007 de forma esquemática y en términos absolutos, se exponen en el siguiente cuadro:



Nota: Los datos referidos al número de muertos están computados a 30 días para el año 2007

ACCIDENTES. AÑO 2007

### Número de muertos en accidentes por provincias en carretera

Provincias	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Álava	45	40	49	54	45	57	40	42	27	31	26	24
Albacete	54	70	72	77	60	68	61	57	51	48	55	49
Alicante	115	134	157	161	166	164	155	159	140	151	123	118
Almería	74	100	101	73	102	100	97	84	95	91	91	59
Ávila	40	24	21	44	36	39	45	43	32	37	32	49
Badajoz	93	97	74	108	90	75	74	83	83	60	47	77
Illes Balears	143	101	116	131	125	133	95	108	114	104	89	90
Barcelona	257	200	258	291	298	288	253	241	193	167	152	117
Burgos	105	93	86	91	89	79	97	90	61	68	55	42
Cáceres	59	48	70	83	61	74	68	60	67	45	55	28
Cádiz	98	82	107	90	86	92	83	95	93	78	69	72
Castellón	120	94	90	87	89	96	118	108	84	74	56	54
Ciudad Real	89	57	91	70	78	82	83	79	59	55	62	54
Córdoba	67	52	63	66	63	56	60	73	54	68	60	56
A Coruña	175	161	207	191	184	163	155	154	124	133	111	110
Cuenca	88	93	65	62	65	53	59	72	53	57	65	54
Girona	111	147	149	135	119	119	136	111	85	87	82	84
Granada	92	100	98	121	131	121	109	103	96	97	100	72
Guadalajara	34	25	30	38	34	46	37	34	24	40	25	20
Guipúzcoa	72	54	81	64	66	60	68	70	42	37	39	29
Huelva	51	67	69	59	49	72	72	62	48	62	62	43
Huesca	43	59	67	64	64	62	69	76	59	63	58	38
Jaén	88	69	62	56	66	65	59	65	62	48	51	60
León	86	122	75	84	73	84	76	68	62	46	61	68
Lleida	95	98	94	100	118	82	97	101	86	83	67	77
La Rioja	47	52	63	39	51	58	47	47	61	42	34	40
Lugo	124	134	100	114	88	91	98	92	72	63	68	62
Madrid	263	258	252	237	268	243	233	236	203	200	195	170
Málaga	91	100	120	101	94	109	107	118	94	96	101	81
Murcia	94	116	138	124	126	161	137	144	137	144	107	109
Navarra	78	85	99	106	106	90	85	75	68	80	45	38
Ourense	85	76	55	51	51	46	59	56	50	40	39	35
Asturias	134	129	134	108	116	77	103	123	88	84	72	56
Palencia	43	34	36	30	38	51	47	30	25	38	21	27
Palmas, Las	69	63	81	98	77	71	75	94	67	66	59	54
Pontevedra	111	128	160	142	114	110	87	91	74	85	83	83
Salamanca	44	47	61	50	39	49	60	46	53	38	43	30
S.C.Tenerife	73	75	95	59	76	68	72	61	57	63	42	51
Cantabria	33	48	54	76	57	43	57	44	39	26	45	36
Segovia	29	32	41	37	39	46	46	36	46	28	21	24
Sevilla	135	126	169	155	130	137	117	151	142	109	98	108
Soria	27	38	32	19	72	39	26	24	35	30	22	28
Tarragona	118	123	166	136	145	118	124	117	115	107	99	82
Teruel	15	17	23	31	39	26	30	35	30	34	23	30
Toledo	109	114	92	113	126	102	99	125	88	121	97	88
Valencia	184	175	207	192	193	177	172	181	178	134	150	121
Valladolid	57	71	63	55	58	72	83	61	42	47	55	41
Vizcaya	72	67	67	70	72	69	76	81	49	30	37	25
Zamora	53	50	48	38	53	56	34	47	37	37	38	34
Zaragoza	82	127	103	128	121	104	95	127	97	80	80	85
Ceuta	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Melilla	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>4.464</b>	<b>4.472</b>	<b>4.811</b>	<b>4.709</b>	<b>4.706</b>	<b>4.543</b>	<b>4.435</b>	<b>4.480</b>	<b>3.841</b>	<b>3.652</b>	<b>3.367</b>	<b>3.082</b>

El cómputo de muertos se realiza a 30 días.

### Número de muertos en accidentes por provincias (carretera y zona urbana)

Provincias	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Álava	55	51	61	73	60	58	49	46	33	31	27	24
Albacete	58	76	77	82	67	76	68	59	55	54	61	53
Alicante	144	151	190	184	194	176	163	170	156	161	137	128
Almería	81	109	109	81	109	115	105	90	108	106	109	76
Ávila	43	28	24	45	39	44	48	47	34	40	33	51
Badajoz	106	108	93	118	109	81	93	96	102	72	67	96
Illes Balears	171	133	147	153	165	170	125	140	137	131	117	120
Barcelona	455	441	475	475	443	436	399	380	339	316	264	229
Burgos	121	115	100	110	106	96	116	109	71	73	68	43
Cáceres	61	49	74	87	66	78	72	61	74	46	59	31
Cádiz	121	104	129	107	97	115	102	118	119	95	93	95
Castellón	129	107	103	102	100	105	128	123	95	88	73	70
Ciudad Real	102	67	100	73	85	91	94	84	65	66	72	58
Córdoba	76	64	74	80	74	66	72	82	61	74	64	60
A Coruña	190	179	221	205	195	171	163	171	139	143	130	130
Cuenca	95	97	66	67	69	57	60	82	56	59	69	59
Girona	137	172	177	165	148	142	154	132	99	108	97	100
Granada	103	108	108	130	137	127	116	107	105	101	103	77
Guadalajara	35	26	34	44	39	49	40	40	26	44	31	24
Guipúzcoa	87	58	87	69	86	72	84	83	50	42	42	35
Huelva	62	75	74	68	58	75	80	64	50	66	66	50
Huesca	46	63	73	70	67	67	73	79	63	67	63	46
Jaén	94	75	68	65	71	75	63	67	66	53	56	77
León	118	148	99	119	105	107	99	86	88	67	80	82
Lleida	103	106	104	114	135	102	116	111	98	101	85	89
La Rioja	53	66	71	46	59	70	54	60	69	51	41	51
Lugo	134	141	106	120	94	96	104	97	80	68	85	66
Madrid	383	425	422	353	391	385	366	358	300	274	269	281
Málaga	128	152	150	132	116	129	129	149	144	132	123	98
Murcia	118	136	167	151	163	187	158	173	168	166	140	133
Navarra	83	99	115	122	118	106	91	83	83	83	50	42
Ourense	87	84	62	55	62	54	68	64	54	44	49	40
Asturias	157	155	153	141	149	97	120	148	108	105	93	75
Palencia	49	41	43	33	45	54	54	33	28	47	26	27
Palmas, Las	102	88	111	122	116	100	89	107	88	83	70	72
Pontevedra	146	171	206	178	151	152	121	118	93	100	96	95
Salamanca	54	56	71	58	48	60	69	59	63	45	52	40
S.C.Tenerife	92	93	120	79	94	93	87	71	77	74	49	51
Cantabria	41	54	65	85	63	52	69	55	43	32	48	39
Segovia	33	37	47	43	39	48	51	39	50	34	30	29
Sevilla	150	142	206	186	164	167	151	182	177	132	123	117
Soria	28	38	35	24	77	41	29	26	36	31	24	28
Tarragona	143	151	194	163	165	137	144	146	138	122	123	105
Teruel	16	21	25	34	41	27	30	36	32	39	27	30
Toledo	116	121	100	120	133	109	103	136	97	131	109	94
Valencia	248	237	278	254	243	231	226	245	220	192	168	187
Valladolid	81	90	80	70	79	89	97	68	56	60	63	46
Vizcaya	75	74	71	72	105	84	90	105	73	37	41	31
Zamora	58	55	50	43	61	60	39	51	43	43	43	39
Zaragoza	112	160	134	165	171	135	120	161	129	108	91	103
Ceuta	1	3	5	0	3	2	3	1	1	2	1	0
Melilla	2	4	3	3	2	1	3	1	2	3	4	1
<b>TOTAL</b>	<b>5.483</b>	<b>5.604</b>	<b>5.957</b>	<b>5.738</b>	<b>5.776</b>	<b>5.517</b>	<b>5.347</b>	<b>5.399</b>	<b>4.741</b>	<b>4.442</b>	<b>4.104</b>	<b>3.823</b>

El cómputo de muertos se realiza a 30 días.



ANUARIO ESTADÍSTICO GENERAL. AÑO 2007

ANUARIO ESTADÍSTICO GENERAL. AÑO 2007

### Parque nacional de vehículos, distribuido por provincias y tipos

V.4.

PROVINCIAS	PORCENTAJES			VEHÍCULOS POR 1.000 HABITANTES	
	TOTAL	%	RANGO	NÚMERO	RANGO
Álava	191.501	0,63	40	635	39
Albacete	254.267	0,84	35	662	34
Alicante	1.237.431	4,08	4	700	24
Almería	455.500	1,50	21	757	9
Ávila	116.709	0,38	47	714	20
Badajoz	430.477	1,42	23	650	37
Illes Balears	878.607	2,90	8	864	2
Barcelona	3.497.569	11,54	2	667	31
Burgos	237.617	0,78	38	669	30
Cáceres	274.115	0,90	34	665	33
Cádiz	706.266	2,33	11	597	50
Castellón	407.670	1,34	26	737	13
Ciudad Real	318.018	1,05	30	640	38
Córdoba	485.882	1,60	20	623	43
A Coruña	699.617	2,31	12	631	41
Cuenca	152.349	0,50	44	739	12
Girona	573.512	1,89	17	852	3
Granada	611.800	2,02	16	694	27
Guadalajara	158.515	0,52	43	716	17
Gulpúzcoa	425.381	1,40	24	620	45
Huelva	295.131	0,97	33	611	48
Huesca	163.881	0,54	42	758	8
Jaén	402.807	1,33	27	616	47
León	328.635	1,08	29	686	29
Lleida	311.329	1,03	32	784	5
La Rioja	188.430	0,62	41	618	46
Lugo	245.812	0,81	37	716	18
Madrid	4.333.476	14,29	1	714	19
Málaga	1.031.420	3,40	6	704	21
Murcia	957.599	3,16	7	702	23
Navarra	413.820	1,36	25	692	28
Ourense	252.019	0,83	36	770	6
Asturias	634.983	2,09	15	605	49
Palencia	111.243	0,37	49	660	35
Las Palmas	723.675	2,39	10	703	22
Pontevedra	648.019	2,14	13	698	25
Salamanca	215.560	0,71	39	628	42
Sta. C. Tenerife	725.174	2,39	9	753	10
Cantabria	372.945	1,23	28	665	32
Segovia	113.823	0,38	48	737	14
Sevilla	1.147.141	3,78	5	635	40
Soria	65.966	0,22	50	718	16
Tarragona	540.257	1,78	18	746	11
Teruel	128.150	0,42	45	912	1
Toledo	452.532	1,49	22	733	15
Valencia	1.682.180	5,55	3	694	26
Valladolid	316.198	1,04	31	620	44
Vizcaya	635.637	2,10	14	567	52
Zamora	128.361	0,42	46	655	36
Zaragoza	536.193	1,77	19	594	51
Ceuta	55.948	0,18	51	785	4
Melilla	51.310	0,17	52	769	7
<b>TOTAL</b>	<b>30.318.457</b>	<b>100,00</b>		<b>685</b>	





ANUARIO ESTADÍSTICO GENERAL. AÑO 2007

### Censo de conductores a 31 de diciembre de 2007 P.6.1.1.9.C.A. distribuido por Comunidades Autónomas y sexo.

COMUNIDADES AUTÓNOMAS	Censo (sin licencias)			Censo de licencias			Censo total		
	Hombres	Mujeres	TOTAL	Hombres	Mujeres	TOTAL	Hombres	Mujeres	TOTAL
Andalucía	2.314.325	1.510.418	3.824.743	402.089	138.063	540.152	2.716.414	1.648.481	4.364.895
Aragón	433.754	242.742	676.496	38.600	11.022	49.622	472.354	253.764	726.118
Asturias	345.600	224.320	569.920	25.329	6.479	31.808	370.929	230.799	601.728
Illes Balears	256.246	227.174	483.420	37.039	30.749	67.788	293.285	257.923	551.208
Canarias	520.586	398.273	918.859	46.605	11.301	57.906	567.191	409.574	976.765
Cantabria	185.931	136.682	322.613	15.175	5.972	21.147	201.106	142.654	343.760
Castilla La Mancha	600.006	378.463	978.469	88.462	18.364	106.826	688.468	396.827	1.085.295
Castilla León	918.116	566.829	1.484.945	68.347	11.999	80.346	966.463	578.828	1.565.291
Cataluña	2.142.724	1.488.508	3.631.232	196.389	109.182	305.551	2.339.093	1.597.690	3.936.783
Extremadura	354.455	208.038	562.493	52.028	9.422	61.450	406.483	217.460	623.943
Galicia	870.388	678.436	1.548.824	88.765	21.712	110.477	959.153	700.148	1.659.301
Madrid	1.721.314	1.167.331	2.888.645	70.647	22.249	92.896	1.791.961	1.189.580	2.981.541
R. Murcia	422.210	278.123	700.333	58.600	25.522	84.122	480.810	303.645	784.455
C.F. Navarra	192.327	126.797	319.124	15.951	5.766	21.717	208.278	132.563	340.841
La Rioja	105.127	65.620	170.747	9.326	2.740	12.066	114.453	68.360	182.813
C. Valenciana	1.434.745	998.381	2.433.126	160.770	78.262	239.032	1.595.515	1.076.643	2.672.158
País Vasco	713.303	480.526	1.173.829	33.850	11.449	45.299	747.153	471.975	1.219.128
Ceuta y Melilla	63.009	26.830	89.839	5.147	1.271	6.418	68.156	28.101	96.257
<b>TOTAL</b>	<b>13.594.166</b>	<b>9.183.491</b>	<b>22.777.657</b>	<b>1.413.099</b>	<b>521.524</b>	<b>1.934.623</b>	<b>15.007.265</b>	<b>9.705.015</b>	<b>24.712.280</b>

