

TRAFICO Y SEGURIDAD VIAL



SEGURIDAD VIAL

José Antonio Naves

No cabe duda que la Seguridad Vial tiene que asentarse sobre las bases de un Programa de acciones de Prevención, sin que ello suponga descuido de actuaciones para después del accidente, entre las que destacamos la asistencia sanitaria de urgencia y la recogida y traslado de los accidentados con las máximas garantías.

Personalmente y por mi condición de asegurador, soy decididamente partidario de la Prevención, que en lo concerniente a la circulación rodada puede dar lugar a una importante reducción de las víctimas del tráfico, como ha ocurrido en países en los que se ha puesto en práctica.

En el plano personal, porque mi formación humanística me lleva a considerar que nuestro refranero se revela una vez más sabiamente cuando dice que "más vale prevenir que curar" y como asegurador que considera que la función de las aseguradoras tiene que pasar por el binomio prevención - seguro. Y cuando los aseguradores hablamos de PREVENCIÓN lo hacemos con el noble deseo de reducir las víctimas humanas y daños materiales derivados de los siniestros, sin pensar en la salvaguarda de nuestros intereses económicos, pues si se reducen la frecuencia y las consecuencias de los siniestros, habremos de atemperar nuestras

primas (precios) a la menor siniestralidad (coste).

Por ello, las aseguradoras, conscientes de la función social que tenemos encomendada, especialmente en el Seguro de Automóviles, tenemos que ser una de las instituciones que más han de colaborar en la Prevención de los accidentes de la circulación, y nos consideraremos muy satisfechos si con ello conseguimos reducir el precio del seguro.

Cuanto he expuesto está corroborado en el Grupo Asegurador al que pertenezco -perdonen la inmodestia de la autocita- que ha creado la Fundación MAPFRE, que tiene como finalidades, entre otras, la prevención e investigación de los accidentes de trabajo y de tráfico, protección contra incendios, seguridad e higiene industrial, etc., para lo que anualmente convoca Becas de investigación y Premios a los trabajos sobre estos temas.

Partiendo de estas premisas, nos produce gran satisfacción el Programa Nacional de la Seguridad de la Circulación Vial que se ha iniciado en 1980 con el decidido y decisivo impulso de la Dirección General de Tráfico, y a cuyo Programa dedicamos estas líneas.

Las tres acciones básicas del Plan para 1980, alcohol y conducción, cinturones de seguridad y veloci-

dad, creo que han sido bien elegidas, por las consecuencias que pueden acarrear la infracción de las normas que las regulan.

También nos han parecido acertadas las demás acciones secundarias, especialmente las referidas a "puntos y tramos peligrosos", "educación vial escolar", "señalización de la vía y del vehículo", "mercancías peligrosas", etc.

Mención especial merece el tema del alcohol-conducción, al que nos referiremos en nuestro próximo trabajo, y que si se actúa con la firmeza y decisión que la importancia del problema exige, redundará en una notable reducción de los accidentes, pues si pensamos que un conductor, con una tasa de alcoholemia de 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre, el riesgo de accidentes es 5 veces mayor que el de un conductor "sobrio", y que con 1,2 gramos representa un riesgo DOCE VECES SUPERIOR (las pólizas de seguro de Automóviles excluyen los siniestros que se produzcan a partir de 1,3 gramos), la importancia de actuar sobre este factor es decisiva.

Hasta que los conductores españoles no adquieran la necesaria mentalización del grado a que han llegado los de otros países de Europa Occidental, que cuando

asiste un grupo de personas a una fiesta o celebración en la que es habitual ingerir bebidas alcohólicas, uno de ellos disciplinadamente (también por que las sanciones judiciales y pecuniarias son durísimas) mantiene total "abstención" para estar en las condiciones físico-síquicas adecuadas para conducir...

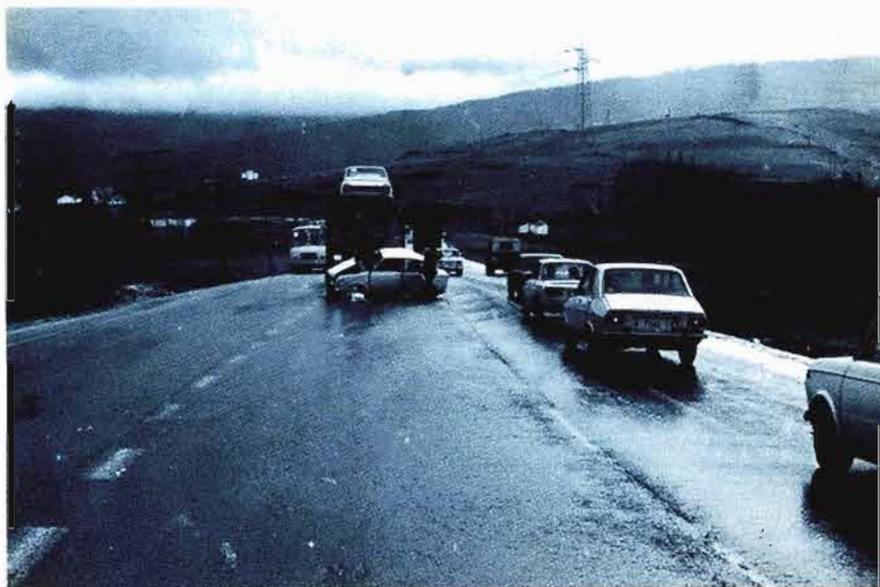
Desgraciadamente, bastantes compatriotas alardean de conducir después de tomar bastantes copas, es decir, se la está "jugando a copas" y "juega" también con las vidas de los demás ocupantes de su automóvil o usuarios de la vía.

Respecto al "slogan" "NO SE LA JUEGUE A COPAS", por su relación con el juego de cartas, puede "inducir" a los irresponsables o "alegres" a "jugársela"... y por ello nos parecía más expresivo y "directo" el de "una copa de más... puede ser una vida menos".

En cuanto a "cinturones de seguridad", a cuyo tema monográfico dedicaremos un próximo comentario, creemos que la campaña no ha "calado" lo necesario, probablemente por la falta de medios económicos para que tuviera mayor difusión publicitaria.

El tercero de los temas, el de la velocidad, personalmente creo que el problema de la accidentalidad no reside únicamente en no rebasar la velocidad señalada, sino que lo más importante para la seguridad es la ADECUACION de la velocidad a las características y circunstancias de la vía y del propio vehículo... Es curioso comprobar cómo buenos conductores, respetuosos con los límites de velocidad señalados no adecuan la velocidad de su vehículo en casos de lluvia torrencial, niebla, mal estado de las carreteras o conduciendo un vehículo con poca potencia de frenado, etc.

En lo que respecta a las acciones exclusivas para 1981 y las que se van a iniciar en el Plan para el trienio 81/83, nos parecen muy acertadas las que, según ciertas noticias, se han programado, destacando las relativas a neumáticos, seguridad de vehículos de dos



ruedas y ciclomotores, dotación de material adecuado para la Policía de Tráfico, Centro de Control de Tráfico en los accesos de grandes ciudades, y especialmente los concernientes a educación y formación de Seguridad Vial, tales como educación vial infantil, formación del profesorado y su inclusión en los textos de E.G.B. y la formación en el Servicio Militar.

Para finalizar, coincidimos con la teoría de que la seguridad y prevención de los accidentes de tráfico tiene que ser realizada y compartida por el conjunto de la Sociedad, y para ello hay que aprovechar al máximo todas las posibilidades de

impartir las materias relacionadas con este importante problema social. Es absolutamente necesario que comiencen a la vez que las restantes que se enseñan en la infancia, pues alguien dijo que la educación de la seguridad vial es cuestión de educación cívica y social, y a los que nos ha cogido el "boom" de la automoción con algunos años, es poco lo que podemos asimilar cuando no hemos sido formados ni educados en esta disciplina, y de ahí la necesidad de enseñarles a los escolares y de aprovechar las oportunidades que depara el cumplimiento del Servicio Militar.



PLAN DE SEGURIDAD VIAL PARA 1981

El Grupo de Trabajo GT-14 de la Comisión Nacional de Seguridad de la Circulación Vial tiene ya perfilado el Plan de Acciones concreto para 1981, el cual, no solo debe ser aprobado por la Comisión Permanente sino sometido a Consejo de Ministros durante el mes de Diciembre.

Resulta prematuro especificar acciones antes de su aprobación pero lo que puede reflejarse ya son las inquietudes que van detectándose en el mencionado Grupo de Trabajo las cuales serán, sin duda, las que en mayor o menor medida acabarán por traducirse en el Plan de 1981.

Deben distinguirse tres grupos de acciones:

1.º.- LAS ACCIONES QUE CONTINUAN LAS INICIADAS EN 1980

- Consolidación de la Educación Vial en las Escuelas.
- Divulgación y vigilancia sobre alcoholemia en la conducción, uso del cinturón de seguridad y velocidad adecuada.
- Formación de Policías Municipales.
- Formación vial durante el Servicio Militar
- Mejoras en los exámenes de conducir.
- Campaña del peatón en otras Provincias españolas además de Galicia.
- Funcionamiento de 10 Parques Infantiles de Tráfico en toda España.

2.º.- LAS ACCIONES EXCLUSIVAS PARA 1981

Entendiendo que deben converger sobre esos temas las acciones divulgativas y de vigilancia para conseguir la máxima eficacia, pueden tratar de los siguientes temas:

- Alumbrado reglado.
- Neumáticos en condiciones.
- Respeto a la fase roja del semáforo.
- Educación vial infantil.
- Seguridad en vehículos de 2 ruedas.
- Ciclomotor.
- Información sobre nuevas normas de seguridad en el vehículo.

Para ello, las acciones divulgativas y de vigilancia se verán ampliamente reforzadas por la colaboración privada y especialmente por la radio y la televisión con programas especialmente concebidos para llegar al usuario. Función siempre fundamental tienen los trabajos concretos de infraestructura, eliminando puntos negros.

3.º.- ACCIONES A INICIAR EN 1981 PARA EL PLAN 1981-1983

- Dotación de material específico y completo para la Policía de Tráfico.
- Creación de Centros de Control de Tráfico en los accesos a las grandes capitales.
- Formación del profesorado de E.G.B. e inclusión de la Educación Vial en los textos.
- Consolidación de la Formación Vial en el Servicio Militar.
- Implantación de los sistemas más eficaces de Auxilio Sanitario y Mecánico en Carretera.
- Constante mejora de la formación de los profesionales de la enseñanza de la conducción y progresiva adecuación de los exámenes de conducir a los acuerdos internacionales.