

FRANCIA:

«LA GRAN CAUSA NACIONAL»



Declarada «Gran Causa Nacional» en 2000, la seguridad vial es una de las grandes prioridades del Gobierno francés. Aun así, ya desde 1983, con la puesta en marcha del programa REAGIR, se promovía la movilización ciudadana con el objetivo de aumentar la seguridad en carretera. Mediante este programa se agrupó a una serie de inspectores de seguridad en carretera, cerca de 3.000 personas (ingenieros civiles, gendarmes, fabricantes de automóviles, profesionales sanitarios, asociaciones...), que se encargaron de mantener una vigilancia continua sobre la seguridad vial.

En 2000 se realizó una profunda revisión del programa REAGIR y se identificaron nuevas necesidades. Hay que destacar cuatro prioridades fundamentales:

1. Mejorar la educación y la preparación de los conductores.
2. Mejorar las infraestructuras viales.
3. Aplicación y mejora de las leyes.
4. Creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial, independiente y con un amplio presupuesto para investigación y publicidad.

El referido organismo, creado en agosto de 2001, tiene tres misiones básicas: proponer medidas de seguridad vial al Gobierno, llevar a cabo estudios para ampliar el conocimiento sobre la seguridad vial y evaluar la efectividad de las medidas.

Francia ha experimentado un espectacular descenso de la mortalidad en carretera (21 por ciento menos de muertes en 2003) tras adoptar medidas como la reducción de las velocidades máximas permitidas, la implantación de radares en las vías más conflictivas o la puesta en marcha del carné provisional de tres años, limitado a seis puntos con el objetivo de persuadir a los conductores más agresivos.

Las últimas medidas legales, aprobadas por el Gobierno francés en junio de 2003 para reforzar la prevención de la violencia en las carreteras, se centran en un endurecimiento de las penas y en mayores medidas de control.

Las reformas de la ley se resumen en 10 puntos:



1. Endurecimiento de las penas en caso de homicidio o heridas involuntarias, con sanciones de hasta 150.000 euros o diez años de prisión. Se da a entender con ello que la conducta al volante no puede tomarse a la ligera, ya que un vehículo puede ser un arma muy peligrosa.

2. Supresión de la licencia blanca que se concedía tras la supresión de algunas licencias. Se pretende acabar con la indulgencia relativa que acompañaba algunas retiradas del permiso. Desde ahora, una vez que se retire el carné a un conductor, éste no podrá obtenerlo de nuevo hasta que cumpla su sanción.

3. Penas complementarias de sensibilización a la seguridad vial. Se trata de una medida pedagógica que permita a cualquier persona someterse a clases de sensibilización tras sufrir algún accidente.

4. Sanciones más duras para reincidentes.

5. Lucha contra los detectores de radares y modificaciones en el motor de los ciclomotores. La venta, distribución y utilización de los «kits» detectores de radares se considera un fraude punible

con hasta 30.000 euros de multa y retiradas de carné. También se pretende perseguir a quienes modifiquen el motor de ciclomotores concebidos para circular a 45 km/h, que tras un simple trucaje pueden alcanzar los 100 km/h.

6. Protección de los inspectores. Si un conductor impide o dificulta las funciones de un agente, puede exponerse a sanciones.

7. Mejor control de las sanciones por alcoholemia y concienciación de la incom-



● **Los nuevos programas de actuación, por iniciativa del Gobierno, han permitido reducir el número de muertes en carretera un 20 por ciento.**

● **Las nuevas medidas se centran, especialmente, en el endurecimiento de las penas (hasta diez años de cárcel) y mayores medidas de control.**

patibilidad total entre alcohol y automóvil. Las sanciones empiezan a ser efectivas a partir de 0,5 g/l de alcohol ingerido y detectado.

8. Represión de la circulación por carriles reservados, con multas de hasta 135 euros por estacionar en lugares reservados para minusválidos o por obstaculizar las vías reservadas a autobuses, taxis o bicicletas.

9. Necesidad de pagar la multa antes de cualquier reclamación para aligerar los procesos judiciales, y así acabar con los recursos abusivos por parte de particulares

y empresas que se dedican únicamente a ello.

10. Licencias con menos puntos para conductores jóvenes a modo de período de prueba de dos años. De este modo, cuando un joven supera este período podrá obtener el carné normal de 12 puntos.

Además, se establece otra serie de medidas complementarias como la supresión de los elementos laterales de la carretera que pueden suponer un peligro o un agravante en caso de accidente, la mejora de los instrumentos de recogida de datos que permitan una mejor comunicación a los usuarios de las vías, así como una mayor represión de los transportistas que infringen las leyes de manera sistemática.

Con estas medidas, el Gobierno francés pretende crear una cultura de seguridad vial que abarque profundamente a todos los ac-

tores sociales y que permita una concienciación a nivel nacional.

Todo ello está apoyado en numerosas campañas publicitarias, como la que se llevó a cabo en octubre de 2004 bajo el título «La vida después del accidente, ¿verdaderamente pensamos en ello?».

La campaña televisiva, rodada a modo de documental por el director Nilo Taberero, mostraba los testimonios de un motorista, una mujer joven y una madre que, de manera directa, apela a la responsabilidad al volante y nos hace pensar acerca de las consecuencias que podría tener un accidente para nuestra vida y la de quienes nos rodean.



EN BUSCA DE VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

La Administración francesa ha desplegado una política de seguridad vial que abarca todos los sectores implicados en la gestión de la circulación y en la industria del automóvil. Las autoridades están alentando a los fabricantes a que adapten sus vehículos a las nuevas exigencias de seguridad.

Se pretende con ello que los automóviles estén equipados con sistemas de control y seguridad pasiva que, sin reducir las prestaciones, permitan regular la velocidad de unos motores cada vez más potentes. Estas posibilidades están siendo estudiadas por los dos grandes constructores galos (Peugeot y Citroen) a petición del Ministro de transportes, Gilles de Robien.

Ambos constructores ya preparan estos dispositivos para incluirlos de serie, o como opción a precio razonable en muchos de sus utilitarios a partir de 2005.

Además, se estudia introducir otros mecanismos, como alertas por velocidad excesiva o no utilización del cinturón de seguridad, e incluso algo similar a las cajas negras de los aviones que permitan averiguar ciertos datos definitivos en caso de accidente. La línea de actuación seguirá en esta dirección, hasta llegar a los futuros dispositivos inteligentes que permitan una interacción entre las señales de tráfico y los vehículos.

Campañas francesas de seguridad vial.

