

# UNA VISIÓN ALTERNATIVA

↻ María Seguí-Gómez



*A todos aquellos que perseveran  
en mejorar el bienestar del mundo con  
honestidad y humildad.*

## Biografía

La reducción de víctimas mortales en España desde 1989 es incontestable. De hecho, España es uno de los países en todo el mundo en que la reducción ha sido mayor desde 1990 (IHME, 2020).

La definición internacional oficial de fallecido por accidente de tráfico incluye cualquier persona fallecida hasta 30 días después de un accidente ocurrido en vía pública que implique al menos un vehículo. La figura 1 refleja la evolución de esa cifra desde 1960, año en que se recoge esta estadística por primera vez en nuestra historia (DGT, 2019). El año 1989 marca el peor dato con 9.344 fallecidos, que supusieron una tasa de muertos de 15,4<sup>1</sup> por 100.000 habitantes. El descenso desde entonces ha sido más o

menos continuado, llegando a un mínimo histórico en 2013, con 1.682 fallecidos que representan una tasa de 3,6 por 100.000 habitantes. Es decir, una reducción del 80 %.

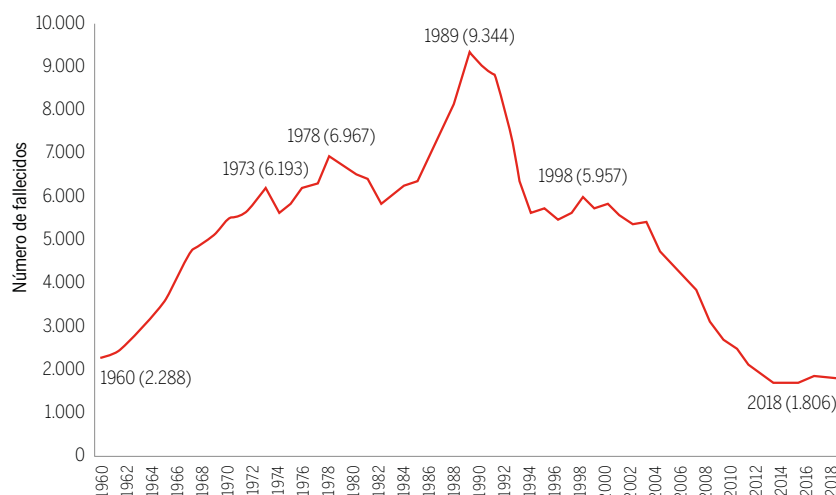
Estas cifras de 2013, e incluso las algo más superiores reportadas en 2018 (1.806 fallecidos que suponen una tasa de casi 4 por 100.000 habitantes) reflejan una realidad mejor que la de la media de la Unión Europea para estos años (OMS, 2018), y eso teniendo en cuenta que la Unión Europea es la región con tasas de siniestralidad vial más bajas del mundo.

Valorar los motivos de esta reducción puede dar lugar a tantas explicaciones como sujetos a los que se pregunte. En los siguientes párrafos se

<sup>1</sup> Curiosamente, esta cifra coincide con la tasa media mundial en 2016 según la Organización Mundial de la Salud (OMS, 2018).



**Figura 1. Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico (30 días postaccidente, todo tipo de vía pública). España 1960-2018**



Fuente: Dirección General de Tráfico, Principales cifras de siniestralidad 2019, 2020 (accesible [online https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las\\_principales\\_cifras\\_de\\_la\\_siniestralidad\\_vial\\_Espana\\_2019.pdf](https://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/principales-cifras-siniestralidad/Las_principales_cifras_de_la_siniestralidad_vial_Espana_2019.pdf)) [Consulta: 6 de febrero de 2021].

analiza esta reducción con tres perspectivas: la internacional, la del marco conceptual adoptado por Naciones Unidas cuando en 2011 aprobó el establecimiento de una Década para la Acción a fin de reducir el número de fallecidos y heridos en vía pública en un 50 % y la de la realidad sobre la cuantía y modalidad de la movilidad de los españoles en los últimos años.

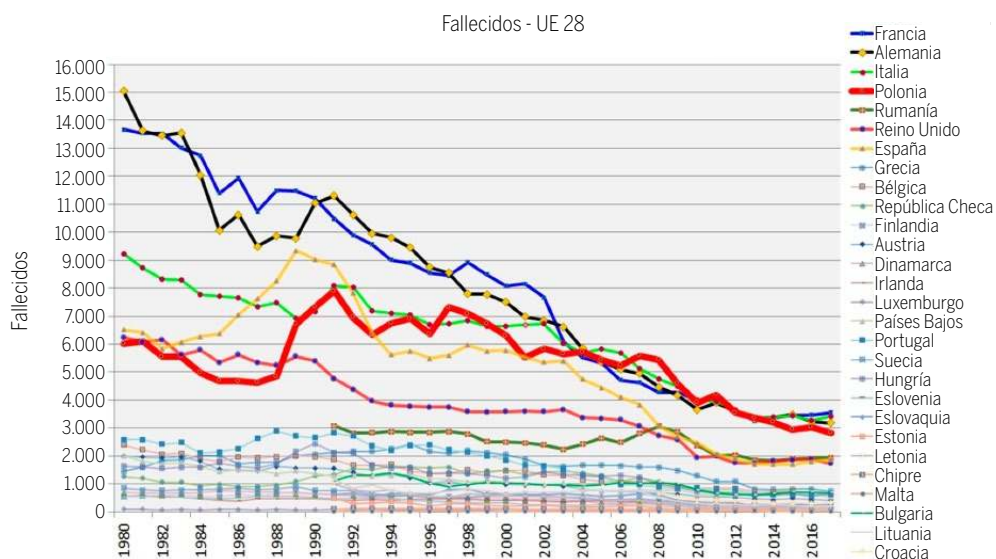
## Una comparativa internacional

La figura 2 muestra las tasas de fallecidos en accidentes de tránsito en varios países a lo largo de las últimas décadas (Jamroz, Budzunsky, Tomanowska *et al.*, 2019). La mayoría de los países experimentaron un

aumento de las víctimas en etapas iniciales, históricamente asociadas a un aumento del parque móvil con el incremento de renta per cápita en esos países. Suecia, Países Bajos, Reino Unido..., países que lideran el *ranking* mundial de menos fallecidos por 100.000 habitantes también tuvieron su «pico», momento a partir del cual las cifras empezaron a reducirse. Algunos autores asocian esta reducción con el hecho de alcanzar un cierto nivel de bienestar a partir del cual se empieza a invertir en seguridad.

La diferencia entre estos países y España es que nuestro «pico» y consiguiente reducción ocurrieron prácticamente 20 años más tarde, mientras que nuestro crecimiento económico

**Figura 2.** Evolución de los fallecidos en accidente de tráfico (30 días postaccidente, todo tipo de vía pública), según país. UE 28 1990-2017



Fuente: Jamroz, Budzunsky, Tomanowska *et al.*, 2019 (accesible online <https://www.mdpi.com/2071-1050/11/4/959/htm>) [Consulta: 9 de enero de 2021]. Gráfico adaptado para este libro.

fue notable y sostenido desde 1940 (Prados de la Escosura, 2017) y superior al de otros países de nuestro entorno con cifras de siniestralidad más bajas. Por tanto, ¿existe alguna otra explicación para el cambio a partir de 1989?

España ingresó en la Unión Europea en 1986. Este hecho por sí solo es, sin duda, una de las mejores intervenciones que le ocurrieron a España en materia de seguridad vial.

Más allá de la firma de convenciones específicas en materia de seguridad vial, en Europa se vivía con intensidad la necesidad de armonizar las condiciones del transporte, incluidas las de su seguridad. Precisamente durante la primera presidencia española de

la Comunidad (1989) se estableció el Grupo de Alto Nivel sobre Seguridad Vial europeo, que inició un período de gran colaboración en el establecimiento de directrices comunes. Estas preocupaciones eventualmente fructificaron en un primero Libro Blanco (Comisión Europea, 2001) liderado por la española Loyola de Palacio, entonces comisaria europea de Transporte. Por nombrar algunas de esas recomendaciones sobre seguridad en ese informe, se abogaba por la armonización de las sanciones habiéndose ya estandarizado los niveles de alcoholemia permitida para los conductores o el tan aclamado permiso por puntos, que finalmente se implementó en España en 2006 apurando los plazos requeridos por Europa. También se citaban la inspección de

la seguridad de las vías y los limitadores de velocidad máxima, al menos para vehículos pesados.

La pertenencia a la Unión Europea permitió el acceso a fondos de desarrollo para infraestructuras que en el caso de España fueron cuantiosas, aspecto en el que se abunda en párrafos siguientes.

En realidad, la efectividad de la Unión Europea sobre la reducción de siniestralidad vial ha sido demostrada en varios estudios que demuestran que la adhesión a la Unión no solo ha acelerado la mejora en seguridad vial de los países integrantes, como fue el caso de España en aquellos años, sino que a la vez acelera las mejoras en el conjunto de la Unión (Castillo-Manzano *et al.*, 2014a y 2014b).

## Los pilares de acción

Hace unos años cualquier «experto» incluía en su discurso la tríada: carretera-vehículo y persona para explicar sobre qué y cuándo intervenir. En realidad, también era frecuente que las intervenciones preventivas se presentasen en un marco conceptual de educación-ingeniería y vigilancia policial (*Education, Engineering and Enforcement*, en la literatura en inglés), también llamadas las 3E. Pero este marco conceptual se ha ampliado en décadas recientes.

La Asamblea General de Naciones Unidas proclamó en 2004 su primera

resolución (A/RES/58/289), clamando contra la pandemia que los siniestros viales generan y delegó en la Organización Mundial de la Salud la monitorización del progreso de este problema durante el período 2011-2020, también conocido como la «Década de Acción» (Naciones Unidas, 2004). Junto con otras entidades internacionales, la OMS publicó numerosos documentos donde, entre otros temas, describió los llamados «5 pilares de acción» para alcanzar ese objetivo: gestión de la seguridad vial, infraestructura, vehículo, (comportamiento de) individuos y atención sanitaria postaccidente. En los siguientes párrafos nos centraremos en cada uno de ellos y su evolución e impacto en España en las últimas décadas.

## Gestión de la seguridad vial

La movilidad en nuestro país se rige desde una multitud de instituciones que tienen las mismas competencias desde hace décadas. Por ejemplo, la DGT cumple 60 años y, salvo por delegar la ejecución de ciertas de sus funciones en tres gobiernos autonómicos (País Vasco, Cataluña y parcialmente Navarra), sigue funcionando bajo el mismo paradigma competencial con el que fue concebida. Pasaron 21 años hasta que en 1980 elaboró el primer Plan Nacional de Seguridad Vial. En 1989 se creó el entonces llamado<sup>2</sup> Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial (Ley 17/1989, de 25 de julio), en el que la DGT actúa como

<sup>2</sup> Con el tiempo, ha variado su nombre y composición hasta el actual Consejo Superior de Tráfico, Seguridad vial y Movilidad que integrada multitud de entidades gubernamentales estatales, autonómicas e incluye representación municipal y de organizaciones profesionales, económicas y sociales.

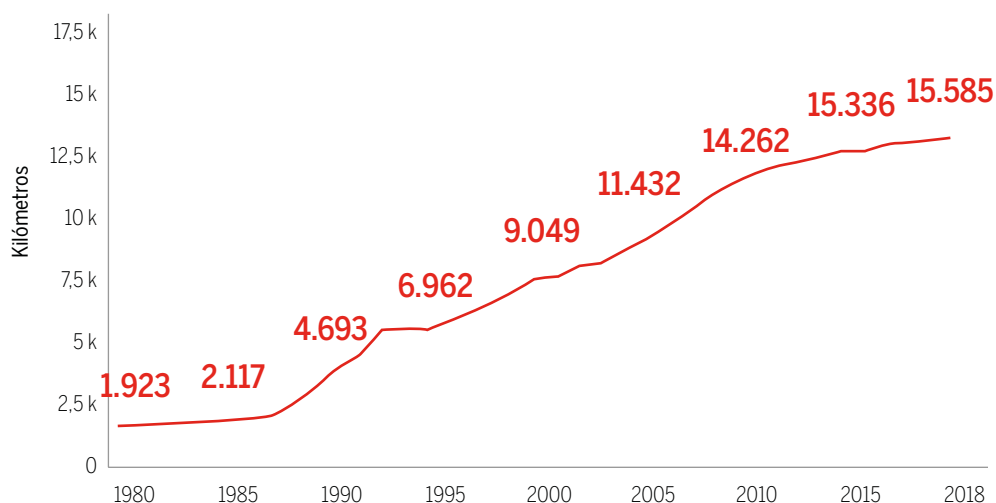
secretaría (sin voto). En 2004, el Parlamento español creó la Comisión Parlamentaria de Seguridad Vial y aunque nuestro Parlamento nunca ha ratificado el modelo de «Visión Cero», lo ha hecho indirectamente en 2011 cuando se sumó al informe para la Comisión Europea del Libro Blanco (Comisión Europea, 2011). En general, el modelo de gestión de la seguridad vial en España ha sufrido escasos cambios salvo por la descentralización de ciertas funciones.

## Infraestructura

Sin duda, los cambios más profundos en España desde 1989 tienen que ver precisamente con mejoras sustanciales en las vías públicas. España ha sido uno de los países más

beneficiados por la distribución de fondos europeos, especialmente en los primeros años tras nuestro ingreso. En parte por eso y en parte como fruto de decisiones políticas estratégicas, España ha triplicado los kilómetros de vía interurbana de alta capacidad (autopista o autovía), pasando de 3.785 en 1989 a 15.585 en 2018, con un crecimiento muy rápido hasta 1992 pero sostenido desde entonces (figura 3) (Eurostat, 2020). De hecho, España tiene ahora la mayor densidad de vías de este tipo de toda Europa y tiene más kilómetros de autopistas que Alemania, como se muestra en la figura 4 (Eurostat, 2020). También se han reducido en miles los antiguamente denominados «puntos negros». Mejoras similares se han ejecutado en

**Figura 3. Longitud de autopistas y autovías, España, 1980-2018**

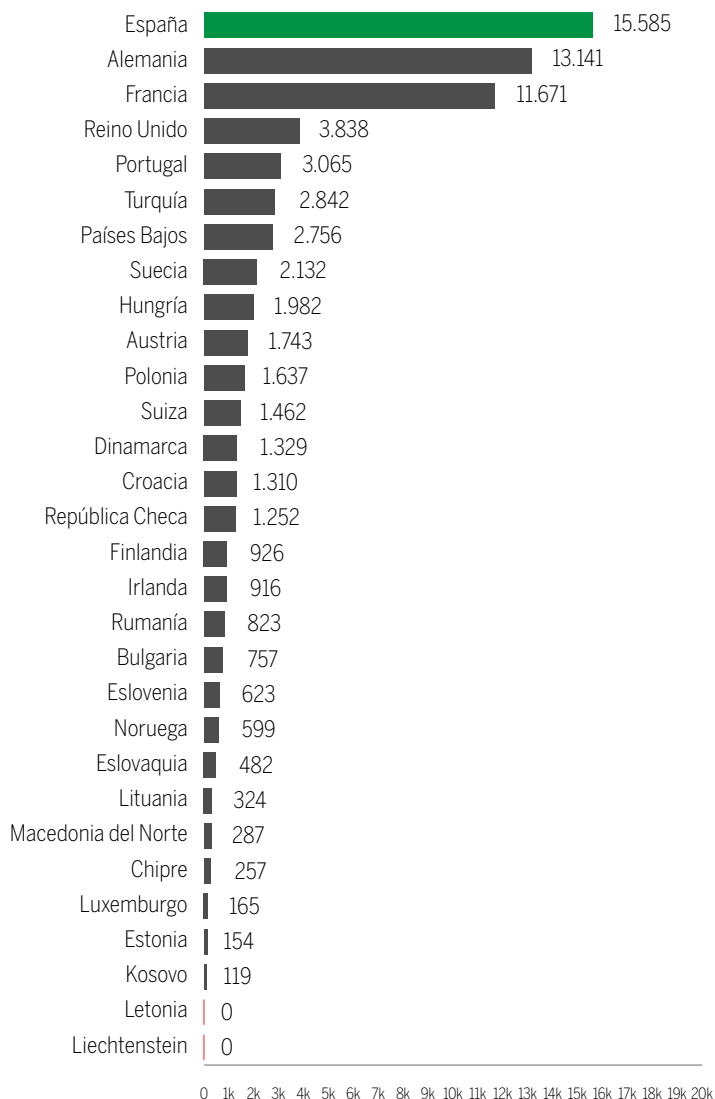


Fuente: Eurostat. Disponible en: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD\\_IF\\_MOTORWA\\_custom\\_357535/default/line?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ROAD_IF_MOTORWA_custom_357535/default/line?lang=en) [consulta: 9 de enero de 2021]. Gráfico adaptado para este libro.

el resto de las vías interurbanas y urbanas, aunque el seguimiento y verificación de los cambios en los casi 600.000 km de vía pública que tenemos tutelados por más de 1.000 entidades es un reto aún no resuelto.

La evidencia científica es rotunda respecto el impacto protector de las mejoras en la vía, de ahí que todas estas mejoras en España hayan tenido mucho más impacto del que a menudo se citan.

**Figura 4. Longitud de autovías y autopistas (km), según país, UE 28, 2018**



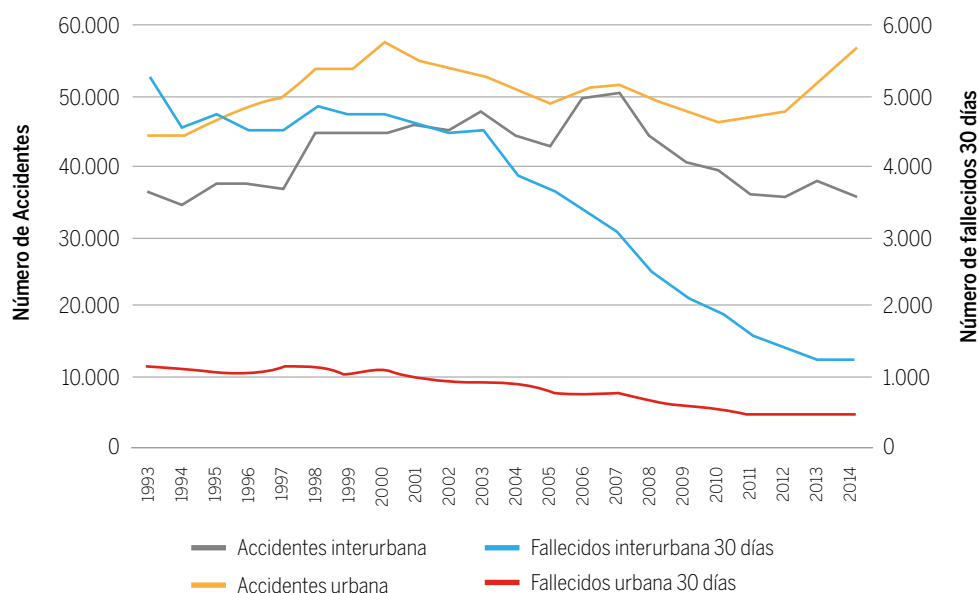
Fuente: Eurostat. Disponible en: [https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road\\_if\\_motorwa/default/bar?lang=en](https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/road_if_motorwa/default/bar?lang=en) [Consulta: 9 de enero de 2021]. Gráfico adaptado para este libro.

## Vehículo

Todo vehículo de pasajeros y motocicleta que circule en España debe cumplir, como mínimo, con las convenciones de Naciones Unidas más relevantes en materia de seguridad vial vehicular. En concreto, fue en 1961 cuando nos adscribimos al acuerdo de 1958 relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados aplicables a vehículos de ruedas y equipos y piezas que puedan montarse en ellos y, ya en 2002, suscribimos también el acuerdo de 1998 sobre vehículos de ruedas, sus equipos y piezas. Un poco antes, en 1997 habíamos firmado (aunque no suscrito formalmente) la convención de ese mismo

año con prescripciones uniformes para inspecciones técnicas periódicas de vehículos de ruedas. Estos requisitos, junto con otros adicionales prescritos con nuestra adhesión a Europa, han contribuido a la que, sin duda, representa la segunda contribución más importante a nuestra mejora de seguridad vial. La reducción del número de siniestros ha sido inferior en estos años a la reducción en la mortalidad en esos mismos siniestros como se ve en la figura 5. Un hecho relacionado con las mejoras relevantes de seguridad vehicular que la literatura científica ratifica elevando su contribución global a la seguridad justo por debajo de la contribución de la mejora de la infraestructura.

**Figura 5. Accidentes con víctimas y víctimas mortales según tipo de vía, España 1993-2014**



Fuente: Dirección General de Tráfico (2015): Principales cifras de siniestralidad, 2014. Madrid, España <https://revista.dgt.es/Galerias/noticia/nacional/2015/07JULIO/PRESENTACION-PRINCIPALES-CIFRAS-SINIESTRALIDAD-VIAL-2014.pdf> [Consulta: 9 de enero de 2021]. Gráfico adaptado para este libro.

## (Comportamiento de) individuos

En seguridad vial es común escuchar el terrible argumento de que el «90 % de los accidentes lo son por factor humano», aspecto que el actual paradigma de Sistema Seguro se encarga de demostrarnos equívoco. Pese a que el impacto global de los comportamientos es mucho menor que el asumido por la manida expresión, cierto es que el comportamiento humano y especialmente comportamientos intencionadamente agresivos son factores de riesgo conocidos: la falta de uso de los sistemas de seguridad (cinturón, sillitas, cascos, chalecos reflectantes), el consumo de alcohol o drogas ilegales, el consumo de ciertos medicamentos, el cansancio... Sobre todos ellos seguro que muchos otros capítulos de este libro dedican amplias descripciones. De manera somera, aquí citaremos como ejemplo el que, aunque el uso de cinturón de seguridad en asientos delanteros era obligatorio desde 1974, no fue hasta 1980 cuando la DGT lanzó la primera campaña publicitaria promoviendo su uso. Fue en 1992 cuando se amplió su obligatoriedad para los ocupantes de cualquier asiento del vehículo. Y aun así el informe con datos de 2018 confirma que uno de cada cuatro fallecidos como ocupantes de vehículos de cuatro o más ruedas no usaban el cinturón de seguridad en el momento del accidente. De haberlo usado todos, la cifra total de fallecidos ese año hubiera sido un 10 % inferior. Está ampliamente demostrado que cinturones, sillitas infantiles y cascos reducen la probabilidad de fallecer en caso de accidente en más del 50 %.

El permiso de conducir por puntos se estableció en España en 2006, cuando al menos otros siete países en Europa y otros fuera de Europa ya lo habían implementado. Más allá de añadir un matiz adicional a la sanción económica por la infracción, el permiso permitió la integración de los sistemas de información de los más de 1.500 cuerpos policiales en nuestro país que vigilan el tráfico (incluyendo la Guardia Civil de Tráfico, la Ertzaintza, los Mossos d'Esquadra, la Policía Foral de Navarra y todas las policías municipales con competencias en tráfico). El sistema, además, permitió poder incidir sobre los millones de turistas europeos que circulan en nuestro país cada año y cometen infracciones y sufren accidentes. Esta es una herramienta de la que todavía caben extraer más y más sutiles rendimientos, pero en cualquier caso sirvió para debatir y priorizar cuáles son aquellos comportamientos meritorios de modificación por parte de los usuarios. Esto es especialmente cierto respecto del control de la velocidad sobre la que desarrollamos un párrafo más adelante. Este sistema de permiso por puntos coincidió, más o menos exactamente, con un masivo despliegue de sistemas de vigilancia automáticos (los radares), cuyo número en toda España es aún un misterio, pero que solo durante el período en el que ejercí la tutela de la dirección (2012-2016) sumaban en torno a 700 en vías interurbanas de todo el territorio, salvo Cataluña y País Vasco. Hay quien sitúa a España como el segundo país europeo con más radares por kilómetro (Galparsoro, 2020). De todos modos, la experiencia reciente durante

el confinamiento por la covid-19 nos confirma que las medidas punitivas tienen un efecto de corto plazo y se pueden ver fácilmente revertidas.

Cabe citar en esta sección otras contribuciones poco reconocidas, pero de gran impacto. Por ejemplo, la firma de las dos convenciones de Naciones Unidas en 1968 sobre circulación y señalización vial, que simplifican enormemente nuestra integración en las normas de conducir de países de nuestro entorno, o las firmas en 1972 y 1973, respectivamente, de la norma de 1957 sobre transporte de mercancías peligrosas, o de 1970, sobre el trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúan transportes internacionales por carreteras. De nuevo, ejemplos de grandes medidas importadas de otros contextos.

### **Atención (sanitaria) por accidente**

Una atención sanitaria inmediata y competente reduce el riesgo de fallecimiento y discapacidad posterior entre las víctimas de los accidentes de tráfico. En 1986 nuestro sistema sanitario se transformó en un Sistema Nacional de Seguro de Salud (Ley 14/1986 de 25 de abril) para garantizar la universalidad, equidad, eficiencia y su efectividad (Seguí-Gómez, 2013). La descentralización de la toma de decisiones a las comunidades autónomas coincidió con la reordenación de sus sistemas de emergencias y sanitarias y protección civil, estableciéndose en España, por ejemplo, el teléfono único común para todos los países de la UE en 1998. En torno a 2013 España



Es común escuchar el terrible argumento de que el «90 % de los accidentes lo son por factor humano», aspecto que el actual paradigma de Sistema Seguro se encarga de demostrarnos equivoco

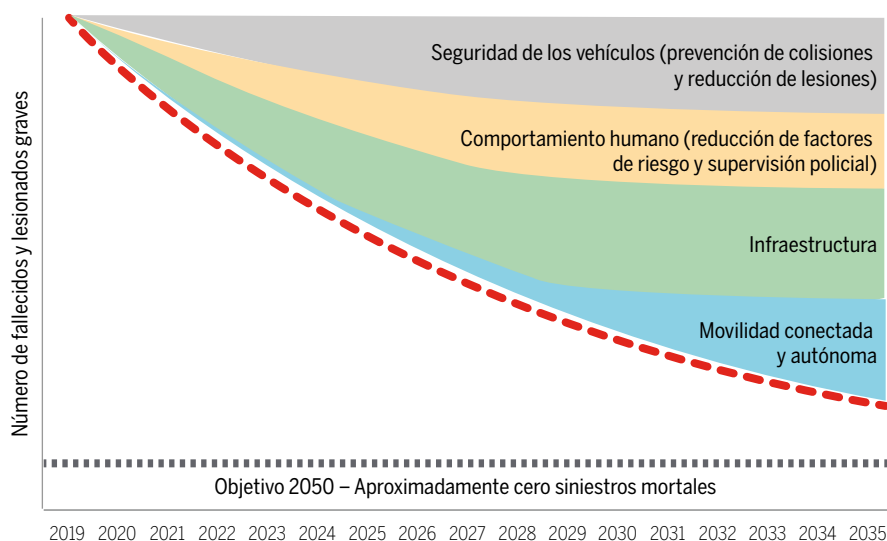


fue uno de los países pilotos en Europa para la evaluación de los sistemas de e-call.

El impacto que las mejoras de infraestructura, los avances en los vehículos y el control de las velocidades se puede ver integrado en la figura 5, donde se evidencia que la reducción de la siniestralidad en España tiene sobre todo que ver con la mejora en la supervivencia de los siniestros ocurridos en vías interurbanas (DGT, 2015).

Numerosos estudios científicos evalúan con datos reales la efectividad de las diferentes medidas de seguridad vial (Elvik, Høy, Vaa *et al.*, 2014). Otros estudios han sintetizado esas evidencias y proyectado cómo continuar mejorando. En la figura 6 se ilustra el impacto relativo de algunas medidas presentadas en esta sección en función del nivel de siniestralidad en cada período de tiempo. Las mejoras en infraestructura son claramente más importantes, seguidas por los avances en los vehículos. Faltaría añadir a esta gráfica el impacto de las mejoras en la asistencia sanitaria postaccidente, sin duda también relevantes en nuestro caso.

**Figura 6.** Ejemplo teórico sobre el impacto relativo de medidas de infraestructura, vehiculares o de comportamiento



Fuente: Wismans, J., Granström, M., Skogsmo, I. (2019): Global Road Traffic Safety Scenarios: A state of the art review of global policy targets and strategies, Volvo Group. Gráfico adaptado para este libro.

## Y un último factor, la movilidad

Pero no por ello el más importante... Cuánto y cómo nos movemos en España, tanto los españoles como los millones de turistas que cada año nos visitan.

Desafortunadamente, no hemos invertido como país en sistemas de información que nos permitan documentar suficientemente tendencias. Pero la introducción del tren de alta velocidad en 1982 y su rápida expansión sin duda han tenido un impacto en el número de personas que se desplazan por carretera, reduciendo así su riesgo a tener un accidente. De hecho, España cuenta hoy en día con la red de trenes de alta velocidad de mayor densidad del mundo en términos relativos y la segunda

en términos absolutos (Albalade y Bel, 2015).

Del mismo modo, la introducción de aerolíneas de bajo coste ha modificado sustancialmente la cantidad de desplazamientos de nuestras vías.

La crisis económica iniciada en 2007 también supuso una reducción significativa del número de desplazamientos hasta que en 2013 el número de desplazamientos de largo recorrido (los únicos desplazamientos medidos hasta la fecha con cierta frecuencia) recuperó su tendencia al alza.

La reducción en el número de desplazamientos por carretera puede estar también tras la reducción del número de accidentes en vía interurbana de la figura 5.

## Conclusión

La mejora experimentada en España en material de seguridad vial es, sin duda, fruto de multitud de intervenciones que se han ido desarrollando a lo largo de varias décadas, aunque algunas hayan tenido mucho más impacto que otras. Newton escribió en 1676: «Si he visto más lejos es porque estoy sentado sobre los hombros de gigantes». La frase tiene plena validez en el caso de la evolución de la seguridad vial en España, donde las (tímidas) contribuciones de nuestros compatriotas desde la década de los sesenta se beneficiaron de aportaciones

sustanciales de los países a los que nos unimos bajo la Unión Europea. España ha contribuido de modo innovador en algunos aspectos concretos, como la mejora de la seguridad de autocares o el desarrollo de protectores de barreras para motociclistas. Pero, sin duda, son muchas más las mejoras que hemos adoptado que aquellas a las que hemos contribuido. Por supuesto, aún hay margen de mejora para reducir la grave carga de sufrimiento que los accidentes suponen en nuestro país, y ahí es donde deberemos demostrar nuestro ingenio y, de lograrlo, nuestra generosidad para con otros.

## Referencias bibliográficas y recursos online

- Albalade, D. y Bel, G. (2005): *La experiencia Internacional en alta velocidad ferroviaria*. Documento de trabajo 2015-02 FEDEA, Barcelona, España.
- Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuño, M., Fageda, X. (2014a): «Could being in the European Union save lives? An econometric analysis of the Common Road Safety Policy for the EU-27», *Journal of European Public Policy*, vol. 21, n.º 2, pp. 211-229. Disponible en: <https://www.tandfonline.com/doi/abs/10.1080/13501763.2013.829580>. [Consulta: 9 de enero de 2021].
- Castillo-Manzano, J. I., Castro-Nuño, M., Pedregal, D. J. (2014b): «The trend towards convergence in road accident fatality rates in Europe: the contributions of non-economic variables», *Transport Policy*, vol. 35, pp. 229-240. Disponible en: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0967070X14001206>. [Consulta: 9 de enero de 2021].
- Comisión Europea (2011): *White Paper "Roadmap to a Single European Transport Area – Towards a competitive and resource efficient transport system"*, COM(2011) 144 final.
- Comisión Europea (2002): *White Paper –European transport policy for 2010: time to decide*, COM(2001) 370 final.
- Dirección General de Tráfico (2019): *Principales cifras siniestralidad, 2018*, Madrid, España.
- Dirección General de Tráfico (2015): *Principales cifras de siniestralidad, 2014*, Madrid, España.
- Dirección General de Tráfico: Declaraciones sobre el e-call de María Seguí. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=0Ku8HlfQKzw> [Consulta: 9 de enero de 2021].
- Dirección General de Tráfico: entrevista a María Seguí en la Semana Mundial Seguridad Vial 2015. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=3AbbhgiH0c4> [Consulta: 9 de enero de 2021].
- Elvik, R., Høy, A., Vaa, T. et al. (2014): *El manual de medidas de seguridad vial*, Fundación MAPFRE, Madrid, España.

- Galparsoro, I. (2020): «Una pequeña historia de los radares en España», *Motor*, 16, 27 de abril de 2020. Disponible en: <https://www.motor16.com/blogs/entrenosotros/historia-radares-espana/> [Consulta: 9 de enero de 2021].
- Institute for Health Metrics and Evaluation, 2020. Disponible en: <http://www.healthdata.org> [Consulta: 9 de enero de 2021].
- Jamroz, Budzunsky, Tomanowska *et al.* (2019): «Experiences and Challenges in Fatality Reduction on Polish Road», *Sustainability*, 11(4), p. 959. Artículo disponible en Open Access en <https://doi.org/10.3390/su11040959> [Consulta: 9 de enero de 2021].
- Naciones Unidas (2004): Resolución aprobada por la Asamblea General A/RES/58/289 de 11 de mayo 2004.
- Organización Mundial de la Salud (2018): *Global Status Report on Road Safety*. Geneva, Suiza.
- Prados de la Escosura, L. (2017): *Spanish Economic Growth, 1850-2015. Palgrave studies in Economic History*, Macmillan.
- Push to Globally Mandate 30 Km/h Speed for Cities. Disponible en: <https://pricetags.ca/2020/02/11/push-globally-to-mandate-30-km-h-speed-for-cities/> [Consulta: 9 de enero de 2021].
- RACC: Entrevista a María Seguí sobre los objetivos para 2020. Disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=ZxBixL4INDk> [Consulta: 9 de enero de 2021].
- Road Safety 2030. Disponible en: <https://www.roadsafety2030.com/news/the-fia-hi-gh-level-panel-for-road-safety-starts-expert-mission-in-myanmar/?agreed=cookie-policy> [Consulta: 9 de enero de 2021].
- RTVE: Entrevista a tres directores de la DGT. Disponible en: <https://www.rtve.es/alacarta/videos/seguridad-vital/seguridad-vital-reportaje-directores-dgt-pgm-133/4469214/> [Consulta: 9 de enero de 2021].
- Seguí-Gómez, M. (2013): «Sistema sanitario español», en *Conceptos de salud pública y estrategias preventivas*, cap. 58, Elsevier.
- Trafikverket: The Academic Expert Group. Disponible en: [https://www.youtube.com/watch?v=nAZhvWKRUKc&feature=emb\\_title](https://www.youtube.com/watch?v=nAZhvWKRUKc&feature=emb_title) [Consulta: 9 de enero de 2021].
- Wismans, J., Granström, M., Skogsmo, I. (2019): *Global Road Traffic Safety Scenarios: A state of the art review of global policy targets and strategies*, Volvo Group.



## RESUMEN

Se atribuye a Truman la reflexión sobre cuán increíble es donde se puede llegar cuando no importa quién se lleva el crédito. La reducción en el número de víctimas por accidente de tráfico en España es significativa y puede servir como inspiración a tantos otros países que se encuentran actualmente en situación similar a la que vivimos los españoles a finales de los ochenta.

Frente a quienes reclaman para sí el «crédito», este capítulo postula el impacto transformacional de profundos cambios en varios aspectos de nuestra sociedad y los ordena de mayor a menor contribución atendiendo a su impacto sobre la mortalidad, la siniestralidad (con o sin víctimas) o la movilidad en nuestro país.

En concreto, se identifica el impacto positivo de: la integración en un marco geopolítico y económico más amplio, las mejoras en la red de infraestructura viaria, las modificaciones en los patrones de desplazamiento de medio y largo recorrido, las mejoras en la asistencia sanitaria postaccidente, las mejoras de calidad en la flota vehicular, el despliegue de medios automatizados de control de velocidad, así como la mayor conciencia social sobre comportamientos individuales en aspectos como el uso de cascos, sillitas de retención y cinturones de seguridad.



### **PALABRAS CLAVE**

Efectividad, internacional, evolución.



### **Breve nota biográfica**

La **Dra. María Seguí-Gómez** es licenciada en Medicina y Cirugía General (1991); máster en Salud Pública (1993) por la Universidad de Barcelona y máster en Ciencias (1995); doctora en Ciencias (1999) por la Universidad de Harvard.

Desde 1993 su trabajo versa sobre el estudio de la epidemiología de las lesiones, especialmente por accidente de tráfico, así como la efectividad y la eficiencia de las medidas para prevenirlas. Su estancia en Harvard la culminó como subdirectora del Harvard Injury Control Center. Se trasladó entonces a la Universidad de Johns Hopkins donde se unió al equipo del Injury Control and Research Center, donde todavía es profesora visitante en el Departamento de Política y Gestión Sanitaria de esta universidad. Más tarde fue profesora titular (y posteriormente acreditada como catedrática) en la Universidad de Navarra donde trabajó hasta su nombramiento como directora general de Salud Pública, Drogodependencias y Consumo para el gobierno autonómico de Castilla-La Mancha (2011) y directora general de Tráfico para toda España (2012-2016). Bajo su dirección las muertes por accidente de tráfico se redujeron en un 18 %. Es profesora visitante del Departamento de Medicina de Urgencias de la Facultad de Medicina de la Universidad de Virginia y de la Universidad Pontificia de Comillas en Madrid. Actualmente la Dra. Seguí trabaja como consultora internacional, entre otros para la Fédération Internationale de l'Automobile y el Banco Mundial.

Su investigación la llevó a fundar y dirigir el European Center for Injury Prevention (2004-2011), que fue reconocido como centro colaborador de la OMS. Sus áreas de especial interés son los sistemas de información de las lesiones (desarrollo y calidad), los indicadores y la efectividad y eficiencia de las medidas de prevención y control. Más allá de los más de 200 artículos científicos e informes, libros y capítulos de libros, la Dra. Seguí ha dado numerosas clases y cursos, incluyendo el curso de la OMS Teach VIP. Ha sido miembro editorial de varias revistas científicas

y participado en puestos de responsabilidad de diferentes asociaciones profesionales internacionales. Ha recibido varios premios internacionales, entre otros el Bertil Aldman de IRCOB, el del Mérito de la AAAM y el Internacional de la APHA.



<https://www.linkedin.com/in/maría-seguí-gómez-64145912a>



### **Temas de interés**

La vida, la familia, la jardinería, la música y la lectura. Contribuir a mejorar la cantidad y calidad de vida de todas las personas en el mundo.