



ESPAÑA INVIERTE EN I+D DE SEGURIDAD VIAL SÓLO EL UNO POR CIENTO DE SU PIB

*Aniceto Zaragoza Ramírez. Director General de la Asociación Española de la Carretera.
Profesor titular de Transportes de la ETSICCP.*

La creciente preocupación internacional por los accidentes de tráfico se hace cada día más patente. Cada año mueren en las carreteras europeas alrededor de 40.000 personas, siendo la cifra de heridos escalofriante: 1.700.000. En España la situación dista mucho de ser buena: en el año 2003 fallecieron 5.399 personas en siniestros de tráfico y 150.635 resultaron heridas de diversa consideración.

Ante cifras tan elocuentes, la conclusión parece sencilla. Algo estamos haciendo mal o no empleamos eficazmente todos los recursos a nuestro alcance para evitar un panorama tan desolador. Ciertamente es que en los últimos años se ha avanzado bastante en este sentido, sin embargo, las estadísticas demuestran que aún podemos hacerlo mucho mejor, y la investigación es uno de los caminos que pueden ayudar a mejorar esta realidad.

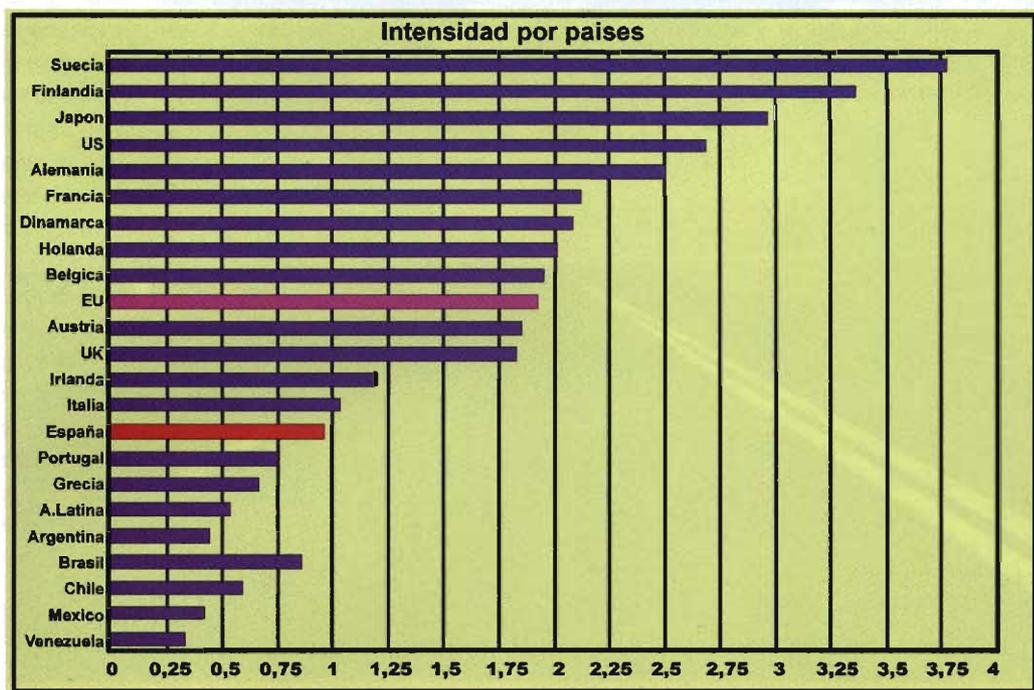
Para analizar la situación actual de la investigación en materia de seguridad vial en

España debemos hacernos varias preguntas: ¿cuáles son nuestras fortalezas y cuáles nuestras debilidades?; ¿qué oportunidades se nos plantean y cuáles son las amenazas que pueden impedirnos mejorar?

Veamos, en primer lugar, la parte positiva. En los últimos años hemos visto crecer en nuestro país el interés por la seguridad vial. Cada vez son más los congresos, estudios, fundaciones, institutos o asociaciones que centran su actividad no sólo en la difusión del problema, sino en la búsqueda de soluciones.



% PIB INVERTIDO EN I + D



Fuente: CONICYT. Departamento de Relaciones Internacionales.

Asimismo, se percibe un gran interés por parte de todas las Administraciones Públicas por tratar de resolver una cuestión que afecta a miles de ciudadanos: campañas de publicidad, planes integrales de seguridad vial, colaboraciones con instituciones privadas, son algunas de las iniciativas puestas en marcha en los últimos años. Finalmente, cabe destacar también la labor desempeñada por algunas asociaciones de afectados y víctimas de accidentes, que, entre otras peticiones, reclaman una mayor inversión en materia de seguridad vial.

A estos avances, muy positivos, se opone una serie de debilidades nada despreciables. En primer lugar, la escasa inversión en investigación. España invierte en I+D menos del 1 por ciento de su Producto Interior Bruto (PIB). La gráfica muestra el esfuerzo inversor en esta materia de los principales países industrializados.

En segundo lugar cabe citar el conformismo que se impone cuando de accidentes de tráfico se trata, y la consideración social de éstos como una enfermedad crónica que hay que aceptar a cambio de una buena movilidad y accesibilidad.

A todo ello hay que sumar los escasos recursos disponibles, así como una significativa falta de personal formado en la materia.

Con este panorama, si queremos avanzar realmente, debemos aprovechar las oportunidades que se nos presentan, especialmente los avances tecnológicos, que están haciendo posible lo que hace tan sólo unos años parecía impensable.

También hay que aprovechar, cómo no, las ayudas a la investigación que ofrece la Comisión Europea. Este organismo, en su afán por atajar la siniestralidad en las carreteras, ha creado el *Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial*, que fija como objetivo prioritario reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010.

Por último, una de las mayores oportunidades que tenemos en España en estos momentos es aprender de los esfuerzos investigadores de otros países de nuestro entorno que han demostrado mayores progresos en este campo.

Frente a estas posibilidades de avance real cabe citar algunas de las amenazas que pueden conducirnos a mantener las actuales cifras de accidentalidad o a im-



pedir el avance de la investigación. Una de ellas, sin duda, es el hecho de que España, en estos momentos, se encuentre descolgada respecto al resto de Europa en términos no sólo de investigación, sino de aplicación de los avances tecnológicos al mundo de la carretera.

Por último, existe otro factor que nos ha impedido avanzar en la mejora de la seguridad vial. Se trata de la obsesión existente por la responsabilidad civil. Actualmente, los análisis de accidentalidad están muy determinados por aspectos jurídicos y jamás llegaremos a ser eficaces en nuestro empeño si no superamos esta visión. Se hace imprescindible, pues, una mejor captación de datos, introduciendo cambios en los partes de accidentalidad, como puede ser la caracterización del tipo de vía. Algunas Comunidades Autónomas ya están tomando iniciativas propias en este sentido con buenos resultados.

Con todo lo anteriormente dicho podemos concluir que, a pesar de que en España se ha producido un incremento en el número de centros de investigación y se muestra un mayor interés por relacionar accidentes, vehículo y factor humano, existen aún grandes carencias en el análisis de las infraestructuras y en el equipamiento. Hoy por hoy no contamos apenas con centros especializados que puedan realizar esos análisis.

- ***La obsesión existente por la responsabilidad civil nos ha impedido avanzar en la mejora de la seguridad vial; los análisis de accidentalidad están muy determinados por aspectos jurídicos y jamás llegaremos a ser eficaces en nuestro empeño si no superamos esta visión.***



El transporte por carretera es un sistema en el que intervienen al menos tres factores: el humano, el vehículo y el de la infraestructura, y la investigación en materia de seguridad vial abarca todos y cada uno de estos campos con una intensidad bien distinta en nuestro país.

Si analizamos la investigación en materia de infraestructura, en España existe un verdadero agujero negro respecto al tratamiento de los márgenes de la carretera. En muchas de nuestras vías convencionales y carreteras secundarias todavía existen obstáculos demasiado cercanos a la vía: árboles, tajeas, escalones. Es cierto que las características de nuestra orografía impiden en muchos casos construir carreteras con «laterales benignos», como hacen otros países, pero será imprescindible avanzar en este campo si queremos que las consecuencias de un accidente no resulten fatales.

En lo que se refiere a la investigación en seguridad pasiva, encargada de minimizar los posibles daños de los ocupantes del vehículo en caso de producirse un accidente, nuestro país tiene aún un largo camino que recorrer. Y en cuanto a la investigación en materia de seguridad preventiva, encargada de actuar sobre aquellos aspectos que influyen en el conductor para que no llegue a producirse un accidente (como la ergonomía o la visibilidad), no podemos decir otra cosa sino que nuestro país todavía se encuentra «en pañales».