

# VOLCADOS EN INVESTIGAR A FONDO LAS CAUSAS DE LOS ACCIDENTES

**Jesús Monclús González**, Miembro de la Comisión de Expertos sobre Investigación de la Unión Europea, responsable de Accidentología y Seguridad Vial de FITSA.



Jesús Monclús González.

En Europa, al menos en lo que respecta a la Unión de los 15 antes de su última ampliación el pasado mes de mayo, había dos grupos de países o regiones desde el punto de vista de la seguridad vial: los líderes y los seguidores. Quizá el ejemplo más citado de los primeros sea Suecia, mientras que España pertenecería al segundo grupo. Los países líderes son aquellos que abren "brecha" y marcan el camino o, en otras palabras, son los primeros en proponer, justificar e implementar medidas como la gestión inteligente de la velocidad, la utilización de los cinturones de seguridad por parte de los conductores de autocares y autobuses, o la promoción de infraestructuras capaces de amortiguar y no de amplificar, como sucede en ocasiones, las consecuencias de los errores de los usuarios de las vías.

Estas naciones se distinguen por evolucionar y mejorar permanentemente, partiendo de la investigación en profundidad de los siniestros y prestando especial atención al factor humano (psicología y ergonomía) de las medidas de seguridad vial. Se da la circunstancia de que en estos países la preservación de la vida representa un valor mucho más consolidado que en otros países, lo cual engloba desde la protección del medio ambiente hasta la prevención de lesiones en las personas (un accidente mortal, sea del tipo que sea, constituye un evento singular, tanto en los medios de comunicación como en la propia sociedad y sus individuos).

Los «seguidores» son aquellos en los que o bien no se dispone de los suficientes re-

ursos para innovar en seguridad vial, o bien la cultura de la seguridad y la protección tiene una implantación mucho más reducida. En estos países los policías locales no llevan el cinturón de seguridad, como tampoco lo hacen los responsables políticos, los repartidores de mercancías, los deportistas, los conductores de ambulancia, los personajes famosos... Al final, resulta que unos son los países más seguros, no hace falta decir cuáles, y otros los más inseguros.

## LA UE, PUENTE DE UNIÓN

En este escenario, aunque en la realidad menos maniqueo que lo descrito en el párrafo anterior, la Comisión Europea actúa como





principal puente de unión entre ambos grupos. En términos generales, puede decirse que la Comisión en Bruselas y el Parlamento en Estrasburgo persiguen dos objetivos diferentes, aunque estrechamente relacionados: por un lado, la mejora general de la seguridad vial en Europa (la reducción del número total de fallecidos en nuestro continente), y, por otro, la reducción de las diferencias negativas entre los diversos territorios (espíritu de armonización de derechos y libertades recogido en los tratados de la Unión Europea).

Para ello, la Comisión dispone de una serie de instrumentos tales como la financiación y promoción de la participación multinacional en proyectos de investigación, las actividades de difusión e intercambio de las mejoras prácticas o, en última instancia, la introducción de nueva legislación obligatoria en aquellos casos en los que resulte preciso (como, por ejemplo, cuando la Comisión no observe avances claros o éstos no se produzcan a la velocidad deseada).

En cualquier caso, es precisamente en este último ámbito donde más dificultades existen, ya que, en palabras de la propia Comisión, «a menudo se observa una resistencia muy fuerte por parte de los Estados miembros a actuar legislativamente a escala comunitaria».

### DOS DOCUMENTOS CLAVE

En estos momentos, la política de seguridad vial europea gira en torno a dos documentos claves, probablemente ya conocidos por todos: el «Libro Blanco, la Política Europea de Transportes de cara a 2010: la hora de la verdad», y el «Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial, reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida».

El primer documento, publicado en el año 2001, presenta la posición de la Comisión Europea en aspectos tan generales como la mundialización de los transportes, la búsqueda de reequilibrio entre los diferentes modos de transporte, los proyectos de grandes infraestructuras, los puntos de estrangulamiento existentes (el «cuello de botella» que representa actualmente el transporte de mercancías por las vías ferroviarias pirenaicas constituye una amenaza para la competitividad de sectores, como el del automóvil, netamente exportador en España), la racionalización del transporte urbano o la inseguridad vial.

El Libro Blanco introdujo en dicho año el objetivo de reducir las víctimas mortales en un 50 por ciento antes del año 2010 y con respecto al valor del año 2000.

### ARMONIZACIÓN DE SEÑALES

Algunas de las medidas claves de seguridad vial anunciadas en el Libro Blanco comprenden la armonización de la señalización de los lugares especialmente peligrosos, la unificación de las normas sobre los controles y sanciones por exceso de velocidad y por conducción bajo los efectos del alcohol en el caso del transporte comercial internacional, la obligación de que todos los asientos de los nuevos autocares lleven un cinturón de seguridad y el desarrollo de una metodología a escala europea de fomento de las investigaciones técnicas independientes encargada a un comité de expertos independientes ante la Comisión.

Las Directivas europeas sobre señalización de lugares peligrosos o cinturones para autocares están en diferentes estadios del proceso de aprobación legislativa, y muy probablemente el nuevo Comisario de Transportes —el conservador galo Jacques Barrot— intentará



por todos los medios acelerar dicho proceso todo lo posible.

Donde los progresos son más lentos es en el campo de la unificación de normas sobre controles y sanciones: por una parte, los Estados miembros, como se indicaba anteriormente, se resisten a ceder competencias a la comisión en estos ámbitos, mientras que la Comisión, por otro lado, defiende que un conductor profesional que viaje, por ejemplo, de Alemania a España debería estar sometido a las mismas normas y controles a lo largo de todo un recorrido que, en su conjunto, es evidentemente europeo.

## LA COMISIÓN DE EXPERTOS

En relación a la citada Comisión de expertos sobre investigaciones independientes de accidentes, ésta comenzó sus trabajos en julio de 2004, y entre sus 12 componentes se incluyen dos españoles: Antonio Domínguez Chala, experto en seguridad de los ferrocarriles, y el que suscribe este artículo.

El objetivo genérico de este grupo, a desarrollar durante dos años, puede resumirse en «asesorar a la Comisión Europea sobre estrategias relativas a los accidentes en el sector del transporte, a la mejora de la legislación existente en cualquiera de los diferentes modos de transporte, incluido el de energía por tubería (oleoductos y gasoductos) y, muy especialmente, a la legislación sobre investigaciones independientes de los accidentes en el sector del transporte».

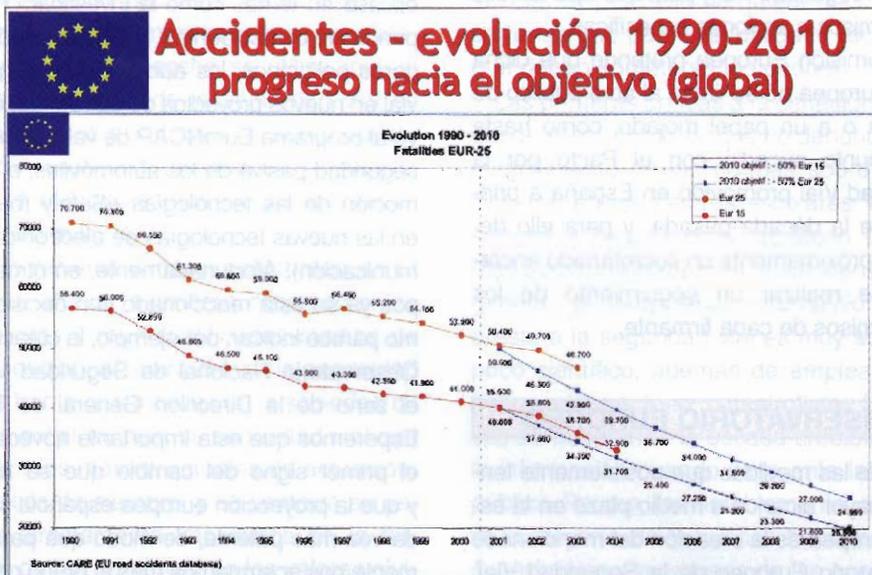
El grupo aspira a poder trasvasar las experiencias positivas entre los distintos medios de transporte, como, por ejemplo, la normativa europea que obliga a los gobiernos a disponer de estructuras para la investigación independiente de accidentes sucedidos en el sector aéreo o la que, a partir de este mismo año 2004, requiere lo mismo también en el ferroviario.

La Comisión está igualmente trabajando en estos momentos en una Directiva similar aplicable a los accidentes marítimos (como el del transbordador «Erika» o el del petrolero «Prestige»). La pregunta que se hace el grupo de expertos de la Comisión es la siguiente: si el 99 por ciento de todas las víctimas mortales en el sector del transporte suceden en la carretera, ¿por qué no existe legislación similar sobre los accidentes de circulación?

En opinión del que escribe estas líneas, la investigación en profundidad de los accidentes debería ser un derecho de los ciudadanos, independientemente del medio de transporte que utilizaran.

Son varios los países que tienen establecidos Consejos de Seguridad del Transporte para centralizar las investigaciones independientes de los siniestros acaecidos en cualquiera de los modos de transporte, puesto que las técnicas básicas de estudio son comunes a todos ellos.

Los trabajos de investigación de dichos Consejos deben cumplir dos requisitos fundamentales para conseguir la necesaria



Gráfica que muestra la evolución del número de accidentes en Europa.



credibilidad social: ser independientes de todas las partes implicadas en el sistema de transportes (incluidos los Ministerios correspondientes) y estar siempre desligadas de las investigaciones judiciales, las cuales sirven para dirimir responsabilidades civiles o penales, pero son totalmente incapaces de descubrir las causas subyacentes reales de los siniestros.

## PROGRAMA DE ACCIÓN

El Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial fue aprobado en 2003 e incide en otras medidas complementarias a las anteriores relativas al comportamiento de los usuarios, las tecnologías de seguridad aplicadas a los vehículos y las vías de circulación, y (de nuevo aparece esta temática) la recopilación y el análisis de los datos sobre accidentes y lesiones.

En total, el plan europeo incluye 64 medidas diferentes, incluyendo una Carta Europea de la Seguridad Vial, uno de cuyos primeros signatarios en Dublín la pasada primavera fue la institución FITSA, así como la creación de un Observatorio Europeo de Seguridad Vial.

La Carta de Seguridad Vial pretende comprometer a los diferentes actores (empresas de transporte, fabricantes de vehículos y proveedores de componentes, compañías de seguros y operadores de infraestructuras y entidades locales y regionales) para que cooperen y garanticen, tanto colectiva como individualmente, en la mayor eficacia posible de las medidas de seguridad vial y para que aporten sus compromisos o acciones específicas.

La Comisión Europea pretende que dicha Carta Europea no se limite al acto público de su firma o a un papel mojado, como hasta cierto punto sucedió con el Pacto por la Seguridad Vial promovido en España a principios de la década pasada, y para ello designará próximamente un secretariado encargado de realizar un seguimiento de los compromisos de cada firmante.

## OBSERVATORIO EUROPEO

Una de las medidas que posiblemente tenga un mayor alcance a medio plazo en la escena europea es la creación del mencionado Observatorio Europeo de la Seguridad Vial, concebido inicialmente como una estructura

interna de la propia Comisión Europea. Se pretende que el Observatorio coordine todas las actividades comunitarias en el campo de la recogida y el análisis de datos sobre accidentes de circulación, se encargue de organizar y gestionar las actividades de intercambio de mejores prácticas entre países, y amplíe la difusión de los resultados de los proyectos de investigación sobre seguridad vial.

La Dirección General de Energía y Transportes de la Comisión no ha escatimado medios para sentar las bases de este observatorio con la puesta en marcha de un proyecto de investigación que recibirá nada menos que nueve millones de euros de subvención comunitaria para un presupuesto total de 12, y en el que participarán nada menos que 22 institutos de investigación, ninguno de los cuales, por cierto, es español...

La investigación en profundidad de los accidentes de circulación es uno de los protagonistas del proyecto, ya que de los siete grupos de trabajo, dos se dedican específicamente a la recogida de datos detallados de accidentes de tráfico.

## ESCASA CONTRIBUCIÓN ESPAÑOLA

Con respecto a la política española de seguridad vial en el contexto de las grandes líneas de acción europea y retomando del principio de este artículo nuestra pertenencia al grupo de los «seguidores», puede afirmarse que nuestra contribución reciente ha sido más bien escasa en temas como la investigación independiente de accidentes, la señalización de lugares peligrosos, las auditorías de seguridad vial en nuevos proyectos de carreteras, el apoyo al programa EuroNCAP de valoración de la seguridad pasiva de los automóviles, o la promoción de las tecnologías eSafety (basadas en las nuevas tecnologías de electrónica y comunicación). Afortunadamente, en otros campos ya se está reaccionado con decisión, como parece indicar, por ejemplo, la creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial en el seno de la Dirección General de Tráfico. Esperemos que esta importante novedad sea el primer signo del cambio que se avecina y que la proyección europea española sea cada vez más patente, de modo que paulatinamente nos acerquemos más al grupo de los líderes.