

Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico
‘La sociedad civil ante el reto de la seguridad vial’

Madrid, 30 de mayo al 1 de junio de 2006

En seguridad vial, ¿por qué España es diferente?

- El objetivo del Congreso es promover la participación de la sociedad civil en la lucha contra los accidentes de tráfico.
- El Comité de Honor está presidido por S.M. El Rey.
- Arrancará el próximo 30 de mayo en Madrid, con la presencia de la Ministra de Sanidad y Consumo, Elena Salgado.
- El Ministro del Interior está invitado a la sesión de clausura.
- Con 113 fallecidos por millón de habitantes en 2004, España duplica las cifras de los países europeos más punteros en seguridad vial.
- Pese a ello, esta variable ha descendido en nuestro país un 20% en los últimos cinco años.

Madrid, 11 de abril de 2006.-

Con una tasa de 113 fallecidos en accidente de tráfico por millón de habitantes en 2004, el panorama actual español de la accidentalidad viaria está muy lejos del que presentan países como Reino Unido, Holanda, Suecia y Malta, todos ellos con cifras que fluctúan entre los 33 y 56 fallecidos. La media de la Unión Europea en esta variable alcanzó en el mismo año las 95 muertes por millón de habitantes¹.

Estos datos ponen de relieve la dramática situación de nuestro país en materia de seguridad vial. Una situación frente a la que, sin embargo, se observa una patente falta de preocupación y sensibilidad en todos los órdenes: social, político, sancionador, técnico...

Así lo refleja el Centro de Investigaciones Sociológicas (CIS) en su Barómetro de enero de 2006. Según este informe, paro, inmigración e inseguridad ciudadana son las principales preocupaciones de los españoles. Junto a estas cuestiones, también nos preocupan el terrorismo o el precio de la vivienda, pero en el estudio del CIS no hay ni rastro de los accidentes de tráfico, una de las principales causas de muerte en las sociedades modernas. Para hacernos una idea de la magnitud de este problema, el pasado año perdieron la vida en las carreteras españolas 11 personas al día.

Escasez de iniciativa política

Esta falta de concienciación ciudadana está muy relacionada con el tratamiento que los partidos políticos dan a la seguridad vial. En este sentido, basta comprobar las escasas iniciativas legislativas relacionadas con la seguridad vial que se han presentado en las Cortes en los últimos años, algo que es extensible a las interpelaciones realizadas durante las sesiones de control. Además, si se compara la situación española con la que se vive en otros países de Europa, es fácil llegar a la conclusión de que la seguridad vial dista mucho de ser uno de los asuntos de Estado que guían la acción política española. Así lo indica un estudio de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME) que será presentado a lo largo del Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico.

¹ Ver tabla de la pág. 7.

Pocas sanciones en las carreteras

Otro de los aspectos en el que España se sitúa por debajo de la media europea es el nivel de vigilancia y control presente en nuestras vías. Pese a la opinión generalizada de que en España se ponen demasiadas multas por infracciones de tráfico, nuestro país es, dentro de la Europa de los 15, uno de los que menos sanciona a los conductores.

Según un estudio realizado por el Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE y la Asociación Española de la Carretera (AEC), países como Francia, Holanda, Reino Unido, Alemania o Austria – algunos de ellos con parques de vehículos inferiores en número al español – presentan una cifra total de sanciones anuales mucho más elevada que la nuestro. Así, mientras que en Austria se realizan al año 0,78 denuncias por cada vehículo que circula y 0,6 en Holanda, en España este dato se sitúa por debajo del 0,1.

Infrautilización de instrumentos de seguridad vial

A lo largo de la última década, el número de kilómetros de autopistas y autovías se ha duplicado, y si se cumplen los planes en este sentido en 2020, el conjunto de estas vías llegará a los 20.000 kilómetros. Asimismo, la modernización vivida por el parque automovilístico nacional en los últimos años ha sido más que notable. Airbags, controles de estabilidad y limitadores de velocidad son herramientas de seguridad cada vez más frecuentes en nuestros vehículos. Sin embargo, a la hora de adquirir un coche nuevo, aún se aprecia un excesivo interés en los usuarios por todo lo relacionado con las prestaciones mecánicas en detrimento del equipamiento de seguridad.

Durante los próximos años, el sector viario español va a seguir viviendo grandes transformaciones gracias al desarrollo de novedosas y efectivas herramientas de prevención de accidentes, tanto para las nuevas carreteras como para las que ya están abiertas al tráfico. Las auditorías de seguridad son una de ellas. Este tipo de auditorías se utiliza con resultados muy positivos en la mayor parte de los países de nuestro entorno desde hace más de una década. Y es que, además de reducir la siniestralidad de forma notable, por cada euro invertido en estas auditorías se pueden llegar a ahorrar 11,5 euros en los costes derivados de accidentes. A pesar de sus indudables ventajas, junto a Luxemburgo, España es el único miembro de la UE que aún no ha puesto en práctica estas auditorías. Por ello, es de esperar que en los próximos años se impulse de forma definitiva el uso de esta herramienta de seguridad vial en nuestras carreteras.

Pero las auditorías de seguridad vial no son el único instrumento para luchar contra los accidentes desde el campo de las infraestructuras viarias. Así lo demuestra el protocolo europeo de estrategias de seguridad vial vigente, en el que destacan acciones como la eliminación de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), la evaluación de impacto de planes de seguridad vial y las inspecciones de seguridad vial. Desde los estudios de viabilidad hasta la definitiva puesta en marcha, todas estas estrategias atraviesan seis etapas en su desarrollo.

En la comparativa europea, de nuevo las carreteras españolas no se sitúan en los puestos de cabeza. Así, mientras países como Holanda y Reino Unido desarrollan simultáneamente todos los instrumentos de seguridad vial previstos a nivel europeo, en España únicamente se están poniendo en marcha dos de ellos: la eliminación de Tramos de Concentración de Accidentes (TCA) y los planes de revisión de la seguridad vial del conjunto de la red².

Ante este panorama general surgen varios interrogantes: ¿Por qué la sociedad española presta tan poca atención a un problema que acaba con la vida de 11 personas cada día? ¿Por qué en España las cifras de siniestralidad son tan altas? ¿Somos menos cívicos al volante que nuestros vecinos europeos? ¿Conducimos peor? ¿Nuestras carreteras son menos seguras? Y, por último, en vista de que quedan muchas cuestiones por resolver, ¿por qué la seguridad vial no es un asunto de Estado en nuestro país?

Un encuentro para los ciudadanos

Para intentar dar respuesta a éstas y otras preguntas, la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), la FUNDACIÓN MAPFRE y la Asociación Española de la Carretera (AEC) organizan el Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico. Bajo el lema “La sociedad civil ante el reto de la seguridad vial”, este encuentro pretende elevar la voz de los ciudadanos para que sus demandas sean tomadas más en cuenta por las entidades involucradas en la gestión del tráfico.

Para ello, los organizadores no han querido diseñar un congreso “al uso” sino todo lo contrario. Fruto de esta filosofía, el Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico invertirá los papeles de los participantes. Así, por primera vez en el calendario de congresos viarios, tendrá lugar un encuentro en el que los representantes de la sociedad civil tomarán la palabra desde el estrado y los

² Ver tabla de la pág. 8.

responsables de la administración y las empresas del sector serán quienes escuchen sus demandas.

Este Congreso se celebrará en Madrid entre el 30 de mayo y el 1 de junio en el Centro de Convenciones MAPFRE (Pº de la Castellana, 95). El Comité de Honor de este encuentro está presidido por S.M. El Rey. La inauguración contará con la presencia de la Ministra de Sanidad y Consumo, Elena Salgado, mientras que el Ministro del Interior ha sido invitado para presidir la sesión de clausura.

Durante este Congreso se elaborarán unas conclusiones en las que se recogerán las principales demandas ciudadanas en materia de seguridad vial. Todo ello quedará plasmado en un Libro Verde que se remitirá a todas las entidades públicas con competencias en tráfico y seguridad vial. Con ello se persigue la elaboración de unos planes de acción que gocen de prioridad y estén dotados con las partidas presupuestarias necesarias para su correcto desarrollo.

Un congreso novedoso

Con vistas a aumentar el dinamismo y el carácter participativo de estas jornadas, el debate será el gran protagonista. Para ello, el Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico reunirá a destacados profesionales del sector que se encargarán de desarrollar las seis sesiones de trabajo que componen este encuentro. En lugar de seguir el guión tradicional de lectura de ponencias, en esta ocasión todos los participantes desarrollarán sus planteamientos en mesas de debate.

Tras la inauguración del Congreso, la primera mesa dará comienzo el próximo 30 de mayo a las 12 horas bajo el título “El accidente de tráfico. ¿Es una pandemia evitable?”. El coordinador de este bloque será Juan García Reneses, Presidente Fundador y Director Médico de AESLEME. A lo largo de la mañana se hará un repaso por las principales experiencias internacionales en materia de prevención de accidentes de tráfico.

El siguiente foro de discusión estará coordinado por Aniceto Zaragoza, Director General de la Asociación Española de la Carretera (AEC). Bajo el epígrafe “La vía y el vehículo: la tecnología al servicio del usuario”, esta sesión pretende reflexionar sobre la necesidad de que las nuevas tecnologías se adapten lo mejor posible al ciudadano medio.

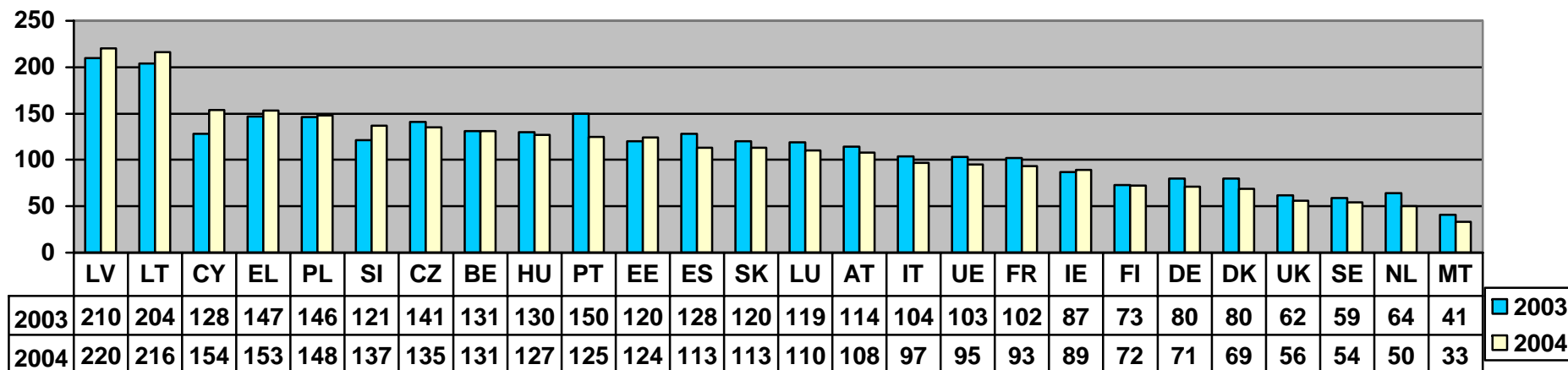
El día 31 de mayo aglutinará tres mesas de debate. La primera de ella estará moderada por Miguel María Muñoz, Presidente del Instituto de Seguridad Vial de la FUNDACIÓN MAPFRE. A lo largo de esta sesión, los expertos propondrán alternativas realistas que garanticen una mayor presencia de la seguridad vial en todas las etapas del sistema educativo.

“La seguridad vial: una cuestión de prioridades políticas” es el título de la cuarta mesa. Su coordinador será Jordi Jané, Presidente de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico en el Congreso de los Diputados. El tema que se abordará es de vital importancia en el camino hacia el reconocimiento de la seguridad vial como un asunto de Estado. Al igual que ha sucedido en otros países de nuestro entorno, los Gobiernos deben tomar cartas en el asunto y situar la prevención de los accidentes de tráfico en los puestos de privilegio de sus programas políticos.

En la última sesión del día se tratará “La comunicación como herramienta fundamental de la prevención”, bajo la coordinación por Javier González Ferrari, Presidente Ejecutivo de Onda Cero Radio. Esta sesión está muy relacionada con la anterior. Y es que una buena estrategia mediática en este campo es esencial para que las medidas de seguridad vial emprendidas por los Gobiernos tengan calado en la ciudadanía.

Para el día 1 de junio se reserva la última de las seis mesas redondas, que estará dedicada a “La participación de la sociedad civil” y será coordinada por Mar Cogollos, Directora de AESLEME. A lo largo de este debate se reflexionará sobre el papel que debe cumplir la sociedad civil en el sector viario durante los próximos años. Asimismo, se planteará la posibilidad de modificar la estructura del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial. Tras esta mesa redonda, Christian Gerondeau, Presidente de la Federación Francesa de Automóviles Club y Usuarios de la Carretera, dará una conferencia con la que se cerrará el Congreso Internacional de Prevención de Accidentes de Tráfico.

Tabla 1 - Fallecidos en accidente de tráfico por millón de habitantes UE-25 (2003-2004)



Fuente. CARE & Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology.

Tabla 2 - Medidas de seguridad vial puestas en marcha en Europa y fase de desarrollo

	feasibility stage				preliminary design				detailed design				pre-opening stage				after-opening stage				monitoring of existing roads			
Road Safety Impact Assessment				DE DK																				
		FI				FI																		
				NL				NL PT				LT												
		SI SK				SI SK						SI												
Road Safety Audit				NO				NO																
			CZ DE DK		AT		CZ DE DK		AT		CZ DE DK EE				CZ DE DK				CZ DK					DK EE
		FI		IE		FI		IE	EL	FI		IE IT		FI FR HU IE			FI		IE					
		LV MT NL PT			LT	LV MT NL PL PT			SI	LV NL PT			SI	LV NL PT			LV UK					LV MT		
Road Safety Inspection																								
High Risk Road Section (Black Spot) Management				CY				CY				CY				CY								
		SI				SI																		
Network Safety Management																								
		FI		NL				NL																

Fuente. Austrian Ministry for Transport, Innovation and Technology.

Tabla 2

Feasibility Stage. Estudio de viabilidad.

Preliminary Design. Diseño preliminar.

Detailed Design. Diseño detallado.

Pre-opening Stage. Fase previa al desarrollo de la medida.

After-opening Stage. Fase posterior al desarrollo de la medida.

Monitoring of Existing Roads. Control de la red abierta al tráfico.

Road Safety Impact Assessment. Evaluación de Impacto en Seguridad Vial.

Road Safety Audit. Auditoría de Seguridad Vial.

Road Safety Inspection. Inspección de Seguridad Vial.

High Risk Road Section (Black Spots) Management. Eliminación de Tramos de Concentración de Accidentes.

Network Safety Management. Revisión de la Seguridad de la Red Viaria.

Tabla de países

AT. Austria.

BE. Bélgica.

CY. Chipre.

CZ. República Checa.

DE. Alemania.

DK. Dinamarca.
EE. Estonia.
EL. Grecia.
ES. España.
FI. Finlandia.
FR. Francia.
HU. Hungría.
IE. Irlanda.
IS. Islandia.
IT. Italia.
LT. Lituania.
LU. Luxemburgo.
LV. Latvia.
MT. Malta.
NL. Holanda.
NO. Noruega.
PL. Polonia.
PT. Portugal.
SE. Suecia.
SI. Eslovenia.
SK. Eslovaquia.
UE. Unión Europea.
UK. Reino Unido.

Para más información

Iván Corzo
Departamento de Comunicación y Relaciones Institucionales
ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE LA CARRETERA
Tlf. 91 577 99 72
prensa@aecarretera.com