

Foro Internacional sobre infraestructuras y seguridad vial

POR VICENTE MONTE



En la foto, los miembros de la mesa que presidió la clausura de este foro.

Los días 2, 3 y 4 de octubre de 1996, y en el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, tuvo lugar este certamen, organizado por el Instituto Técnico de la Vialidad y del Asfalto (INTEVIA), y patrocinado por la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento, el Colegio anteriormente citado, Tecniberia Civil, Aseta, Seopan y Acex.

Los ponentes, destacados expertos en infraestructuras y seguridad vial de los países más avanzados en el tema y que mejores índices de seguridad vial poseen, pertenecientes a Alemania, EE.UU., Francia, Países Bajos, Italia, Reino Unido, Suecia y España, expusieron una visión general de la seguridad vial en sus respectivos países, presentaron estadísticas y métodos de diag-

nósticos, aspectos de seguridad relacionados con la redacción de proyectos, conservación y explotación de carreteras, de acuerdo a un esquema común solicitado para un mejor análisis comparativo durante la celebración del Foro.

De las intervenciones de los ponentes se subrayaron, antes de la celebración del panel del día 4 que sería presidido por Enrique Balaguer, algunos temas que llamaron la atención sobre las po-

La responsabilidad de la accidentalidad fue objeto de especial atención por parte de los asistentes

nencias presentadas, algunos de los cuales destacamos. Entre otros, de la intervención del ponente alemán, **Sr. Ernst**, se destacó la gran descentralización de gestión y la gran intercomunicación entre autoridades y colectivos a la hora de analizar la accidentalidad, así como la preocupación por un pronto análisis y resolución del problema. Además, si no hay dinero para invertir, el ingeniero no es responsable. Por otro lado, aclaró a los presentes que la tan famosa libertad de velocidad de circulación alemana, sólo se permite en autopistas y en tramos concretos.

De la intervención de **Fred Small**, de EE.UU., llama la atención la obligatoriedad en la red interestatal norteamericana del despeje absoluto de obstáculos en los 30 primeros pies, que se corres-

ponden con unos 9 ó 10 m, de anchura de seguridad; las campañas de divulgación de la señalización a los usuarios; y, dato curioso, que los datos estadísticos sobre seguridad vial no pueden siempre ser utilizados en los juicios.

Jean Pierre Negre, de Francia, presentó un notable gráfico sobre costes de inseguridad en itinerarios y según las características de la vía. Se destacaron también los 7 programas para el análisis de accidentes; en definitiva, el Programa Reactive.

El representante holandés, **Sr. Kraay**, matizó sobre los problemas de pérdida de información en las estadísticas de accidentes, destacándose el concepto de "seguridad sostenible", o carreteras con accidentalidad soportable y los problemas que conllevan los adelantamientos.

De la intervención del **Sr. Oliveri**, de Italia, cabe destacar el énfasis que se puso en conseguir programas informatizados al más alto nivel: cartografía, videos, etc.; y la necesidad de conseguir una mayor y mejor información en el menor plazo de tiempo posible, localizando los puntos de una manera rápida en el interior de la red.

La información dada por el representante inglés, **Sr. Jones** se podría resumir en que los jueces en su país pueden aceptar la no responsabilidad en un accidente, si se demuestra que las autoridades de la carretera no tiene dinero para mejorarla; y en la conveniencia y eficacia de las campañas para la reducción de la velocidad, así como las funciones, cada vez mejores y operativos de las auditorías en su país hacen ver con optimismo el próximo futuro.

Francisco Criado, representante del Ministerio español, fijó su intervención en los puntos negros y su accidentalidad, en la importancia de la prevención, y en la definición y utilidad del T.C.A. que sirve en España para poder definir los tramos de carretera con profusión de accidentes, lo que ayuda, lógicamente, no sólo a su análisis sino a su resolución.

Finalmente, **Liberto Serret** calificó la intervención del representante sueco, **Sr. Rumar**, des-

tacando el tema especialmente elegido, con convencimiento y poder de persuasión; dándose paso, posteriormente, al panel propiamente dicho, que, como ya hemos dicho, fue moderado por **Enrique Balaguer**.



Miembros que presidieron la mesa redonda de la tarde del 2 de octubre.

Este moderador se centró en un primer momento en la evaluación de la seguridad vial en España, haciendo una pequeña exposición histórica, y remitiéndose a los tiempos en que fue Director General de Carreteras, subrayando que no había estudios globales de riesgos por itinerarios en su tiempo y que, afortunadamente, se ha mejorado muchísimo desde entonces.

Una vez, hizo las presentaciones de los que formaron el panel, fue cediendo la palabra a los intervinientes, comenzando el **Sr. Negre** explicando el Programa Reactive, poniendo un especial énfasis en los efectos de la nocturnidad, el alcohol y la velocidad en la accidentalidad; y presentando el documento "Diagnostic Local de Sécurité" con sus métodos de análisis, tipos, etc.

Posteriormente, intervino el **Sr. Ernst**, explicando a los presentes y en lo relativo a su país, los escasos pronósticos de futuro, el no incremento significativo de la red (si acaso el itinerario en

construcción entre Hamburgo y la Frontera de Polonia); la decisión de su país en aumentar la eficacia de la red existente, ensanchando cuellos de botellas; aprovechar más adecuadamente la telemática y, por lo tanto,

los canales informativos; y aumentar la concienciación por la seguridad, especialmente en los sistemas del transporte y, en concreto, en la tercera edad, niños, etc.

Fred Small amplió lo explicado el día anterior en cuanto a la zona despejada, aclarando que no todas las autopistas la tienen; subrayó que no sólo la carretera debe ser objeto de estudio, porque hay otros elementos que valorar como los propios vehículos; solicitó una necesaria armonización internacional en cuanto a datos y estudios; la necesidad de tener en cuenta las expectativas y, curiosamente, presentó el hecho de la constante eliminación de glorietas en EE.UU., salvo en zonas residenciales, porque sencillamente, no saben utilizarla.

Francisco Criado manifestó su intención de mirar al futuro; pero sin perder de vista el reciente pasado, con su mejora de la accidentalidad que espera se siga incrementando. En su opinión, se tenía que avanzar en la planifica-

ción completándose las redes de alta capacidad; planificar, revisando la valoración de los costes de accidentalidad e introduciendo el concepto de nivel de seguridad y nivel de servicio, definiendo este último en función de la seguridad; agilizar cada vez más las actuaciones de bajos costes con sistemas de gestión ágiles porque repercute en la reducción de la accidentalidad; y trabajar en la homogeneización de estadísticas y datos. Finalmente, afirmó que el futuro nos exige la implantación progresiva de auditorías de seguridad vial, subrayando la importancia de este tipo de reuniones como la que allí los habrá congregado.

Richard Jones sentenció que no hay solución fácil para la accidentalidad, pero los ingenieros tienen en sus manos una gran parte de su solución. Además, los ingenieros de seguridad "deben aprender a venderse" y, finalmente, utilizar a fondo las bases de datos y herramientas, trabajando en una misma dirección, porque necesitamos de un enfoque conjunto no sólo de los ingenieros de seguridad sino de todos los implicados en el mundo de la carretera.

Dado que el Sr. Negre no se encontraba presente, intervino a continuación **Salvatore Oliveri** quien defendió la necesidad de conseguir un estándar, al menos a nivel europeo, y que a través de la cooperación internacional tecnológica llegaremos a conse-



Mesa del panel del día 4 de octubre, presidida por D. Enrique Balaguer.

guir el proyecto común de aumentar la seguridad en la carretera. Además, subrayó que eventos como éste, en donde los especialistas ponen sus experiencias en común y las comparten, producen unos beneficios o frutos de los que todos participamos.

Posteriormente, se produjo el debate con diferentes intervenciones, especialmente solicitando aclaraciones a conceptos puntuales; volvió a relucir el objetivo de accidentalidad "0" de Suecia; la dificultad —subrayada por el Sr. Balaguer— de cuantificar por países las mejoras de la seguridad vial; y, la información dada por el Sr. Leonardo, del Ministerio de Fomento, afirmando que ya hace años la D.G.C., allá por los años 77 a 79, se dedicó a investigar sobre la seguridad vial y que él mismo formó parte de ese equipo.

A continuación, se leyeron las conclusiones de este foro, expuestas por su director, D. Liberto Serret, subrayando la mucha utilidad de los datos y estadísticas que cada asistente tendrá cuando reciban toda la documentación; pero que, no obstante, los países avanzados —increíblemente— tienen muchos problemas de recogida de datos y de su precisión. Por otro lado, la seguridad vial tiene una normativa que es muy importante cumplir y que afecta tanto al proyecto, cons-

trucción, etc. (destacándose la importancia de la conservación ordinaria y la necesaria actuación rápida en los tramos de concentración de accidentes o T.C.A.) que, claro está, todos los países lo tienen. Igualmente, se subrayó el papel de las auditorías, algo novedoso y oportuno; y que ya, en cuatro países, se aplican sistemáticamente en cuanto a supervisión externa del proyecto. Más adelante, evidenció la necesidad de ir avanzando respetando la idiosincrasia de cada país, recabando y determinando la relación coste/beneficio en pos de una eficacia; y, finalmente, y no por ello menos importante "no hay que tener miedo a la responsabilidad de la accidentalidad", ni evitarla, poniéndose como ejemplo los casos francés y alemán donde sus ganas de resolverla son más importantes que su miedo a la responsabilidad.

Tras las intervenciones de los representantes de los patrocinadores y organizadores, Sres. Pérez (Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos), Niño (Tecniberia Civil), Escudero (Acex) y Díez (Aseta), Francisco Criado resaltó la voluntad de la Dirección General de Carreteras de que los consultores entren de lleno en este mundo de la carretera y en el mundo de la conservación, dando por clausurado el Foro. ■



D. Francisco Criado en un momento de su intervención.