

El triple factor de la seguridad vial

Nos acercamos al 2010 y al compromiso por parte de la Unión Europea de reducir a la mitad el número de fallecidos por accidentes de tráfico en sus Estados miembros. Esta decisión, que fue aprobada en el 2001, se tomó por la constatación de que existen factores de riesgo similares que merman cada año la seguridad vial, entre ellos, el alcohol, la velocidad, o el estado de las carreteras. Corregirlos, en la medida de las posibilidades de cada Estado, supondrá prevenir uno de los problemas con mayor índice de mortalidad y, por lo tanto, una cuestión más de salud pública.



Foto: Maty

Esther Plaza Alba

WILLIAM HADDON, doctor pionero en el estudio de la seguridad dentro de la industria automotriz, ya advirtió a finales de los 60 sobre la peligrosa concepción del sistema «hombre-máquina».

Haddon, en sus investigaciones, ideó un método que analizaba los factores de riesgo y que dividía las políticas de seguridad vial en las dirigidas al individuo, al vehículo, a las infraestructuras o al entorno. Todo ello, tras considerar la relación de estos factores con el momento en el cual se produce la colisión, es decir, si actúan en la fase previa a, o durante o después de la misma.

En Europa, según un estudio de la Universidad de Navarra, los accidentes de tráfico provocan anualmente 127.000 muertes. El Observatorio Nacional de Seguridad Vial cifra en 3.016 las personas fallecidas en las carreteras españolas en el año 2006. Nos encontramos ante uno de los problemas con mayor impacto en la morbilidad y en la mortalidad del país, ya que llega a ocupar el primer lugar en porcentaje en el grupo de edad de entre los 25 y los 34 años. Igualmente importantes son las cifras de lesionados que estos sucesos causan (1.428 en el 2006). Estos motivos hacen que tanto para la Dirección General de Tráfico (DGT), como para la sociedad en general, la accidentalidad vial sea considerada una cuestión de salud pública. Y como tal, deba ser, cuanto menos, prevenida. Para ello, lo principal es examinar los factores que determinan la siniestralidad en las carreteras y que, como expuso William Haddon, se reducen fundamentalmente al factor humano, al factor vía y al factor vehículo.

Factor humano

Durante la primera quincena de junio, los efectivos de la Guardia Civil contaron con el apoyo de voluntarios de la Asociación de Lesionados Medulares, encargados de informar a los conductores del peligro que, entre otros, supone conducir bajo los

efectos del alcohol. La DGT tomaba esta iniciativa al comprobar que el mayor porcentaje de accidentes tenía su origen en el factor humano, cuya combinación con el alcohol y el volante supone un cóctel mortal. El Consejo General de Colegios Oficiales de Psicólogos (COP) certifica la necesidad de controlar esta situación que, sobre todo, afecta por estadística a los más jóvenes. De esta manera, Eduardo Montes Velasco, vicepresidente primero de dicha institución, considera que «desde el punto de vista psicológico, el manejo de esta situación partiría desde la impartición continua de los cursos de Seguridad Vial en los colegios. Informar y mentalizar a los padres para lograr un cambio en el comportamiento y afianzarlo; no reforzando conductas inadecuadas, ni solucionándoles el pago de las multas, pero si educándoles en la responsabilidad de sus actos».

Durante el pasado mes de mayo, varios medios de comunicación se hacían eco de los resultados de un estudio realizado por María Seguí Gómez, profesora de Medicina Preventiva de la Universidad de Navarra, sobre la seguridad vial y el alcohol en los licenciados españoles. Según este estudio, el 30 % de los conductores con título universitario reconoce que bebe y conduce.

La última propuesta de la DGT ha sido la solicitud de un cambio legislativo para que se autorice, sin orden judicial, la práctica de análisis de sangre en los conductores heridos en accidentes de circulación.

Para el COP, no solo el alcohol puede convertir a alguien en conductor de riesgo, así, ciertas emociones combinadas con el carácter de cada persona, con la situación previa que haya vivido y «en general, la ansiedad y el estrés son desencadenantes de cierta inestabilidad emocional que puede llevarnos a realizar conductas de riesgo». Para Eduardo Montes «el entorno social es otro de los factores más influyentes. Si este entorno es competitivo, influirá de forma negativa, ya que premiará comportamientos y conductas inadecuadas. En cambio, un entorno social en el que prime el respeto y el cumplimiento de la normativa, propiciará que la conducción sea más eficaz».

Para continuar con el factor humano, debemos referirnos también a los peatones y los ciclistas. En el caso de los primeros, y según la Fundación MAPFRE, los grupos de mayor riesgo son los niños y los ancianos, que comparten entre otras causas la ausencia de educación vial. Con respecto a los ciclistas, la Real Federación Española de Ciclismo (RFEC) aconseja, por ejemplo, la utilización del casco, salir en grupo y elegir carreteras con poca densidad de tráfico. Además, desde el 2002, la nueva Ley de Seguridad Vial propone una mayor protección de los ciclistas e introduce términos novedosos como «vía ciclista», «carril-bici» o «carril-bici protegido».

Factor vía

Cuando se produce un accidente de tráfico, el asfalto es, para los agentes encargados de la circulación, un elemento clave para discernir y aclarar lo sucedido antes, durante y después del hecho. Lo primero es comprobar el estado de la calzada, pues aproximadamente está implicada en el 20 % de los accidentes, sobre todo en el caso de los TCA (tramo de concentración de accidentes), lo que comúnmente conocemos como puntos negros. La desaparición de estos es complicada ya que, según fuentes consultadas, como el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos (CICCP), «cada administración pone en marcha anualmente programas para solucionar los problemas relacionados con la infraestructura en estos tramos, pero las situaciones vuelven a aparecer en otros puntos de la red de carreteras, debido al fenómeno conocido como migración de accidentes, relacionado con el hecho de que en la mayor parte de los casos los accidentes se deben a una confluencia de muchos factores». La homogeneización de las carreteras, esto es, que «las carreteras no conduzcan a situaciones de sorpresa, y que los mismos problemas se resuelvan con soluciones del mismo tipo»; así como la inclusión de auditorías de seguridad vial en el proceso de gestión general de Seguridad Vial pueden llevar a «garantizar que las carreteras, desde su primera fase de planeamiento, se diseñen con los criterios óptimos de seguridad para todos los usuarios, verificando que se mantienen dichos criterios durante las fases de proyecto, construcción y puesta en servicio de la misma». Ambos dos son prácticas que desde dichas fuentes se recomiendan para que los españoles podamos conducir por calzadas más seguras.

Factor vehículo

En el 2006, y según el Fichero Informativo de Vehículos Asegurados (FIVA), el parque automovilístico de España ascendía



Foto: Maty



Foto: Maty

«En general, la ansiedad y el estrés, son desencadenantes de cierta inestabilidad emocional que puede llevarnos a realizar conductas de riesgo»

a 27 millones de vehículos. Esta excesiva cantidad añadida a la antigüedad media, casi un año superior a la media del resto de países europeos, hace que los fabricantes deban preocuparse por la seguridad que ofrecen sus productos. En Suecia, en un encuentro de expertos celebrado en el 2005, se planteaba la necesidad de aplicar las nuevas tecnologías en pro de la mejora de dicha característica en los medios de transporte que el ciudadano utiliza habitualmente. Desde este país europeo, se apuntó la importancia de incorporar los beneficios de la telemática a los vehículos: integrar un alcoholímetro en la llave de contacto, un sistema de radar preparado para avisar al conductor cuando se acerca a una situación de peligro, incorporar la frenada automática al coche si el conductor no reacciona a tiempo, o programas de estabilidad electrónica para evitar que el vehículo vuelque.

Entre los modelos presentados, el pasado mes de junio, en el Salón del Automóvil de Barcelona algunos vehículos contaban con velocímetros de hasta 250 km/h. Debido a que la velocidad provoca y agrava cualquier fallo humano, el Congreso daba luz verde, el pasado 15 de junio, al endurecimiento, por vía urgente, de las penas de cárcel para delitos de tráfico como conducir por encima de la velocidad establecida por la DGT, o bajo los efectos del alcohol.

Hace un año que entraba en vigor el carné por puntos y, con él, según Tráfico, «un cambio de cultura en la carretera». Lo cierto es que, tras una Semana Santa con datos no demasiado satisfactorios, el balance en general desde su utilización es positivo; ya que en lo que va de año, comparando mes a mes, las cifras de muertes han sido inferiores a las del 2006.

Esta ha sido una medida aprobada en el marco de la estrategia española con el fin de cumplir con la política europea de transportes del 2010, cuyo objetivo principal es la reducción de un 50 % de los fallecidos a causa de los accidentes de tráfico en la Unión Europea. ■