

UNA HISTORIA QUE HA CUMPLIDO 60 AÑOS.

Prólogo del libro

La invitación a parar, recordar y reflexionar con motivo del confinamiento me pareció atractiva porque lo que no se escribe no queda, porque hay quien dice que el siglo XXI empieza de verdad el año 2020 y porque la seguridad vial va mucho más allá de los accidentes de tráfico. Es con esta idea con la que vamos a intentar apuntar algunas lecciones que nos sugiere el sugestivo título de la DGT, el tráfico y la seguridad vial.

La importancia de la organización institucional. Para poner en marcha una política pública lo primero que hay que hacer es asegurarse de que disponemos de una organización institucional razonable para su implementación. Lo tenía claro el Banco Mundial cuando dejó de financiar Planes o Estrategias Nacionales de Seguridad Vial en países en vías de desarrollo porque no había quien los pusiera en marcha y pasó a financiar la constitución de Agencias Nacionales de Seguridad Vial como requisito previo e indispensable y así lo entendieron en las Naciones Unidas al dedicar el primer pilar del Plan de Acción para la Seguridad Vial 2010-2020 a la “Gestión de la Seguridad Vial”. En este tema la Dirección General de Tráfico, que acaba de cumplir 60 años con las mismas funciones, puede ser un buen ejemplo de acierto en la organización institucional.

La importancia de los datos. Sin datos no hay política de seguridad vial. Son imprescindibles para la toma de decisiones y para hacer el seguimiento de las medidas adoptadas. Lo que no se mide no se puede mejorar. Primero fueron los datos policiales, luego vinieron los datos hospitalarios a 30 días, más adelante los forenses con los resultados de las autopsias a los conductores fallecidos y al final, los datos sobre condenas penales por delitos contra la seguridad vial nos han permitido un proceso continuo de avance y mejora en la información imprescindible para la toma de decisiones. En este tema, la creación del Observatorio Nacional de la Seguridad Vial en el año 2004 como referente en la recogida de datos y elaboración de indicadores ha sido determinante en nuestro país.

La importancia de las víctimas. Las víctimas hay que situarlas en el centro de la política de seguridad vial. Hay que darles voz y visibilidad porque son la conciencia crítica de la sociedad. Ellas nos enseñaron que los accidentes no eran accidentales y que había que denominarlos siniestros viales, nos trajeron el concepto de “violencia vial” y nos recordaban que los fallecidos nunca bajan, que los nuevos siempre se suman a los anteriores. Tienen razón cuando hablan de la obligación ética y moral de evitar tanto dolor y tanto sufrimiento. En Europa nos envidian el protagonismo de las asociaciones de víctimas en la política de seguridad vial.

La importancia de hacer cumplir las normas. En Latinoamérica, cuando nos preguntan que hemos hecho para reducir los accidentes de tráfico les explicamos que la ley de tráfico es la norma más infringida de todas las leyes, que habíamos reformado el procedimiento sancionador y que habíamos pasado de 2 millones de denuncias con un millón de recursos a 4 millones de denuncias con solo 70.000 recursos y que habíamos pasado de cobrar el 45% a más del 85% de las sanciones mejorando la eficiencia y la credibilidad del sistema. Un procedimiento sancionador ágil y eficiente y una policía de tráfico prestigiada y respetada son básicos y fundamentales para el buen funcionamiento de la política de seguridad vial. Probablemente la reforma del procedimiento sancionador del año 2009 junto ha sido la medida más determinante porque algo tan sencillo como hacer cumplir la ley es el gran secreto del éxito de la política de seguridad vial.

La importancia de la administración de justicia. Un problema que causa más de mil muertes violentas cada año y deja una larga secuela de lesionados no puede quedar al margen del sistema penal. Así se entendió al crear en el año 2006 la figura del Fiscal Coordinador para los delitos contra la seguridad vial y con la reforma del Código Penal del año 2007 para una mejor definición de los delitos de tráfico con una vocación preventiva y disuasoria. En estos últimos años una de cada tres condenas penales es por delitos contra la seguridad vial y 9 de cada diez lo son por juicios rápidos y con conformidad del condenado. Las Más de 40.000 condenas penales cada año por conducir con muy altas tasas de alcohol o las más de 1.000 personas ingresadas en prisión por delitos contra la seguridad vial dan una idea de la potencia de la intervención del sistema penal en la política de seguridad vial. Esta era una vieja reivindicación de las asociaciones de víctimas y, una vez más, tenían razón.

La importancia de la educación, la formación y la concienciación. La educación en valores como compartir la vía pública, cumplir las normas y pensar en los demás, la formación e información de los riesgos en la conducción y las campañas de concienciación son la base indispensable para la aceptación por los ciudadanos de las sucesivas medidas que, poco a poco, se han ido implementando. El camino escolar, los cursos de conducción segura para motos y automóviles, la incorporación de la seguridad vial en la prevención de riesgos laborales en nuestras empresas y la formación de expertos en movilidad y seguridad vial han ido haciendo su trabajo en el ámbito de la formación.

La importancia de las empresas. Nuestras empresas estaban centradas en los accidentes que se producían en el centro de trabajo que eran y estaban bajo su responsabilidad y lo que ocurría en la carretera era responsabilidad de la Dirección General de Tráfico. Juntos descubrimos que el 43% de los accidentes de trabajo mortales eran accidentes de tráfico al ir o volver o durante la jornada de trabajo. A partir de esta constatación y del inmenso coste humano, económico y social de los accidentes de tráfico laborales, poco a poco, las empresas se fueron incorporando a la política de seguridad vial a través de los planes de seguridad vial de empresa primero y de los planes de movilidad segura y sostenible después. La incorporación de la cultura de la seguridad vial en nuestras empresas ha supuesto un antes y un después en la política de seguridad vial.

La importancia de la sociedad civil. La Unión Europea nos había dicho que la seguridad vial es una responsabilidad compartida y nosotros habíamos añadido que el problema de los accidentes de tráfico era demasiado importante para dejarlo solo en manos del gobierno. Hoy en día solo no puedes hacer nada y para tomar medidas vas a necesitar cómplices y complicidades. En España tenemos una sociedad civil especialmente activa y comprometida sin cuyo concurso no habrían sido posibles los avances realizados. Desde la DGT ha sido y es un privilegio poderles acompañar.

La importancia de los medios de comunicación. La seguridad vial busca el cambio de hábitos y comportamientos y hoy en día sin los medios de comunicación es imposible conseguir y consolidar los cambios de hábitos y comportamientos. Son y han sido nuestros aliados y como dicen ellos, entre tanta información fútil y banal con la seguridad vial se sienten útiles y todos tenemos la impresión de que el viaje lo hacemos juntos.

La importancia de la Unión Europea. Fue la Unión Europea la que nos advirtió del riesgo de la dispersión y que había que concentrar los esfuerzos en el uso del cinturón y el casco, el alcohol y la conducción, la velocidad y los reincidentes y que si lo hacíamos bien podrían reducirse en

un 50% las víctimas mortales. En su documento de Recomendaciones del año 2004 nos explicaban como hacerlo. Les hicimos caso, esa fue nuestra hoja de ruta y poco a poco fueron bajando los accidentes y las víctimas. Aquí podría afirmarse que sin la ayuda de la Comisión Europea y sus Directivas nos habríamos perdido en interminables discusiones.

La importancia de la movilidad. Pronto descubrimos que la condición previa e indispensable para una buena política de seguridad vial es una buena política de movilidad. Si la movilidad funciona la seguridad vial puede funcionar pero si la movilidad no funciona es seguro que la seguridad vial no funcionará. A partir de esta constatación aprendimos a referirnos a la movilidad segura y sostenible en nuestro discurso y la Estrategia Española de Movilidad y la anunciada Ley de Movilidad Sostenible dibujan una hoja de ruta en la buena dirección.

La importancia del sistema seguro. En su día se hizo una aproximación integral y amplia en materia de seguridad al transporte aéreo, ferroviario y marítimo. No se hizo así al transporte por carretera y a la vista están los resultados. Lo que se propone ahora es diseñar las infraestructuras y los vehículos teniendo en cuenta la falibilidad y la vulnerabilidad del ser humano y a esto se le llama "sistema seguro". Otra forma de explicarlo es reconociendo que llevamos 50 años culpando a los conductores porque beben, corren y se distraen. La nueva visión es partir de la base de que el conductor, a veces, bebe, corre o se distrae y diseñar el sistema de tal forma que aunque el conductor beba, corra o se distraiga sea imposible morir en un accidente de tráfico. Aquí las nuevas tecnologías, las comunicaciones en 5G y el vehículo conectado apuntan a un futuro esperanzador.

España es un país al que le gusta buscar culpables antes que buscar soluciones y probablemente parte del éxito de la política de seguridad vial descansa en que se ha centrado en buscar soluciones antes que en buscar culpables.

Pere Navarro Olivella

Director General de Tráfico. España

Diciembre 2020.