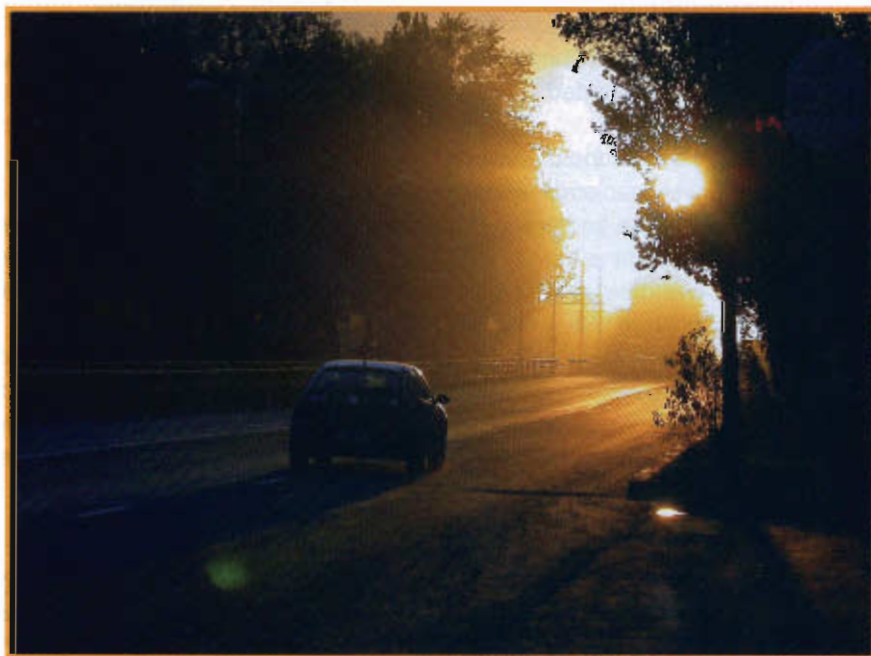


Durante los últimos años, los países más avanzados han puesto en marcha ambiciosos programas para erradicar los accidentes de tráfico. España podría ser un ejemplo de ello, aunque las expectativas parecen centrarse en estos momentos en la aplicación del carné por puntos. Es indudable que está mejorando la seguridad vial en los países punteros, que destinan a ello ingentes cantidades de dinero, pero de nada sirve ese esfuerzo cuando el problema se contempla en su globalidad, porque las cifras de muertos se disparan en la medida en que también lo hace la inseguridad en las carreteras de los países en vías de desarrollo. Estamos ante un nuevo efecto negativo de la globalización. Crece la diferencia de accidentes entre países ricos y en vías de desarrollo



LOS ESFUERZOS DE LOS GRANDES APENAS SIRVEN ANTE LA GLOBALIZACIÓN DEL PROBLEMA

Hasta tal extremo esto es así que algunas naciones –Reino Unido, por ejemplo– pretenden incluir en sus planes la exportación de sus ideas más útiles para reducir los accidentes en los países que más lo necesitan. También la solidaridad sobre siniestros en las carreteras empieza a regir la relaciones entre países ricos y pobres.

Un ejemplo de lo anterior es que España, dentro de la Unión Europea de los 15 miembros, figuraba en segunda posición, tras Grecia, en índice de siniestralidad por tráfico, pero la mayoría de los diez nuevos so-

cios recientemente incorporados superan nuestro escandaloso índice.

A primera vista, Francia e Inglaterra parece que se sitúan en cabeza de los países con más logros en sus objetivos de atajar el problema. Sus iniciativas están destinadas a ser imitadas. El Gobierno francés hizo un llamamiento en 2000 a la movilización de los ciudadanos para hacer frente a una «gran causa nacional». Los resultados de los últimos años han sido sorprendentes, con reducción de la accidentalidad en más de 20 puntos.

SITUACIÓN
INTERNACIONAL



Por su parte, Inglaterra ha conseguido una espectacular disminución de los accidentes en los últimos años, inferiores en un 40 por ciento a los registrados en España en el último año, a pesar de que su parque automovilístico supere al nuestro en tres millones de coches.

En Estados Unidos, los ciudadanos que mueren cada año en sus carreteras superan habitualmente los muertos que costó la guerra de Vietnam... Y eso a pesar del esfuerzo que hacen los Gobiernos de los diferentes Estados y las empresas automovilísticas para perfeccionar la seguridad de los vehículos que fabrican.

También grandes firmas europeas llevan a cabo importantes investigaciones en el mismo sentido. Lo mucho que se hace y lo insuficiente que resulta obliga a insistir en que hay que hacer mucho más para garantizar el futuro de la seguridad vial a través de planes de renovación de infraestructuras —en España se ha puesto en marcha un plan de choque—, de movilizaciones sociales, de grandes campañas orientadas a concienciar al ciudadano del gravísimo pro-

blema. También en el campo de la formación de los automovilistas, de la educación vial.

La Unión Europea es una de las más activas en esos empeños, aunque, desde algunos observatorios, se recela de su capacidad de ser efectiva para trasladar sus buenos propósitos a la realidad del terreno. En su análisis previo de la situación, las zonas del sur, del este y del centro de la Unión no cumplen con las normas básicas de una adecuada política en materia de tráfico.

La lentitud del ritmo con el que fluye la legislación emitida desde Bruselas obliga a los dirigentes comunitarios a prestar una mayor atención a fomentar acciones nacionales en los países miembros, especialmente orientadas a la aplicación de las normas vigentes y a promover buenas prácticas y comportamientos. A este respecto cabe citar que también existen 66 medidas concretas y recomendaciones para emplear a modo de herramientas a fin de recalificar y actualizar sistemas y aplicaciones, tanto en la vertiente política y administrativa como en la de la producción industrial.

MUERTES EN CARRETERA - COMPARATIVA MUNDIAL (2002)

Fuente: (OECD) International Road Traffic and Accident Database

	MUERTOS por 1000 habitantes	MUERTOS por 10.000 vehículos	VEHÍCULOS por 1000 habitantes	PEATONES muertos por 100.000 hab.	NIÑOS (0-14) muertos por 100.000 hab.	MUERTES (TOTAL)
Reino Unido	6.0	1.2	519	1.4	1.5	3.581
Austria	11.9	1.8	665	2.0	1.9	956
Bélgica	14.5	2.6	559	1.5	3.5	1.486
Dinamarca	8.6	1.9	461	1.2	1.3	463
Finlandia	8.0	1.6	501	0.8	1.9	415
Francia	12.9	2.2	596	1.5	2.3	7.655
Alemania	8.3	1.3	647	1.1	1.7	6.842
Grecia	19.3	4.0	480	3.6	2.5	2.037
Irlanda	9.6	2.0	472	2.2	2.2	376
Italia	11.7	1.6	728	2.1	2.3	6.736
Luxemburgo	14.0	1.8	768	1.4	3.7	62
Holanda	6.1	1.2	507	0.6	1.2	987
Portugal	16.1	1.9	838	3.3	4.5	1.675
España	13.2	2.1	620	1.9	2.5	5.347
Suecia	6.0	1.1	554	0.7	1.1	532
República Checa	14.0	3.3	424	3.0	2.8	1.431
Hungría	14.0	4.8	292	3.7	3.1	1.429
Noruega	6.9	1.1	605	0.7	1.7	312
Polonia	15.3	3.8	406	5.2	3.7	5.847
Suiza	7.1	1.1	662	1.3	1.7	513
Turquía	5.6	3.9	143	1.3	0.8	3.840
Estados Unidos	14.9	1.9	783	1.7	3.5	42.815
Japón	7.5	1.2	635	2.2	1.6	9.575

Tabla comparativa que muestra las cifras de accidentes en diferentes países.