

Conclusiones generales de las V Jornadas Nacionales de Seguridad Vial



Componentes de la mesa redonda sobre la evolución futura de la política de la Seguridad Vial. Segundo por la izquierda, D. Roberto Llamas, Director Técnico de las Jornadas.

POR ROBERTO LLAMAS RUBIO,
PRESIDENTE DEL COMITÉ
TÉCNICO DE SEGURIDAD
VIAL Y DIRECTOR TÉCNICO
DE LAS JORNADAS

Tras estos 4 días de intenso trabajo, llega el momento de hacer una recapitulación de lo expuesto.

Espero que cada uno de nosotros hayamos podido intercambiar impresiones, experiencias, contrastar información, recoger sugerencias y extraer algunas ideas útiles y de aplicación para nuestro trabajo diario.

No obstante, me corresponde, como Director Técnico de las Jornadas, realizar un resumen de aquellas conclusiones que en mi opinión deben destacarse. Dada la hora que es y que no está en mi ánimo aburrirles con una detallada y prolija relación de conclusiones, paso rápidamente a enumerar alguna de ellas:

1. A pesar de haber progresado de manera significativa en los

últimos años, no nos podemos olvidar el alcance del **problema de la siniestralidad** de las carreteras. Más de 40 000 personas fallecen anualmente en las carreteras de la Unión Europea (tan sólo en España unos 5 500, es decir unas 16 personas al día) y más de 1,7 millones son víctimas de los accidentes, de los cuales 170 000 padecerán discapacidades de por vida.

Estos datos son aún más graves si se tiene en cuenta que:

- Los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte entre los jóvenes de 25 a 35 años, con lo se acrecienta la trascendencia del problema.
- Otra cifra: una de cada tres personas sufrirá un accidente en las carreteras a lo largo de su vida.

Por tanto debería tratarse como un **problema de salud pública**, dada la "sangría" de pérdidas humanas y lesiones que ocasionan a la sociedad.

Pero, si estos datos ponen de manifiesto el drama social y personal de los accidentes via- rios, **también lo es en términos económicos**. Más de 160 billones de Euros (2 700 billones de pesetas) son las pérdidas económicas ocasionadas por los accidentes carreteros. Es decir, más del 2% del PIB de la UE.

2. Sin embargo, lo que los diferentes Estados **dedican** a disminuir los accidentes **no son suficientes** y se cifran, según estimaciones de la UE, en un 5% del coste total de los accidentes (incluyendo las indemnizaciones de los seguros). A lo largo de estas Jornadas se ha puesto de manifiesto la **necesidad de INVERTIR MÁS en MEJORAR LOS NIVELES de SEGURIDAD VIAL**, tal como también es recomendado por la UE. La sociedad y los políticos, como responsables de la toma de decisiones, deben convencerse que para bajar la si-

niestralidad en nuestras carreteras hay que dedicar más dinero, y, en concreto, en mejorar la infraestructura. Es cierto que en los últimos años se han incrementado los esfuerzos inversores de los distintos organismos, pero aún es inadecuado dicho esfuerzo, si realmente se desea disminuir el número de siniestros.

3. La infracción a las normas de circulación constituye uno de los principales factores que incrementan el riesgo de que se produzcan accidentes. El **exceso de velocidad** o la velocidad inapropiada son una **práctica frecuente** en nuestras carreteras, que origina un gran número de accidentes con víctimas mortales o con gravedad. De igual forma, la conducción bajo los **efectos del alcohol** o las drogas constituyen otra de las causas de muchos de los accidentes que se producen. Para conseguir una disminución de los accidentes, derivados de estos factores, es imprescindible **reivindicar** el papel de la **vigilancia policial de la circulación** y de las **sanciones de las conductas inadecuadas**, como medio eficaz para incrementar el nivel de cumplimiento de la reglamentación. Se revela como instrumento útil para reformar estas medidas coercitivas el empleo de la tecnología para la vigilancia electrónica. Así mismo, debe **fomentarse el respeto voluntario de los límites legales por parte de los conductores**, mediante el empleo de recursos educativos. En definitiva, es necesario esforzarse en conseguir, con unos u otros medios, coercitivos o formativos, un mayor respeto de la reglamentación vial, ya que este redundaría considerablemente en la seguridad de la circulación.

Así, según estimaciones de la Comisión Europea, con el cum-

plimiento estricto de las actuales regulaciones de circulación, se reducirá en un 60% el número de muertos en las carreteras de la Unión.

4. En cuanto a las **Estrategias** de los Programas de Seguridad Vial para atajar la siniestralidad, se puso de manifiesto la importancia de llevar a cabo las siguientes líneas de actuación:

- 4.1. **Aplicar políticas de acción coordinadas y concertadas**, de manera que los diferentes organismos con responsabilidades en materia de Seguridad Vial avancen en el mismo sentido. Para ello, se debe potenciar el intercambio de información sobre experiencias y buenas prácticas, entre los distintos países de la Unión Europea, y entre los diferentes estamentos de la Administración dentro de un mismo Estado.

- 4.2. Establecer unos **objetivos** concretos y medibles; es decir **CUANTIFICADOS**, en términos de reducción del número de víctimas y accidentes, ya que los Programas o Planes de Seguridad Vial con este tipo de objetivos resultan más eficaces y permiten utilizar con mayor eficacia los recursos dedicados (empleados). En este sentido, se evidenció cómo los países con índices menores de siniestralidad vial eran aquellos que venían desarrollando programas con este tipo de objetivos. Así también lo entiende la UE, que se plantea conseguir reducir al 50% las víctimas mortales para el 2010. Si bien en España, por parte de alguna Administración, ya se ha iniciado este proceso, no se ha hecho a nivel general y se anima a adoptar este tipo de objetivos.

- 4.3. Se recomienda **introducir criterios de eficiencia económica** en términos de coste por víctima evitada para seleccionar las acciones que hay que adoptar. Así también lo propugna la Comisión Europea en su Plan de Acción 2002-2010. Se considera este tipo de análisis una herramienta útil tanto para facilitar la toma de decisiones como para conseguir mayores dotaciones presupuestarias.

- 4.4. Se deben **instrumentar mecanismos de seguimiento** sistemático de la eficacia de las medidas y del grado de cumplimiento de los objetivos para, en su caso, adoptar las medidas correctivas oportunas para conseguirlos.

5. Por otro lado, se ha constatado la conveniencia de que los aspectos de la seguridad vial sean tenidos en cuenta desde la 1ª fase de la concepción de la vía. Y, en este sentido, se ha aconsejado la necesidad de **implantar** mecanismos que permitan la **evaluación del impacto en la seguridad en el proceso de diseño de carreteras**. Se expusieron varios de estos mecanismos ya establecidos en algunos países, entre los que se encuentran los **procesos interactivos** asistidos por ordenador para la revisión de los criterios de Seguridad Vial en los proyectos de carretera (ejemplo, EE.UU., Programa IHSDM) y las denominadas **"auditorías"**, realizadas por distintos expertos del equipo redactor del proyecto (caso de Australia y Nueva Zelanda). En España, el Ministerio de Fomento ya ha comenzado a avanzar en esta línea, incluyendo unos **Anejos específicos** de seguridad vial en los proyectos de mejora de los programas de Seguridad Vial para revisar, y así tratar de evitar que las soluciones adoptadas con-

lleven impactos adversos sobre las condiciones de seguridad de la circulación. Se debe seguir avanzando en esta estrategia de actuación por parte de todas las Administraciones, adoptando los procesos a la idiosincrasia y circunstancias de nuestro país, máxime cuando **la UE propone la elaboración de una directiva comunitaria**, regulando la evaluación del impacto de la seguridad vial en los proyectos de nueva creación de infraestructuras cofinanciados con fondos comunitarios, de forma análoga a lo que ocurre con la "Evaluación del impacto ambiental".

6. Por otro lado, los **Servicios de Conservación** se han considerado como **los más idóneos para gestionar la seguridad vial**, dentro de las organizaciones de carreteras, como consecuencia de su mejor conocimiento de la red y su mayor y rápida capacidad de respuesta. Además deben tener presente la mejora de la seguridad vial en todas sus actuaciones. También se debe **promover la realización de medidas de bajo coste**, incluso en tramos donde están previstas grandes actuaciones, pues la dilación en el tiempo de estas últimas convierten este tipo de actuaciones en muy eficaces y rentables.
7. A la hora de plantearse el tratamiento más adecuado de aquellos tramos con problemas de accidentes, **no debe caer-se en la tentación de la utilización de reglas generales (recetas) o en planificaciones preestablecidas con soluciones tipo estandarizadas**, ya que cada situación presenta unas características locales propias, que pueden invalidar soluciones adoptadas con éxito en tramos "aparentemente" semejantes. Por ello, es necesario que las medidas que se implanten se deriven de estudios cuidadosos, donde se conside-



El Congreso contó con la participación de más de 400 asistentes.

- ren todos los aspectos y particularidades del tramo en cuestión y su entorno.
8. Otro aspecto importante que se analizó fue **incrementar la seguridad en los túneles carreteros mediante** una mayor dotación de su **equipamiento** según sus características, tipo de vía, entorno, etc. En este sentido, quisiera recordar aquí una de las conclusiones de las anteriores Jornadas Nacionales celebradas en noviembre del 98 en Santander, donde se recomendaba la creación de una Comisión de Túneles que analizase el equipamiento más adecuado. Pues bien, me llena de satisfacción haber comprobado cómo esa conclusión elevada en la IV Jornada no cayó en oídos sordos para las Administraciones. Así, el **Ministerio de Fomento** ha elaborado en este período un **borrador de recomendaciones** sobre el equipamiento mínimo deseable en los túneles existentes en la RCE, que está aplicándose también en la dotación de nuevos túneles en construcción, y que, incluso, otras Administraciones están utilizando como referencia. Aunque lo realmente importante es que ya se está aplicando y se ha

considerado conveniente que, con las correcciones oportunas, si proceden, **se les dé carácter oficial con la mayor urgencia posible**.

9. Así mismo, se ha puesto de manifiesto el importante esfuerzo que se está llevando a cabo para **actualizar la normativa** relativa a la señalización horizontal y la elaboración de recomendaciones sobre balizamiento. En este sentido, se adelantaron las posibles innovaciones y, si bien suscitan ciertas controversias, especialmente en cuanto al balizamiento, se consideró positivo **seguir avanzando** en estas recomendaciones, tratando de uniformar criterios de implantación. También se suscitó la conveniencia de la armonización de la señalización a nivel europeo, tarea por otra parte difícil, pero que se propone conseguir la Comunidad Europea al menos en los itinerarios transeuropeos.
10. Se ha destacado la necesidad de construir infraestructuras que permitan atenuar las consecuencias de errores del usuario mediante la implantación de equipamientos adecuados y a través de diseños "menos agresivos" de las márgenes. Es de-

cir, **avanzar hacia el concepto de carreteras que "perdonen"**, mediante la eliminación de los obstáculos innecesarios o próximos a la calzada, suavizando los taludes de las márgenes, suprimiendo las cunetas profundas mediante drenes o cunetas de seguridad, instalando báculos de iluminación abatibles, protegiendo los postes de las barreras metálicas, etc.

La Comunidad Europea considera este tipo de medidas como una de las actuaciones prioritarias en seguridad vial con mayor potencialidad de eficacia, y plantea elaborar normas y recomendaciones para la construcción de carreteras "más benignas".

Esto va en concordancia con algunos de los **planteamientos de la seguridad vial sostenible**, expuestos durante estas Jornadas, y que se están intentando implementar en los países más avanzados en seguridad vial.

11. Es necesario **potenciar la investigación en el campo de la seguridad vial**, como elemento clave para progresar en el desarrollo de nuevas y más eficaces soluciones, que nos permitan dar respuesta a los distintos aspectos del problema. Es necesario determinar, con la mayor fiabilidad posible, la relación entre las características de la carretera y el tráfico, y la frecuencia de los accidentes. Para ello resulta fundamental, por un lado, la calidad y la precisión de la información de los accidentes; y, por otro, la puesta a punto de métodos de análisis que permitan obtener el mayor rendimiento de esta información. Con ello se puede conseguir mejorar la eficacia de las medidas de mejora de la seguridad, siempre que se complemente la mayor precisión en la identificación de los problemas, con un proceso de diseño de soluciones riguroso,

basado en la experiencia y los conocimientos técnicos adecuados, y que se dediquen los recursos necesarios a la mejora de la seguridad.

Por supuesto, en todos estos procesos de investigaciones deben **tenerse en cuenta las conductas y capacidades del usuario**, máxime cuando se está constatando un envejecimiento del colectivo de conductores derivada de la mayor longevidad de las personas, lograda por los avances médicos y la mejora de la calidad de vida.

12. También se puso de manifiesto la conveniencia de **contemplar, de una manera más expresa** (enérgica), **la seguridad vial en los planes académicos de las Escuelas de Ingeniería**, como un elemento más necesario en la formación de los Técnicos de Carreteras.
13. Por último, hay que señalar la necesidad de **apostar decididamente por la utilización de las nuevas tecnologías**, para mejorar las condiciones de circulación y gestión del tráfico. Además, el avance tecnológico experimentado en este campo y sus perspectivas de progreso abren un amplio abanico de posibilidades para mejorar los niveles de seguridad en las carreteras. Así, ya se están aplicando sistemas inteligentes que permiten el control en tiempo real y la difusión de información acerca del tiempo (condiciones meteorológicas), del estado del pavimento o de las condiciones del tráfico, así como los sistemas de navegación y guía en ruta, que dan el soporte necesario al conductor para su mejor adaptación al entorno en el que se desenvuelve y, en consecuencia, **contribuyen a reducir el número de situaciones comprometidas en la conducción**.

No obstante, hay que tener precaución con los sistemas de co-

municación e información a bordo de los vehículos ya que la **interfaz hombre-vehículo** debe ser diseñada de forma que **no suponga una distracción o peligro**.

Estos y otros sistemas auguran un futuro esperanzador, ya que, según estimaciones de la Comisión Europea, el 40% de los muertos en carreteras podrían evitarse a través del despliegue de las nuevas tecnologías.

Y ya para finalizar, quisiera recordar o reiterar en modo de mensaje telegráfico las siguientes ideas:

1. *Los accidentes de carreteras* constituyen un grave problema socioeconómico que deberían ser tratados como *un problema de salud pública*.
2. *Es técnicamente factible conseguir reducir los actuales niveles de siniestralidad en nuestras carreteras*. Existen técnicas y medios a nuestro alcance que son eficaces, según las experiencias obtenidas en otros países que así lo corroboran.
3. Pero para todo ello es necesario que exista una *voluntad política decidida y real para abordar el problema*. Esta voluntad debe traducir si realmente se quiere ser eficaz, en:
 - Una mayor inversión en seguridad vial y
 - Una mayor exigencia del grado de cumplimiento de la reglamentación de la circulación.

Quiero agradecerles su presencia y paciencia tras estos cuatro días intensos que hemos celebrado, y hacer un mayor énfasis en este agradecimiento por haberse quedado hasta última hora hoy viernes. Deseo que tengan un buen y seguro viaje de regreso a sus casas, y espero que estas V Jornadas Nacionales de Seguridad Vial, que a continuación se clausurarán, hayan satisfecho las expectativas creadas en todos ustedes. ■