



## Conclusiones del Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico

**Madrid, 1 de junio.-** Hoy se ha clausurado el Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico. Tras varios días en los que se han tratado los aspectos más candentes en el campo de la seguridad vial, esta mañana se han presentado en el madrileño Centro de Convenciones MAPFRE las conclusiones principales de este encuentro. Los encargados han sido Miguel María Muñoz, Presidente del Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE; Mar Cogollos, Directora de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME); y Aniceto Zaragoza, Director General de la Asociación Española de la Carretera (AEC).

A continuación se detallan los principales puntos de encuentro que se han alcanzado durante el Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico, celebrado en Madrid entre el 30 de mayo y el 1 de junio.

- Hasta la presente legislatura las acciones parlamentarias han sido poco numerosas, de escaso calado y poco sistemáticas. Ya en la anterior legislatura hubo signos esperanzadores con la constitución de la Subcomisión de Seguridad Vial.
- En la presente, la acción de la Comisión de Seguridad Vial permite mirar el panorama con mayor optimismo pero es necesario garantizar el pleno respaldo de los estados mayores de los partidos.
- Ello se traducirá en una mejor coordinación de las acciones desarrolladas por las administraciones local, autonómica, central y comunitaria.

- Hasta el momento esta implicación no ha sido muy clara, siendo muy variable en la municipal y autonómica en razón a su dispersión geográfica, en la central con muy diferentes implicaciones de los ministerios implicados y en el ámbito europeo por estar demasiado sujetos a los criterios de los estados miembros, lo que resta voluntad e iniciativa a las instituciones comunitarias.
- Los accidentes de tráfico constituyen una pandemia, en cuanto que sus efectos sobre la población revisten los caracteres de gravedad y extensión como para que se sean un verdadero problema de salud pública.
- De hecho, la Organización Mundial de la Salud (OMS) ha señalado que en 2020 los tres principales problemas de salud en el mundo serán las enfermedades cardiovasculares, las enfermedades mentales y los accidentes de tráfico.
- También la OMS ha definido la inseguridad vial como algo no accidental y por lo tanto evitable.
- En el terreno de la prevención primaria se ha puesto de relieve la importancia de los médicos como prescriptores de seguridad vial.
- En la secundaria hay que alcanzar que no pasen más de 15 minutos desde que se activa la alerta hasta que se produce la llegada de los servicios asistenciales.
- Igualmente hay que reducir los tiempos hasta depositar —y en las mejores condiciones, obviamente— a los lesionados en el hospital de referencia de acuerdo con la patología diagnosticada.
- Para ello, es necesario entre otras cosas aumentar el número de hospitales dotados de helisuperficies de emergencia.
- También exige profesionales (médicos, enfermeras, conductores y técnicos, bomberos, etc bien formados.
- Resulta exigible una formación reglada de los médicos de emergencias y el reconocimiento de la especialidad.
- Hay que generalizar la atención psicológica a las víctimas de accidentes y a sus familiares.
- La educación vial debe ser un proceso continuado durante toda la vida de las personas.
- Es fundamental el papel de los padres como prescriptores de seguridad vial, por tanto, extremadamente peligroso el mal ejemplo que pueden dar a los niños.
- Por tanto, el papel de los profesores, con ser importantísimo, nunca excluirá la importancia del papel de los padres.
- No debe desdeñarse el papel de los niños como prescriptores hacia los padres.

- Hay que profundizar en la investigación a fin de definir, en los diferentes niveles educativos, los contenidos y metodología más adecuados.
- Es crítico en este sentido el decidir, con argumentos científicos, sobre si debe implantarse una asignatura o un eje transversal.
- Ello no supone, sino todo lo contrario minimizar la importancia de las actividades extraescolares cuando son impartidas por personas u organizaciones de prestigio.
- En estos momentos parece que las ideas se encaminan hacia la nueva asignatura de formación cívica, lo cual no excluye el anterior debate para tomar decisiones a más largo plazo
- Hacen falta formadores bien formados, bien motivados y bien auxiliados por el material adecuado, lo cual lleva a la necesidad de que exista una base de datos del material disponible.
- Los exámenes de conducción, en tanto que culminación y verificación del aprendizaje, deben ser más rigurosos (o que no quiere decir más severos) más perfeccionados y más extensos.
- Ello exige una mejora en la cadena formativa: formadores de los profesores, profesores y examinadores.
- Los exámenes no solo deben subir para valorar conocimientos y destrezas sino también actitudes ante la seguridad vial. o nos vuelve a plantear las exigencias de formación.
- El modelo implantado para los cursos de recuperación del permiso por puntos puede constituir, al menos parcialmente, un modelo a seguir en los exámenes.
- La investigación es una exigencia social de primer nivel que hay que potenciar ( y en la que hay que invertir) a fin de identificar los problemas, evaluar el coste-beneficio de las medidas a adoptar y ejecutar las mismas con una visión preventiva.
- Los centros de investigación deben gozar de independencia política y estabilidad presupuestaria. El modelo de financiación mas adecuado es el institucional (público o privado) a fin de que no este sujeto a fluctuaciones derivadas de necesidades del mercado.
- Las infraestructuras y los vehículos deben conformar un entorno seguro para un conductor responsable pero que no esta libre de cometer errores.
- Este entorno seguro debe conseguirse por dos vías:
- De un lado, a través de unas infraestructuras y unos vehículos que sean intrínsecamente seguros y, de otro, un entorno que provoque un comportamiento seguro y prudente en

los conductores. Esto significa que las carreteras y los vehículos deben ser auto explicativos, que deben indicarnos claramente el comportamiento adecuado que se espera de nosotros.

- Pero el entorno seguro no es solo responsabilidad de agentes principales, es decir, de las Administraciones de carreteras y los fabricantes de vehículos. Es necesario que todos los usuarios, otras Administraciones, los Parlamentos, apalanquen o multipliquen las iniciativas de los agentes principales.
- Sin un ambiente “pro seguridad” los agentes principales serán incapaces de generar iniciativas de éxito; tales como auditorias, declaraciones de impacto de seguridad vial, urgencias de seguridad vial o vehículos que incorporen las nuevas aplicaciones o su generalización más rápida.
- El éxito en la aplicación de una ingeniería más segura, no sólo se consigue con mayores dotaciones económicas, sino con equipos humanos bien dimensionados y mejor preparados. Las carencias en medios humanos es un mal permanente que afecta a la seguridad de las infraestructuras viarias de nuestro país.
- Los medios de comunicación juegan un papel central en la creación de una conciencia colectiva en favor de la seguridad vial.
- Los esfuerzos de comunicación que resultaron extremadamente útiles hace algo más de una década, parecen haber agotado su capacidad de mejorar la situación y es necesario implicarse en su proceso de redefinición.
- La ridiculización de las conductas inapropiadas se apunta como una estrategia posiblemente exitosa. En este sentido, deben replantearse las campañas brillantes y bien intencionadas pero de pobres resultados y reconvertirse en campañas exclusivamente eficaces.
- En cualquier caso, las campañas deben ser el complemento de otras políticas y, especialmente, de las de cumplimiento de la ley.
- Cada día más la sociedad civil está llamada a jugar un papel más relevante en la lucha contra los accidentes de tráfico. Algunas de las experiencias actuales son extraordinariamente prometedoras.
- La labor de la sociedad civil frente a las Administraciones y frente al resto de los ciudadanos disfruta de mayor credibilidad social que las actuaciones realizadas por los poderes públicos.
- La sociedad influye decisivamente en el comportamiento individual, de tal manera que adapta su mayor o menor prudencia a las exigencias del país en el que se encuentra en cada momento.

- A partir de ello, no cabe duda de que la sociedad tiene un papel importantísimo que cumplir en la prevención de accidentes, puesto que puede convertirse en un prescriptor colectivo de seguridad vial.
- La sociedad civil debe participar en la elaboración de los planes nacionales de seguridad vial con las aportaciones de las organizaciones que trabajen en este problema y añadiendo sus sugerencias a los objetivos programados por los poderes públicos.
- Las estructuras de planificación y control de la seguridad vial deben estar ampliamente abiertas a la participación de la sociedad civil.
- Los distintos modelos de participación de la sociedad son igualmente válidos: empresas que ejercen por sí mismas su sentido de la responsabilidad social, fundaciones o asociaciones sin ánimo de lucro, organizaciones internacionales y supranacionales.
- Los únicos requisitos exigibles son el de independencia de los poderes públicos, rigor en los planteamientos y voluntad de hacer un seguimiento de las propuestas.

Miguel M<sup>a</sup> Muñoz  
Mar Cogollos  
Aniceto Zaragoza

## **ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA**

**Marta Rodrigo / Susana Rubio / Iván Corzo - Departamento de Comunicación y  
Relaciones Institucionales 91 577 99 72 – 637 51 04 05**

[mrodrigo@aecarretera.com](mailto:mrodrigo@aecarretera.com) / [srubio@aecarretera.com](mailto:srubio@aecarretera.com) / [prensa@aecarretera.com](mailto:prensa@aecarretera.com)