



DIAGNÓSTICO DEL
ENFERMO GRAVE

UNA ENFERMEDAD QUE CAUSA 5.500 MUERTOS Y 140.000 HERIDOS CADA AÑO

Todos los esfuerzos que realiza la Administración Pública española, aun siendo importantes, parecen a primera vista insuficientes para paliar los daños que causa a nuestro país la inseguridad vial. Las dramáticas estadísticas han sido objeto de todos los calificativos imaginables, hasta el de vergüenza nacional: 5.500 muertos y 140.000 heridos al año. La inseguridad en nuestras carreteras afecta, sobre todo, a los jóvenes, y se ha convertido en la primera causa de muerte para los españoles entre catorce y cuarenta y cinco años. Sin embargo, lo importante es insistir, al margen de la tragedia de los números, en la necesidad de atender adecuadamente a un enfermo cuyo diagnóstico de máxima gravedad no admite ningún género de dudas.

Los presupuestos del Ministerio de Fomento para inversiones en 2005 superan en más de un 10 por ciento los del año anterior. Hay más de 3.400 millones de euros previstos para inversiones en carreteras y otros 465 millones que corresponden a un plan extraordinario también para carreteras.

Entre las prioridades marcadas por el Ministerio destacan la seguridad, el mantenimiento y la conservación de nuestras infraestructuras viarias. Un portavoz ministerial destacó recientemente que los nuevos presupuestos «apuestan firmemente por las inversiones en infraestructuras y permiten iniciar un cambio en la política en ese campo.»

Al margen de todo ello, el nuevo Gobierno que preside José Luis Rodríguez Zapatero aprobó, el pasado verano, un denominado

«plan de choque de actuaciones de seguridad vial y conservación» por importe de 289 millones de euros. Las obras han sido ya licitadas en su práctica totalidad. En total, son 157 actuaciones en nuestra red viaria, entre ellas 84 en seguridad propiamente dicha y 52 para refuerzo de firme. Entre las de seguridad destacan los trabajos en biondas y barreras, las mejoras de intersecciones, las ampliaciones de radios de curva y la apertura de nuevos carriles de aceleración y desaceleración.

UN AMBICIOSO PLAN

A finales de noviembre, la patronal CEOE hizo pública una propuesta al gobierno para llevar a cabo un ingente plan en infraestructuras por importe de más de 23.000 millo-



nes de euros, financiados en su mayoría (un 90 por ciento) por empresas españolas y el resto por el Estado. El plan incluye importantes obras en autopistas de peaje y un corredor ferroviario desde Algeciras a Perpignan exclusivamente para transporte de mercancías que a buen seguro haría disminuir el volumen del transporte que en la actualidad sufren las carreteras mediterráneas, con la subsiguiente repercusión en la seguridad viaria en la autopista que une Cádiz con la frontera francesa. Aunque se trata de un proyecto ejecutable a partir de 2005, las primeras impresiones señalan la buena acogida del mismo por parte del Gobierno.

Sin embargo, quedan pendientes cuestiones de «política viaria» que no terminan de ponerse en marcha. Es el caso de la anunciada —por algunos, los más optimistas— creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial. Pero sobre la iniciativa se ciernen demasiadas dudas y titubeos. En cualquier caso, su constitución respondería a la creciente sensibilidad del Gobierno del país y de las Administraciones Públicas, tanto centrales como autonómicas, por un tema, el de la seguridad vial, en constante auge y motivo cada vez más puntual de controversias políticas. Las dificultades parecen centrarse en algún tipo de disparidad entre los gestores que tendrían que intervenir en su constitución. Las espadas siguen en alto.

A REMOLQUE DE FRANCIA

Desde la otra banda, las posiciones más críticas apuntan a que el Gobierno central, el actual y los anteriores, parecen haber ido siempre a remolque de las iniciativas francesas, sobre todo, y británicas. Una buena prueba de ello sería la puesta en marcha del carné por puntos. Desde esas posiciones se insiste en que la gravedad de la situación bien merece, como ya se ha hecho en los países a los que se pretende imitar, un pacto nacional en materia de seguridad vial.

La situación es cada vez más insostenible, aunque las tendencias sobre índices de accidentes mortales e

- **Sin embargo, quedan pendientes cuestiones de «política viaria» que no terminan de ponerse en marcha. Es el caso de la anunciada creación de una Agencia Nacional de Seguridad Vial.**

carreteras apuntan a la baja en los últimos meses. Sin embargo, las cotas a vencer son muy altas: más de 5.500 muertos en el último año, 1.300 lesionados cerebrales y alrededor de 140.000 heridos de toda consideración. Los índices de esa tragedia latente que parece tener fin señalan que, cada año, medio millón de españoles se ven afectados de alguna manera por los accidentes de tráfico, que ya han convertido en la primera causa de muerte para los ciudadanos que tienen entre cuatro y cuarenta y cinco años. Desde algunas organizaciones se barajan cálculos que resultan espeluznantes: al afectar especialmente a los más jóvenes, los accidentes de tráfico suponen, cada año, una pérdida de más de 600 millones de años potenciales de vida.

