

Mejores prácticas en la Unión Europea

★ ★ ★
★ Mayor ★
= seguridad ★
★ vial ★
★ ★ ★

En la Unión Europea, los responsables del transporte se pusieron una meta: reducir un 50% las muertes en el tránsito del 2001 al 2010. Cada país asumió este objetivo a nivel nacional.

contribuido fuertemente a esta bajamientras que otros, no tanto.

En los últimos cuatro años, Francia ha logrado un sobresaliente 35% de disminución, seguido de Luxemburgo con un 34%. En Bél-

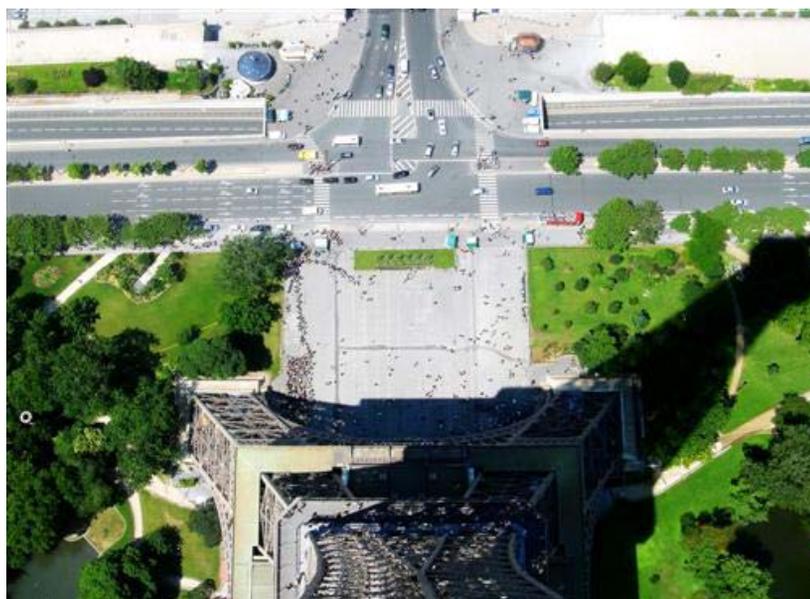
to, otros países, tales como Lituania, Hungría e Irlanda no han progresado o hasta han elevado sus índices de mortalidad.

¿Qué hicieron para reducir la mortalidad en el tránsito?

Si bien es difícil, por razones metodológicas, medir el efecto de las medidas que se toman para mejorar la seguridad vial, un estudio de ETSC recogió el análisis de reconocidos expertos de los siete países que más rápidamente han logrado mejoras para entender las causas de este fenómeno, quienes han coincidido en que el éxito **no ha sido casual sino el producto de esfuerzos políticos coherentes apoyados por amplios sectores de la comunidad**. A continuación se detallan algunos casos interesantes.

Alto compromiso político. Francia, un ejemplo.

En esta nación, la más exitosa en la reducción de mortalidad en el tránsito de los últimos cuatro años, su presidente, **Jacques Chirac**, declaró el 14 de julio de 2002, la



Francia: primera en el ranking del comportamiento en seguridad vial.

Cuán lejos están de lograrlo? Una primera revisión realizada por la Comisión Europea ha hallado que las muertes han disminuido, en la Unión, un 17-18% en este tiempo.

El primer ranking del comportamiento en Seguridad Vial (PIN) muestra que algunos países han

logrado la reducción fue del orden del 27%.

Otras naciones, tales como Portugal, Suecia, Holanda, Dinamarca, Alemania y, tal vez, Italia podrían lograr el objetivo. Éstas han reducido más del 20% las muertes en el tránsito hasta el 2005. Mientras tan-

Bélgica, uno de los países que mejora su seguridad vial controlando la velocidad, el alcohol y el uso de cinturones de seguridad.



lucha «contra la violencia en el tránsito» como una de sus **tres principales prioridades** para su segundo mandato. En setiembre de ese año, un encuentro político de alto nivel aprobó la puesta en marcha de una primera serie de medidas dirigidas a combatir « la sensación de impunidad de los conductores». En Bélgica, Luxemburgo y Portugal, los gobiernos adoptaron decisiones parecidas, estableciendo los accidentes de tránsito como una de las principales prioridades de acción y definiendo nuevas estrategias.

Controlando, sancionando y explicando la ley

La reina de las medidas en Fran-

cia ha sido **la introducción de un sistema de cámaras automáticas de control de velocidad**. Entre el 2002 y el 2005, se pusieron en operaciones 870 cámaras fijas y móviles y su número sigue aumentando. El incremento de las multas y sanciones a los infractores graves y el acortamiento de los tiempos de procesamiento han contribuido al cambio de comportamiento de los conductores. Los expertos estiman que el control de la velocidad ha contribuido en un 75% a la reducción de los accidentes fatales ya que la proporción de vehículos circulando a 10 km o más por encima del límite legal, cayó en ese tiempo de un 35% a un 20%, en tanto el número de los que excedieron la velocidad en



Un claro compromiso político, la clave en la lucha francesa contra la violencia en el tránsito.

Los muertos en el tránsito: El indicador más confiable

Este ranking se basa en la cifra más elocuente y cierta de la seguridad vial: el conteo de los muertos en el tránsito. En la mayoría de los países se contabilizan las víctimas fatales hasta los 30 días de ocurrido el siniestro. Algunos países, como España y Portugal, usan otros parámetros y la comparación se usa realizando correcciones. Francia, por ejemplo, ha cambiado la contabilización de 6 días hasta 30 días recientemente. Un problema importante es, aún en Europa, el sub-registro de los lesionados que mueren días después del accidente, que alcanza hasta el 12% de las víctimas en Francia y el 26% en Italia.

Por supuesto, los muertos en el tránsito son sólo una parte del problema. Muchas más personas resultan heridas, pero la información es más limitada como para realizar una comparación internacional confiable. Solamente ocho naciones usan la misma definición de heridas graves y el sub-registro varía entre el 30% y el 60% en algunos países.

más de 30 km cayó un 80%, según un reciente estudio del Observatorio Interministerial de la Seguridad Vial.

En Luxemburgo, Bélgica y Portugal se incrementaron y ajustaron los **controles de velocidad, alcohol y uso de los cinturones de seguridad** en combinación con un endurecimiento del régimen de sanciones .

Además del mejoramiento de la legislación y los controles y sancio-



nes, se incrementaron las campañas de concientización y la educación que contribuyeron a un aumento de la conciencia de la sociedad con cambios de actitudes y comportamientos. En Bélgica, por ejemplo, se coordinaron las acciones por medio de alianzas entre los actores sociales para las acciones de educación y seguridad vial y en Luxemburgo se introdujo la educación vial en los programas de estudio de las escuelas primarias y secundarias.

Suiza logró un espectacular descenso de un 20% en las muertes en el tránsito y mantiene su tendencia este año. La principal razón ha sido un **mejor control de dos de las principales causas de accidentes, la velocidad y el alcohol.**

En Suecia, se ha perfeccionado la supervisión de la velocidad por medio de la introducción de un nuevo sistema de cámaras digitales y un incremento de las multas, mientras se intensificó el entrenamiento de los conductores y la educación vial de los escolares. Esta nación, modelo en el tema, se propone llegar a reducir a menos de 270 los muertos por el 2007.

Mejor infraestructura para reducir la velocidad y el riesgo

En algunos países hubo importantes mejoras en infraestructura, como por ejemplo en Portugal. Se están construyendo nuevas rutas y aplicando cambios estructurales de bajo costo en los puntos de riesgo

y en rutas suburbanas que atraviesan pueblos, para la disminución de la velocidad.

Suecia ha transformado una gran cantidad de rutas rurales de dos vías en tramos alternados de 3 (2+1) para evitar los choques frontales por sobrepaso. En las áreas



Suecia mejora la seguridad con las rutas 2 + 1 y bajando los límites de velocidad, al igual que Holanda.



urbanas, se extendieron las zonas con velocidad máxima de 30 km/h y tienen en estudio un plan para introducir un nuevo sistema de límites de velocidad adaptable a cada camino. También redujo las velocidades máximas en autopistas.

Holanda, basado en la filosofía de la «seguridad sustentable», tam-

bién ha reducido los límites de velocidad en muchas áreas urbanas de 50 a 30 km/h y en rutas de 80 a 60 km/h, además de construir nuevas rotondas en estas últimas. El Instituto Holandés de la Seguridad Vial (SWOV) estima que las medidas de infraestructura han contribuido en un 6% a la reducción de muertos y heridos durante el año 2002.

Cambios en la movilidad

Otro factor de disminución de víctimas fatales ha sido en algunos países, como Holanda y Portugal, **la caída en el uso de ciclomotores** y su consiguiente disminución de mortalidad en este tipo de conductores.

Un inmenso campo de acción para mejorar

Claramente es necesario profundizar la comprensión de los avances en la seguridad vial europea. La relación causal entre acciones y mejoras necesita ser profundizada. El ejemplo de los logros rápidos alcanzados por algunos países sugiere que los gobiernos nacionales pueden mejorar mucho la situación en corto tiempo si se concentran en mejorar el

cumplimiento de las normas por parte de los usuarios de la vía pública y se adecua la infraestructura.

Fuente: ETSC Consejo Europeo para la Seguridad en el Transporte