

“La circulación: movilidad, entorno y seguridad”, una conferencia de C. Gérondeau

Por MIGUEL DE LEON
Dr. Ingeniero de Caminos,
Canales y Puertos



Mesa de la conferencia que presidió Miguel Muñoz, Director General de Tráfico. A su izquierda C. Gérondeau.

CHRISTIAN Gérondeau, ingeniero de la prestigiosa Escuela de Ponts de Chaussées de París, de la promoción de 1962, ha dedicado su vida profesional al transporte en general, y a la seguridad vial en particular. Iniciador de las primeras grandes medidas de seguridad en el país vecino, citaremos sólo alguno de los jalones de su eficaz y brillante trayectoria, que constituyen a la vez puestos privilegiados para la observación y experiencia sobre el complejo fenómeno de la circulación por carretera, y los esfuerzos de toda índole realizados para la reducción de accidentes.

Gérondeau fue Consejero del Primer Ministro Chaban-Delmas (1969-1973), Presidente del Comité de Seguridad Vial de la Conferencia Europea de Ministros de Transportes (1973-1980), y ahora es Presidente de la Unión de Carreteras de Francia y Secretario-Fundador de la Federación Europea de la Seguridad Vial.

El Informe Gérondeau, como es sabido, supuso una profunda reflexión global sobre la seguridad del tráfico, a la vez que una propuesta de medidas específicas sobre la reglamentación y comportamiento de los usuarios, el estado de las carreteras y calles, las exi-

gencias de buen funcionamiento de los vehículos, la organización de los auxilios a las víctimas y, finalmente, las funciones y competencias que podrá tener la Comunidad Económica Europea en materia de Seguridad Vial, ya que este organismo supranacional fue el destinatario del precitado Informe.

Movilidad y entorno.

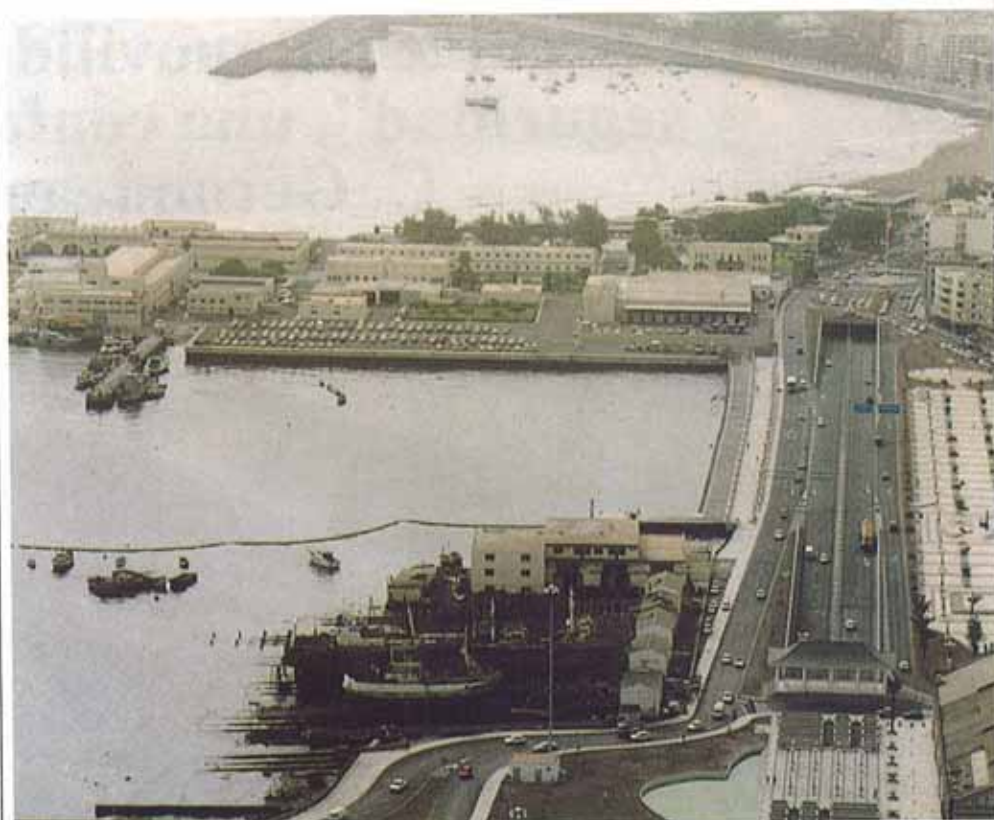
Corresponde la conferencia al ciclo de la Cátedra ADA de Seguridad Vial, creada por la entidad homónima, Ayuda del Auto-

“**A**ctualmente en Europa se registran del orden de 50 000 víctimas mortales por accidentes de circulación al año, además de 200 000 heridos.”

mivilista S.A. Inició su exposición el Sr. Gérondeau con una visión general de la seguridad en carretera en la sociedad actual, que registra una movilidad sin precedentes, por la disponibilidad y uso creciente del automóvil. Hizo diversas referencias concretas al ámbito comunitario y, asimismo, alusiones a los aspectos importantes y avanzadas medidas de otros países como Estados Unidos, Canadá, Japón y Australia.

Como dijo, el automóvil es un instrumento básico de libertad, y el interés por este medio es absolutamente racional a cualquier nivel por las múltiples ventajas que supone, tanto para la calidad de vida a que es acreedor el hombre en los umbrales del siglo XXI, como para el desarrollo de la economía *latu sensu*.

En una sociedad urbano-industrial, de grandes concentraciones humanas y millonarios parques de vehículos, la reducción del impacto ambiental, en la importante porción que corresponde al automóvil, es preocupación prioritaria de Administraciones y Gobiernos. La ordenación urbana, con disposición de redes arteriales amplias y suficientes, el empleo del transporte colectivo en el centro de las ciudades, la limitación de las emisiones nocivas y ruidos de los vehículos, moderan la circulación y reducen las contaminaciones de todo orden. Como subrayó, la contaminación atmosférica está en vías de desaparición en los países más desarrollados, contrariamente a informaciones alarmistas ampliamente difundidas.



La ordenación urbana, con disposición de redes arteriales amplias y suficientes, reducen las



La realización de nuevas autovías ha sido un elemento fundamental en la disminución de la accidentalidad.



Contaminaciones de todo orden y facilitan la movilidad y seguridad de la circulación.

Hacia una drástica mejora de la seguridad vial.

Las eficaces campañas de información y prevención para el usuario, el registro clasificado de accidentes, la exigencia de cinturones de seguridad y cascos para los motoristas —lo que se ha traducido en una drástica reducción de la accidentalidad— y la vigilancia suficiente para detectar las infracciones (cuyo mejor conocimiento abonaría la adopción del conflictivo “permiso de conducción por puntos”) han supuesto avances importantes en los países más adelantados. No obstante, los accidentes en carretera siguen siendo un drama en los países europeos¹, aun cuando las tasas de accidentalidad varían mucho de un país a otro.

Existen métodos conocidos para reducir los accidentes en proporción considerable; algunos son específicos:

- lucha contra los excesos de velocidad

- lucha contra la conducción bajo la influencia del alcohol

- extensión de eficaces campañas de información

- gestión de explotación y control de tráfico en las redes de carreteras con medios electrónicos e informáticos

- construcción de vías con calzadas separadas, carriles adicionales, etc, lo que en inversiones puede suponer una transferencia, hacia la prevención de accidentes, de los importes dedicados al seguro del automóvil.

C. Gérondeau puso énfasis en los gravísimos efectos del alcohol que, por ejemplo, en Francia constituye la causa de un 40% de los accidentes mortales, y de un 15-20% de los accidentes con víctimas. Frente a la dificultad de detectar la ingestión de droga, la de alcohol es fácil y deben intensificarse los controles. Citó el caso del Reino Unido, donde se exige un nivel de alcoholemia cero (prohibición absoluta) a los conductores cuyo permiso tenga una antigüedad inferior a tres años.

Siguió a la conferencia un fértil coloquio, en el que se plantearon a M. Gérondeau diversas cuestiones respecto a la mejora de la seguridad en carreteras, posibilidad de llegar a un código de circulación comunitario, y la imposición de normas y restricciones, frente a nuevos hábitos y riesgos, que contribuyan a la reducción de accidentes. Se trata de llegar a una mejora radical de la seguridad, desde una política global y una investigación continua de todos los aspectos que inciden en la accidentalidad en carretera. Esto es un imperativo insoslayable, porque el tráfico seguirá creciendo por obvias razones de ventaja modal. Quienes pretenden frenar el crecimiento del tráfico automóvil olvidan que “tanto el uso de este medio, como el diversificado transporte que hace posible, no sólo son una consecuencia del desarrollo económico, sino que constituyen más bien una de sus claves”. ■



La gestión de explotación y control de tráfico con medios electrónicos e informáticos han reducido considerablemente la accidentalidad.

1. Actualmente en Europa se registran del orden del 50 000 víctimas mortales por accidentes de circulación al año, ade-

más de 200 000 heridos. El grado de peligrosidad es muy distinto en los países de la Comunidad, variando en proporciones de 1 a 7.

Miguel de León. Colaborador de la Revista RUTAS.