

La Organización Mundial de la Salud prevé que en 2010 mueran en accidentes de tráfico 2,3 millones de personas. Para intentar evitarlo, los países más desarrollados están sumidos en importantes y costosos procesos de investigación. Es una de las claves. España se sitúa a la cola de Europa en inversiones en un capítulo tan vital. Investigar es la baza más importante para prevenir, y hacia ese objetivo se orientan los esfuerzos para dotar de más seguridad a los vehículos y conocer mejor, en base a estadísticas, los momentos previos y los aspectos de mayor riesgo en las personas que conducen.

## INVESTIGAR, LA CLAVE



Algunas de esas investigaciones son tan sugestivas como la que se realiza en Canadá para que los automóviles dispongan de una caja negra, como la que tienen los aviones para detectar las causas de un accidente. Otros países también lo están haciendo. De todas formas, algunas opiniones apuntan a que ese tipo de procesos están más orientados a culpabilizar a quien comete el accidente o la infracción que a revelar las causas del siniestro.

Es un ejemplo del gran debate sobre los accidentes de tráfico. Debate con marco académico —existen disciplinas universita-

rias específicas al respecto— que pretende involucrar a Gobiernos, a fabricantes de coches, a instituciones y a la sociedad en su conjunto. Ya no se trata de aplicar la ley con el máximo rigor y de controlar de manera inflexible las actuaciones de los conductores. Hay que investigar por qué los accidentes de tráfico se han convertido en la tercera causa de mortalidad en nuestro planeta.

Las claves están en los mínimos detalles que desencadenan un accidente, en la interpretación adecuada de los mismos, en las pruebas de laboratorio que van a desentrañar tantos enigmas que pasan inadver-

LA INVESTIGACIÓN



tidos y que lo mismo se ocultan en la parte más inaccesible del vehículo que en un material determinado empleado para la construcción de la carretera, en el estado de ansiedad del conductor en ese momento, o en el entorno del paisaje.

Las estadísticas generales han dado paso a los estudios especializados que llegan a aspectos mínimos. Todos los países desarrollados afrontan planes de investigación. Se promueve la interdependencia de distintos estamentos de la Administración para viabilizar mejor las soluciones. Las perspectivas de análisis de los problemas se multiplican.

Por todo ello, las bases de datos se han convertido en instrumentos imprescindibles para conocer de manera exhaustiva la epidemiología del accidente, de la persona, del coche, de las lesiones. A la seguridad primaria y básica, que contempla la relación de la persona con el vehículo que conduce, con su entorno, con la carretera, le ha sucedido la seguridad integrada, orientada a detectar qué ha sucedido inmediatamente antes de producirse el accidente. Las claves del enigma, la premonición.

En el Reino Unido, por ejemplo, se lleva a cabo, desde la década de los ochenta, un pormenorizado estudio sobre cada uno de los accidentes. El programa está financiado por el ministerio de Transportes y los propios fabricantes de vehículos. Se analizan los sistemas de seguridad, las clases de lesiones, las circunstancias de los impactos... Se ha llegado a formalizar una escala de heridos que responden a una puntuación de 1 a 6, según la gravedad de las lesiones.

Uno de los elementos que se estudia con más atención son los *airbag*. Se pretende ampliar al máximo su cobertura de seguridad para evitar las lesiones cerebrales y en la cara.

Las lesiones del tórax siguen siendo una de las que más preocupan. Las mujeres sufren más lesiones de este tipo porque suelen conducir habitualmente más cerca del volante.



Ya se dispone de protocolos sobre impactos según las velocidades, y los daños que ocasionan al conductor y a los acompañantes. Los niños –su posición en el asiento de atrás– han sido objeto de concienzudos estudios biomecánicos. Y todo ello sirve para ajustar la legislación y las normas sobre seguridad a un conocimiento más estricto de los riesgos.

Uno de los estudios más interesantes es el que se centra en los momentos inmediatos al accidente. En algunos países se denomina *on the spot*, y consiste en que el equipo de analistas del accidente llega en un tiempo récord al lugar donde se produce, antes incluso de los servicios de urgencias, para conocer sin interferencias de ningún tipo las causas del impacto, teniendo en cuenta el entorno natural y el estado de la carretera.

Sin embargo, en Europa se carece de un sistema uniforme de recogida de datos, lo que dificulta la diagnosis final. Por ello se ha puesto en marcha un sistema denominado «Pendant», cuyo objetivo es llevar a cabo un estudio integrado de los accidentes europeos sobre la base de estudiar 1.100 casos en diferentes países.

La recogida de datos se ha convertido en una de las máximas prioridades de los investigadores. Se necesitan datos para realizar protocolos, para poder resolver dudas y modificar estándares de seguridad que el tiempo ha demostrado que no son absolutamente correctos. La seguridad precisa ser revisada constantemente, y ello obliga a disponer de razones muy concretas y localizadas. Las pruebas de ficción sobre colisiones no aportan todo lo que los científicos esperan de ellas, porque las colisiones verdaderas no ocurren de la forma que se producen en el test. Son simples hipótesis a tener en cuenta. De ahí la necesidad de conocer más a fondo la realidad, la casuística real de los accidentes, los motivos y resultados de los impactos que causan la tragedia.