

Anejo 1

Campañas de sensibilización y Educación Vial

1.1 Introducción

Una de las finalidades de la carretera es la de permitir una circulación segura, es decir, sin accidentes. Sin embargo los accidentes de tráfico en las carreteras españolas son un fenómeno cotidiano en el que mueren cada año cerca de cinco mil personas.

Por ello, y con objeto de desarrollar medios más eficaces de mejora de seguridad vial, es imprescindible estudiar cómo ocurren los accidentes y los factores que han influido en los mismos, para posteriormente extraer de estos estudios las conclusiones necesarias encaminadas a su reducción y por lo tanto a la de sus costes derivados.

La producción en cadena de vehículos ha permitido extender el uso del automóvil a gran parte de la sociedad. Hoy en día, sería inconcebible vivir sin coches. Sin embargo, ante las evidentes ventajas que ha provocado este hecho, han aparecido, lamentablemente, graves problemas como son los accidentes, la contaminación, fuentes de energía...

Los accidentes de tráfico, además del impacto psíquico y social que produce sobre las víctimas, familiares y amigos, tienen un coste social de millones de pesetas al año, por gastos hospitalarios, mantenimiento de la red viaria y la puesta en marcha de medidas que intenten reducir la siniestralidad. Una de estas medidas consiste en la educación vial y en las campañas de concienciación. Esta medida es completamente útil y necesaria, ya que los avances técnicos en el campo de la seguridad se ven en parte superados por el comportamiento de compensación de riesgos por parte de los conductores.

Una dificultad con la que se encuentran las administraciones a la hora de intentar concienciar a los ciudadanos del grave problema de los accidentes de tráfico es que la población los tiene asumidos y no los identifica como un grave problema, simplemente es el peaje que se paga por la modernización.

1.2 Evolución nacional de la Seguridad Vial

En 1976 [27], el Consejo de Ministros aprobó la creación de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, posteriormente remodelada en 1979 como Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial. Fue la misma Comisión Nacional de Seguridad Vial

quien, en 1980, redactó el Primer Plan Nacional de Seguridad Vial. El Plan Nacional de Seguridad Vial es el documento que reúne todas las actuaciones que las administraciones y otros sectores sociales con competencia en la materia tienen previsto realizar cada año para mejorar el nivel de seguridad en nuestras vías. En función de la evolución de la accidentalidad, sus causas y formas de producirse, diseña no sólo los planes de educación, sino también de construcción y reparación de vías, acciones de vigilancia y control, gestión de tráfico, cambios normativos, estudios de investigación... Desde 1984 se realiza con carácter anual.

Entre 1980 y 1982 se registró una disminución de la siniestralidad en las carreteras españolas, pero, en 1983 se produjo un incremento relativo, que se mantuvo año tras año, hasta que en 1990 se inició una reducción significativa del número de accidentes, que se mantuvo hasta 1994.

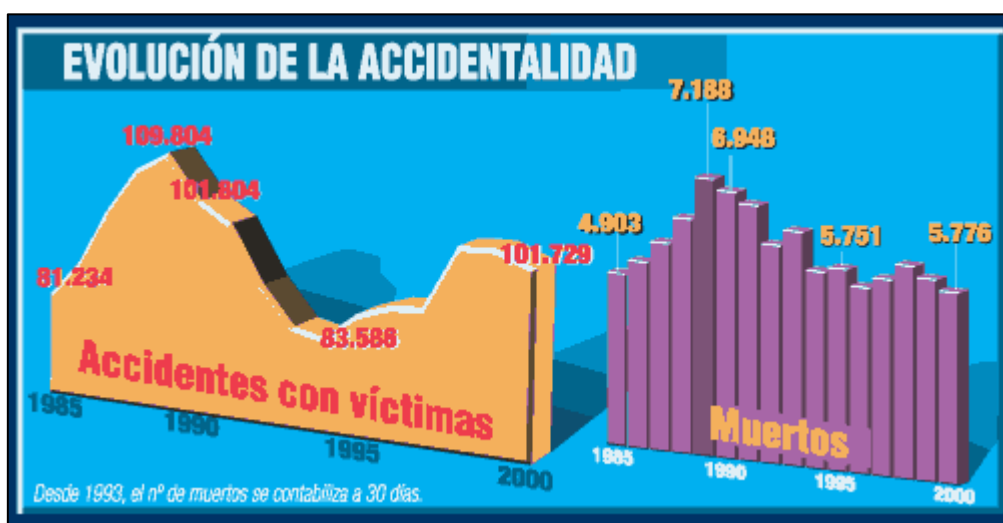


Fig. A.1: Evolución de la accidentalidad en los últimos años
Fuente: RACE

A partir del 1995 se observa una nueva tendencia al incremento anual de los accidentes, que se mantuvo hasta el 99. A partir de ese momento, se aprecia un ligero descenso en el número de accidentes, tal y como se puede apreciar en el gráfico siguiente.

El Pacto Social por la Seguridad Vial, firmado en abril de 1994, ha potenciado la colaboración sectorial de todos los afectados para la reducción de los accidentes. A pesar de los esfuerzos, sigue siendo elevado el número de accidentes y víctimas en nuestras carreteras.

1.3 Medidas a adoptar

Con la nueva ley de tráfico, España se ha colocado por méritos propios en el grupo de cabeza de países europeos, con aspectos tales como la revocación o retirada del permiso de conducción por acumulación de dos infracciones muy graves. Quizás para compensar tanto “liderazgo” en otros ámbitos de la seguridad vial estamos claramente en la cola y lamentablemente a remolque de los países pioneros. Junto con las medidas represivas, que en su justa medida bien es cierto que son necesarias, existen otras muchas

propuestas a las que no se les presta en estos momentos la suficiente atención y que pienso que son las medidas que erradicarían en gran medida la alta siniestralidad.

Una primera medida sería crear un Departamento a nivel estatal que se encargase exclusivamente de investigar la seguridad en el transporte, formado por especialistas totalmente independientes, de cuyos estudios tendrían que salir recomendaciones para la mejora de la seguridad vial. A mi juicio, estas recomendaciones tendrían que ser debatidas en el Parlamento con el objetivo de llevar a cabo las acciones pertinentes para solventar las deficiencias detectadas.

En segundo lugar, sería muy importante que los políticos hablasen de seguridad vial con tanta claridad y asiduidad como hablan de terrorismo, pues no hay que olvidar que en España están muriendo más de cinco mil personas anuales. Es más, así como se fijan retos económicos cada año, se tendrían que fijar retos ambiciosos y conocidos por toda la población referentes a la reducción de la siniestralidad.

En tercer lugar, redefinir la política sancionadora actual acorde en los problemas reales de seguridad y fluidez, para de este modo, perseguir aquellas infracciones que realmente originen la mayor parte de los accidentes.

En cuarto lugar, se tendría que obligar tanto en automóviles como en furgonetas el uso de sistemas de retención infantiles adecuados para la constitución física de cada niño, en todas las plazas y para todas las edades.

En quinto lugar, me parece inconcebible que los taxistas, los conductores de vehículos en servicio de urgencia... estén exentos del uso obligatorio del cinturón de seguridad en ciudad, cuando están más que demostradas las consecuencias que supone su no utilización.

En sexto lugar, la Administración tendría que realizar estudios de valoración de la seguridad de las infraestructuras, de tal forma que se determinasen las carreteras de alta siniestralidad y se informase de cuáles son a todos los usuarios. Mientras no se llevasen a cabo las medidas oportunas, debería informarse mediante presencia policial o mediante paneles informativos de la peligrosidad de un determinado tramo.

En séptimo lugar, se deberían implantar beneficios fiscales sustanciales para los vehículos de emisiones reducidas.

En octavo lugar, se debería equipar con materiales retro-reflectantes los contornos de los vehículos pesados, evitando así accidentes como en el que murieron siete personas que viajaban en una ambulancia al impactar contra una camión que cruzaba la calzada.

En noveno lugar, se tendría que aplicar un IVA reducido para los elementos de seguridad pasiva y activa de demostrada eficacia en la reducción de los accidentes y sus consecuencias, sobretudo en los vehículos pesados.

En décimo lugar, se tendría que impulsar cursos de reciclaje y de mejora de los conductores, especialmente de los vehículos pesados. Para incentivar dicha actividad, se podría exhibir del pago de circulación el año en el que se cursan los cursos correspondientes.

En undécimo lugar, se tendría que potenciar la seguridad de los autobuses, ya que según la legislación vigente, el refuerzo de la estructura antivuelco sólo asegura la supervivencia cuando el autocar viaja sin ocupantes.

En décimo-segundo lugar, debería existir un programa de educación vial, oficial, para ser impartido en todas las escuelas del país. Así, lograríamos el nivel de concienciación, sensibilización e información necesario para que en pocos años los accidentes en carretera no sean una de las primeras causas de fallecimiento. Para ello, lógicamente, se tendría que invertir unas grandes cantidades de dinero, que con una sola muerte que evitasen ya serían recuperadas. A mi modo de ver, esta es la propuesta más importante de todas las que se comentan a lo largo de la tesina.

En décimo-tercer lugar, tendría que existir una mayor implicación de los medios de comunicación en el problema, ya que estos juegan un papel muy importante en esta sociedad. Así, mediante campañas de publicidad y reportajes se llegaría a la conciencia de muchísimas personas.

1.4 Visión Cero

Muy recientemente está empezando a tomar cuerpo una nueva generación de interpretaciones de la inseguridad de los automóviles, y de propuestas para alcanzar reducciones drásticas de los accidentes, o al menos de los más graves. De ellas, las que han recibido mayor apoyo institucional son las que se basan en el enfoque conocido como «Zero Vision» [Tingvall, 1996], que puede ser traducido directamente al castellano como «Visión Cero». Por decisión parlamentaria adoptada en octubre de 1997, este es el enfoque actual de la política de seguridad vial en Suecia. Desde entonces, Noruega, Reino Unido, Países Bajos y Dinamarca han adoptado decisiones que comienzan a orientar sus políticas de seguridad vial en esta dirección.

El principio básico de «visión cero» es el de contemplar los accidentes de automóvil como una epidemia que, como toda epidemia con causas conocidas y evitables, es necesario erradicar.

En consecuencia, el enfoque de «visión cero» establece como objetivo la erradicación de los accidentes con resultado de víctimas mortales, o de heridos que queden incapacitados. Para lograr este objetivo, es necesario reinterpretar toda la ordenación del tráfico desde una perspectiva biomédica: el tráfico debe ser ordenado de tal modo que los impactos derivados de los accidentes que resulte imposible evitar puedan ser soportados por el cuerpo humano sin resultado de muerte ni de incapacidad permanente.

Este planteamiento tiene diferentes consecuencias cuando se aplica a los distintos ámbitos del tráfico. En espacios urbanos, en los que los vehículos y los peatones conviven en proximidad, la vida de los peatones debe salvaguardarse ante un eventual atropello, para lo cual, la velocidad de los vehículos debe mantenerse por debajo de 30 km/hora, y además debe ser rediseñado el morro de los automóviles para que cause los menores daños posibles ante un eventual atropello.

En las carreteras de dos direcciones, la peor de las colisiones posibles es la colisión frontal entre dos vehículos. Asumiendo que todos los vehículos lleguen a tener diseños

adecuados, y que todos los usuarios lleven puesto el cinturón de seguridad, la velocidad máxima a la que son muy bajos los riesgos de muerte o incapacidad de alguna de las personas implicadas en una colisión frontal está en el entorno de 60 ó 70 km/hora. Esta es, por tanto, la hipótesis de trabajo para la limitación de velocidad en este tipo de vías.

Así, en el caso del Eix Transversal de Catalunya, una medida para evitar los accidentes frontales sería la de poner mediana a lo largo de todo el recorrido.

En las carreteras de doble calzada, asumiendo que un correcto diseño de las mismas evite cualquier posibilidad de invasión de la calzada contraria, el peor accidente posible es la salida de la calzada con vuelco o colisión con algún obstáculo fijo, así como la colisión por alcance entre vehículos circulando en la misma dirección. En las mismas condiciones anteriores de diseño adecuado de vehículos y uso generalizado de cinturones de seguridad, el entorno de velocidades admisible está en torno a los 90 km/hora. Esta es, por tanto, la hipótesis de trabajo para la velocidad máxima en vías de doble calzada, siempre que se imposibilite la invasión del carril contrario.

Las limitaciones de velocidad a estos niveles en ciudades, carreteras y autopistas rompen con los hábitos de conducción establecidos, y afectan a los intereses de las industrias del automóvil, por lo que resultan muy difíciles de imponer. El proceso de aplicación práctica del enfoque de «visión cero» trata, por tanto, de ir aproximándose a los objetivos de velocidad mediante un proceso paulatino, en el que es fundamental ir ganando apoyo social y comprensión del problema por parte de la población. Suecia y otros países están progresando en materia de limitaciones de velocidad, y en otros aspectos relacionados con el diseño de las vías para rebajar la velocidad.

Asimismo, la Unión Europea comienza a moverse en esa dirección. La Comisión ya está proponiendo la instalación de limitadores de velocidad en los vehículos comerciales por encima de las 3,5 toneladas. Esta medida es un nuevo paso en el paulatino establecimiento de limitadores de velocidad en todos los vehículos, medida que posee una sólida racionalidad, y que constituye el horizonte ineludible de las políticas de seguridad vial a medio o largo plazo, si se desea realmente acabar con la tragedia colectiva de los accidentes de tráfico.