

Opiniones

del Director General de Tráfico de España

Imperdibles consideraciones que sintetizan lo que se debería hacer aquí y ahora para aumentar la seguridad vial.



El Director General de Tráfico del Reino de España, Pere Navarro Olivella, en su última visita a nuestro país, concluyó que “los argentinos tienen la idea equivocada de que la licencia de conducir es un derecho adquirido que nadie les puede quitar”.

En contraposición a esta “idea” de los argentinos, Navarro Olivella explicó que la sociedad tiene el derecho y la obligación de defenderse de los egoístas e insolidarios en la carretera por el enorme coste social, humano y económico de los accidentes de tráfico y entre las “ideas fuerza” está la concepción de que la licencia de conducir no es un derecho absoluto sino que estamos ante un “crédito” que la sociedad nos concede para manejar y, en la medida en que vayamos cometiendo infracciones graves o muy graves contra la seguridad vial, vamos perdiendo el crédito que la sociedad nos otorgó

al sacarnos la licencia. Después el conductor tendrá que hacer un curso de sensibilización en seguridad vial y tendrá que volver a examinarse para recuperar el crédito social para volver a incorporarse a la carretera. El concepto es sencillo y extraordinariamente pedagógico, apela a la responsabilidad, cada uno administra sus puntos y su crédito e introduce el mensaje de que somos muchos compartiendo un espacio limitado como es la vía pública y hay que cumplir unas reglas, hay que pensar en los demás y, al final, todos saldrán ganando.

El Director de Tráfico español sostiene que esta problemática -evidenciada en el alto índice de siniestros viales- en una cuestión de profunda raíz cultural, como lo era en su país, que decidió dejar de lado esa excusa ante el riesgo de instalarse en la resignación -lo que sólo puede llevar a la derrota-, con el convencimiento de que los

accidentes de tráfico son evitables y con la enseñanza de otros países de cómo hacerlo. Su opinión es contundente: **“Un país que quiere ser moderno no puede ir dejando un reguero de vidas en la carretera sin movilizarse y no estábamos dispuestos a seguir haciendo el ridículo en las comparativas internacionales. Es un problema de todos, constituye una obligación ética y política afrontarlo de cara y es**

absurdo engañarse, poner excusas o buscar culpables”.

Ante la realidad sumamente urgente, y para el mejoramiento de la seguridad vial a largo plazo, se debe trabajar en todos los campos: las mejoras en la educación y en infraestructura tienen resultados a medio y largo plazo **y el problema es tan grave que exige actuaciones inmediatas. A corto plazo, hay que centrar los esfuerzos en los elementos básicos y fundamentales de la seguridad vial, como son el alcohol y la conducción, el uso del cinturón de seguridad y el casco, la velocidad**, las distracciones y los reincidentes. Si se trabaja bien sobre estos aspectos podremos obtener importantes resultados positivos a corto plazo. Aquí conviene no olvidar que los países que obtienen mejores resultados son los que disponen de sistemas de autoridad más eficaces, que habrá que hacer



un esfuerzo policial y judicial sin ningún prejuicio y que habrá que hacer explicar el porqué se hace, haciendo también un esfuerzo en pedagogía.

Hay que tener en cuenta que no valen las iniciativas aisladas, que hay que fijarse objetivos concretos y cuantificables en el tiempo y hay que identificar y definir las acciones necesarias para conseguirlos. Esta es una labor que debe abordarse a través de planes estratégicos. Primero el plan nacional, luego

el riesgo de que queden diluidas las responsabilidades. La creación de una comisión especial en el Congreso Nacional ayuda a incorporar al Poder Legislativo en la tarea y fomenta su compromiso. También **hay que cuidar de preservar la política de seguridad vial como una política de Estado y no partidista. Que todos los partidos políticos incorporen en sus programas un apartado específico sobre seguridad vial será una buena señal** y, por último pero no

y del sector privado. El sector público necesita la complicidad del sector privado. **Y el sector privado necesita devolver a la sociedad parte de lo que la sociedad le ha dado**, necesita banderas y valores para legitimarse socialmente y la educación vial ofrece una espléndida oportunidad. Las empresas, las asociaciones de usuarios, las universidades, las fundaciones... todos están llamados a ayudar porque estamos ante “una responsabilidad compartida”.

La forma y modo de organizar nuestros desplazamientos para conseguir unas ciudades más humanas, más amables y más sostenibles es un objetivo de país y reducir los accidentes y sus víctimas les aseguro que vale la pena. **Los índices de siniestralidad son un buen indicador del nivel de cultura cívica de un país.** No se trata de buscar culpables, **se trata de que cada uno asuma su mayor o menor responsabilidad en ayudar a resolver el problema.**

Estamos ante una grave enfermedad y no hay tratamiento indoloro pero no hay otra solución y el tratamiento no es para los otros, es para nosotros mismos.

España se ha puesto manos a la obra y después de cuatro años se está consiguiendo cambiar la tendencia, cambiar los comportamientos, se están salvando muchas vidas y ahora surge la pregunta: **¿cómo se puede permanecer impasibles durante tantos años con seis o siete mil muertos cada año por accidentes de tráfico?**

Nuestro agradecimiento a la Revista Novedades de Seguros de la AACCS, de cuyo número N°41 de Mayo 2008 ha sido extractado este artículo.



llegarán los planes regionales y al final los planes municipales. Esta es la única forma de, a largo plazo, ordenar la política de seguridad vial e implicar a todos los niveles de las administraciones.

Los gestos son importantes a la hora de incorporar la seguridad vial a la agenda pública. Por ejemplo, una declaración del Presidente de la República puede ayudar mucho a visualizar la prioridad política, la designación del responsable para la ejecución de la política de seguridad vial también ayuda, ya que se pone cara y nombre y evita

menos importante será promover el compromiso de la sociedad civil.

La política de movilidad y de seguridad vial es demasiado importante para dejarla solo en manos de los políticos. En la política de seguridad vial los ciudadanos nos jugamos la vida y en la de movilidad nos jugamos la competitividad de nuestras ciudades y de nuestros territorios y ya no se lleva el esperar que otro nos resuelva nuestros problemas.

Así pues, no sólo es deseable sino que **es imprescindible la acción conjunta del sector público**