

Logroño, 22 al 25 de noviembre de 2004

Conclusiones del I Congreso Nacional de Seguridad Vial



Mesa de inauguración del congreso. De izquierda a derecha, D. Jesús Díez de Ulzurrun, D. Antonino Burgos, D. Pedro Sanz Alonso, D. Julio Revuelta, D. José Luis Elvira y D. Miguel M^a Muñoz.

Antonio J. García Cuadra
Ponente General del Congreso
Director General de Obras Públicas
Gobierno de La Rioja

A la vista del desarrollo de las diferentes sesiones, creo que podemos afirmar que este I Congreso en La Rioja ha supuesto un cambio radical en los conceptos sobre Seguridad Vial que se habían debatido hasta el momento en las diferentes jornadas.

No sólo los ponentes, sino también los asistentes, hemos presenciado, casi sin darnos cuenta, lo que podría considerarse un antes y un

Se ha insistido en la necesidad de incorporar la educación vial como una asignatura obligatoria en la formación de nuestros jóvenes

después en esta materia; abandonando casi de modo natural el discurso de los tres factores intervinientes, y apostando decididamente por los análisis pluridisciplinares e integradores como el único camino coherente para encontrar soluciones consistentes en la lucha contra la inseguridad vial.

Creo que puedo afirmar también que, desde el punto de vista de las Administraciones con responsabilidad en la materia, se ha puesto de manifiesto el convencimiento de que, sin la implicación absoluta del usuario, no será posible cumplir con los ambiciosos objetivos marcados desde la

U.E, que apuntan a una reducción a la mitad de los accidentes de tráfico antes de 2010.

Sentadas estas dos premisas, permítanme que intente destacar los aspectos más importantes que sirvan como conclusiones a este Congreso.

1.- Ha quedado patente la necesidad de perfeccionar la coordinación existente entre las distintas Administraciones competentes en la materia, como herramienta estratégica básica de partida para la consecución de los

objetivos marcados (partes de accidentes, bases de datos, centros de gestión, información al usuario, normalización, etc).

2.- Se ha insistido en todas las Jornadas en la necesidad de incorporar la educación vial como una asignatura obligatoria en la formación de nuestros jóvenes, como complemento necesario a la formación cívica recibida en el seno de las familias, ya que serán los conductores del futuro.

3.- La reciente creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial por la Dirección General de Tráfico debe servir como foro de participación activa de las Administraciones de carreteras autonómicas, que suponen casi un 50% de la red de todo el país, incluidas las carreteras de Diputaciones.

4.- Parece que la próxima publicación de la Directiva Comunitaria sobre identificación y señalización de punto negro en las carreteras podría servir como justificación adecuada para definir un criterio homogéneo de identificación de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) en carreteras de la misma categoría, incluyendo las redes pertenecientes a las Comunidades Autónomas y Diputaciones que soportan unos tráficos muy diferenciados.

5.- Se hace necesario superar la dinámica de aplicación de medidas de seguridad paliativas en carretera, para profundizar con decisión en la sistematización de las medidas preventivas, tendiendo al diseño de carreteras capaces de compensar o minimizar los errores humanos de los conductores.

6.- Ha quedado demostrado a lo largo de las jornadas las enormes mejoras que, en materia de seguridad vial, puede aportar la sistematización del uso de las nuevas tecnologías de



D. Antonio J. García Cuadra, Ponente General del Congreso.



Coche accidentado expuesto por el RACE y la Fundación Alcohol y Sociedad.

Simposios y Congresos

gestión avanzada de tráfico o tecnologías ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte).

7.- Se ha puesto también de manifiesto la función estratégica que representa la adecuada dotación del equipamiento vial en las carreteras, entre el que hay que destacar la señalización, el balizamiento y las defensas, garantizando, además, su perfecto estado de conservación.

8.- Las labores de conservación ordinaria o excepcional de carreteras se deben identificar como uno de los momentos más adecuados para proceder a la mejora sistemática de determinados estándares que potencien la seguridad nominal y sustantiva de las vías, determinando las actuaciones necesarias.

9.- Las auditorías de seguridad vial, como factor de mejora de la gestión de proyectos y obras, deben convertirse en una herramienta de enorme valor para garantizar que la información más actualizada en materia de seguridad vial llegue con fluidez y diligencia en todo momento a los órganos gestores de las carreteras.

10.- Como telón de fondo, no podemos perder de vista la necesidad de disponer de un marco normativo y sancionador con capacidad para actuar contra los usuarios menos respetuosos con la seguridad de los demás.



La foto corresponde al curso de Aerografía Cascos de Moto que celebró el Instituto MAPFRE de Seguridad Vial durante el congreso

Por último, y recogiendo el espíritu de estas Conclusiones y las opiniones generales de ponentes, comunicantes y asistentes, proponemos la continuación de los Congresos Nacionales de Seguridad Vial, con esta nueva filosofía de integrar a todos los actores participantes y no sólo las infraestructuras.

No puede olvidarse a la Administración Gestoras del Tráfico, a las Asociaciones y Representantes de los Usuarios y a la Administración Local, parte importante del problema.

Queremos agradecer y animar a la Asociación Española de la Carretera para que continúe este camino iniciado y transmitir que, desde la Dirección General de Obras Públicas del Gobierno de La Rioja, seguiremos trabajando en este tema.

Muchas gracias a todos por vuestra asistencia, por vuestras aportaciones y por vuestro trabajo. No me cabe la menor duda de que hoy estamos un poco más cerca de cumplir con el objetivo que todos nos hemos marcado como meta. ■

