

**José Méndez Álvarez**, Director General de la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA)\*



José Méndez Álvarez.

# EL ESLABÓN PERDIDO: LA CIENCIA DE LA ACCIDENTOLOGÍA Y LA CULTURA DEL CONOCIMIENTO

La Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA) defiende, por encima de todo, la necesidad de conocer en profundidad la realidad de los accidentes de tráfico para dar una «respuesta científica» a las demandas de mejora de la seguridad vial. Dos ejemplos, entre otros, de sus rigurosas líneas de actuación son la creación de un «observatorio», dentro de la organización, dedicado a la labor de «inteligencia tecnológica», aplicada a los accidentes, y su iniciativa de desarrollar el denominado Programa Nacional de Accidentología (PRONACC). Sobre todo ello versa el artículo de José Méndez Álvarez, Director General de la Fundación, que reproducimos a continuación y en el que se ofrece una precisa y profunda visión de lo que es la nueva ciencia de la Accidentología, como desarrollo de la «cultura de investigación» que debe impregnar las actividades de las Administraciones Públicas y empresas.

Permítannos comenzar estas líneas aclarando un par de asuntos imprescindibles para entender el mensaje que esperamos transmitir con ellas. En primer lugar, la importancia de la Accidentología en el marco de los trabajos diarios de FITSA. Fruto de la primera fase constitutiva de la Fundación, en la cual gran parte de su actividad se centró en el apoyo a la labor investigadora de los centros tecnológicos y de las unidades de investiga-

ción universitarias españolas, se acumuló una vasta cantidad de información relativa a las actividades de estudio detallado de los accidentes de tráfico, que desde hace varias décadas se desarrollan en los países de nuestro entorno.

Países a menudo «envidiados» por sus mejores tasas de siniestralidad. Este «despertar» de la Fundación a la importancia de la Accidentología se materializó en la inclusión

\* FITSA es una fundación privada creada por la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), la Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automoción (SERNAUTO) y la Asociación Española de Entidades Colaboradoras con la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV), y que cuenta desde sus inicios con el apoyo de la Dirección General de Tráfico (Ministerio del Interior), la Dirección General de Política Tecnológica (Ministerio de Educación y Cultura) y la Dirección General de Desarrollo Industrial (Ministerio de Industria, Comercio y Turismo).



de la promoción de esta *ciencia* como uno de los cuatro ejes alrededor de los cuales giran en estos momentos todas nuestras acciones (los otros tres ejes son: medio ambiente y energía, promoción de la investigación a través de la innovación, y conocimiento continuo del estado funcional y de la vida administrativa del vehículo). El objetivo director accidentológico tiene como meta la mejora del sistema de recogida de datos de siniestros de circulación y, más específicamente, la promoción de un programa de investigación en profundidad de accidentes similar al existente, por citar algunos ejemplos, en el Reino Unido, Francia, Alemania, Suecia, Estados Unidos, Australia, Dinamarca, Finlandia...

En segundo lugar, merece la pena comentar muy brevemente el papel que los Observatorios desempeñan en nuestra Fundación. Los cuatro Observatorios, uno de ellos dedicado específicamente a la Accidentología, fueron creados a finales del año 2003 y han desarrollado a lo largo del año 2004 una considerable labor de «inteligencia tecnológica» que ha permitido a FITSA conocer de primera mano y de boca de sus más de ochenta integrantes –personalidades todas ellas provenientes de diversos ámbitos del sector público, industrial, económico, universitario, investigador o de la representación social– sus opiniones y sugerencias de mejora sobre los más de veinte temas que han sido abordados, con mayor o menor profundidad, en las reuniones y en los intercambios virtuales de información a través del e-mail. Pues bien, en una de las reuniones de dichos Observatorios se expuso una pregunta que puede ser clave para entender nuestra situación actual en el contexto internacional de la investigación en profundidad de los accidentes, actividad prácticamente inexistente de modo coordinado en España: *¿para qué*



*hace falta investigar los accidentes de circulación si la normativa técnica viene siempre impuesta bien desde Ginebra o bien desde Bruselas?* La pregunta es de esas que le dejan a uno clavado en su silla sin ser capaz de responder durante algunos segundos. Este estado de parálisis mental transitoria tiene mucho que ver con el profundo calado de la pregunta, que nada tiene de retórica y que va mucho más allá de la mera actividad de la investigación de accidentes. La innovación tecnológica es la clave de la competitividad industrial y difícilmente se puede innovar, ser creativos o adelantarse a la competencia si son otros los que trabajan «a puerta cerrada» en Bruselas o Ginebra desarrollando las normativas técnicas, y las legislaciones internacionales futuras. Y resulta que, precisamente es el trabajo activo en el proceso normativo lo que le permite a una empresa, a una región o a un país adelantarse a la feroz competencia mundial, aunque sea por los pocos meses que en realidad son los que marcan la diferencia entre ser un país competitivo o arriesgarse a sufrir con más crudeza la amenaza de la deslocalización industrial.

La reflexión posterior a la mencionada pregunta, afortunadamente, no tardó en surgir en el mismo seno del Observatorio. Estábamos, una vez más, ante el dilema de la botella medio llena o medio vacía o, desde otro punto de vista, ante la diatriba de qué fue antes, si el huevo o la gallina. Intentaré ser más claro: aquellos que «desde afuera» intervienen en el desarrollo de la normativa de seguridad vial (y da lo mismo que estemos hablando de normativa técnica de vehículos o de carreteras, de evidencia sobre la influencia de la supervisión policial o de la mejora de la formación de conductores) son precisamente los países que más investigan sus accidentes, aquellos que más aprenden de los mismos y los que, en definitiva, atesoran un mayor conocimiento. Todo ello, al final del proceso, es lo que justifica que sus argumentos surgidos de la evidencia científica sean, al mismo tiempo, imprescindibles e irrefutables en los foros internacionales correspondientes. Las Directivas que a España no le queda más remedio que trasponer, o los reglamentos técnicos a los que tienen que adaptarse nuestras empresas fabricantes de componentes para no perder el tren de la evolución tecnológica, no surgen en la Comisión



Europea o en las Naciones Unidas en Ginebra por generación espontánea o inspiración divina. El proceso es bien distinto e implica la presencia estructurada de representantes nacionales de la Administración, de las empresas y de los grupos investigadores en todos los foros internacionales, donde, al fin y al cabo, se diseña el futuro de la seguridad vial. Y la presencia activa no significa otra cosa que trasladar a dichos foros el trabajo que se realiza (o se debería realizar) día a día en nuestro país y, a ser posible y dado el entorno internacional en el que nos movemos, en colaboración con todos los agentes claves de otros países.

Para no perder de vista el tema que nos ocupa, traigamos un par de ejemplos o, dicho con mayor propiedad, un ejemplo y un contraejemplo. El primero podrían ser las investigaciones sobre siniestros de autobuses que, en los últimos años y con el apoyo de la DGT, se han venido realizando en España. Estas investigaciones han permitido a los centros tecnológicos y a los grupos universitarios logros tan importantes como: darse a conocer internacionalmente a través de la publicación de los resultados de sus investigaciones, incrementar su nivel de participación en grupos de trabajo europeos y mundiales, influir muy notablemente en el desarrollo de nueva normativa europea, contribuir a que numerosas empresas constructoras de autocares españolas ofrezcan productos a la vanguardia en cuanto a seguridad y, lo más importante desde el punto de vista social, aumentar de modo sustancial la seguridad en la carretera de los autocares y, con ello, reducir el número de víctimas mortales y graves. El contraejemplo no hace falta irnos muy lejos para encontrarlo: la inexistencia de un programa de investigación de accidentes en profundidad para el caso de los automóviles de turismo, aquellos que conducimos la mayoría de nosotros todos los días y cuyos ocupantes representan el 60 por ciento de todas las víctimas mortales. La pregunta es inevitable: ¿por qué entonces se investigan en profundidad los accidentes de autobús y autocar que representan únicamente el 0,7 por ciento de las víctimas mortales y no se hace lo mismo en el caso de los accidentes de au-



tomóviles, donde se produce el 60 por ciento de los fallecidos?

La cultura de la investigación u observación pausada de la realidad (en nuestro caso circunscrita a los accidentes de circulación) no sólo está carente, o existe de modo insuficiente, en el ámbito tecnológico, sino que impregna pero no empapa otros ámbitos de la sociedad, como la Administración, las asociaciones de víctimas e incluso, aprovechando el foro que nos ha sido brindado, el sector asegurador español. Con respecto a las primeras, y siempre en el marco de sus competencias, es hasta cierto punto aceptable que para su actividad inmediata y diaria puedan considerarse suficientes las

macro-estadísticas aplicadas a la priorización de las acciones de control sobre los principales factores de riesgo actuales (y pasados): la velocidad, el alcohol y el uso del cinturón. Con relación a las asociaciones de víctimas, es también perfectamente comprensible que su interés fundamental se centre en la determinación de las responsabilidades civiles y penales de quienes tanto dolor han infligido a sus seres allegados. Ni en el primer caso ni en el segundo se contempla la investigación en profundidad de los accidentes como la herramienta básica para conocer las causas subyacentes y sistemáticas de los accidentes, que en muchos casos son estructurales y no están únicamente limitadas a las infracciones o a la comisión de delitos contra la seguridad del tráfico. Tanto para unas como para otras, la prioridad está en la mejora de los atestados judiciales y en el endurecimiento de las sanciones, acciones que, sin entrar aquí en otras valoraciones más profundas, son claramente insuficientes para solucionar por sí solas el problema de los accidentes de circulación de modo efectivo. Y si, llegado este punto, a alguien le parece que FITSA está solicitando apoyo a su propuesta de un plan coordinado a nivel estatal para la investigación en profundidad de los accidentes de tráfico está... muy en lo cierto.

Es curioso que los actores citados insistan continuamente en que hay que mejorar los vehículos, la vía y, sobre todo, el cumplimiento de la norma, y, al mismo tiempo, casi nadie llame la atención sobre el hecho de que toda







mejora deba partir de la investigación en profundidad los accidentes. No por casualidad todos los principales proyectos europeos de seguridad vial incluyen un paquete de trabajo inicial dedicado a la investigación en profundidad de accidentes. Evidentemente, tanto desde FITSA como desde el conjunto de los integrantes del Observatorio de Accidentología, se defiende la necesidad de partir del conocimiento profundo de la realidad de los accidentes para dar respuesta científica a las tan legítimas demandas de mejora del sistema de seguridad vial.

He reservado para el final el papel de las aseguradoras en relación con la generación de ciencia y conocimiento objetivo sobre los accidentes de tráfico. Aun cuando contamos con honrosas excepciones, no quiero dejar pasar la oportunidad de afirmar que tampoco en España se está trabajando al mismo nivel de otros países. Sin pretender restar importancia a la labor realizada tanto por el centro de MAPFRE CESVIMAP como por su hermano aragonés Centro Zaragoza a través de las numerosas investigaciones puntuales, de sus cursos sobre investigación de accidentes y de las útiles y detalladas publicaciones basadas por lo general en revisiones bibliográficas, puede defenderse en nuestra opinión la hipótesis de que el sector asegurador de otros países está trabajando en seguridad vial de un modo mucho más contundente. Centros como IIHS en Estados Unidos, GDV en Alemania, Folksam en Suecia o VALT en Finlandia representan algunos de los princi-

pales actores a nivel planetario gracias a sus investigaciones científicas, que llegan, en muchas ocasiones, a traspasar con la información recogida en sus bases de datos de siniestros y con los ensayos de laboratorio en condiciones controladas las fronteras de lo que las propias Administraciones Públicas pueden alcanzar. En España existen bases de datos de aseguradoras con millones de elementos de información que sólo se explotan parcialmente en beneficio de la seguridad vial, lo cual llama la atención, sobre todo teniendo en cuenta que las mejoras en la siniestralidad deberían igualmente redundar en tangibles beneficios corporativos.

Y lo más interesante, o esperanzador, es que investigar en profundidad, se investiga en España. Algunos de los centros de investigación españoles son notablemente activos en la mayoría de los proyectos europeos de investigación en seguridad vial actualmente en marcha (aunque hay ausencias notables en determinados proyectos). Y para ello dichos centros tienen que superar no pocas barreras a la hora de establecer acuerdos, más o menos a título individual, con traumatólogos en hospitales o con servicios de emergencia. Déjennos afirmar que esta «precariedad, solucionada a base de buena voluntad y dedicación a título particular», es algo incomprensible cuando estamos hablando de 5.500 fallecidos al año en España. Otro de los aspectos que nos gustaría destacar es que la utilidad de las investigaciones en profundidad se maximiza cuando se utiliza una metodología común de recogida de datos y cuando toda la información disponible se centraliza o agrega en una base de datos que puede ser consultada por los investigadores y científicos para obtener información con representatividad estadística a nivel nacional. La iniciativa de FITSA para establecer un programa coordinado de investigación en profundidad de los accidentes de circulación, iniciativa que hemos bautizado como PRONACC (Programa Nacional de Accidentología), tiene como doble objetivo habilitar un soporte permanente de recogida de datos de accidentes (el cual incluye una metodología común, la necesaria cobertura legal, el soporte informático...) y, por otro lado, generar la evidencia científica que permita dar respuesta con la máxima efectividad a las demandas de mejora del sistema vial en España.