



Jornadas sobre Seguridad vial y el Programa EuroRAP

Conclusiones

El encuentro se celebró en Valencia los días 5 y 6 de mayo

Martes, 22 de junio de 2004

Las jornadas sobre *Seguridad vial y el programa EuroRAP*, celebradas en Valencia los días 5 y 6 de mayo de 2004, se han desarrollado a lo largo de cinco sesiones de trabajo y tres mesas redondas, en las que se han acometido diversos temas que se pueden agrupar en tres bloques principales:

1. La situación actual de la seguridad vial en Europa, España y la Comunidad Valenciana desde el punto de vista de los representantes de administraciones de carreteras y de tráfico, del sector de usuarios, y del sector del automóvil.
2. El Programa EuroRAP, desde el punto de vista de sus promotores (asociaciones de automovilistas europeos), de los técnicos que lo han desarrollado, de representantes de algunas administraciones de carreteras y tráfico que participan en él (Cataluña y Suecia), de empresas consultoras colaboradoras, de fabricantes de automóviles que patrocinan este programa, y de la dirección técnica de la Asociación Española de la Carretera.
3. La seguridad vial en los túneles: normativa, inspecciones y ejemplos.

Se presenta a continuación una breve panorámica de las ponencias presentadas en las Jornadas.

I SESIÓN: LA SEGURIDAD VIAL EN EUROPA

Ponencia 1: La visión europea. Rita Cuypers, responsable de Tráfico y Seguridad Vial de la FIA FOUNDATION.

La representante de la FIA Foundation, entidad integrada en el consorcio Eurorap, presentó el informe publicado conjuntamente por la OMS y el Banco Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tráfico. En la elaboración de dicho informe han participado expertos de 40 países de distintos sectores profesionales (sanidad, tráfico, policía, sociología, etc). El objetivo del estudio es investigar la inseguridad vial y los factores de riesgo para emitir recomendaciones. Entre ellas, la de designar un organismo coordinador de seguridad vial para orientar a las administraciones en esta materia, asignar recursos financieros y humanos, aplicar medidas concretas y fomentar la cooperación internacional.

Ponencia 2: La visión española. Fernando Hernández Alastuey, Subdirector General de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento. Hernández Alastuey hizo un esbozo de las características de la Red de Carreteras del Estado, así como del organigrama de la Dirección General de Carreteras. Avanzó datos de accidentalidad y la utilidad de la metodología basada en el análisis de los tramos de elevada accidentalidad.

Señaló la falta de homogeneidad de itinerarios como uno de los problemas de seguridad en su red, y terminó con un anticipo sobre el desarrollo de interesantes estudios (travesías, medidas de moderación de velocidad, intersecciones, motoristas, etc).

Ponencia 3: La visión española. Sistemas de información al usuario para la mejora de la seguridad vial. Jesús Díez de Ulzurrun, Subdirección General de Seguridad Vial. DGT.

Comenzó la intervención recordando que “un usuario bien informado es un usuario más seguro”. Describió los múltiples sistemas de información que la Dirección General de Tráfico pone a disposición del usuario, tanto antes del viaje como durante el mismo, y terminó ofreciendo estadísticas sobre la utilización de estas nuevas tecnologías.

II SESIÓN: LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

Ponencia 4: Planes de seguridad vial en la Comunidad Valenciana. Enrique Casquero de la Cruz, Jefe del Servicio de Seguridad Vial de la Consellería de Infraestructuras y Transportes de la Generalitat Valenciana.

En su intervención, Casquero se refirió a la participación de las Comunidades Autónomas en el Plan Nacional de Seguridad Vial, para presentar a continuación el plan específico de la Comisión de Tráfico de la Comunidad Valenciana. Asimismo, presentó el vigente Plan de Seguridad Vial 2003-2004 de la Generalitat Valenciana*, del que destacó el análisis de accidentalidad y el documento titulado *Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial*. Terminó su intervención informando sobre el Primer Plan Global de Seguridad Vial de la Generalitat Valenciana*, actualmente en redacción, caracterizado por un enfoque multidisciplinar.

(*Estos documentos fueron entregados a los congresistas en soporte CD).

III SESIÓN: OTROS PLANTEAMIENTOS

Mesa redonda 1: El papel de los responsables del sector de infraestructuras.

Mesa redonda 2: El papel del sector de usuarios.

Mesa redonda 3: El papel del sector del automóvil.

José Antonio Fernández Sainz, Jefe del Servicio de Conservación y Explotación de la Dirección General de Carreteras e Infraestructuras de la Consejería de Fomento de la Junta de Castilla y León.

Se presentó el I Plan Integral de Seguridad Vial (2004-2008) de la Junta de Castilla y León, redactado en colaboración con la Asociación Española de la Carretera y el Instituto Mapfre, y con la participación de otras consejerías, diputaciones, ayuntamientos, DGT, etc. El Plan contará con una comisión de seguimiento, apoyándose en la utilización de indicadores de seguridad vial.

José Antonio Aranda Castellón, Ingeniero Director del Área de Carreteras de la Diputación Provincial de Valencia (la ponencia fue presentada por Josefina Ruiz González, Ingeniera de Caminos del Área de Carreteras de la Diputación Provincial de Valencia.

La ponencia se centró en la gestión de la red de carreteras de la Diputación, haciendo hincapié en los aspectos que mayor influencia ejercen sobre la seguridad vial. También informó de otras actividades que se realizan en pro de la seguridad vial, poniendo como ejemplo la suscripción de convenios con ayuntamientos para reforzar la educación vial en las escuelas.

Francisco Toledo Castillo, Subdirector del Instituto de Tráfico y Seguridad Vial (Intras) y Director de la Sección de Formación y Conducción Profesional (Intras).

El ponente incidió en la necesidad de desarrollar una investigación de accidentes enfocada a las causas en lugar de a las responsabilidades, y la necesidad de realizar un análisis conjunto de las líneas del comportamiento con las ciencias de la ingeniería. Asimismo, expuso algunas líneas de colaboración con la Consellería de Infraestructuras para la redacción del I Plan Global de la Generalitat Valenciana.

Enrique Belda Espulgues, Director del Centro de Gestión del Tráfico, de la Jefatura Provincial de Tráfico de Valencia.

Después de resumir el planteamiento de la Jefatura de Tráfico en relación con los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS), Belda puso ejemplos que muestran el beneficioso resultado en la reducción de la accidentalidad de estos sistemas ya instalados en la Comunidad Valenciana, como es el caso del puerto de Cárcer y del viaducto de Buñol. Asimismo, realizó un breve repaso a las campañas publicitarias de la Dirección General de Tráfico de los últimos 20 años.

Francisco Aparicio Izquierdo, Director del Insia.

El ponente afirmó que los términos de seguridad activa y pasiva deben empezar a ser sustituidos por los de seguridad primaria, secundaria y terciaria, en un modelo único de seguridad integral. Mediante el nuevo enfoque de la investigación en marcha y los sistemas ya en uso se puede reducir la accidentalidad a 3.000 muertos al año en 2010, objetivo inferior al propuesto por la UE. También ilustró una serie de proyectos en desarrollo.

Carlos Mataix Kubusch, Director Técnico de Anfac.

Mataix resaltó el notable esfuerzo de la industria del automóvil en pro de la seguridad vial a través de la investigación de accidentes, la telemática, la seguridad electrónica, etc. Presentó, asimismo, las conclusiones del informe de la Comisión al Consejo Europeo.

IV SESIÓN: APORTACIÓN DE EURORAP A LA SEGURIDAD VIAL

Ponencia 5: El significado de EuroRAP para los conductores y el sector de los automovilistas. Javier Alguero (RACE) y Pere Sauret (RACC).

Hablaron sobre los inicios del programa EuroRAP hace tres años y medio, así como de las tipologías seleccionadas de accidentes donde actuar, y de la utilidad de que el conductor conozca los resultados de dicho programa. También propusieron un nuevo modelo de seguridad vial para el análisis profundo y sistemático de los accidentes, el llamado "modelo de anillos", cuyo objetivo es disponer de un patrón parametrizable para evaluar las causas y efectos de los accidentes. Para ello, se contemplan los tres vértices del problema: vehículo, carretera y conductor, dimensionando cada anillo en función del peso relativo de cada una de las funcionalidades o atributos de cada elemento, siendo la interacción de estos anillos lo que permite evaluar el accidente.

Ponencia 6: El punto de vista de los fabricantes de automóviles. James Rosenstein, Vicepresidente. External Relations Toyota.

La seguridad vial se está convirtiendo en una prioridad en Europa, lo que requiere un enfoque coordinado y complementario en todos los niveles. Para ello, Toyota está realizando investigaciones, recopilando información de los accidentes en todo el mundo, reconstruyendo los mismos y utilizando los resultados para mejorar los vehículos, llevando a la práctica medidas de seguridad pasiva y activa; buscando, en el primer caso, minimizar las lesiones, y en el segundo, mejorar los coches para evitar que se produzca el accidente. En esta última línea de investigación, se estudia la interacción inteligente vehículo-carretera (sistemas VSA, VSC, asistencia a la conducción, etc).

Ponencia 7: La visión de EuroRAP. Bert Morris, Managing Director EuroRAP. The A.A. Motoring Trust.

Morris describió los fundamentos del programa EuroRAP, una asociación internacional sin ánimo de lucro, con sede en Bruselas, que sigue el ejemplo de su programa gemelo EuroNCAP, promovido por asociaciones internacionales de automovilistas y por administraciones de carreteras. El comité técnico se reúne dos veces al año, y entre sus objetivos se encuentra reducir las muertes y heridos graves a través de la evaluación sistemática del riesgo, identificar los mayores problemas de las carreteras europeas, y crear asociaciones con los responsables de las infraestructuras viarias. Para ello, se realiza una evaluación de la seguridad de las carreteras mediante un código de estrellas, y se elaboran cuatro tipos de mapas de riesgo. En el periodo 2004-2005 esta política se va a extender a otros continentes, con la creación de AusRAP y AmRAP.

Ponencia 8: EuroRAP en Europa. Ruth Bridger, Senior Research Analyst. EuroRAP.

Se presentaron los mapas elaborados en campañas anteriores y las actuaciones realizadas en función de los resultados obtenidos. Todo ello con el reto de potenciar el diálogo entre usuarios y gestores de las carreteras. El beneficio de involucrarse en el programa EuroRAP es principalmente la visión global que ofrece en el ámbito europeo gracias a la elaboración de esos mapas anuales de riesgo, que permiten realizar análisis comparados de las tasas medias de accidentalidad y transmitir aquellas prácticas que hayan dado buenos resultados en otros países.

Ponencia 9: El punto de vista de las Administraciones de carreteras.

Ponencia 10: Evaluación de los niveles de protección de las vías.

Hans Wahlstrom, Road Safety Expert y Road Traffic Inspectorate of Swedwn.

El ponente, desde su doble faceta de gestor de carreteras y experto del programa EuroRAP, explicó las políticas y estrategias seguidas por la Administración sueca de carreteras para la mejora de la seguridad vial, y los efectos positivos de su adhesión al programa EuroRAP. El principal objetivo es el compromiso de los usuarios, y para ellos, conocer los riesgos que existen en cada carretera puede ayudarles a entender mejor el sistema y a adoptar conductas más seguras. Asimismo, presentó el modelo RPS de puntuación de sistemas de tráfico, basado en el estudio realizado sobre cuatro tipologías de accidente mortal (que supone el 80% de los mismos): choque frontal, salidas de vía, intersecciones y usuarios vulnerables.

Ponencia 11: Resultados en España. Ana Arranz, Ingeniera de Caminos, Canales y Puertos. Prointec.

Descripción del estudio que Prointec ha realizado para la Red de Carreteras del Estado bajo el protocolo del programa EuroRAP, y que ha dado lugar a los primeros mapas de riesgo en el ámbito nacional. Para el desarrollo del estudio se creó una base de datos que recoge todo tipo de información referente a identificación de tramos, datos de accidentes y de tráfico, características del tramo, etc. Los mapas de riesgo muestran las carreteras de la red analizada con un color que se le asigna en función de su índice de riesgo (IR). Los colores van desde el verde (riesgo bajo) hasta el negro (riesgo alto). Para unificar criterios entre los países incluidos en el programa EuroRAP se establece un coeficiente corrector, que en el caso de España es 1,52. La representante de Prointec mostró el mapa 2003, y avanzó que la evolución 2003-2004 ha sido favorable en líneas generales.

Ponencia 12: Una visión autonómica de EuroRAP

12.1. La seguridad vial y EuroRAP. Rafael Olmos i Salaver, Director del Servei Català de Trànsit.

Tras señalar que el Servei Català de Trànsit tiene prácticamente todas las competencias del territorio catalán en materia de tráfico, Olmos realizó una exposición de la accidentalidad en dicho ámbito. Presentó el Plan Catalán de Seguridad Vial 2001-2004, cuyos objetivos son la mejora de la seguridad vial de forma cuantificable y la reducción del 15% en el número de muertos y heridos graves en tres años como parte del objetivo global de reducción acumulada del 50% hasta el 2010. Como estrategias metodológicas se plantean la información de base y el seguimiento de la accidentalidad, el estudio del comportamiento de los usuarios y el conocimiento de la exposición a los accidentes. La clasificación EuroRAP se integra en el Plan como uno de los medios para reducir la exposición a los accidentes.

12.2. Instrumentos para mejorar las infraestructuras. Jordi Follía i Alsina, Director General de Carreteras del Departamento de Política Territorial de Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya.

Follía describió las principales líneas de actuación del Gobierno catalán en materia de infraestructuras y seguridad vial, las cuales se centran en la reducción del número de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), el seguimiento de resultados, la realización de acciones específicas en travesías (con criterios de actuación homogéneos según tipologías) y, finalmente, las auditorías de seguridad vial en proyectos.

Ponencia 13: La investigación futura del programa EuroRAP. Jacobo Díaz Pineda, Director General Adjunto de la Asociación Española de la Carretera.

Díaz Pineda expuso los aspectos positivos que conlleva el programa EuroRAP y propuso diversas modificaciones para su aplicación a nuestro país. Con los criterios que se vienen aplicando

actualmente los resultados españoles vienen afectados por un coeficiente corrector que “grava” notablemente los valores estadísticos primarios, debido posiblemente a la falta de un enfoque más preciso. Para ello, realizó algunas propuestas: 1. Afinar el cálculo del coeficiente de correlación (1,52) relacionado con la diferente definición de herido grave entre países. 2. Redefinir la tipología y tramificación de carreteras, que hace que las vías convencionales estén en una clara desventaja. 3. Que los indicadores de riesgo medio se referencien a la media de cada país. 4. Incluir indicadores complementarios, como la correlación con las velocidades medias y el porcentaje de pesados. 5. Identificar estándares de seguridad por tipo de usuario. 6. Especificar la longitud del tramo, en kilómetros o en porcentaje de red, en lugar de estudiar tramos de longitud variable, y asignar funcionalidades a los diferentes itinerarios.

Ponencia 14: Conclusiones. Bert Morris, Managing Director Eurorap. The A.A. Motoring Trust.
A modo de conclusión, se presentó la versión en castellano del vídeo del programa EuroRAP.

V SESIÓN: TÚNELES

Ponencia 15: Cambios en la normativa tras los accidentes.

15.1. Sebastián Guerrero Ramos, Responsable del Departamento de Trazado y Seguridad Vial. Esteyco.

Exposición de la normativa europea en materia de seguridad en túneles: Orden Interministerial francesa (publicada por el CETU) sobre los dispositivos a instalar en túneles, y la Directiva Europea COD/2002/0309 sobre *Requisitos mínimos de seguridad en túneles de la red europea de carreteras*, de aplicación a los túneles de la red transeuropea de más de 500 metros de longitud que estén en servicio, en construcción o en proyecto. Su objetivo es establecer un nivel mínimo de seguridad previendo las incidencias críticas que puedan poner en peligro vidas humanas, el medio ambiente y las instalaciones del túnel, y el establecimiento de medidas de protección para el caso de accidente.

15.2. Fernando Hacar Rodríguez, Ingeniero Técnico de Obras Públicas. Esteyco.

Expuso la normativa española en materia de túneles (Instrucción IOS-98). En su opinión, ésta presenta algunas lagunas; como es la falta de procedimientos para la planificación de emergencias. Comentó también los estudios europeos como los del CETU francés, la Directiva Europea (desarrollados por el anterior ponente) y los estudios austriacos, que evalúan el coeficiente de seguridad de un túnel.

Ponencia 16: Diseño del túnel perfecto. Rafael López Guarga, Jefe de la Demarcación de Carreteras del Estado en Aragón. Ministerio de Fomento.

El ponente explicó que el túnel perfecto es aquel que ofrece garantías de seguridad “aceptables”. Repasó el programa EuroTest 2003, realizado por clubes europeos de automovilistas y en el que se estudian 25 túneles en 11 países. Asimismo, realizó algunas apreciaciones sobre la Directiva Europea.

Ponencia 17: Inspección de túneles, presentación de resultados. Pere Sauret (RACC) y Antonio Lucas (RACE).

Sauret habló de la inspección realizada por el automóvil club alemán. En España se estudiaron 17 túneles de más de 1,5 kilómetros de longitud. En la inspección se analizan dos aspectos: la seguridad del túnel y el índice de riesgo. Lucas comentó el informe realizado este año 2004 en 27 túneles europeos de nueve países. Con ellos, la cifra total en los seis años de inspección asciende a 150 túneles.

Ponencia 18: Túnel urbano. El ejemplo de Valencia. Faustino Martí Monzó, Jefe de la Sección de Regulación de la Circulación. Servicio de Circulación, Transporte e Infraestructuras. Ayuntamiento de Valencia.

Inició su ponencia refiriéndose a algunos de los túneles urbanos de más reciente construcción en Valencia para pasar a describir con detalle el caso del túnel de la Avenida de las Ferias, que dispone de los más modernos sistemas de seguridad y control.

Conclusiones

1. La seguridad vial supone en la actualidad, y cada día más, una importante preocupación en la sociedad europea en general, y en la española en particular; como lo muestra el gran número de expertos que han participado y la calidad de las intervenciones, así como el interés acreditado por la amplia asistencia de técnicos procedentes de muy diferentes áreas de actuación.

2. La colaboración y coordinación entre los organismos y asociaciones que tienen competencias e inquietudes en materia de seguridad vial resulta cada día más exigible, dado que sólo un esfuerzo conjunto puede hacer que nos aproximemos a los objetivos de reducción de la accidentalidad planteados por la Unión Europea y suscritos por la mayoría de las administraciones estatales, regionales y locales.

3. A juzgar por los resultados obtenidos en algunos de los países que lo han implantado, el programa EuroRAP puede aportar resultados positivos para la seguridad de la circulación por las carreteras europeas. Por ello, cada vez son más numerosas las administraciones interesadas en adherirse a este programa.

4. EuroRAP va a posibilitar la realización de estudios comparados de accidentalidad entre territorios pertenecientes a la UE. Para ello, y debido a las diferentes definiciones de herido grave, convendría realizar nuevos estudios y análisis que conduzcan a coeficientes de corrección que representen de la mejor forma posible la realidad de las cifras de accidentalidad.

5. Por último, y en nombre de las personas y organismos que han hecho posible la realización de estas jornadas, mi agradecimiento a todos los participantes, con el convencimiento de que entre todos seguiremos contribuyendo a que las carreteras sean cada día más un instrumento de progreso.

Enrique Casquero de la Cruz
Ponente General



Para más información:

Susana Rubio

Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales

ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA

Tf. 91 577 99 72

srubio@aecarretera.com