



**José Javier Martínez Martínez**  
Teniente de la Guardia Civil  
Técnico especialista en Informática de Gestión

**SINIESTRALIDAD VIAL GRAVE EN VÍAS  
INTERURBANAS DE LA REGIÓN DE  
MURCIA CON IMPLICACIÓN DE  
CONDUCTORES EXTRANJEROS**



## SINIESTRALIDAD VIAL GRAVE EN VIAS INTERURBANAS DE LA REGIÓN DE MURCIA CON IMPLICACIÓN DE CONDUCTORES EXTRANJEROS

**Sumario:** FUENTE DE INFORMACIÓN. ESTUDIO DEMOGRÁFICO. Población extranjera residente. Censo de conductores. ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL. Estudio del conductor del vehículo implicado. Conductor responsable del siniestro vial. Nacionalidad del conductor. FACTOR CONCURRENTE. Análisis del factor concurrente. Factor concurrente y responsabilidad en siniestro vial. Nacionalidad conductor responsable y factor concurrente. TIPO DE ACCIDENTE. Análisis del tipo de accidente. INFRACCIÓN A LA NORMA. Actividad infractora. Infracción a la norma administrativa. Infracción vial en el orden penal. CONCLUSIONES. PROPUESTAS. BIBLIOGRAFÍA.

**Resumen:** La Región de Murcia es la sexta provincia de España con mayor población extranjera residente en valores absolutos. La mayoría de esos extranjeros son inmigrantes por razones laborales y otros eligen esta región por motivos vacacionales o de ocio. En conjunto, en la región de Murcia conviven personas de más de 175 nacionalidades distintas, personas que, aun teniendo hábitos, formas de vida y costumbres diferentes, acaban coincidiendo en las carreteras de la región, en los desplazamientos que realizan en sus vehículos en su vida cotidiana. La DGT<sup>1</sup> realiza estudios estadísticos de casi todas las variables que se pueden medir en un siniestro vial pero no existen estudios que midan esas variables en relación con la nacionalidad del conductor del vehículo siniestrado. La finalidad del presente trabajo es poner de manifiesto cómo se comportan los datos de siniestralidad vial si se analizan en función del origen nacional del conductor para de esta forma disponer de información que nos permita adoptar medidas concretas dirigidas a reducir el número y gravedad de los siniestros viales en la Región de Murcia.

**Abstract:** The Region of Murcia is the sixth province of Spain with the largest resident foreign population in absolute values. Most of these foreigners are immigrants for work reasons and others choose this region for vacation or leisure reasons. As a whole, in the region of Murcia people of more than 175 different nationalities live together, people who, despite having different habits, ways of life and customs, end up coinciding on the roads of the region, in the movements they make in their vehicles in their daily life. The DGT carries out statistical studies of almost all the variables that can be measured in a road accident, but there are no studies that measure these variables in relation to the nationality of the driver of the accident vehicle. The purpose of this paper is to show how road accident data behaves if they are analyzed based on the national origin of the driver.

**Palabras clave:** Siniestralidad vial, Seguridad vial, Región de Murcia, conductor extranjero, nacionalidad del conductor

**Key words:** Road accident rate, Road safety, Region of Murcia, foreign driver, nationality of the driver.

---

<sup>1</sup> Dirección General de Tráfico

La Región de Murcia es lugar de residencia de un importante número de extranjeros y de orígenes nacionales diversos. Esta circunstancia hace que las carreteras de la región sean punto de confluencia de numerosos conductores con formación vial y de cultura de seguridad que, en muchas ocasiones difiere de la de los conductores formados en España. Esto unido a hábitos y costumbres diferentes provoca que la siniestralidad vial en las carreteras de la Región de Murcia presente aspectos diferentes si se estudia desde el punto de vista de la nacionalidad de conductor.

Existen muchos estudios de siniestralidad vial. Concretamente la DGT elabora numerosas estadísticas sobre siniestralidad que nos dan información de casi todos los aspectos que se pueden medir en un siniestro vial, información que se publica en los correspondientes anuarios estadísticos de accidentalidad, pero ninguno de esos estudios se centra en el origen nacional del conductor.

Dado que la Región de Murcia tiene uno de los índices más elevados de población extranjera residente de toda España, en el presente trabajo se ha estudiado la siniestralidad vial y sus consecuencias en las carreteras interurbanas de esta región entre los años 2014 y 2022 con el que se pretende poner de manifiesto cuales fueron las circunstancias que concurrieron en la siniestralidad vial en la que se vieron implicados los conductores extranjeros y como afectó esto a los datos de siniestralidad vial en general.

## FUENTE DE INFORMACIÓN

El estudio parte de los siniestros viales ocurridos en las carreteras interurbanas de la Región de Murcia desde el 1 de enero de 2014 hasta el 31 de diciembre de 2022, utilizando como fuente el sistema informático ARENA2.

ARENA2 es la aplicación para la recogida y almacenamiento de datos que sirve de apoyo al registro policial de accidentes de tráfico. ARENA (**A**ccidentes: **RE**cogida de **i**nformación y **A**nálisis), estuvo vigente desde el 2005 hasta el 31 de diciembre de 2013, siendo sustituida en enero de 2014 por el actual sistema ARENA2 que integra nuevas funcionalidades.

ARENA2 permite inicialmente la introducción de un conjunto mínimo de datos que son los que recaba el agente en un primer momento y que permite su ampliación posterior con la información que demanda el sistema, que es la establecida en los formularios de accidentes con víctimas y que se rige por los criterios que se establecen en la Orden Ministerial INT/2223/2014 por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de accidentes de Tráfico (Ministerio del Interior, 2014).

Una de las principales ventajas del sistema de obtención de la información es que la recopilación de datos la realizan los agentes de la autoridad encargados de la vigilancia y control del tráfico que tienen esta responsabilidad, a partir de su presencia en el lugar ya que les está encomendada la elaboración de atestados e informes técnicos, así como la atención a los implicados y el restablecimiento de la seguridad vial. A partir de la investigación, los agentes tienen un amplio conocimiento del suceso, por lo que se les considera los sujetos idóneos para cumplimentar la información del fichero de accidentes de tráfico. Además, el envío de la información al fichero se realiza a partir de formularios

estandarizados, de acuerdo con definiciones y procedimientos comunes que se aplican a la totalidad del Estado.

## ESTUDIO DEMOGRÁFICO

Para poder extraer conclusiones válidas sobre la importancia que tienen los conductores extranjeros en la siniestralidad vial de la Región de Murcia, resulta necesario contar con unos valores de referencia sobre la presencia de extranjeros en esta región.

Para ello, se ha accedido a la información sobre el censo de habitantes a través del portal web del Instituto Nacional de Estadística (Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, 2023), y del Centro Regional Estadístico de Murcia (Centro Regional Estadístico de Murcia - CARM, 2023), en adelante CREM, con datos actualizados hasta 2021.

Por otro lado, se ha considerado necesario contar con información específica sobre el censo de conductores y vehículos en la Región de Murcia para así poder contar con datos concretos referidos al número de conductores extranjeros censados, información que ha aportado para este trabajo por la Oficina del Dato de la DGT a través de la Jefatura Provincial de Tráfico de Murcia (Oficina del Dato, DGT, 2023).

### POBLACIÓN EXTRANJERA RESIDENTE

En el año 2021, España tenía una población extranjera residente<sup>2</sup> de 5.440.148 personas, de los cuales 222.324 residían en la provincia de Murcia, lo que sitúa a esta región en 6<sup>a</sup> lugar del ranking de provincias de España con más residentes extranjeros, solo por detrás de Madrid, Barcelona, Alicante, Valencia y Málaga.

Si analizamos los datos concretos de la Región de Murcia, según el CREM, en la provincia de Murcia, del total de 1.518.486 habitantes, 222.324 son de origen extranjero lo que supone el 14.64 % de la población.

De todos los extranjeros, casi la mitad, 103.736 (46,66 %) son de origen africano y de estos, 89.914 marroquíes, lo que supone el 40,44 % del total de extranjeros. Este dato posiciona a la provincia de Murcia en segundo lugar de toda España con mayor número de residentes marroquíes solo por detrás de Barcelona con 137.010 y por delante de Madrid con 80.090. Del resto de países africanos, los que destacan son, en este orden, Senegal con 3.048 personas, Argelia con 3.038 personas, Ghana con 2.005 personas y Mali con 1.723 personas.

De las 55.731 personas de origen europeo que residen en la región de Murcia, la población mayoritaria es la de Reino Unido con 16.625 personas seguida por Rumanía con 10.655, Ucrania con 7.433 y Bulgaria con 5.140 personas.

---

<sup>2</sup> Incluye extranjeros con Tarjeta de Residencia y Certificado de Registro

En relación con América de Sur, son 43.725 las personas que con origen en alguno de los países de esa zona del mundo las residen en la provincia de Murcia, destacando Ecuador con 17.603 personas seguido de Colombia con 8.162 y Bolivia con 7.491.

### CENSO DE CONDUCTORES

Para estudiar la relación entre el origen del conductor y la siniestralidad vial que se pretende, además de conocer el peso que tiene la población extranjera en la Región de Murcia, resulta importante conocer cuál es el peso de esta población en el censo de conductores.

La información que nos proporciona la Oficina del Dato de la DGT y que refiere a fecha 31 de diciembre de 2022, nos indica que el 9,54 % de los conductores censados en el registro de conductores en la Región de Murcia son conductores extranjeros que poseen un permiso de conducir expedido en España. El otro 90,46 % son conductores españoles.

Otro dato importante que nos aporta la DGT es que desde el año 2014, el 75,47 % de los permisos de conducir obtenidos por personas extranjeras residentes en Murcia fue a través del método del canje del permiso de conducir de su país de origen por el equivalente en España. El resto se obtuvo por el método la realización de un examen teórico y práctico.

Por último, en relación con la titularidad de los vehículos, según consta en las bases de datos del registro de vehículos el 11,24 % de todos los vehículos matriculados en Murcia se encuentran a nombre de una persona extranjera

### ANÁLISIS DE LA SINIESTRALIDAD VIAL

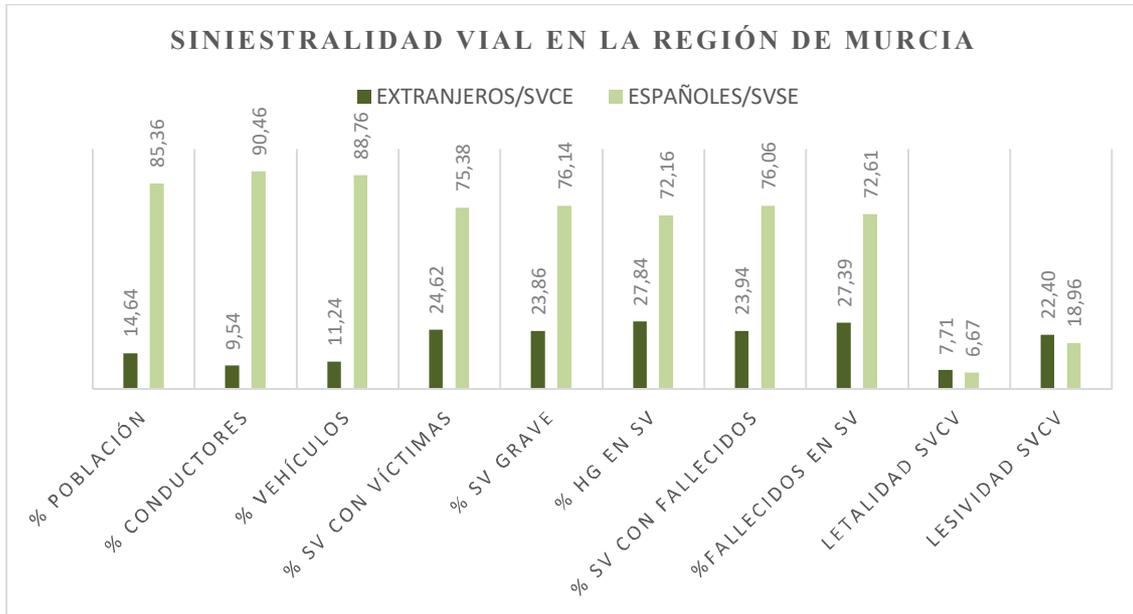
Antes de empezar con el análisis y para dar claridad a los datos que se van a mostrar, conviene familiarizarse con las abreviaturas que se van a utilizar.

*Tabla 1. Abreviaturas*

SIGNIFICADO DE LAS ABREVIATURAS	
SV	SINIESTRO VIAL
SVG	SINIESTRO VIAL GRAVE
SVCE	SINIESTRO VIAL CON CONDUCTOR EXTRANJERO IMPLICADO
SVSE	SINIESTRO VIAL SIN CONDUCTOR EXTRANJERO IMPLICADO
SVCV	SINIESTRO VIAL CON VÍCTIMAS
HG	HERIDOS GRAVES
SVGCE-RESP	SINIESTRO VIAL GRAVE CON CONDUCTOR EXTRANJERO IMPLICADO RESPONSABLE DEL SINIESTRO
SVGSE-RESP	SINIESTRO VIAL GRAVE SIN CONDUCTOR EXTRANJERO IMPLICADO RESPONSABLE DEL SINIESTRO

*Fuente. Elaboración propia*

Para hacer una primera aproximación a los datos de siniestralidad vial (SV), se han comparado los datos de población, conductores y titularidad de vehículos con los datos de siniestralidad, diferenciando entre conductores extranjeros y conductores españoles, lo que se ha plasmado en el siguiente gráfico.



Gráfica 1. Resumen comparado información capítulo. Fuente Arena 2. Elaboración propia

Lo que nos indica la gráfica es que en el periodo 2014-2022, con un 14,64 % de población extranjera en la Región de Murcia, un censo de conductores extranjeros residentes del 9,54 % y un porcentaje de vehículos matriculados a nombre de un ciudadano extranjero del 11,24 %, hubo al menos un conductor extranjero implicado en el 24,62 % de los siniestros viales con víctimas, en el 23,86 % de los siniestros viales graves y en el 23,94 % de siniestros viales con fallecidos. Que el 27,84 % de los heridos graves y el 27,39 % de los fallecidos en siniestro vial se produjeron en siniestros viales donde al menos hubo un conductor extranjero implicado. Por último, esta frecuencia de implicación de conductores extranjeros en siniestros viales produjo que hubiera 7,71 fallecidos y 22,40 heridos graves por cada 100 siniestros viales con víctimas mientras que en los siniestros viales donde no hubo conductores extranjeros implicados los índices de letalidad y lesividad se redujeron hasta 6,67 y 18,96 respectivamente.

Dicho lo cual, tras analizar los datos resultantes, se puede afirmar que el número de siniestros viales en los que se vio implicado un conductor extranjero superó lo que podía esperarse, a la vista del peso de la población extranjera en la Región de Murcia.

Del mismo modo, se observa que las consecuencias más graves de los siniestros viales (índices de letalidad y lesividad), son peores en los siniestros viales en los que se encuentra implicado un conductor extranjero que en aquellos en los que no lo está.

## ESTUDIO DEL CONDUCTOR DEL VEHÍCULO IMPLICADO

Para estudiar la frecuencia de ocurrencia de siniestros viales graves (en adelante SVG) e implicación de conductores extranjeros, resulta necesario conocer el número de vehículos implicados.

Tabla 2. Tipo de vehículo en siniestro vial grave.

TIPOS DE VEHÍCULO EN LOS 968 SVG											
SVGTC	BU S	BI C	CA M	FU R	CIC L	MO T	TU R	OTR O	PE A	TOTA L	%
VEH. CONDUCIDOS POR EXTRANJERO	2	13	33	30	2	15	9	5	3	262	<b>16,10</b>
VEH. CONDUCIDOS POR ESPAÑOL	8	58	148	116	61	246	66	38	24	1365	<b>83,90</b>
TOTAL, VEHÍCULOS EN SVG	10	71	181	146	63	261	82	43	27	1627	100,00

Fuente ARENA 2. Elaboración propia

De este modo podemos conocer que el 16,10 % de todos los conductores de vehículos o peatones implicados en SVG, eran extranjeros, mientras el 83,9 % restante eran conductores o peatones españoles.

También podemos conocer en qué porcentaje aparecen los diferentes tipos de vehículo implicados.

Tabla 3. Porcentaje del tipo de vehículo en siniestro vial grave.

PORCENTAJE DEL TIPO DE VEHÍCULO EN LOS 968 SVG						
SVGTC	%CA M	%FU R	%CIC L	%MO T	%TU R	% TOTAL
VEH. CONDUCIDOS POR EXTRANJERO	12,60	11,45	0,76	5,73	60,69	<b>16,10</b>
VEH. CONDUCIDOS POR ESPAÑOL	10,84	8,50	4,47	18,02	48,79	<b>83,90</b>
TOTAL, VEHÍCULOS EN SVG	11,12	8,97	3,87	16,04	50,71	100,00

Fuente ARENA 2. Elaboración propia

Así, podemos comprobar que, de los utilizados por los extranjeros cuando ocurrieron los SVG, el 60,69 % fueron turismos, seguido de camiones con un 12,60 % y furgonetas con un 11,45 %, mientras que, entre los conducidos por españoles, el más utilizado era también el turismo con un 48,79 %, seguido de la motocicleta con un 18,02 %, el camión con un 10,84 % y la furgoneta con un 8,49 %.

Como se puede comprobar, entre los conductores extranjeros tienen más peso los vehículos industriales, camión y furgoneta, que entre los conductores españoles donde, después del turismo, el más utilizado cuando sufrieron un siniestro vial grave fue la motocicleta que es un vehículo más utilizado en tiempo de ocio.

## CONDUCTOR RESPONSABLE DEL SINIESTRO VIAL

De los 231 siniestros viales graves con implicación de algún conductor extranjero que ocurrieron en el periodo estudiado, después de las investigaciones se determinó que, en 164 de ellos, el responsable del siniestro vial fue el conductor extranjero, produciéndose solo en estos siniestros 60 fallecidos y 179 heridos graves.

Esto supone que, de los 968 siniestros viales graves ocurridos, en el 16,94 %, el responsable fuera un conductor extranjero, mientras que en el 83,05 % restante, el responsable fue el conductor español.

Como consecuencia de los 164 siniestros con responsabilidad del conductor extranjero se produjeron 60 fallecidos que suponen el 19,10 % del total de fallecidos en siniestro vial grave.

*Tabla 4. Siniestros viales y fallecidos por tipo de conductor responsable*

RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR EN SVG				
TIPO DE CONDUCTOR RESP	Nº DE SVG	% de SVG	Nº FALLECIDOS	%FALLECIDOS
CONDUCTOR ESPAÑOL	804	83,05	254	80,99
CONDUCTOR EXTRANJERO	164	16,94	60	<b>19,10</b>
TOTAL	968	100	314	100

*Fuente ARENA 2. Elaboración propia*

Del mismo modo, se puede afirmar que como consecuencia de los 164 siniestros con responsabilidad del conductor extranjero se produjeron 179 heridos graves que supusieron el 19,93 % del total de heridos graves en siniestro vial.

*Tabla 5. Siniestros viales y heridos graves por tipo de conductor responsable*

RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR EN SVG				
TIPO DE CONDUCTOR	Nº DE SVG	% de SVG	Nº HG	%HG
CONDUCTOR ESPAÑOL	804	83,05	719	80,07
CONDUCTOR EXTRANJERO	164	16,94	179	<b>19,93</b>
TOTAL	968	100	898	100

*Fuente ARENA 2. Elaboración propia*

## NACIONALIDAD DEL CONDUCTOR

En el periodo de estudio ha habido 262 conductores extranjeros de 34 nacionalidades distintas implicados en alguno de los 231 siniestros viales graves con un conductor extranjero implicado. Solo los siniestros en los que resultaron implicados conductores de 7 de esas 34 nacionalidades suponen el 68,08 % del total por lo que las 27 nacionalidades restantes tienen poco interés a nivel estadístico.

*Tabla 6. Conductores extranjeros implicados y responsables en siniestro vial grave por nacionalidad.*

<b>NACIONALIDAD CONDUCTORES EXTRANJEROS EN SVG</b>					
<b>% DE LA POBLACIÓN EXTRANJERA EN LA R. MURCIA</b>	<b>NACIONALIDAD</b>	<b>Nº CONDUCTORES EXTRANJEROS IMPLICADOS EN SVG</b>	<b>% CONDUCTORES EXTRANJEROS IMPLICADOS EN SVG</b>	<b>Nº CONDUCTORES EXTRANJEROS RESPONSABLES</b>	<b>% CONDUCTORES EXTRANJEROS RESPONSABLES</b>
40,44	MARRUECOS	103	<b>39,31</b>	69	<b>42,07</b>
7,91	ECUADOR	43	<b>16,41</b>	28	<b>17,07</b>
7,47	REINO UNIDO	27	<b>10,31</b>	16	<b>9,76</b>
4,79	RUMANIA	22	<b>8,4</b>	13	<b>7,93</b>
3,36	BOLIVIA	9	<b>3,44</b>	6	<b>3,66</b>
3,34	UCRANIA	5	<b>1,91</b>	4	<b>2,44</b>
0,77	MALI	5	<b>1,91</b>	4	<b>2,44</b>
31,92	OTROS	48	<b>18,32</b>	24	<b>14,63</b>
100	TOTAL, EXTRANJEROS	<b>262</b>	<b>100</b>	<b>164</b>	<b>100</b>

*Fuente ARENA 2. Elaboración propia*

Lo primero que se observa a la vista de la tabla es que siendo la población marroquí la primera en importancia en la Región de Murcia con el 40,44 % de total de los extranjeros residentes, estos suponen el 39,01 % de los conductores extranjeros implicados en SVG y el 42,07 % de los conductores extranjeros responsables de algún SVG.

La segunda nacionalidad en importancia es la ecuatoriana que siendo el 7,91 % del total de la población extranjera residente, suponen el 16,41 % de los conductores extranjeros implicados en siniestro vial grave y el 17,07 % de los conductores extranjeros responsables del siniestro.

En tercer lugar, se encuentran los residentes procedentes de Reino Unido que suponen el 7,47 % del total de extranjeros residentes mientras que suponen el 10,31 % de todos los conductores extranjeros implicados en siniestro vial grave y el 9,76 % de todos los conductores extranjeros responsables del siniestro.

Por último, nos referiremos a los extranjeros procedentes de Rumanía que siendo 4,79 % de la población inmigrante residente, fueron el 8,40 % de los conductores extranjeros implicados y el 7,93 % de los responsables de un siniestro vial grave.

Analizando la información mostrada se puede comprobar que es el dato de los conductores de nacionalidad ecuatoriana el que peor comportamiento muestra de los relacionados al resultar la frecuencia relativa, tanto de la implicación como de la responsabilidad en siniestro vial grave, más del doble del porcentaje que supone respecto de la población extranjera residente.

También los conductores de nacionalidad rumana tienen un porcentaje, tanto de implicación como de responsabilidad, elevado en relación con el porcentaje que su nacionalidad supone en el total de la población extranjera en Murcia, pero además de que

su implicación en números absolutos es baja, tampoco los porcentajes llegan a los niveles de los conductores ecuatorianos.

El resto de las nacionalidades muestra datos, tanto de implicación en siniestro vial grave como de responsabilidad en los mismos, en línea con el dato de porcentaje que cada nacionalidad representa en el conjunto de la población extranjera de la Región de Murcia.

En la siguiente tabla vamos a comprobar cuál es el peso tienen estos datos respecto del conjunto de la población de la Región de Murcia, por lo que los vamos a poner en relación con todos los conductores implicados en SVG (no solo los extranjeros) y todos los SVG ocurridos en el periodo de estudio (968 SVG).

*Tabla 7. Conductores extranjeros implicados y responsables en siniestro vial grave por nacionalidad*

<b>NACIONALIDAD CONDUCTORES EXTRANJEROS EN SVG</b>			
<b>% POBLACIÓN EN LA REGIÓN DE MURCIA</b>	<b>NACIONALIDAD</b>	<b>% CONDUCTORES EN SVG. (% de 1627)</b>	<b>% CONDUCTORES RESPONSABLES EN SVG. (% de 968)</b>
<b>5,92</b>	<b>MARRUECOS</b>	<b>6,33</b>	<b>7,13</b>
<b>1,15</b>	<b>ECUADOR</b>	<b>2,64</b>	<b>2,89</b>
1,09	REINO UNIDO	1,66	1,65
0,7	RUMANIA	1,35	1,34
0,49	BOLIVIA	0,55	0,62
0,48	UCRANIA	0,31	0,41
0,11	MALI	0,31	0,41
4,7	OTROS	2,95	2,48
14,64	TOTAL, EXT	16,10	16,94

*Fuente ARENA 2. Elaboración propia*

A través de la información mostrada podemos saber que la población marroquí supone el 5,92 % del total de la población de la Región de Murcia, son el 6,33 % de los conductores implicados en siniestro vial grave y responsables del 7,13 % de estos.

La marroquí como el resto de las nacionalidades de los conductores extranjeros muestra unos datos de implicación y responsabilidad en siniestro vial grave superiores a lo que su población representa en la población total de la región, pero el dato más llamativo lo muestran los nacionales de Ecuador que siendo el 1,15 % de la población de la Región de Murcia se han visto implicados en el 2,64 % de los siniestros viales graves, siendo responsables del 2,89 % de ellos.

## **FACTOR CONCURRENTE**

Los criterios a tener en cuenta en la cumplimentación de los formularios de accidentes de tráfico se describen en el Anexo II de la Orden Ministerial INT/2223/2014, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de accidentes de Tráfico (Ministerio del Interior, 2014). En los citados formularios se incluye una relación de 23 ítems bajo el epígrafe de “FACTOR CONCURRENTE”.

En la última actualización del MANUAL DE CONTENIDOS DE LA APLICACIÓN ARENA2 (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2023), se define el factor concurrente como “*los factores que han incidido en el accidente en opinión del agente y cuya importancia parece determinante en la producción del mismo*”, siendo un campo de respuesta múltiple y 23 opciones.

Dicho lo cual, resulta de interés analizar los factores concurrentes (en adelante FC) en los siniestros viales graves y compararlos entre los distintos conjuntos de siniestros que estamos estudiando, es decir comparar si, los FC más frecuentes en los siniestros viales graves con implicación de algún conductor extranjero (SVGCE) coinciden o no con los que con más frecuencia se dan en los siniestros viales graves sin implicación de conductor extranjero (SVGSE). Del mismo modo, también es de interés estudiar la incidencia de un determinado FC en relación con la nacionalidad del conductor.

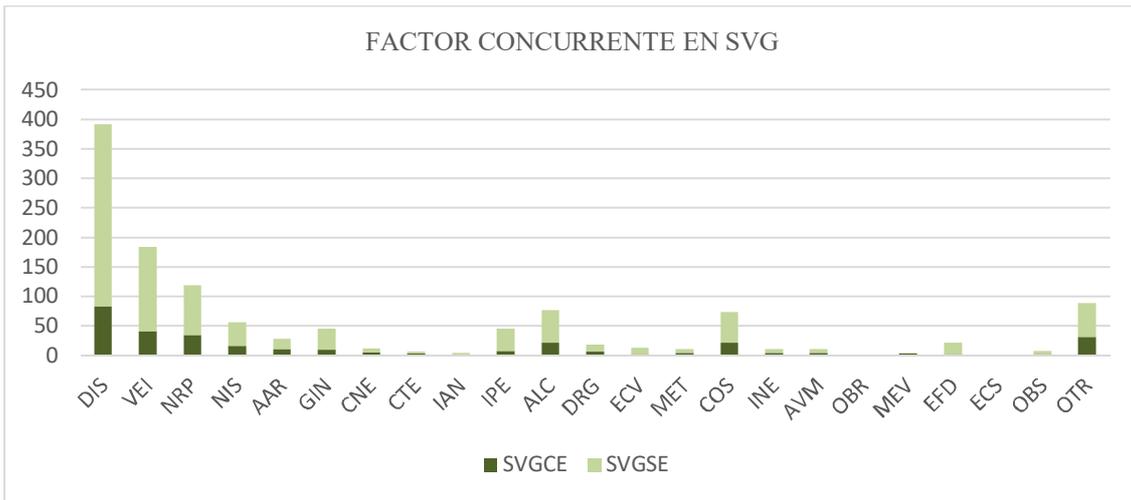
*Tabla 8. Tipos de factor concurrente en siniestro vial*

FACTOR CONCURRENTE (FC)	ABREVIATURA
Conducción distraída o desatenta	DIS
Velocidad inadecuada	VEI
No respetar prioridad	NRP
No mantener el intervalo de seguridad	NIS
Adelantamiento antirreglamentario	AAR
Giro incorrecto	GIN
Conducción negligente	CNE
Conducción temeraria	CTE
Irrumpir animal en la calzada	IAN
Irrumpir peatón en la calzada	IPE
Alcohol	ALC
Drogas	DRG
Estado o condición de la vía	ECV
Meteorología adversa	MET
Cansancio o sueño	COS
Inexperiencia del conductor	INE
Avería mecánica	AVM
Tramo en obras	OBR
Mal estado del vehículo	MEV
Enfermedad	EFD
Estado o condición de la señalización	ECS
Obstáculo en calzada	OBS
Otro factor	OTR

*Fuente ARENA2. Elaboración propia*

## ANÁLISIS DEL FACTOR CONCURRENTE

En la siguiente gráfica se muestra la frecuencia absoluta de cada FC en el conjunto de SVG y dentro de estos, como se distribuyen entre los siniestros viales con y sin conductor extranjero implicado. Conviene aclarar que en cada siniestro vial pueden concurrir uno o varios factores como desencadenantes del siniestro.



Gráfica 2. FC en SVG con y sin conductor extranjero implicado. Fuente Arena2. Elaboración propia

Como se puede observar en la gráfica, el FC que más se repite tanto en el total de SVG como en los grupos de SVGCE y SVGSE en los que se divide, es la DISTRACCIÓN, seguido de la VELOCIDAD INADECUADA y NO RESPETAR LA PRIORIDAD. Con frecuencia mucho menor se repite los factores concurrentes ALCOHOL, CANSANCIO O SUEÑO y NO MANTENER EL INTERVALO DE SEGURIDAD. El resto de los FC tienen una incidencia muy baja en los tres grupos de siniestros viales estudiados no resultando relevantes a nivel estadístico, por lo que no se tendrán en cuenta en las siguientes fases del estudio.

#### FACTOR CONCURRENTENTE Y RESPONSABILIDAD EN SINIESTRO VIAL.

El FC es un indicador que se relaciona directamente con el conductor del vehículo responsable del siniestro vial por lo que vamos a analizar ahora, la frecuencia de este indicador entre los siniestros viales con conductor extranjero implicado en los que fue el conductor extranjero el responsable del siniestro para ponerlo en relación con el conjunto de SVG.

Para ello, vamos a comprobar cual/es de los FC resultaron más frecuentes en los siniestros viales graves con responsabilidad de un conductor extranjero (en adelante SVGCE-RESP), para centrar nuestro estudio en estos y despreciar los que por su escasa incidencia tengan un peso irrelevante en el total.

Tabla 9. Factor concurrente en SVG cuando el conductor extranjero es el responsable del SV.

FACTOR CONCURRENTE SVGCE-RESP												
	DIS	VEI	NRP	NIS	AAR	GIN	CNE	CTE	IAN	IPE	ALC	DRG
TOTAL, EN SVG	391	183	119	56	28	45	12	6	4	45	76	18
EN SVGCE-RESP	<b>60</b>	<b>34</b>	<b>26</b>	<b>10</b>	8	6	3	2	1	4	<b>19</b>	4
	ECV	MET	COS	INE	AVM	OBR	MEV	EFD	ECS	OBS	OTR	
TOTAL, EN SVG	13	10	73	10	10	0	4	21	0	7	88	
EN SVGCE-RESP	1	1	<b>17</b>	4	2	0	2	2	0	1	19	

Fuente Arena2. Elaboración propia

A la vista de los datos mostrados en la tabla, en la siguiente gráfica vamos a centrar el estudio solo en los seis FC que más se repiten y se va a mostrar en qué proporción de siniestros viales graves aparecen los SVGCE-RESP con un determinado FC.



Gráfica 3. Porcentaje del FC en SVG cuando el conductor extranjero es responsable del SV.

Fuente Arena2. Elaboración propia

Haciendo un análisis pormenorizado de los datos mostrados, se puede concluir que, de todos los siniestros viales graves con FC NO RESPETAR LA PRIORIDAD DE PASO, un conductor extranjero fue responsable del 21,85 %, de los siniestros viales graves con FC CANSANCIO O SUEÑO, un conductor extranjero fue responsable del 23,29 % y por último el dato más llamativo, de los siniestros viales graves cuyo FC fue el ALCOHOL, en el 25 % (uno de cada cuatro), el responsable del siniestro fue un conductor extranjero.

#### NACIONALIDAD CONDUCTOR RESPONSABLE Y FACTOR CONCURRENTES

En apartados anteriores se analizaron los siniestros viales graves y se indicó la incidencia de la nacionalidad del conductor extranjero en el dato de responsabilidad concluyéndose que, tomados por nacionalidad, en casi todos los casos, los conductores extranjeros mostraban datos de responsabilidad en siniestro vial grave superiores a lo que su población suponía en el conjunto de la población de la Región de Murcia, tal y como se muestra en la tabla 5.

A continuación, se muestra una tabla en la que se puede observar la frecuencia con la que se repite cada FC de los seis más importantes, entre los conductores extranjeros con responsabilidad en siniestro vial grave, divididos por nacionalidad.

*Tabla 10. FC en SVG con responsabilidad del conductor extranjero por nacionalidad del conductor*

FACTOR CONCURRENTES EN SVG CON RESPONSABILIDAD DEL CONDUCTOR EXTRANJERO						
NACIONALIDAD CONDUCTOR EXTRANJERO RESPONSABLE	FACTORES CONCURRENTES					
	DIS	VEI	NRP	NIS	ALC	COS
MARRUECOS	22	13	17	3	7	5
ECUADOR	11	5	3	3	6	5
REINO UNIDO	6	2	2			
RUMANIA	3	5	2	1	0	1
BOLIVIA	3	3			1	
UCRANIA	2	1			1	
MALI	2	1		1		1

*Fuente Arena2. Elaboración propia*

Nuevamente se comprueba que son los conductores procedentes de Marruecos y Ecuador los que presentan unos valores más abultados dado que son los que tienen una frecuencia superior en responsabilidad en siniestro vial grave.

Dicho esto, vamos a referirnos únicamente a los conductores de esas dos nacionalidades y en la siguiente tabla vamos a mostrar cuales fueron los factores que concurrieron en los siniestros viales graves de los que fueron responsables y el porcentaje que este dato supuso del total de ese concreto factor.

*Tabla 11. Porcentaje del FC conductor responsable SVG nacionalidad Marruecos y Ecuador*

PORCENTAJE DEL FC CONDUCTOR RESPONSABLE						
NACIONALIDAD CONDUCTOR EXTRANJERO RESPONSABLE	FACTORES CONCURRENTES					
	DIS	VEI	NRP	NIS	ALC	COS
TODOS LOS CONDUCTORES	391	183	119	56	76	73
% FC SVG	100	100	100	100	100	100
CONDUCTOR MARROQUÍ	22	13	17	3	7	5
% CONDUCTOR MARROQUÍ	<b>5,63</b>	<b>7,10</b>	<b>14,29</b>	<b>5,36</b>	<b>9,21</b>	<b>6,85</b>
CONDUCTOR ECUATORIANO	11	5	3	3	6	5
% CONDUCTOR ECUATORIANO	<b>2,81</b>	<b>2,73</b>	<b>2,52</b>	<b>5,36</b>	<b>7,89</b>	<b>6,85</b>
<b>% TOTAL COND MARR + ECUA</b>	<b>8,44</b>	<b>9,84</b>	<b>16,81</b>	<b>10,71</b>	<b>17,11</b>	<b>13,70</b>

*Fuente Arena2. Elaboración propia*

Así, analizando los datos de esta forma podemos concluir que en el 16,81 % de los SVG con FC NO RESPETAR LA PRIORIDAD y en el 17,11 % de los SVG con FC ALCOHOL fue responsable del siniestro un conductor marroquí o un conductor

ecuatoriano cuando entre ambas nacionalidades suman el 7,07 % de la población de la región.

**TIPO DE ACCIDENTE**

El tipo de accidente es un factor más que se estudia cuando se investiga un siniestro vial. El método utilizado para determinar el tipo de accidente y la secuenciación de este es el método METRAS (Measuring and Recording Traffic Accident Sequence)<sup>3</sup> mediante el cual, el instructor, con el estudio y análisis del siniestro vial establece y refleja en el aplicativo ARENA2, en qué orden ocurrieron los distintos eventos (tipos de accidente) en un siniestro vial grave y las unidades (vehículos, peatones etc.,) que se vieron afectadas, así como, cual fue el evento que desencadenó las consecuencias más gravosas de los implicados en el siniestro (Observatorio Nacional de Seguridad Vial, 2023).

De este modo, este dato, queda reflejado en el informe arena de cada siniestro mediante la asignación, en el campo correspondiente, de uno de los 53 eventos (tipos de accidente), que se dividen en 8 categorías, como se puede observar en la siguiente imagen extraída de la Orden INT/2223/2014, de 27 de octubre, por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

SECUENCIA DEL ACCIDENTE (CUMPLIMENTAR SÓLO EN CASO DE ACCIDENTES GRAVES O MORTALES)		TIPOS DE EVENTOS:																												
<p>Los vehículos se identificarán como V1, V2, V3, V...</p> <p>Los peatones se identificarán como P1, P2, P3, P...</p> <p>Los conductores que hayan sido atropellados (se han caído del vehículo, estaban subiendo o bajando del mismo...) se identificarán como C. Se le asignará un número C1, C2, C3 teniendo en cuenta el vehículo en que viajaban). En el caso de los pasajero se utilizará PA1, PA2... siguiendo la misma lógica.</p>		<p><b>COLISIÓN ENTRE VEHÍCULOS</b></p> <p>1. COLISIÓN FRONTAL</p> <p>2. COLISIÓN FRONTAL LATERAL AFECTANDO EL LADO DERECHO</p> <p>3. COLISIÓN FRONTAL LATERAL AFECTANDO EL LADO IZQUIERDO</p> <p>4. COLISIÓN LATERAL O REFLEJA</p> <p>5. RASPADO POSITIVO</p> <p>6. RASPADO NEGATIVO</p> <p>7. COLISIÓN POR DETRÁS, ALCANCE O EN CARAVANA</p> <p>8. ALCANCE INVERSO</p> <p>9. COLISIÓN POSTERIOR-LATERAL</p> <p>10. EMPOTRAMIENTO</p> <p><b>ATROPELLO</b></p> <p>11. ATROPELLO A PERSONA</p> <p>12. ATROPELLO A ANIMAL</p> <p><b>CAÍDA</b></p> <p>13. CAÍDA EN LA VÍA</p> <p>14. CAÍDA DE PASAJERO DENTRO DE BUS</p> <p><b>CHOQUE CONTRA OBSTÁCULO</b></p> <p>15. ELEMENTOS DE OBRAS</p> <p>16. CONOS U OTROS ELEMENTOS DE BALIZA MÓVILES</p> <p>17. VALLA (NO BARRERA DE SEGURIDAD)</p> <p>18. DESPRENDIMIENTOS DE PIEDRA O VEGETACIÓN</p> <p>19. VEHÍCULO DETENIDO</p> <p>20. CARGA O ELEMENTOS DE OTROS VEHÍCULOS</p> <p>21. VEHÍCULOS IMPLICADOS EN ACCIDENTE PREVIO</p> <p><b>SALIDA DE LA CALZADA</b></p> <p>22. SALIDA POR LA DERECHA</p> <p>23. SALIDA POR LA IZQUIERDA</p> <p>24. SALIDA EN LÍNEA RECTA</p> <p>25. CRUCE DE MEDIANA</p> <p>26. INVASIÓN DE OTRA VÍA O CALZADA</p> <p>27. RETORNO A LA VÍA</p>																												
<p><b>MÉTODO METRAS DE SECUENCIACIÓN DEL ACCIDENTE</b></p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>UNIDADES IMPLICADAS</th> <th>EVENTOS</th> <th>SUCESO MÁS GRAVE</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td> </td><td> </td><td> </td></tr> </tbody> </table> <p>Ejemplar 1: </p> <p>Ejemplar 2: </p> <p>Ejemplar 3: </p> <p>Como guía puede identificar en estos diagramas a qué ejemplar en papel corresponde cada vehículo o peatón (si hay más de dos vehículos o más de un peatón) y el color que lo representa en papel (V1, P1...).</p>		UNIDADES IMPLICADAS	EVENTOS	SUCESO MÁS GRAVE																									<p><b>CHOQUE CONTRA ELEMENTOS FIJOS</b></p> <p>28. GLORIETA</p> <p>29. REFUGIO ISLETA</p> <p>30. BORDILLO</p> <p>31. BOLLARDOS</p> <p>32. SEÑAL DE TRÁFICO</p> <p>33. SETOS, ARBUSTOS</p> <p>34. ÁRBOL</p> <p>35. FAROLA O POSTE</p> <p>36. CONTENEDOR</p> <p>37. FUENTE O ESTATUA</p> <p>38. PARADA DE BUS</p> <p>39. BARRERA DE CONTENCIÓN DE VEHÍCULOS</p> <p>40. BARRERA DE PASO A NIVEL</p> <p>41. AMORTIGUADORES DE IMPACTO</p> <p>42. PASO SALVACUNETAS</p> <p>43. PUENTE O TÚNEL</p> <p>44. DIQUE, MURO DE CONTENCIÓN</p> <p>45. CASA, MURO O EDIFICIO</p> <p>46. MURO DE NIEVE O HIELO</p> <p>47. ROCA</p> <p>48. OTROS ELEMENTOS</p> <p><b>VUELCO, INCENDIO, REVENTÓN, OTRO TIPO</b></p> <p>49. GIROS SOBRE SÍ MISMO</p> <p>50. VUELTAS DE TONEL O DE CAMPANA</p> <p>51. VUELCO DEL VEHÍCULO</p> <p>52. INCENDIO DEL VEHÍCULO</p> <p>53. DESPEÑAMIENTO</p> <p>54. INMERSIÓN</p> <p>55. DESPLAZAMIENTO DE LA CARGA</p> <p>56. SEPARACIÓN DE UNIDADES DE CARGA</p> <p>57. DESPRENDIMIENTO DE CARGA</p> <p>58. OTRO TIPO DE SUCESO</p> <p><b>VEHÍCULO IMPLICADO SIN EVENTO</b></p> <p>59. SIN EVENTO O IMPLICADO SIN CHOQUE NI COLISIÓN</p>	
UNIDADES IMPLICADAS	EVENTOS	SUCESO MÁS GRAVE																												
<p>NOTA: El vehículo o peatón que haya intervenido en primer lugar en un evento del accidente se situará en la primera columna de la secuenciación, y así sucesivamente. En el caso de vehículos que han intervenido en el accidente pero no han sufrido directamente las consecuencias del mismo se indicarán en la tabla y se indicará: Evento 59.</p>																														

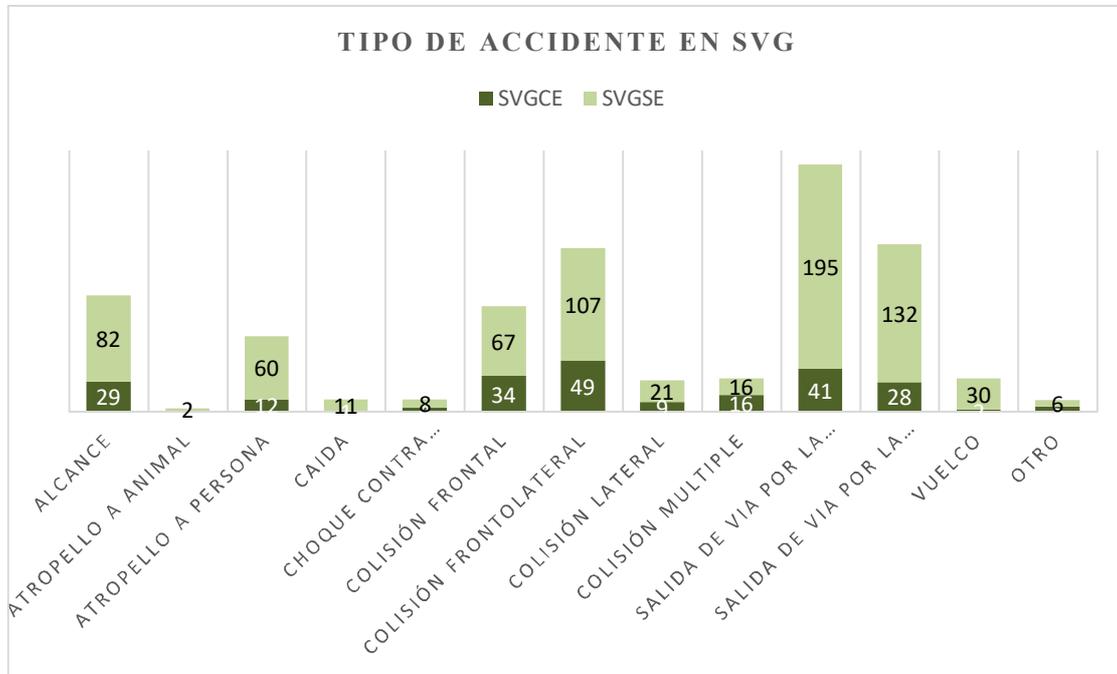
Gráfica 4. Secuencia del accidente. Fuente. Orden INT/2223/2014.

**ANÁLISIS DEL TIPO DE ACCIDENTE**

Mediante el análisis del tipo de accidente se pretende conocer si en el conjunto de SVG existe algún tipo de accidente (en adelante TA) que resulte anormalmente frecuente entre los conductores extranjeros.

<sup>3</sup> Manual de contenidos aplicación ARENA 2

Para ello, vamos a mostrar la información correspondiente en una gráfica, en la que se pueden observar la frecuencia absoluta de los diferentes TA grabados en el aplicativo ARENA2 tanto en el conjunto de todos los SVG como en los SVG con un conductor extranjero implicado (SVGCE) y en los SVG sin conductor extranjero implicado (SVGSE), así como la frecuencia relativa de cada TA en el total de los 968 SVG que se estudian.



Gráfica 5. Tipo de accidente en SVG según tipo de conductor.  
Fuente ARENA2. Elaboración propia

Como se puede observar, algunos TA estuvieron poco representados en el conjunto de siniestros viales graves por lo que su estudio carece de valor estadístico, centrándonos en adelante en el estudio en los seis TA más frecuentes que son el ALCANCE, ATROPELLO A PERSONA, COLISIÓN FRONTAL, COLISIÓN FRONTOLATERAL, SALIDA DE VÍA POR LA DERECHA Y POR LA IZQUIERDA.

De esta forma podemos comprobar que 33,66 % (34 de 67) de los siniestros viales graves que se produjeron por COLISIÓN FRONTAL y el 31,41 % (49 de 107) de los que se produjeron por COLISIÓN FRONTOLATERAL, ocurrieron habiendo un conductor extranjero implicado en el siniestro.

Dado que el tipo de accidente está directamente relacionado con el conductor responsable del siniestro vial, vamos a comprobar con qué frecuencia se dio cada TA en los siniestros viales de los que fueron responsables los conductores extranjeros.

Como ya se ha indicado, los conductores extranjeros fueron responsables del 16,94 % de todos los siniestros viales graves, así que para averiguar si un determinado tipo de accidente se da entre los siniestros viales con conductor extranjero responsable en un porcentaje relevante habrá que comparar su frecuencia con ese dato.

Tabla 12. Porcentaje del TA en SVG con conductor extranjero implicado siendo el responsable del SV

FRECUENCIA DEL TA EN LOS SVGCE-RESP			
TIPO DE ACCIDENTE	EN SVGCE RESP	% DEL TA SOBRE SVG	EN SVG
ALCANCE	12	10,81	111
ATROPELLO A PERSONA	8	11,11	72
COLISIÓN FRONTAL	21	<b>20,79</b>	101
COLISIÓN FRONTOLATERAL	35	<b>22,44</b>	156
SALIDA DE VIA POR LA DERECHA	38	16,10	236
SALIDA DE VIA POR LA IZQUIERDA	27	16,88	160
OTROS TIPOS DE ACCIDENTE	23	17,42	132
TOTAL	164		968

Fuente ARENA2. Elaboración propia

Dicho esto, a la vista de los datos que nos muestra la tabla podemos concluir que en el 20,79 % de siniestros viales graves por COLISIÓN FRONTAL y en el 22,44 % de los que se produjeron por COLISIÓN FRONTOLATERAL, un conductor extranjero fue el responsable del siniestro.

## INFRACCIÓN A LA NORMA

### ACTIVIDAD INFRACTORA

El sistema viario está formado principalmente por el factor humano, el factor infraestructura y el factor vehículo a los que podemos sumar los factores ambiental y normativo.

El siniestro vial ocurre cuando se produce un fallo en uno o varios de estos factores, bien por una acción voluntaria o involuntaria del conductor o una disfunción notable de las condiciones de la infraestructura, el ambiente o del vehículo.

Evidentemente, no todos los factores tienen el mismo peso en la causa de los siniestros viales siendo el factor humano el más importante, quedando el resto de los factores relegados a un segundo plano.

En la 1º Semana Mundial sobre Seguridad Vial de la ONU celebrada del 23 al 29 de abril de 2007 (Organización Mundial de la Salud, 2006) uno de los mensajes clave fue “la seguridad vial no es accidental”. Desde entonces resulta más adecuado utilizar el término “siniestro vial” que “accidente de tráfico” para referirnos al hecho “causal” que no “casual” que ocurre cuando se produce la alteración del sistema viario y ocurre el siniestro.

Como antesala al siniestro vial, en muchas ocasiones ocurre lo que podemos denominar “incidentes” que son aquellos hechos que se producen durante la conducción y que constituyen situaciones peligrosas o arriesgadas que en la mayoría de las ocasiones no acaban produciendo un siniestro vial, aunque, si son reiteradas, probablemente terminarán por provocarlo.

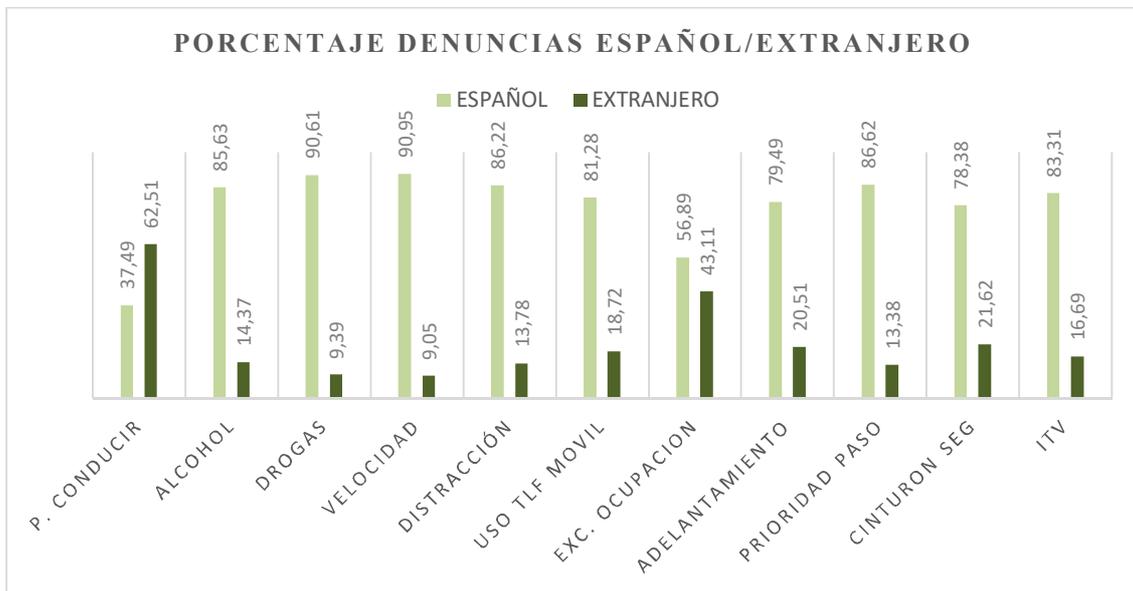
Dicho esto, en el presente apartado se intentará determinar si existe una relación directa entre los incidentes viales que ocurren durante el hecho de la conducción y los siniestros viales que se producen o dicho de otro modo, entre las infracciones a la norma en la circulación viaria y la ocurrencia de siniestros viales, en los que se ven implicados conductores extranjeros en la Región de Murcia.

Como es sabido, las infracciones a la norma viaria pueden tener un carácter administrativo o penal y que tenga uno u otro depende de la gravedad del reproche que el legislador ha considerado que merece la acción realizada.

### INFRACCIÓN A LA NORMA ADMINISTRATIVA

Para poder establecer la relación entre las infracciones administrativas a la normativa vial (Ley de Seguridad Vial y Reglamentos) y los siniestros viales y sus consecuencias, se ha estudiado la frecuencia de 11 tipos de infracciones detectadas por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en la Región de Murcia. Cada una de las denuncias estudiadas se relaciona con uno o varios de los factores concurrentes (en adelante FC) más importantes en los siniestros viales en los que se ven implicados los conductores extranjeros en la Región de Murcia o bien con las consecuencias en víctimas de estos siniestros viales.

El estudio citado ha consistido en el análisis de la frecuencia de esas infracciones en las vías interurbanas de la Región de Murcia entre los años 2014 y 2022, el cual se muestra en la siguiente gráfica.



Gráfica 6. Porcentaje de denuncias por tipo de denuncia y tipo de conductor. Fuente. ATGC. Sección de Estudios y Análisis Estadísticos. Elaboración propia

Realizando un análisis de la información mostrada se observa que el 62,51 % de las denuncias por conducir careciendo de permiso de conducir las comenten los conductores extranjeros. El dato revela que muchos extranjeros conducen en España sin su permiso de conducir en regla lo que se traduce en la carencia de habilidades y

conocimiento de la normativa vial además de falta de pericia y experiencia en la conducción que en muchas ocasiones desencadena el siniestro vial.

Los siniestros viales en los que el conductor extranjero es responsable y que se pueden relacionar con este tipo de infracción son aquellos en los que el FC está relacionado con la falta de pericia o con el desconocimiento de la norma como es la velocidad inadecuada (VEI) en los que el conductor extranjero es responsable del 18,58 % de los SVG, el hecho de no respetar la prioridad (NRP) en los que es el responsable del 21,85 % de los SVG o el de no mantener el intervalo de seguridad (NIS) en los que es responsable del 17,86 % de los SVG.

En el caso de las denuncias por superar las tasas de alcoholemia estas suponen el 14,37 % del total para los conductores extranjeros, cuando el porcentaje del SVG con FC alcohol con responsabilidad para el conductor extranjero es del 25 % por lo que se observa relación directa entre la actividad infractora del conductor extranjero y las consecuencias en el número de SVG de los que es responsable por esta causa.

Las denuncias por distracción a conductores extranjeros suponen el 13,78 % en su versión del art. 18 del RGCir y el 18,72 % en su versión del art. 76 de la LSV<sup>4</sup> (uso del teléfono móvil mientras se conduce). La responsabilidad del conductor extranjero en SVG con FC relacionado con este tipo de infracción es del 15,35 % en FC distracción (DIS), 17,86 % en FC no mantener el intervalo de seguridad (NIS) y del 23,29 % en FC cansancio o sueño (COS), todas ellas relacionadas con el FC distracción.

Respecto de las denuncias por exceso de ocupación que las interpuestas a los conductores extranjeros suponen el 43,11 % del total, tienen importancia al ponerlas en relación con el número de víctimas. Así, si decimos que el 17,83 % de los fallecidos y el 17,93 % de los heridos graves en SVG eran ocupantes de un vehículo conducido por un extranjero, se observa una relación directa entre la actividad infractora por esta causa y las consecuencias graves de los siniestros viales que se derivan.

En este apartado también se puede incluir la actividad infractora por no hacer uso del cinturón de seguridad o SRI (sistema de retención infantil) con un porcentaje de denuncias del 21,62 % a extranjeros (conductores u ocupantes), relacionada directamente con los datos de fallecidos y heridos graves ocupantes de vehículos conducidos por el conductor extranjero implicados en SVG.

En el caso de la infracción de adelantamiento antirreglamentario en la que el conductor extranjero tiene un porcentaje de infracción del 20,51 % resulta directamente proporcional al porcentaje del 28,6 % que suponen los SVG con FC adelantamiento antirreglamentario (AAR) de los que los conductores extranjeros fueron responsables.

Respecto de las denuncias a conductores extranjeros por no respetar la prioridad de paso, en las que se dio una proporción del 13,38 %, estas se relacionan con el porcentaje del 21,89 % de los SVG con FC no respetar la prioridad (NRP) de las que los conductores extranjeros fueron responsables.

---

<sup>4</sup> Ley de Seguridad Vial

## INFRACCIÓN VIAL EN EL ORDEN PENAL

Los delitos contra la Seguridad Vial se encuentran tipificados en el Capítulo IV, Título XVII, artículos del 379 al 385ter, de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal, en adelante CP.

Los artículos del 379 al 382 y 354 al 385, del CP tipifican conductas que ya están castigadas como infracción administrativa pero que, el legislador, atendiendo a criterios de gravedad de la conducta, ha decidido castigar con más severidad en el orden penal. Así, por ejemplo, el artículo 379.1 CP tipifica la misma conducta que los artículos 76.a y 77.a LSV (art. 42 a 52 RGCir<sup>5</sup>) relativa a los excesos de velocidad, o el artículo 379.2 CP que tipifica la misma conducta que los artículos 14 y 77.c de la LSV, pero en este caso en relación con el consumo de alcohol y/o drogas.

Es decir, las acciones que los delitos contra la seguridad vial del CP castigan, son acciones que comprometen la seguridad vial y, como en el caso de las infracciones administrativas, constituyen incidentes de tráfico que son la antesala de la ocurrencia de un siniestro vial, considerando por tanto que existe una relación directa entre las tasas de criminalidad vial y las de siniestralidad.

Por tal motivo, se han estudiado las tasas de criminalidad vial de los conductores en general y de los conductores extranjeros en particular, en la Región de Murcia y en el resto de España (Ministerio del Interior, 2022) Portal Estadístico de Criminalidad del Ministerio del Interior.

*Tabla 13. Detenidos/investigados delitos contra la seguridad vial España (periodo 2014/2021)*

DETENIDOS/INVESTIGADOS DELITOS CONTRA LA SV ESPAÑA	
NACIONALIDAD DETENIDOS - INVESTIGADOS	NÚMERO
ESPAÑOLES	223.540
EXTRANJEROS	61.815
TOTAL, DETENIDOS/INVESTIGADOS	285.355
% EXTRANJEROS SOBRE TOTAL	<b>21,66</b>

*Fuente. Portal estadístico de criminalidad (MI). Elaboración propia*

*Tabla 14. Detenidos/investigados delitos contra la seguridad vial R. Murcia (periodo 2014/2021)*

DETENIDOS/INVESTIGADOS DELITOS CONTRA LA SV MURCIA	
NACIONALIDAD DETENIDOS - INVESTIGADOS	NÚMERO
ESPAÑOLES	5.204
EXTRANJEROS	2.627
TOTAL, DETENIDOS/INVESTIGADOS	7.831
% EXTRANJEROS SOBRE TOTAL	<b>33,55</b>

*Fuente. Portal estadístico de criminalidad (MI). Elaboración propia*

<sup>5</sup> Reglamento General de Circulación

Como se puede observar, en el conjunto de todo el país, en el periodo de tiempo indicado, el porcentaje de extranjeros detenidos/investigados por delito contra la seguridad vial fue del 21,66 %, mientras que, en la Región de Murcia este se elevó hasta 33,55 %.

## CONCLUSIONES

Los extranjeros suponen el 14,64 % de la población de la región de Murcia, el 9,54 % de los conductores censados y son titulares del 11,24 % de todos los vehículos.

El 75,47 % de los permisos de conducir expedidos en España a extranjeros se ha hecho en virtud de los distintos convenios de canje que existen con sus países de origen y solo el 24,53 % se ha obtenido previo examen en la Jefatura de Tráfico correspondiente.

Un conductor extranjero estuvo implicado en el 24,62 % de todos los siniestros viales con víctimas, en el 23,86 % de todos los siniestros viales graves y en el 23,94 % de los siniestros viales con fallecidos. El 16,1 % de todos los conductores o peatones implicados en un siniestro vial grave eran extranjeros.

En el 33,66 % de los siniestros viales graves que se produjeron por COLISIÓN FRONTAL y en el 31,41 % de los que se produjeron por COLISIÓN FRONTOLATERAL, hubo un conductor extranjero implicado.

Un conductor extranjero fue responsable del 16,94 % de todos los siniestros viales graves pero este porcentaje se vio incrementado notablemente cuando en el siniestro vial concurrieron los factores NO RESPETAR LA PRIORIDAD con un 21,8 %, ALCOHOL con un 25 % y CANSANCIO O SUEÑO con un 23,3 %.

Al analizar los datos de responsabilidad en siniestro vial grave en función de la nacionalidad del conductor se ha observado que, aquellas nacionalidades con un peso importante en el conjunto de la población de la región, como son marroquíes, ecuatorianos, británicos y rumanos, en todos los casos el porcentaje de responsabilidad en siniestro vial grave supera al peso de su propia población en la región y de entre todos se destacaron los de nacionalidad ecuatoriana que pese a constituir solo el 1,16 % de la población fueron responsables del 2,89 % de los siniestros viales graves.

Como dato representativo se ha demostrado que, de todos los siniestros viales graves en los que el factor concurrente fue NO RESPETAR LA PRIORIDAD, en el 16,81 % el conductor responsable fue de nacionalidad marroquí o ecuatoriana y lo mismo ocurrió en el 17,11 % de los siniestros viales graves con factor concurrente ALCOHOL, cuando entre las dos nacionalidades suman solo el 7,08 % de la población de la región.

En relación con el tipo de accidente hemos sabido que, en el 20,79 % de siniestros viales graves por COLISIÓN FRONTAL y en el 22,44 % de los que se produjeron por COLISIÓN FRONTOLATERAL, un conductor extranjero fue el responsable del siniestro.

Sobre las consecuencias de toda esta presencia de conductores extranjeros en la siniestralidad vial, a lo largo de este trabajo se han calculado los porcentajes de fallecidos y heridos graves. De esta forma se ha sabido que, al menos hubo un conductor extranjero

implicado en los siniestros viales en los que se produjeron el 27,39 % de los fallecidos y el 27,84 % de los heridos graves. Que el 17,83 % de los fallecidos y el 17,93 % de los heridos graves en siniestro vial se produjeron entre los ocupantes de un vehículo conducido por un extranjero y que el 19,1 % de los fallecidos y el 19,93 % de los heridos graves en siniestro vial se produjeran como resultado del 16,94 % de los siniestros viales en los que el conductor extranjero fue el responsable.

Respecto de la infracción a la norma, a través del presente estudio se ha podido concluir que existe una relación directa entre las infracciones de tráfico que cometen los conductores extranjeros y los siniestros viales que sufren y de los que son responsables, así como de las consecuencias que se producen en esos siniestros viales.

De esta forma, se han podido saber que el 14,37 % de todas las infracciones por alcoholemia las han cometido conductores extranjeros habiéndose detectado que son responsables del 25 % de todos los siniestros viales graves con factor concurrente alcoholemia. Que son responsables del 13,78 % de las infracciones por distracción y responsables del 15,35 % de los siniestros viales graves producidos por esa causa. Que son autores del 18,72 % de las infracciones por uso del teléfono móvil mientras conducían y responsables del 17,86 % de los siniestros viales por no mantener el intervalo de seguridad (accidente por alcance) relacionado directamente con la distracción al volante.

Que, mientras que entre los ocupantes de los vehículos conducidos por extranjeros se da un porcentaje del 17,83 % de fallecidos y 17,93 % de heridos graves, estos son responsables del 43,11 % de las infracciones por exceso de ocupación y el 21,62 % de las infracciones por no usar el cinturón de seguridad. Que mientras que los conductores extranjeros son responsables del 13,38 % de las infracciones por no respetar la prioridad de paso, son a su vez responsables del 21,89 % de todos los siniestros viales graves que se producen por esta causa.

En relación con la delincuencia vial, se ha podido saber que en la Región de Murcia los extranjeros son el 33,55 % de todos los delincuentes viales que han sido investigados o detenidos, mientras que en España ese porcentaje es del 21,66 %.

Toda esta actividad infractora es la que podría explicar los elevados índices de implicación de los conductores extranjeros en siniestros viales, las elevadas tasas de responsabilidad en siniestro vial y los elevados índices de letalidad y lesividad que sufren los ocupantes de vehículos conducidos por extranjeros.

## PROPUESTAS

En el presente trabajo se ha podido observar que, en muchas ocasiones existe una acusada desproporción entre los datos referentes a la presencia de extranjeros en la Región de Murcia (residentes, conductores, etc...) y los que se corresponden con los datos de siniestralidad y con los factores que rodean a esta.

Culpar de esta desproporción a una deficiente formación de los conductores extranjeros sería muy aventurado sin disponer de datos más precisos que justifique esta afirmación.

No obstante, siendo la formación precisamente una de las “áreas estratégicas” de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 (personas formadas y capaces), convendría revisar los Convenios de Canje del Permiso de Conducir que España mantiene con algunos países y analizar si realmente la formación de los conductores en esos países es equiparable a la que se imparte en España y si esta es supervisada y controlada de manera eficaz por autoridades que estén en condiciones de impedir el fraude en la obtención de las autorizaciones para conducir.

Al margen de esto, dado que, en muchos casos, los extranjeros que viven en la Región de Murcia se establecen en comunidades más o menos cerradas, formadas en su mayor parte por sus propios compatriotas, el resultado del presente estudio podría servir de herramienta a las policías encargadas de la vigilancia del tráfico para establecer, en esos lugares, una vigilancia de la seguridad vial, orientada a la corrección de infracciones concretas que la haría más eficaz.

## BIBLIOGRAFÍA

Centro Regional Estadístico de Murcia - CARM. (2023). *econet.carm.es*.

Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital. (2023). *www.ine.es*.

Ministerio del Interior. (2014). *OM INT/2223/14 por la que se regula la comunicación de la información al Registro Nacional de Víctimas de accidentes de Tráfico*. Madrid: BOE.

Ministerio del Interior. (2022). *Portal estadístico de Criminalidad*. Obtenido de <https://estadisticasdecriminalidad.ses.mir.es/publico/portalestadistico/>

Observatorio Nacional de Seguridad Vial. (2023). *Manual de contenidos aplicación ARENA II*. Madrid: DGT.

Oficina del Dato, DGT. (2023). *Informe sobre conductores y vehículos*.

Organización Municipal de la Salud, O. (2006). *La Seguridad Vial no es accidental. Manual de actividades*.