

Queda prohibida la reproducción por cualquier medio, mecánico o electrónico, de las ponencias contenidas en esta publicación sin el permiso de sus autores.



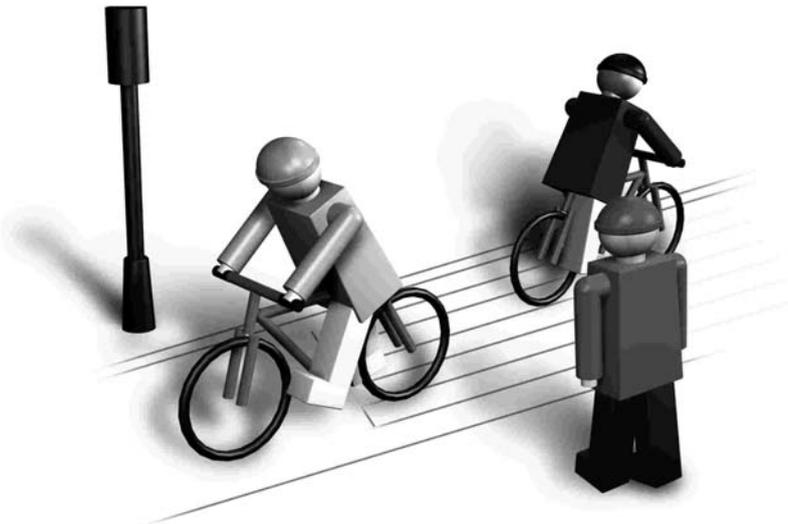
**HIRITAR TOPAKETA
MUGIKORTASUNAREKIN
ENCUENTRO CIUDADANO
CON LA MOVILIDAD**

Mugikortasuna XXI. mendeko hirietan
Movilidad en las ciudades del siglo XXI

**Tokiko mugikortasun segurua
Movilidad segura local**

2006ko azaroaren 10
10 noviembre 2006
Palacio Euskalduna

Txostenak Ponencias



Sesión de apertura

- 07** Ilma. Sra. Dña. Ibone Bengoetxea
Sr. D. Joaquín Arévalo Eizaguirre

Sesión de mañana

Módulo I - Problemas y soluciones □

- 13** Comportamiento conductores y peatones. □
Andoni Arriola, Director Tráfico Gobierno Vasco. □
- 19** Los accidentes urbanos. □
Ana Mª del Campo, Presidenta Stop Accidentes. □
- 21** Factores socioculturales en la conducción temeraria. □
Beatriz Moral, Investigadora FARAPI. □
- 33** La necesidad de un Plan Local de Seguridad Vial. □
Jytte Thomsen, Ingeniera de caminos, canales y puertos. Ingeniería de Tráfico, S.L. □
- 59** La educación por la movilidad. □
Isabel Maestre, Directora Proyectos DUNA.

Sesión de tarde

Módulo II - Experiencias □

- 69** Las actuaciones en ciudad: Tráfico calmado en Londres. □
Enrique Huertas, Consultor Buchanan. □
- 77** Plan Municipal de Movilidad Segura de Bilbao. □
Mikel Murga, Ingeniero LEBER. □
- 85** IRSA: La nueva proyección internacional de las policías locales a través de la formación en seguridad vial. □
Antonio Gómez Montejano, TRAFPOL (Policías por la Seguridad Vial). □
- 91** Seguridad vial en la República Checa: Estudio de los últimos avances. □
Zuzana Ambrozova, IRSA (Internacional Road Safety Academy).

Sesión de apertura

Ilma. Sra. Dña. Ibone Bengoetxea

Bienvenidas todas y todos a este V Encuentro Ciudadano con la Movilidad, que denota el esfuerzo continuado, ya por quinto año consecutivo, del Ayuntamiento de Bilbao, en alianza con el RAC Vasco Navarro y con el apoyo del Gobierno Vasco (Departamentos de Interior y de Transportes y Obras Públicas) y del Consorcio de Transportes de Bizkaia.

El tema central de esta edición es la movilidad segura en las ciudades. El espacio público urbano es compartido y por tanto debe favorecer las actividades de las personas y no restringirlas, facilitando su movilidad, así como dar respuesta a las diversas funciones y significados que estos espacios tienen para quienes los utilizamos.

Estamos ahora comprometidos en que la función de tráfico, que ha caracterizado el diseño urbano en tiempos pasados, sea considerada en términos de equidad con el resto de funciones que constituyen el abanico de la movilidad urbana de personas y mercancías. De ahí que de un tiempo a esta parte hayamos pasado de ser una ciudad que facilitaba los desplazamientos en vehículo (favoreciendo la movilidad motorizada privada), a promover los desplazamientos en transporte público, peatonales, y en otros modos no motorizados, que responden mejor a las necesidades de las personas. Este espacio compartido necesariamente debe ofrecernos una movilidad segura,

Ongi etorria guztioi Mugikortasunaren aldeko Hiritarren V. Topaketa hauetara. Topaketa honek agerian uzten du, bosgarren urtez jarraian, Bilboko Udala burutzen ari den etengabeko esfortzua, Euskadi-Nafarroako RAC-arekin batera eta Eusko Jaurlaritzaren (Garraio eta Herri Lan Saila) eta Bizkaiko Garraio Partzuergoaren laguntzarekin.

Edizio honen gai nagusia hiri barruko mugikortasun segurua da. Hiriko espazio publikoak konpartitu egiten da eta, ondorioz, pertsonen jarduerak bultzatu behar ditu, eta ez mugatu, haien mugikortasuna erraztuz, eta, horrez gain, espazio horiek erabiltzen ditugunontzat dituzten funtzioei eta esanahiei ere erantzuna eman behar die.

Une honetan badugu konpromiso bat aurrean, beste garai batzuetan hirien diseinua baldintzatu duen trafikoaren funtzioa, pertsonen eta merkantzien hiri barruko mugikortasuna osatzen duten gainerako funtzioen parean jartzea. Horrela, azken garaietan, ibilgailuan egindako joan-etorriak errazten zituen hiri izatetik (ibilgailu pribatuetako mugikortasuna erraztuz), pertsonen beharrei hobeto erantzungo dieten garraio publikoan, oinez eta motordunak ez diren beste ibilgailu batzuk erabiliz egindako joan-etorriak sustatzera igaro gara. Ezinbestean denok erabili behar dugun espazio horrek mugikortasun segurua eman behar digu, eta kale publikoan dauden mota guztietako protagonistek kalean erosotasunez ibili

donde los distintos protagonistas que frecuentan la calle pública lo hagan también con comodidad y con la garantía de que sus desplazamientos serán respetados por el resto de sus conciudadanos.

El enfoque multidisciplinar es imprescindible en el trabajo para garantizar la seguridad en la movilidad urbana, disponiendo de herramientas estratégicas, como los Planes para la Seguridad Vial, desde los que las diferentes Administraciones tenemos que adecuar las actuaciones en el diseño, creación y/o modificación de los espacios urbanos para lograr el objetivo de movilidad segura. Por otra parte, además de los planes están las personas, con sus características individuales, su aprendizaje, y por tanto su comportamiento, cuya educación también se contempla en estas actuaciones.

En definitiva, en esta jornada hemos tratado de conjugar contenidos relacionados con la planificación y el diseño de estos espacios, con el factor humano, en el que no hemos querido olvidar a las víctimas, ya que los esfuerzos van dirigidos a disminuir su número y en última instancia a que desaparezcan.

behar dute, gainerako pertsonak euren joan-etorriak errespetatuko dituzten bermearekin.

Diziplina anitzeko ikuspegia ezinbestekoa da hiri barruko mugikortasunean segurtasuna bermatzeko, eta horretarako hainbat estrategia dago, Bide Segurtasuneko Planak, besteak beste. Administrazio guztiek plan horietan oinarriturik, hirietako espazioak diseinatzean, sortzean edo/eta aldatzean burututako jarduerak egokitu behar ditugu, mugikortasun seguruaren helburua betetzeko. Beste alde batetik, planez gain pertsonak daude, euren ezaugarriekin, euren ikasketarekin eta, beraz, bakoitza bere jarrerarekin. Jarduketa horietan pertsonen hezkuntza ere sartu behar da.

Laburbilduz, jardunaldi honetan espazio horien plangintzarekin eta diseinuarekin erlazionatutako edukiak eta giza faktorea uztartzen saiatu gara, eta ez ditugu biktimak ahaztu nahi izan, gure esfortzuak biktima kopurua murriztera eta, azken finean, hutsean uztera, bideratu behar baititugu.

Ibone Bengoetxea
Concejala de Circulación y Transportes

Ibone Bengoetxea
Zirkulazio eta Garraio Zinegotzia

Sesión de apertura

Sr. D. Joaquín Arévalo Eizaguirre

En este quinto Encuentro, el Real Automóvil Club Vasco Navarro quiere reiterar nuestro orgullo de colaborar en la organización de un evento ya consolidado, que se inicia de la mano del Excmo. Ayuntamiento de Bilbao, y con deseo de introducir al ciudadano en el debate y reflexión sobre la movilidad.

Se dice que cuando los ciudadanos colman sus aspiraciones de bienestar, su preocupación empieza a ser la seguridad. Y la movilidad segura local, es el tema que va a centrar la intervención de los especialistas a los que hemos tenido el gusto, de invitar.

En la actualidad, los accidentes de tráfico son un problema de salud de proporciones pandémicas. Más de la mitad de los accidentes de tráfico ocurren en las ciudades, constituyendo un problema de primera magnitud tanto desde el punto de vista de la salud como desde la perspectiva de la gestión del transporte y de la movilidad urbana, además de los costes económicos que los accidentes suponen. Los atropellos son la asignatura pendiente de las ciudades, la indisciplina tanto de conductores como de peatones pueden dar como resultado accidentes que no nos gustaría lamentar. Y para evitar esto, no sólo los ciudadanos debemos modificar nuestro comportamiento, que también, sino la Administración a la hora de diseñar un Plan de Movilidad e incluso la Sociedad. Y desde esta sensibilidad, hemos querido abordar en este año 2006

Bosgarren topaketa honetan, Euskal Nafar Automobil Errege Klubaren izenean, berriz ere adierazi nahi dut izugarri pozik gaudela dagoeneko finkatuta dagoen ekitaldi honen antolakuntzan parte hartzen ari garelako. Bilboko Udalaren ekimena izan da, eta herritarrak mugikortasunaren inguruko eztabaidan eta hausnarketan parte har dezan nahi du.

Esaten da gizakiak ongizate-nahiak asebetetzen dituenean, segurtasunaz kezkatzen hasten dela. Eta, horregatik, tokiko mugikortasun seguruaz arituko dira adituak, gustu handiz gonbidatu ditugunak.

Gaur egun, zirkulazio-istripuak osasun-arazo ikaragarri larriak dira, eta jende askori eragiten die. Zirkulazio-istripuen erdia baino gehiago hirietan gertatzen dira, eta arazo larri bihurtu dira, bai osasunaren ikuspuntutik, bai hiriko garraio eta mugikortasunaren kudeaketaren ikuspuntutik; horri guztiari, gainera, istripuek eragiten dituzten gastu ekonomikoak gehitu behar zaizkio. Hirietan, aurre egin beharreko arazoa oinezkoen harraketak dira; bai gidarien, bai oinezkoen diziplina ezak, inork nahi ez dituen istripu sortzaile dira. Hori saihesteko, jakina da hiritarrok gure portaera aldatu behar dugula, baina ez guk bakarrik, Administrazioak ere bai Mugikortasun Plana diseinatzerakoan, eta Gizarteak ere aldatu beharko luke portaera. Sentsibilitate hori abiapuntu hartuta, aurten, 2006. urtean, "Hiritarra

El “V Encuentro Ciudadano con al Movilidad”, centrándonos en el análisis y estudio de la “Movilidad Segura Local”.

Como representante de los ciudadanos y ciudadanos en movimiento, el Real Automóvil Club Vasco Navarro quiere agradecer al Area de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Bilbao, el compromiso de continuidad con este Encuentro. Sin olvidarnos de la colaboración y por lo tanto, de mostrar agradecimiento, al Departamento de Interior y Departamento Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, Departamento de Obras Públicas de la Diputación Foral de Bizkaia y al Consorcio de Transportes de Bizkaia. Que entre todos hacemos posible la celebración de este Encuentro Ciudadano con la Movilidad.

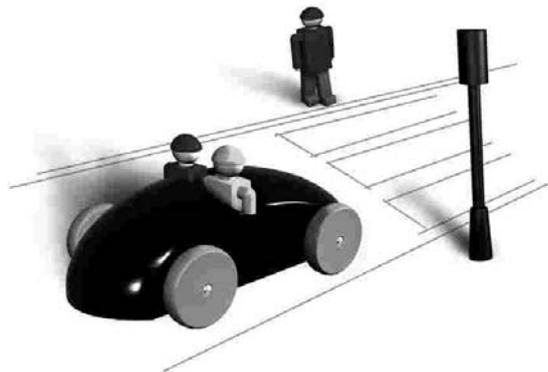
Mugikortasunarekin V. Topaketa" landu nahi izan dugu, eta, batez ere, "Tokiko Mugikortasun Seguruaren" analisisian eta azterketan murgilduta.

Alde batetik bestera mugitzen diren hiritarren ordezkari naizen aldetik, Euskal Nafar Automobil Errege Klubak Bilboko Udaleko Zirkulazio eta Garraio Sailari eskertu nahi dio topaketa honetan parte hartzen jarraitzeko konpromisoa hartu izana. Halaber, Eusko Jaurlaritzako Herrizaingo Saila eta Herri Lan eta Garraio Saila, Bizkaiko Foru Aldundiko Herri Lan Saila eta Bizkaiko Garraio-Partzuergoa ere ez ditugu ahaztu nahi, kolaboratzaileak baititugu, eta, horregatik, horiei guztiei ere gure eskerrik beroenak. Izan ere, guztioi esker da posible Hiritarra Mugikortasunarekin Topaketa hau aurrera eramatea.

Joaquín Arévalo Eizaguirre
Presidente Real Automóvil Club Vasco Navarro.

Joaquín Arévalo Eizaguirre
Euskal Nafar Automobil Errege Klubeko presidentea.

Sesión de mañana
Módulo I - Problemas y soluciones



Comportamiento conductores y peatones.

Andoni Arriola, Director Tráfico Gobierno Vasco.

Durante el año 2005 fallecieron en el País Vasco, mientras caminaban o cruzaban calles y carreteras, 27 peatones. Además, resultaron heridos graves 184 y heridos leves 660.

Analizando la evolución de la accidentalidad de los peatones durante los últimos años se constata que estos datos muestran una cierta resistencia a descender. En efecto, mientras el número total de fallecidos en accidentes de tráfico, conductores y ocupantes, ha descendido en los últimos cinco años un 42,7%, el descenso de los peatones fallecidos sólo ha bajado un 6,9%.

EVOLUCIÓN DE LA LESIVIDAD DE LAS PERSONAS IMPLICADAS EN ACCIDENTE

	2001	2002	2003	2004	2005	DESCENSO 2001-2005
CONDUCTORES Y OCUPANTES						
Muerto	157	158	171	98	90	42,7
Herido grave	1269	1058	1061	811	709	44,1
Herido leve	8793	8441	8912	8135	7693	12,5
lleso	29927	27669	29613	28054	26855	10,3
PEATONES						
Muerto	29	32	31	35	27	6,9
Herido grave	228	211	203	182	184	19,3
Herido leve	667	702	656	609	660	1,0
lleso	79	67	60	62	62	21,5

Las cifras de este año, aunque todavía provisionales, permiten empezar a ser optimistas: los atropellos de peatones entre el 1 de enero y el 30 de setiembre de 2006 han dejado un balance de 8 fallecidos, 30 heridos graves y 108 heridos leves, frente a los 16 fallecidos, 44 heridos graves y 99 heridos leves del mismo periodo de 2005.

Un indicador que nos permite evaluar esta situación es la proporción de peatones fallecidos durante un año dentro del total de fallecidos en accidentes de tráfico de ese año. En este sentido, mientras en el País Vasco dos de cada diez personas fallecidas como consecuencia de un accidente de tráfico son peatones, en la Unión Europea son 1,4 y en España 1,5.

Evidentemente para leer adecuadamente este indicador hay que tener en cuenta, en primer lugar, el peso que tengan los fallecidos en zona urbana, pues, como es bien conocido, uno de cada tres fallecidos como consecuencia de un accidente de tráfico en ciudad son peatones. Tampoco se puede olvidar el peso que sobre este indicador tiene la tasa de motorización, es decir, el número de vehículos por cada 1.000 habitantes. Y también habría que tener en cuenta el número de kilómetros de carretera por vehículo.

Pues bien, analizando todos estos indicadores encontramos que el País Vasco con una tasa de motorización de 487 vehículos por cada 1.000 habitantes, tiene, sin embargo una

red de carreteras cuya longitud, tanto por 1.000 habitantes como por número de vehículos, esta notablemente por debajo de la de los países de su entorno. Así, en el País Vasco tenemos 4,6 kilómetros de carretera por vehículo, mientras Francia tiene 29,3 y España 7,3. Si a todo esto unimos que la tasa de movilidad en las carreteras vascas está algo por encima de la media europea, aparece perfilada una de sus principales características: la alta densidad de tráfico, o lo que es lo mismo, una intensa interacción entre vehículos y peatones.

PERFIL DEL PEATÓN ATROPELLADO

Para descubrir el perfil del peatón atropellado empezaremos por analizar, tabla 1, las características demográficas de las personas que han sufrido un atropello en las carreteras y calles del País Vasco durante el quinquenio 2001-2005.

DISTRIBUCION POR SEXO Y EDAD DE LAS PERSONAS ATROPELLADAS EN LAS CALLES Y CARRETERAS DEL PAÍS VASCO. 2001-2005

	HOMBRE					MUJER				
	Muerto	Herido grave	Herido leve	lleso	total	Muerto	Herido grave	Herido leve	lleso	total
0-13 años	4	39	329	65	437	2	37	184	27	250
14-24 años	7	100	881	461	1449	4	51	562	96	713
25-44 años	19	175	1154	1166	2514	4	71	836	357	1268
45-64 años	31	136	553	628	1348	8	102	550	139	799
> 64 años	50	222	539	266	1077	38	286	567	67	958
TOTAL	111	672	3456	2586	6825	56	547	2699	686	3988

- Los atropellos afectan más a los varones, 63%, que a las mujeres, 37%.
- Los atropellos mortales o con lesiones graves afectan mayoritariamente a las personas mayores de 64 años, sobre todo, en los atropellos urbanos donde el 54% de los peatones fallecidos o heridos graves tenían más de 64 años.
- En general, las actitudes y comportamientos viales de las mujeres, en su rol peatonal, son más ordenadas que la de los varones. Por ejemplo, dos comportamientos básicos como usar el paso de cebra para cruzar la calzada o esperar a que se ponga el semáforo verde para el peatón, lo realiza habitualmente el 90% de las mujeres y sólo el 83% de los varones.
- Tres de cada cuatro peatones atropellados y que fallecen en el acto, o antes de las primeras veinticuatro horas, cruzaban la calzada de forma incorrecta.

Es importante conocer cuáles son los problemas que tienen las personas mayores como peatones. Sintetizando, podemos mencionar algunos: muchos no distinguen bien los colores de los semáforos ni aprecian adecuadamente la velocidad a la que vienen los coches, algunas calles son demasiado anchas y están mal iluminadas, muchos bordillos están demasiado altos, el exceso de ruidos en el ambiente les impide oír si se acerca un vehículo, etc.

PERFIL DEL CONDUCTOR QUE ATROPELLA

El primer dato destacable es que ocho de cada diez conductores que se ven implicados en un atropello son varones.

Si comparamos la distribución particular de los conductores implicados en atropellos de peatones con la distribución general de todos los conductores implicados en accidentes de tráfico, tabla 2, se perfilan las principales características de los conductores que atropellan.

DISTRIBUCION POR SEXO Y EDAD DE LOS CONDUCTORES IMPLICADOS EN ATROPELLOS. 2001-2005

	HOMBRE			MUJER		
	Accidentes	Atropellos	DIFER.	Accidentes	Atropellos	DIFER.
0-13 años	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0
14-24 años	18,9	23,6	4,7	18,5	16,3	-2,2
25-44 años	53,3	49,3	-4,0	63,4	63,5	0,1
45-64 años	23,3	22,0	-1,3	16,2	17,4	1,2
> 64 años	4,3	5,0	0,7	1,8	2,8	1,0
TOTAL	100,0	100,0		100,0	100,0	

- En general, los conductores varones tienen mayor propensión a verse implicados en atropellos que los conductores mujeres.
- Los conductores varones menores de 24 años son los que tienen el *diferencial de riesgo* de atropello más alto, es decir, son los que se ven más implicados en atropellos de lo que les correspondería por el peso que tienen en los accidentes en general.
- También las mujeres conductoras mayores de 45 años tienen este diferencial positivo.
- Un 5,7 % de los conductores que atropellan dan positivo en la prueba de alcoholemia.
- La velocidad inadecuada es el factor concurrente más común.
- Más de la mitad de los conductores reconoce que no suele ceder el paso a los peatones en los pasos de cebra, e incluso un 23% admite que suele pasarse a menudo el semáforo en rojo.

Con estos datos, el perfil del conductor implicado en atropellos es el de un varón de alrededor de 40 años que conduce un turismo con una velocidad inadecuada y que no suele ser muy respetuoso con los peatones.

De todas formas no se trata de pensar que siempre el conductor es el culpable; por supuesto que hay muchas conductas imprudentes de los peatones. En todo caso, se trata de que el conductor siga algunas reglas y normas básicas para evitar los atropellos: moderar la velocidad, especialmente en la ciudad, en las salidas de los colegios, en zonas de aglomeración de peatones, en las paradas de los autobuses, los días de lluvia, etc.

CIRCUNSTANCIAS EXTERNAS QUE INCIDEN EN LOS ATROPELLOS

Los datos sobre la relación que establece el peatón con la carretera dejan al descubierto que muchos de los peatones que fallecen atropellados en las calles y carreteras del País Vasco estaban cometiendo una infracción cuando fueron atropellados. Concretamente, tres de cada cuatro peatones atropellados y que fallecieron en el acto o antes de las 24 horas estaban cruzando la calzada de forma inadecuada.

Por otra parte, la distribución de los atropellos por mes muestra una clara estacionalidad de los mismos al concentrarse éstos en los meses de invierno, seguramente como consecuencia de la presencia en el escenario del atropello de otros elementos externos de riesgo como la presencia en la calzada de factores atmosféricos adversos.

DISTRIBUCIÓN MENSUAL DE LOS ATROPELLOS

	2001	2002	2003	2004	2005
Enero	91	81	76	91	74
Febrero	63	77	61	85	79
Marzo	98	102	93	75	76
Abril	72	83	58	78	77
Mayo	95	81	97	72	71
Junio	85	73	83	81	63
Julio	89	81	72	80	84
Agosto	57	68	50	57	60
Septiembre	82	80	70	84	66
Octubre	83	79	107	78	100
Noviembre	91	89	89	82	93
Diciembre	97	118	95	82	90

Por lo que se refiere a la distribución semanal de los atropellos existe también una ligera concentración en torno al fin de semana. En efecto, desde las tres de la tarde del viernes hasta la una del lunes se produce el 46% de los atropellos mortales. Parece, pues, que el fin de semana añade algún riesgo adicional al escenario de los atropellos, ya que no sólo hay más peatones muertos, sino que también la gravedad de los atropellos es mayor. En este sentido, mientras el 8% de todos los atropellados en domingo resultaron muertos y el 29% heridos graves, la lesividad de los miércoles, por ejemplo, es de 5% de muertos y 27% de heridos graves.

Otro factor externo es la luminosidad. A pesar de que, como es obvio, tres de cada cuatro atropellos se producen de día, la mayoría, sin embargo, de los peatones muertos son atropellados de noche o con iluminación insuficiente.

Pero es evidente que para reducir los atropellos que se producen en nuestras calles y

carreteras no basta con el aporte estadístico que sólo nos ayuda a comprender el problema, es necesario establecer medidas concretas que mejoren las condiciones de los viandantes y sobre todo reduzcan el nivel de riesgo en el colectivo más vulnerable como son las personas mayores.

UN OBJETIVO MOVILIZADOR

La Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco, a través del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2007-2010, tiene como objetivo reducir a la mitad el número de accidentes en general y de atropellos, en particular, en el País Vasco. Para ello, además de las campañas de educación vial y cuñas con consejos en los medios de comunicación que ya realiza, pretende movilizar a todas las partes implicadas para conseguir este objetivo concreto. Está generalmente admitido que los programas de seguridad vial que plantean objetivos cuantificables, al conceder una prioridad más elevada a la aplicación de medidas más eficaces, aportan mayores beneficios en términos de utilización más racional de los recursos públicos.

De los estados que en los últimos años han obtenido mejores resultados en materia de seguridad vial, Suecia, Reino Unido y Países Bajos, podemos extraer las mejores prácticas.

DECÁLOGO DE MEJORES PRÁCTICAS

- 1. Control de la velocidad.** Entre las medidas correctoras destinadas a controlar la velocidad podemos mencionar la implantación de cámaras de velocidad y la implantación de rotondas u otras estructuras similares, como resaltos, etc., que obliguen a los conductores a reducir la velocidad de sus vehículos.
- 2. Mantenimiento de rutas peatonales.** Además de la peatonalización de los centros urbanos y otras áreas de elevada actividad peatonal, es necesario planificar y mantener rutas peatonales, o itinerarios seguros, que conecten escuelas, parques y distritos comerciales, y al mismo tiempo faciliten las conexiones con paradas de autobuses, estaciones de tren, etc.
3. Revisar el **diseño de calles y carreteras**, haciendo compatible la movilidad de los vehículos con la garantía de una seguridad peatonal óptima. La utilización de bancos, jardineras, barandillas peatonales, zonas de juego, etc., además de embellecer las calles, pueden dirigir a los peatones a que crucen las calles y carreteras por lugares más seguros, y a los vehículos a tener que reducir la velocidad y circular con mayor cuidado.
4. Incrementar los **programas educativos** y de sensibilización a los conductores, divulgando las mejores prácticas desarrolladas en seguridad vial con el fin de conseguir unos usuarios cívicos de la carretera bien informados y formados.
- 5. Trabajar conjuntamente con los barrios** a la hora de identificar necesidades, diseñar medidas correctoras, instalar señales y establecer rutas peatonales.
6. Promover el uso de **medios de transporte sostenibles** con incentivos que animen a utilizar el transporte público.
7. Priorizar la aplicación de la **legislación de tráfico** que proteja la vida de los peatones y disuada aquellos comportamientos viales que amenazan su seguridad.

8. Evaluar si **el número de agentes** destinados a velar por la seguridad vial es suficiente.
9. Ampliar los **estudios de accidentalidad** a los barrios, cascos urbanos y travesías con mayor accidentalidad de peatones, con el fin de localizar los puntos más conflictivos, identificar los colectivos más vulnerables y poder diseñar las medidas correctoras más adecuadas.
10. Promover que los vehículos incorporen los nuevos **avances tecnológicos**. La tecnología de la industria del automóvil está experimentando actualmente una revolución que podría abrir amplios horizontes en el campo de la seguridad activa que garantiza una mayor observancia de las normas de circulación, sobre todo por lo que respecta al exceso de velocidad.

CONCLUSIONES

En resumen, un sistema de tráfico seguro y sostenible es aquel que garantiza un ambiente urbano que refuerza la seguridad peatonal en las calles, unos vehículos equipados con tecnología que simplifica la conducción y protege a los colectivos vulnerables, unos usuarios de la vía que están bien informados y , por supuesto, unas infraestructuras adecuadas.

Por supuesto que la implementación de todas estas medidas encaminadas a mejorar la seguridad de los peatones requiere invertir muchos recursos, pero es evidente que un análisis coste-beneficio las convierte en muy rentables, pues conviene recordar que la Comisión Europea, ya en 1995, estimó el coste estadístico de cada fallecido en un millón de euros.

Los accidentes urbanos.

Ana M^a del Campo, Presidenta Stop Accidentes.

Gracias por la invitación a esta jornada y por darme la oportunidad de poder aportar mi granito de arena en la búsqueda de soluciones a este problema que a todos nos afecta: los accidentes de tráfico.

Cuando los medios de comunicación informan con estadísticas de los “muertos en accidentes de carretera” mi pensamiento se dirige a los muertos en vías urbanas de los que casi nunca se habla. Sin embargo estoy convencida de que dedicando una labor seria de divulgación, de concienciación y naturalmente de vigilancia, se podrían erradicar, quizás mas fácilmente que los de carretera.

Eso sí, nos hemos de involucrar todos. Es obligado y urgente difundir la verdadera magnitud de estas tragedias para concienciar en qué podemos contribuir para erradicar esta pandemia. Cuando se habla de escala de valores o sea, de preocupación por diferentes motivos: el paro, la vivienda, la inmigración.... Etc. A mí me preocupa que la sociedad no se preocupe por los miles de muertos y discapacitados que día tras día, año tras año, van quedando en el asfalto.

A que grado de insensibilidad estamos llegando? A nadie se le ocurre que la desgracia también nos puede tocar. Todos compartimos el espacio en el tráfico y quizás en las vías urbanas aún sea mas evidente porque el espacio es menor y por ello nos hemos detener mas tolerancia.

Por supuesto, la educación es la base para concienciar a los futuros conductores, a los conductores actuales y a los infractores, no sólo a través de la educación vial sino también en la educación en valores. La educación es cosa de todos. Todos educamos y maleducamos a través de nuestras palabras, de nuestras acciones de gestos cogidos al vuelo. En educación vial también son recogidos por el niño que ve a sus padres actuar de una manera determinada frente al volante .creo debemos reflexionar más a menudo en las consecuencias que nuestros actos pueden producir en nuestros hijos.

El carné por puntos ha conseguido algo muy importante. Ha conseguido que todos y cada uno de los ciudadanos conozca lo que se puede y no se puede hacer, y por supuesto si no se respetan las normas se sabe las consecuencias que puede acarrear.

- Sinceramente creo que: con verdadero interés, trabajo serio y tenaz; si nos implicamos todos, como dice nuestro director general de tráfico, con pasión, podríamos erradicar esta pandemia. No podemos relajarnos. Cuando conseguimos un logro, hemos de pensar en el siguiente.

- Se dice que una imagen vale más que mil palabras. Yo quiero presentar unas imágenes cotidianas, para que nos ayuden a reflexionar en lo que podemos aportar cambiando nuestros comportamientos.

El peatón tiene que ser consciente de su responsabilidad. Sin embargo, esto no excusa la locura de algunos conductores, por cierto cada vez menos.

Hemos de reconocer que debido, muchas veces a esa publicidad que nos invade con imágenes de vehículos maravillosos, donde muchos compradores, al adquirirlos, adquieren también poder y personalidad (que a lo mejor les falta si no los poseen), los convierten en prepotentes, inconscientes y desgraciadamente, a veces, delincuentes.

Yo controlo”...”.se lo que hago” “ este coche lo puede todo”...

Han descendido las cifras de muertos y hay un gran numero de conductores que han cambiado sus hábitos: la gente normal. La que ha aceptado y comprendido la importancia de las normas. Ahora ya no aprieta tanto el acelerador, ya no se bebe al conducir o lo hace de forma responsable, etc

Por lo tanto, y partiendo de la base de que actualmente estamos todos informados, es mucho más grave la falta cometida puesto que se comete a “pesar de..” y porque se saben las consecuencias...

Desgraciadamente, sigue existiendo un sector de la sociedad que no lo entenderá y creo que es a ese sector al que debemos dedicarle mas atención, más estudio de su comportamiento y por supuesto aplicarle penas mas duras, penas ejemplarizantes. No podemos admitir que a pesar de la reforma del código penal de que tanto se ha hablado, de la creación de una fiscalía especializada que se ha creado para los “accidentes de tráfico”, de las declaraciones de nuestro ministro de justicia, del ministro de interior, del defensor del pueblo, incluso de nuestro presidente, se continúe tratando a las víctimas con tan poca consideración (.me llegan ejemplos cada día).

Por ello, aprovecho mi intervención para pedir a los profesionales que en el ejercicio de su profesión deban instruir casos de tráfico, los traten con la dimensión humana que merecen .aunque a veces les puedan parecer casos poco interesantes o pura rutina, insisto en que concedan esa reflexión, ese tiempo y una dedicación especial a esos cuerpos rotos en el asfalto, con sus proyectos, ilusiones y sentimientos. Muchas veces robados por esos inconscientes, delincuentes a veces, que no querían matar pero lo han hecho porque ha transgredido las normas.

Muchas gracias.

Ana Maria Campo

Presidenta Fundadora de Stop Accidentes.

Factores socioculturales en la conducción temeraria.

Beatriz Moral, Investigadora FARAPI.

Esta ponencia se basa en un estudio realizado para la Dirección de Suelos y Transportes del Departamento de Ordenación Territorial de la Diputación de Gipuzkoa que llevó por título “Siniestralidad vial y masculinidad”.

El objetivo de este estudio fue intentar dilucidar las razones del mayor nivel de siniestralidad vial en los jóvenes varones. Con ello esperamos poder contribuir a diseñar nuevas medidas preventivas, o a mejorar las actuales, basadas en un conocimiento más profundo de este triste fenómeno que es el de la alta siniestralidad vial entre los jóvenes varones.

Tratándose de un estudio sobre las eventuales diferencias entre mujeres y hombres con respecto a su comportamiento en la carretera, quisiéramos prevenir con respecto a una posible “sobre interpretación” de lo que en esta ponencia se expone. Queremos insistir en que aquí analizamos un comportamiento que identifica a algunos hombres, no a todos. Ahora bien, esta identificación tiene su fundamento en un modelo dominante, generalmente aceptado y asimilado de hombre que permite que se genere este tipo de actitudes de riesgo en las carreteras y que no provoque una reacción en proporción a su gravedad en nuestro contexto. Es este modelo el que aquí vamos a analizar. Además, si bien no todos los varones son conductores temerarios, sí es cierto que la gran mayoría de conductores temerarios son varones, razón suficiente para llevarnos a plantearnos algunas preguntas al respecto.

LA CONSTRUCCIÓN DE LA IDENTIDAD MASCULINA

Si basáramos nuestro trabajo en las premisas de una disciplina como la sociobiología, la pregunta sobre la eventual relación entre masculinidad y siniestralidad vial, se resolvería a través de una explicación evolucionista (es decir, basada en la teoría de la evolución, según la cual los cuerpos se adaptan biológicamente a su entorno). En último término, diríamos que la causa de una mayor siniestralidad vial entre los jóvenes varones sería la testosterona, hormona que habitualmente se relaciona con el nivel de agresividad. Esto nos dejaría como única alternativa la amarga resignación de que nuestros jóvenes sigan dejando sus vidas en las carreteras.

Nuestro planteamiento dista considerablemente de esta premisa. Partimos de la idea de que existe una relación entre las maneras de ser hombre y mujer (sus cuerpos, sus identidades, su comportamiento y su sexualidad) y la cultura. Rechazamos la idea de que los hombres tienen más accidentes de tráfico como consecuencia de su alto nivel de testosterona, o de otra característica biológica únicamente. Por el contrario, pensamos que su comportamiento agresivo y temerario en la carretera está más relacionado con ciertos valores culturales que definen ser hombre de una manera determinada.

Además, si los hombres jóvenes estuvieran biológicamente predispuestos a la agresión, cabría preguntarse por qué la mayoría de los conductores no mueren en la carretera.

Dicho esto, y una vez analizada la bibliografía pertinente sobre el tema, nos parece importante señalar las ideas sobre las que se fundamenta nuestro trabajo, y que provienen de los actuales estudios de género y de la teoría feminista. Según esta perspectiva:

- Las diferencias entre los sexos con respecto a capacidad intelectual, temperamento, capacidades, habilidades u otros rasgos, son irrelevantes si las comparamos con las grandes diferencias que existen entre individuos de un mismo sexo. En todo caso, las diferencias entre mujeres y hombres no son lo suficientemente importantes como para justificar las diferencias sociales existentes, ni las creencias que albergamos sobre las diferencias entre los sexos (por ejemplo, la habilidad en la conducción). Paradójicamente, siempre se buscan y se exageran las diferencias entre los sexos, en vez de insistir en las similitudes.
- La variedad de organizaciones sociales que nos ofrecen las culturas a lo largo del planeta y de la historia nos demuestran que la biología puede condicionar, pero no determinar.
- La radicalidad de las diferencias biológicas entre hombres y mujeres ha quedado seriamente cuestionada en estudios que relativizan esas diferencias (desde las características genitales, hasta las del cerebro, las hormonas y las glándulas) (ver Grosz, 1994; y FaustoSterling, 2000).
- Por último, queremos destacar que, incluso si apostáramos por la teoría de la testosterona como última explicación de ciertos comportamientos agresivos (como la conducción temeraria), ésta parece producir efectos muy variados en cada persona, y no en todos los casos aumenta la agresividad (puede tener un efecto de gran concentración mental, de calma, o de alerta¹).

Con todo, entendemos que el comportamiento humano no se explica únicamente mediante la cultura, y que el cuerpo (lo biológico) juega un papel en aquél. En este sentido, nos sumamos a las tendencias actuales que promulgan la idea de la interrelación entre cuerpo biológico y cultura, apuesta que consideramos la más interesante y extendida en estos momentos en los estudios especializados sobre el cuerpo.

La interacción entre biología y cultura proporciona un amplio margen de variabilidad, que queda demostrado en el carácter cambiante de lo que significa ser un hombre, de cuáles son los rasgos que caracterizan a los hombres, de cómo se comportan (o cómo deberían hacerlo), de qué nos proporciona cada cultura, cada momento histórico, incluso cada clase social. La búsqueda de una definición trascendente e incuestionable de la masculinidad, arraigada en una esencia natural, biológica o trascendente, debe considerarse un fenómeno social propio de un momento histórico.

En resumen: desde nuestra perspectiva, descartamos la noción de una masculinidad basada en las características biológicas del cuerpo de los hombres y apostamos por un análisis sociocultural. Consideramos que el comportamiento agresivo de los hombres en la carretera puede explicarse mediante las creencias y los valores sociales relativos a la identidad masculina (mediante la manera en la que se define qué es ser un hombre).

MASCULINIDADES

Durante las últimas décadas los estudios de género y, en particular, los estudios sobre masculinidades han avanzado considerablemente, realizando aportaciones inestimables

¹Bordo, 1999. Esta relativización de los efectos de la testosterona es interesante, puesto que a menudo se la relaciona casi de manera unívoca con la agresividad.

a la comprensión tanto de la estructura social, como de las relaciones de género y las identidades de género (pilar fundamental de la personalidad).

Para este estudio nos basamos en una serie de elementos que se pueden considerar de consenso generalizado dentro de los estudios de masculinidades y que nos proporcionan una claves elementales para comprender el eterno proceso de la construcción de la identidad masculina². No nos vamos a extender en ello, aunque sí señalaremos estas claves de manera muy resumida:

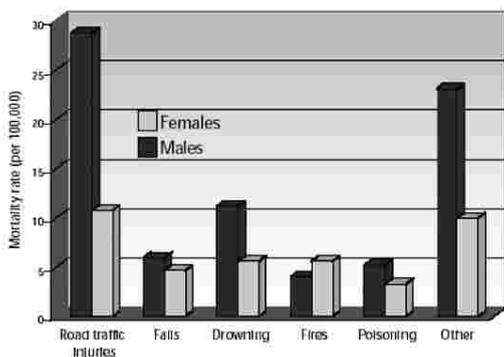
- No hay un modelo de masculinidad, hay varios. Existe, sin embargo una masculinidad hegemónica (ejemplar, popularmente aceptada)
- La identidad masculina se crea y recrea en torno a actos físicos corporales (como la resistencia al dolor desde la infancia, procesos de “endurecimiento”, gestos, actitudes corporales, actividades físicas, etc.)
- Ser hombre equivale a tener poder, la masculinidad se convierte así en una “performance” de la dominación.
- La violencia es a menudo el signo de virilidad más evidente y, sobre todo, más accesible. La violencia se asocia con conceptos como riesgo, peligro y desafío.
- Ser hombre es, esencialmente, no ser como una mujer. Es decir, se define más por lo que no hay que ser que por lo que hay que ser (los hombres que no muestran signos de virilidad son asimilados a las mujeres o sus equivalentes simbólicos: los homosexuales.)
- La identidad masculina necesita de continuas demostraciones. Necesitan la aprobación de otros hombres y eso requiere un continuo examen, realizar hazañas, correr peligros (lo que Marqués denomina “terrorismo de pandilla” [1997]; un ejemplo cinematográfico: “Rebelde sin causa”).

MASCULINIDADES, SALUD Y RIESGO

En la construcción y exhibición de la identidad masculina el riesgo juega un papel muy importante. Correr riesgos de diferente índole es una manera en la que muchos hombres demuestran y confirman su virilidad. Uno de ellos es la conducción temeraria. En este sentido, nos sumamos a la OMS cuando dice: “La masculinidad puede ser dañina para la salud”.

La Organización Mundial de la Salud (OMS) se ha preocupado, efectivamente, por esta cuestión. Según esta organización, la mortalidad relacionada con lesiones no intencionadas es siempre mayor en varones que en mujeres (ver gráfica 1), y en el caso específico de los accidentes de tráfico, los varones casi triplican a las mujeres (27). De la misma manera, los varones y niños implicados en accidentes de tráfico (como conductores o peatones imprudentes), superan también a las mujeres y a las niñas.

² Nos basamos en Breines, Connell, y Eide, [2000]; Connell [1995]; ConwayLong [1994]; Kaufman [1994]; Kimmel (1994); WelzerLang [2000]



Gráfica 1: mortalidad global por lesiones no intencionadas (fuente: OMS [1999] *Injury. A leading cause of the global burden of disease*, Gibeira, OMS).

El mayor número de accidentes en el que se ven implicados los varones tiene mucho que ver con una actitud temeraria, con la aceptación del riesgo y la indiferencia hacia el dolor y las lesiones. Dentro de las actitudes que implican riesgo para la salud podemos mencionar el abuso de alcohol y de drogas, el comportamiento agresivo (peleas) y la conducción temeraria.

Podemos entender la siniestralidad vial como consecuencia de uno de estos hábitos y conductas consideradas perjudiciales para la salud. Muchos varones tienen este tipo de hábitos (y, en el caso que nos ocupa, también para la salud de los demás: los jóvenes varones mueren en carretera más que las mujeres jóvenes, pero matan aún en una mayor proporción; Connell: 1995), aceptan riesgos de todo tipo, entre los que se encuentra la conducción temeraria.

En este sentido, hemos encontrado muy interesante el trabajo de Courtenay, que aborda **el tema de la salud de los hombres desde una perspectiva de género**, y que propone **una explicación sociocultural a la menor longevidad de los hombres**, cuestionando así las explicaciones de base biológica que hasta ahora han prevalecido. Una explicación “natural” de la menor longevidad de los hombres se considera inevitable, por lo tanto incuestionable (Courtenay, 2000: 1.387); en cambio, una perspectiva sociocultural permite debatir esta cuestión y abrir una puerta a la intervención.

Para construir y reconstruir el género se usan como recursos diversas actividades, entre ellas lenguaje, el trabajo, el deporte, el crimen o el sexo. La manera en la que hombres y mujeres realizan estas actividades de manera que **contribuye a la definición de la persona en tanto que adscrita a un género** o a otro (así podremos decir que tal hombre “no es un hombre” o tal mujer “no es una mujer”). Y junto al género, asimilan las convenciones sociales que le corresponden. Los comportamientos relacionados con la salud representan asimismo una práctica a través de la cual hombres y mujeres construyen la diferencia. Así, nos dice Courtenay, **“las prácticas relacionadas con la salud son una manera de construir el género”**³ (Courtenay, 2000: 1.388).

Contamos cada vez con más evidencias de que existen importantes diferencias entre hombres y mujeres en lo que se refiere a comportamientos relacionados con la salud: los hombres presentan comportamientos en los que ponen su salud en riesgo en un porcentaje mucho mayor que las mujeres (Courtenay, 2000: 1.836). Estos comportamientos se derivan de modelos y creencias asociadas con la salud que ejercen una importante presión sobre el comportamiento de los hombres (mayor que en las mujeres, según Courtenay). Estas creencias y modelos llevan a pensar que los hombres son independientes, autosuficientes, fuertes, robustos y duros (Courtenay, 2000: 1.387) y menos vulnerables que las mujeres.

Los riesgos para la salud asociados con “ser hombre” están relacionados con tener poder y autoridad. Es precisamente la búsqueda de estas señas de poder lo que lleva a muchos hombres a arriesgarse. Un requisito para poder asociarse al poder es suprimir sus necesidades y negar el dolor. Otras creencias y comportamientos asociadas con la salud que se pueden utilizar para demostrar masculinidad hegemónica⁴ incluyen la negación de la debilidad o vulnerabilidad, el control emocional y físico, la apariencia de ser fuerte y robusto, el desprecio de toda necesidad de ayuda, el continuo interés sexual y la demostración de comportamientos agresivos y de dominio físico (Courtenay, 2000: 1.389).

A través de estos comportamientos relacionados con la salud, se refuerzan las creencias culturales de que los hombres son más poderosos y menos vulnerables que las mujeres, que los cuerpos de los hombres son más eficientes y, por lo tanto, superiores a los de las mujeres, que pedir ayuda y cuidar de su propia salud son comportamientos femeninos, y que los hombres más fuertes entre los fuertes son aquellos para quienes la salud y la seguridad son irrelevantes (Courtenay, 2000: 1.389). Así es como los hombres legitiman su posición de “sexo fuerte” frente al “sexo débil” que representan las mujeres.

Entre estas actitudes poco saludables destaca la de aceptar o buscar situaciones de riesgo. De hecho, un hombre puede definir su grado de masculinidad conduciendo peligrosamente, o realizando deportes de riesgo, y exhibiendo estas conductas de manera pública, así como exhibiendo sus consecuencias (heridas, secuelas) como medallas de honor. En este sentido, la masculinidad se define a menudo contra toda conducta y creencia que podamos considerar saludable (Courtenay, 2000: 1.389).

A esta circunstancia debemos añadir que a menudo estas actitudes de riesgo no están sancionadas socialmente. Este refuerzo social es un factor clave en el mantenimiento de las conductas de riesgo, de manera específica en la carretera.

Otro aspecto problemático es que las creencias que promueven conductas y hábitos saludables están construidas y asociadas a formas de feminidad. Es por ello por lo que estas conductas positivas para la salud son consideradas por muchos hombres como influencias feminizantes a las que, como ya hemos visto, deben oponerse.

En lo que aquí nos interesa, la conducción prudente podría considerarse como una de esas conductas positivas que muchos hombres evitan por estar asociadas a lo femenino. Según Javier Roca Ruiz (técnico del INTRAS, entrevistado para este estudio), “La conducción masculina, por así llamarla, tiende más a la competitividad, la agresividad y el individualismo al volante. Una conducción con talante más femenino, podría ser más prudente, menos competitiva, menos agresiva, más cooperativa y más comprensiva con los otros usuarios de las vías públicas”.

³ “The doing of health is a form of doing gender” en el original (la traducción es nuestra).

⁴ Las masculinidades hegemónicas son masculinidades ejemplares, popularmente aceptadas como tales, y definen a aquél que no llegue a ellas como insuficiente, incompleto, o inferior. Representan la vara de medir de todas las masculinidades. Así, ser hombre se identifica con ser fuerte, tener éxito, ser fiable, ser capaz y mantenerse bajo control. El modelo de masculinidad hegemónica no es fijo, sino que va variando en función de la cultura y del momento histórico.

Dejando de lado que esta afirmación refleje o no la realidad, lo cierto es que la idea de que conducir prudentemente es un tipo de conducción femenina puede generar rechazo entre muchos hombres. De hecho, la prudencia a menudo se entiende como “excesiva” y se argumenta que este exceso de prudencia es la razón de la torpe conducción de las mujeres (prudencia a menudo identificada con el miedo). Robert Connell (profesor de la Universidad de Sydney, especialista en masculinidades, internacionalmente conocido y entrevistado para este estudio) sostiene en la entrevista que los jóvenes responden al imperativo de constituirse como no femeninos “y uno de los medios culturales para ello es su actitud en la carretera”.

En resumen, los hombres que presentan comportamientos saludables (considerados femeninos) y que se muestran incapaces de asumir comportamientos de riesgo (considerados masculinos) pueden encontrarse en una situación de subordinación ante otros hombres, y considerar que su virilidad está cuestionada (Courtenay, 2000: 1.390).

Cada hombre construye y demuestra su masculinidad de manera diferente, algo que depende de muchos factores, como su clase social, su orientación sexual, su etnia, o su condición física. La manera en la que cada hombre demuestra su dureza y su fortaleza depende de estos factores, y, así, utilizará diferentes recursos para ello (empleará una pistola, su puños, su sexualidad, su trabajo físico, un coche, o una carrera profesional) (Courtenay, 2000: 1.390). Su propio cuerpo es un medio que usa a menudo. El coche, la moto, es uno de estos recursos disponibles, a menudo casi identificado con una propia extensión del cuerpo. Así, Roca refuerza nuestra sospecha y afirma: “es muy probable que aquellos hombres que hayan interiorizado ese rol masculino tan marcado, ‘instrumentalicen’ su vehículo, es decir, lo utilicen para manifestar externamente su modo de vida”.

Los hombres y los jóvenes que tiene un acceso limitado al poder social, al reconocimiento social o a los recursos económicos, buscan otras vías para validar su masculinidad. La violencia y el dominio físico son recursos muy accesibles, al igual que rechazar comportamientos saludables (supuestamente feminizantes y, por lo tanto, rechazables), aceptando riesgos innecesarios y demostrando audacia. Es por ello por lo que el riesgo no se evita, sino que es precisamente el carácter arriesgado lo que hace que ciertas actividades (como la conducción temeraria) sean tan atractivas para muchos hombres. Para muchos el vehículo puede ser un recurso para demostrar dureza y fortaleza.

Está claro que no todas las masculinidades asumen estos comportamientos. Lo cierto es que, tal y como nos indica Courtenay, las masculinidades menos saludables son aquellas que siguen los modelos dominantes, a diferencia de los hombres que definen su masculinidad de una manera menos tradicional

(Courtenay, 2000: 1.392). En este punto coincide con Roca, quien nos dice que “las personas conducen como piensan y como viven. En consecuencia, aquellos hombres que tengan interiorizado ese rol masculino tan marcado, lo manifestarán de algún modo en la conducción de su vehículo, e incluso en el tipo de vehículo que hayan comprado. Por el contrario, otros hombres cuyo rol masculino no sea tan tradicional, mostrarán otro talante muy distinto ante la conducción”.

COCHES, MOTOS Y HOMBRES

Coches y motos representan un punto de confluencia importante, ya que aglutinan dos aspectos muy definitorios de la virilidad: agresividad y tecnología.

En lo que a la relación entre tecnología y género se refiere, Judith Wajcman ha realizado aportaciones muy interesantes. Esta autora considera que la tecnología no debe ser considerada como algo neutro, sino que se trata de un producto cultural y que está asociada a un tipo de conocimiento, a ciertas prácticas sociales y a ciertos valores.

La tecnología ha estado y sigue estando muy ligada a la masculinidad y opuesto a la feminidad. Tiene que ver con una idea del hombre asociada con la racionalidad y la fuerza (a veces necesaria para el uso de ciertas tecnologías), algo fácilmente observable en el mercado laboral, que sigue considerando a los hombres no sólo como más fuertes, sino también como más hábiles manualmente y capacitados técnicamente, al contrario que las mujeres, consideradas física y técnicamente incompetentes.

Esta relación entre tecnología y género, que resulta en la construcción de una relación positiva para los hombres y negativa para las mujeres, posee tal raigambre que es un elemento constitutivo de la identidad de género. La ausencia de capacidad técnica, según Wajcman, se ha convertido en un rasgo característico de la feminidad, de la misma manera que la pericia técnica lo es de la masculinidad. La pericia técnica y mecánica es a menudo una manera de medir la masculinidad.

Esta asociación entre máquinas y hombres queda asimismo demostrada por las opciones de consumo de los jóvenes del Estado español. Según Félix Ortega (1993), los objetos de consumo preferentes de los jóvenes varones españoles de mediados de la década de 1990 estaban relacionados con los coches, las motos y la velocidad (en un 90%, frente al 10 de las jóvenes). Otros objetos de consumo, como el alcohol, que antaño eran también característicos del consumo masculino, están en la actualidad menos diferenciados, ya que las jóvenes también los consumen.

En un estudio realizado por JoséMaría Espada (s.d.), el exhibicionismo en el mundo de los moteros aparece como un elemento de fuerza. Según este autor, "el exhibicionismo de los moteros y su audacia en la conducción convierten las motos más en símbolos que en meros medios de transporte. Las motos representan la independencia, el riesgo y la valentía, estatus y poder. Esta esfera simbólica está relacionada con el individualismo, el heroísmo y la agresividad" (Espada, s.d.: 9). Consideramos que muchas de estas características se pueden aplicar a los conductores de coches y de motos: los valores de independencia, riesgo, estatus y poder son aspectos que se reiteran hasta el cansancio en la publicidad de coches.

El reconocimiento de los otros (especialmente de otros hombres) es esencial para validar la virilidad, lo cual implica una buena dosis de exhibicionismo, como acabamos de mencionar. Para ello, a menudo es necesario afirmar la condición de varón a través de demostraciones públicas, de manera especial en el caso de los hombres que no ocupan una posición de poder, como pueden ser los jóvenes. La carretera representa, en este sentido, un escenario ideal, además de muy accesible.

Coches y motos representan un punto de confluencia crucial en la construcción y demostración de la virilidad. En el mundo de los coches y las motos encontramos aspectos tan importantes para validar la masculinidad como:

- Su relación con las máquinas y la tecnología.
- Su relación con el riesgo.
- Su relación con valores tales como la agresividad, la potencia y la fuerza, así como con los de la independencia, el estatus y el poder.

La publicidad de coches y motos construye y alimenta una mitología muy poderosa basada en esa confluencia.

Es importante prestar especial atención a la publicidad de coches, al uso perverso de todos aquellos conceptos relacionados con la masculinidad y la conducción que alimentan actitudes de riesgo en las carreteras. La imagen que en la publicidad se proporciona de los jóvenes en general y de los jóvenes varones en particular es así mismo preocupante.

ALGUNOS ASPECTOS DEL RIESGO

A diferencia del peligro (fruto del azar y de causas externas), el riesgo es consecuencia de decisiones conscientes y se puede entender como “una medida de incertidumbre que indica las probabilidades de éxito de una decisión o una conducta” (Sánchez Martín, 2003: 256). Es decir, tiene relación con ponerse a prueba y augurar un resultado. Giddens entiende el riesgo como “un medio de asegurar los resultados, una manera de colonizar el futuro” (Giddens, 1995: 171).

Esta búsqueda consciente de riesgos es una manera de poner a prueba la confianza en las capacidades de uno mismo, algo que tiene notables implicaciones en la construcción o mantenimiento de una identidad, especialmente de la masculina. Así, en la carretera, según Roca, “la conducción temeraria se relaciona generalmente con la búsqueda de emociones fuertes. Muchos de estos conductores tratan así de experimentar las sensaciones asociadas al riesgo y a lo prohibido. Esto es al menos cierto para la conducción temeraria que se realiza con plena consciencia de lo que se está haciendo y cuyo objetivo es experimentar placer”.

Al igual que en los deportes de riesgo, consideramos que la conducción temeraria sirve para someterse a situaciones límite y, tal como dice Sánchez Martín sobre estos deportes, “para sobreponerse a esa situación, para enfrentarse a aquellas contingencias y riesgos que pongan a prueba todas sus capacidades y donde el practicante necesita de su más rígido control emocional” (Sánchez Martín, 2003: 267).

En este sentido, recogiendo la propuesta de Sánchez Martín, el riesgo representa un enfrentamiento contra uno mismo, con continuos obstáculos que se deben superar, obstáculos que están más en el interior de la persona que en el exterior, que tienen que ver con su fuerza, su pericia, su control, su resistencia, su capacidad de afrontar las dificultades. Todas estas circunstancias hacen del riesgo algo atractivo para muchos hombres, puesto que el placer que proporciona enfrentarse a él “es el que se obtiene tras vencer o vencerse en un desafío” (Sánchez Martín, 2003: 269). Sin duda, el riesgo es un factor importante en la consolidación y recreación de la identidad masculina, identidad que requiere de continuas demostraciones tanto para con uno mismo como para con los demás hombres.

Otro elemento que debemos considerar con respecto al riesgo es su diferente percepción. En los estudios sobre siniestralidad éste es uno de los temas que más interés despierta. Nuestra línea de investigación va, efectivamente, por otros derroteros, puesto que consideramos que, en este caso, incluso aunque se demuestre que la percepción del riesgo es diferente, entendemos que para muchos hombres jóvenes lo que importa no es cómo se percibe el riesgo, sino el atractivo que ejerce sobre ellos. Creemos que poca cosa solucionaríamos haciendo a los jóvenes más conscientes de los peligros que corren, puesto que el atractivo está precisamente en eso.

De todas formas, hay un aspecto del riesgo que sí merece nuestra atención: el de infravalorar el riesgo como consecuencia de una percepción del propio cuerpo como invulnerable o, en todo caso, como bastante más fuerte y poderoso de lo que realmente es. Roca dice que “muchos comportamientos temerarios podrían venir explicados por falsas creencias respecto a los que es seguro y peligroso, o por una mala percepción del riesgo, entre otros factores”, a lo que nosotros añadiríamos que estos comportamientos temerarios podría deberse a una mala percepción de sus propias capacidades, es decir, a considerarlas superiores a lo que realmente son, defecto que, como nos insinúa Courtenay, es más propio de los varones por una autopercepción que subraya la invulnerabilidad del cuerpo masculino.

MALAS COMPAÑÍAS

La importancia de demostrar(se) que se es más (o al menos, igual) a los demás varones es un elemento que también condiciona la conducción. En este sentido, vemos también que el hecho de conducir solo o en compañía (ya sea con alguien dentro del coche o en dos o varios coches conduciendo juntos) puede ser un factor que condicione el estilo de conducción y por lo tanto, el nivel de riesgo. Según Luis Bonino (destacado experto en masculinidades y entrevistado para este trabajo), debemos tener en cuenta que los hombres jóvenes se encuentran en esa permanente necesidad de demostrar que son hombres, ante sí mismos y antes los demás. Según Bonino, la conducción temeraria se podría considerar como un rito de iniciación: “Muchas de estas cosas que a veces descubrimos en las carreteras, muchos de estos chicos que se meten al contrario, que juegan a picadas, tienen que ver con competencias, pero que lo que está en juego es la propia valoración”.

Así, conducir solo o en compañía de otros compañeros también condiciona el estilo de conducción. Cuando los jóvenes conducen en compañía de otros jóvenes, puede potenciar todos sus aspectos imprudentes, porque están demostrando lo hábiles y audaces que son al volante. Según Roca, “conducir con el grupo de amigos se relaciona con más distracciones y más conductas temerarias (tales como la mayor velocidad)”, y “el grupo de amigos puede tener un efecto perjudicial para la seguridad vial, especialmente cuando la conducción se produce con motivo del ocio”. La aprobación de otros hombres para afirmar la virilidad de un hombre tiene una gran importancia.

Existen, de hecho, numerosos estudios sobre la incidencia de la compañía en la accidentalidad entre jóvenes. En un estudio realizado en EE. UU. los resultados nos han parecido bastante relevantes para este informe (Williams, 2001). En este artículo se hace mención a un estudio basado en porcentajes de mortalidad de conductores, y que concluye que la presencia de un pasajero varón casi doblaba el porcentaje de muertes por 1.000 accidentes, tanto en el caso de que el conductor fuera hombre como mujer. Cuando había dos o más pasajeros

varones el porcentaje subía a más de doble (Chen et al., 2000). También recoge los resultados de otro estudio llevado a cabo en Inglaterra que demuestra que los jóvenes conductores (se supone que hombres y mujeres) que conducen en compañía de pasajeros varones conducen más peligrosamente que sin pasajeros, es decir, conducen más deprisa y esperan menos tiempo en los cruces (McKenna et al., 1998).

Williams asegura que las restricciones en cuanto al número de pasajeros entre jóvenes podría prevenir más muertes que las restricciones a conducir de noche, especialmente si estas dos restricciones se combinan. Se trata, de hecho, un tipo de restricción vigente, al menos, en Nueva Zelanda.

EPÍLOGO

Esta ponencia no pretende ser una simple crítica al estilo de conducción de los jóvenes varones, sino más bien una llamada de atención en dos sentidos. Por un lado, consideramos imprescindible que se tenga en cuenta la variable género dentro de los estudios de siniestralidad, ya que nos desvela una información de gran valía a la hora de entender a la realidad a la que nos enfrentamos, algo esencial a la hora de tomar medidas preventivas. Hemos tenido muchos problemas a la hora de encontrar datos desagregados por sexo, datos que nos hubieran permitido una mayor exactitud en nuestro trabajo. Por otro lado, esta ponencia pretende ser una llamada de atención hacia la actitud de nuestra sociedad para con nuestros jóvenes varones y la manera en la que educamos y socializamos a nuestros niños, empujándolos a buscar el peligro, animándolos a anestesiar el dolor, a demostrar invulnerabilidad, control y fortaleza. En este sentido, la presencia de una mayoría de hombres en actos violentos de todo tipo debería llevarnos a una seria reflexión en torno a cómo los socializamos.

Uno de los problemas al que nos enfrentamos al tratar este tema es que se trata de un fenómeno invisibilizado por dos razones: porque estamos acostumbrados a que sea así y, por lo tanto, no somos capaces de percibirlo (son hombres mayoritariamente quienes sufren muertes violentas en todos los contextos y nos parece natural); y a que la violencia sea considerada como parte de la conducta natural y esperada de los hombres.

De hecho, nos parece tan normal que sean los hombres quienes mueran que seguiremos gritando en caso de peligro: "las mujeres y los niños primero".

BIBLIOGRAFÍA

- Bordo, S. (1999). *The Male Body. A new look at men in public and in private*, Nueva York, Farrar, Strons and Giroux.
- Breines, I.; Connell, R.; y Eide, I. (2000). *Male roles, masculinity and violence. A culture of peace perspective*, París, UNESCO.
- Chen, L.; Braver, E.R.; Baker, S.P.; and Li, G. (2000) "Carrying passengers as a risk factor for crashes fatal to 16 and 17yearsold drivers". *Journal of American Medical Association*, 283:157882.
- Connell, R. (1995). *Masculinities*, Berkeley, University of California Press.
- Conway-Long, D. (1994). "Ethnographies and Masculinities", en Brod and Kaufman (eds.), *Theorizing masculinities*, Thousand Oaks, Sage, pp. 6181.
- Courtenay, W. H. (2000). "Constructions of masculinity and their influence on men's wellbeing: a theory of gender and health", *Social Science & Medicine* 50 (2000), pp. 1.3851.401 [recurso en l'nea: <<http://www.elsevier.com/locate/soscimed/>>].
- Espada Calpe, J. M. (n.d.). *Hombres, motos y riesgo: androcentrismo y sexismo en el mundo de las motos*, [recurso en l'nea: <<http://www.telefonia.net/web2/sword/>>].
- Fausto-Sterling, A. (2000). *Sexing the body. Gender Politics and the construction of sexuality*, Nueva York, Basic Books. Giddens, A. (1995). *Modernidad e identidad del yo. El yo en la sociedad en la Época contemporánea*, Península, Barcelona.
- Grosz, E. (1994). *Volatile bodies: Towards a corporeal feminism*, Bloomington (Indiana), University Press.
- Kaufman, M. (1994). "Men, Feminism, and Men's Contradictory Experiences of Power", en Brod and Kaufman (eds.), *Theorizing masculinities*, Thousand Oaks, Sage, pp. 142164.
- Kimmel, M. S. (1994) "Masculinity as Homophobia: Fear, Shame, and Silence in the Construction of Gender Identity", en Brod and Kaufman (eds.), *Theorizing masculinities*, Thousand Oaks, Sage pp. 119141.
- Marqués, J. P. (1997). "Nueva identidad masculina o el olvido de toda identidad", *Archivos Hispanoamericanos de sexología*, n.1/4 2, pp. 143154.
- McKenna, A.P.; Waylen, A.E.; and Burkes, M.E. (1998) *Male and female drivers: how diferente are they?* Berkshire, United Kingdom: The University of Readingf Foundation for Road Safety Research.
- OMS (1999) *Injury. A leading cause of the global burden of disease*, Gibebra, OMS
- Ortega, F. (1993). "Masculino y femenino en la identidad personal de la juventud española", en Ortega, F. (comp.), *La flotante identidad sexual: la construcción del género en la vida cotidiana de la juventud*, Madrid, Instituto de Investigaciones Feministas (UCM), Dirección General de la Mujer, Comunidad Autónoma de Madrid.
- Sánchez Martín, R. (2003). "Los usos sociales del riesgo: el deporte de aventura como configurador de una ética de la contingencia", en Medina, X.; y Sánchez Martín, R., *Culturas en juego. Ensayos de antropología del deporte en España*, Icaria, Barcelona.
- Wajzman, J. (1991). *Feminism confronts technology*, Pennsylvania, Pennsylvania University Press.
- Welzer-Lang, D. (2000). *Nouvelles approches des hommes et du masculin*, Toulouse, Press Universitaires du Mirail.
- Williams, A.F. (2001) *Teenage Passangers in Motor Vehicle Crashes: A summary of Current Research*. Insurance Institute for Highway Safety. Arlington, Va.<http://www.highwaysafety.org>

La necesidad de un Plan Local de Seguridad Vial.
Jytte Thomsen, Ingeniera de caminos, canales y puertos. Ingeniería de Tráfico, S.L.



3
3



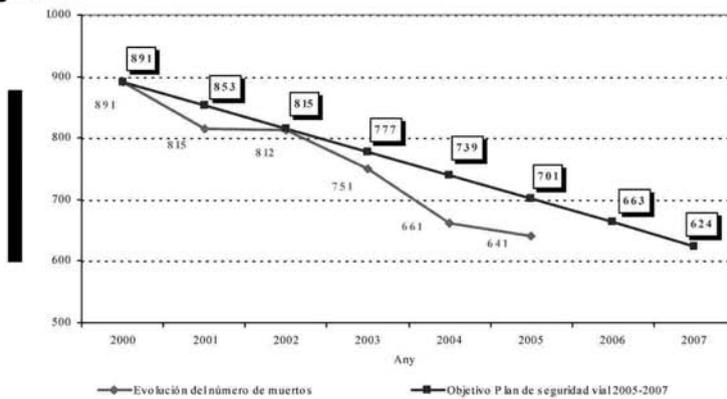
PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE CATALUNYA



V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD



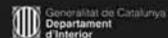
Objetivo



Fuente: Servei Català de Trànsit

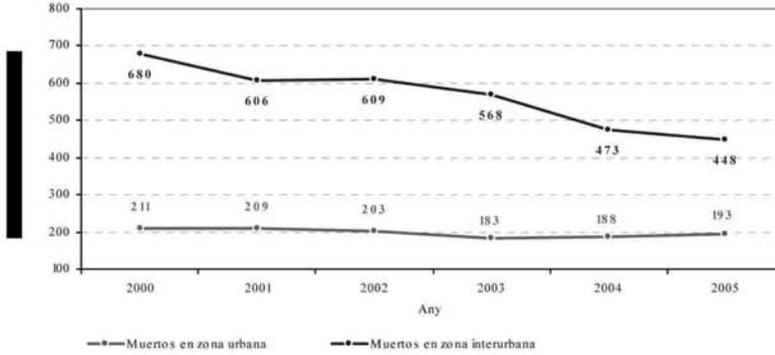


V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD





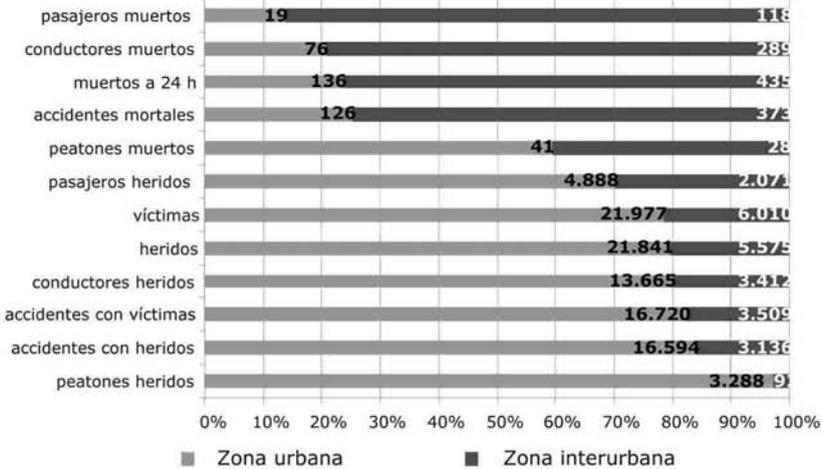
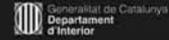
Muertos en zona urbana e interurbana



Fuente: Servel Català de Trànsit



V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD

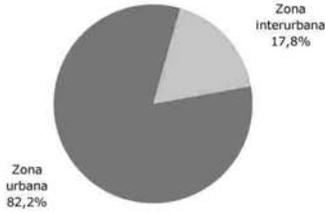


V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD

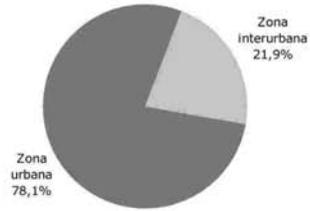




Accidentes con víctimas



Total víctimas



Fuente: Servei Català de Trànsit

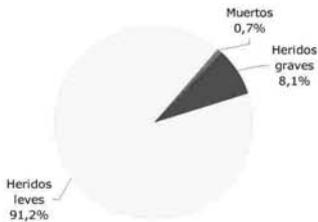


V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD



Lesividad de las víctimas

Zona urbana



Zona interurbana



Fuente: Servei Català de Trànsit



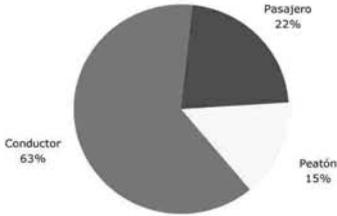
V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD





Víctimas de accidentes según su condición

Zona urbana



Zona interurbana



Fuente: Servei Català de Trànsit

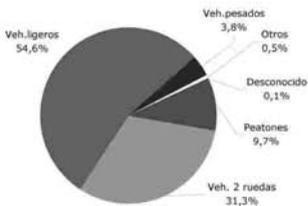


V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD

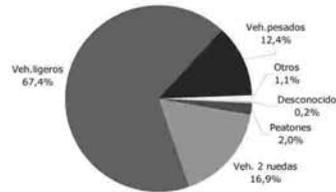


Medios de transporte implicados en accidentes con víctimas

Zona urbana



Zona interurbana



Fuente: Servei Català de Trànsit

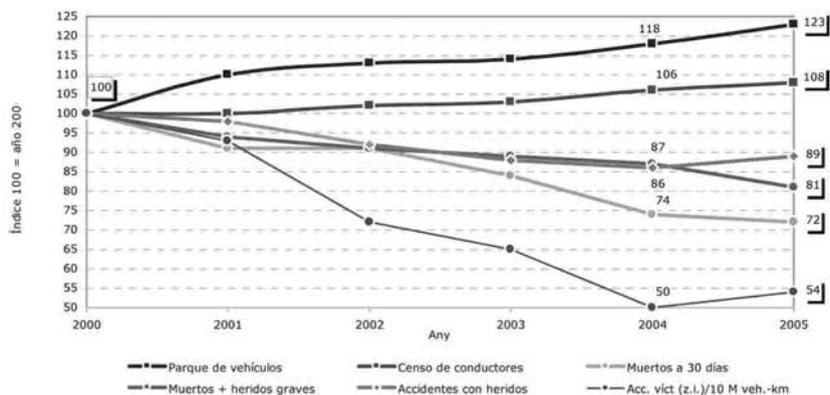


V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD





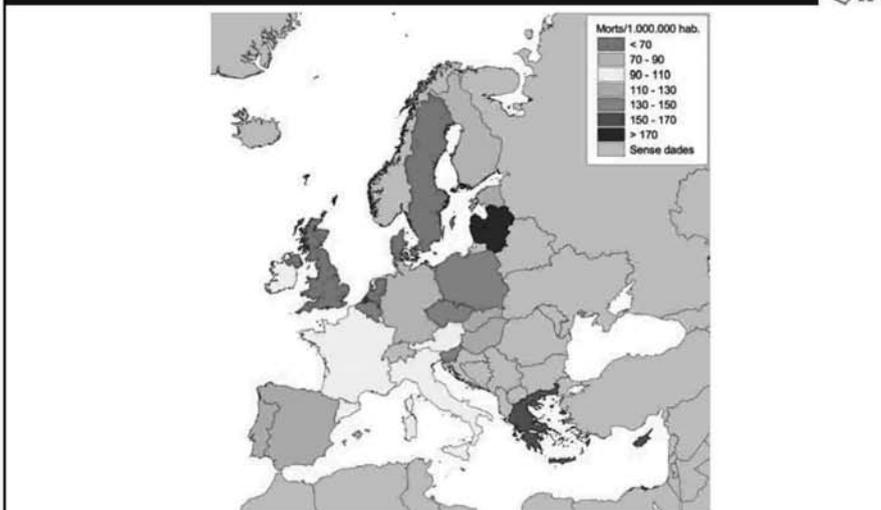
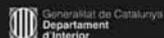
Evolución de los índices de movilidad y de accidentalidad. 2000-2005



Fuente: Servei Català de Trànsit



V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD



V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD





Estructura del Plan de Seguridad Vial de Catalunya

Objetivo fundamental del PSV 2005-2007
2 líneas maestras
6 líneas estratégicas de actuación
58 acciones de Gobierno
Plan de actuación SCT de 72.000.000 €



1. Lucha contra la velocidad
excesiva o inadecuada
(PIVE)

2. Cooperación con los
ayuntamientos y las
autoridades locales

**Lograr un ámbito único de seguridad vial a lo largo de
todo el recorrido del conductor**





1. PIVE

Radares fijos: 24 unidades desde Enero de 2005

1er año

Reducción de accidentes mortales en tramos con radar:
33% (9 % en toda la red de Catalunya)

Reducción de la velocidad:

Noviembre 2004 → 96,5 km/h

Noviembre 2005 → 86,5 km/h

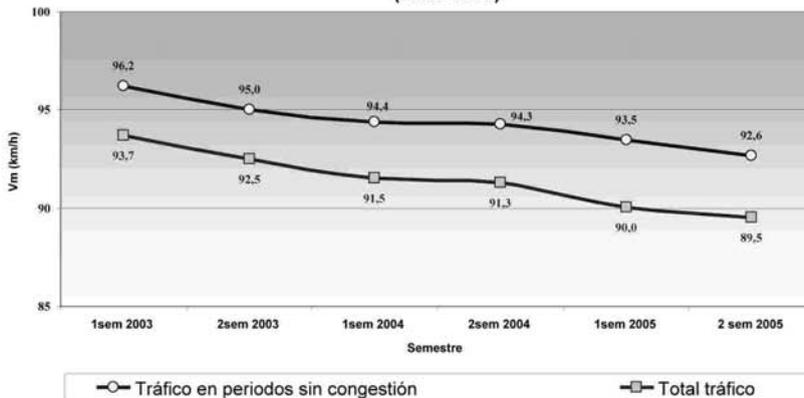
Sanciones: 191.364 (se han reducido los infractores iniciales en un 83 %)

Desde el 31 de Diciembre 2005

34 radares más / total 58 radares y 80 cabinas



EVOLUCIÓN DE LAS VELOCIDADES MEDIAS EN LOS ACCESOS A BARCELONA
(2003-2005)





2. Cooperación con ayuntamientos y autoridades locales

- El objetivo general es que **todo municipio disponga de un plan de seguridad vial** que defina los objetivos del consistorio en todo lo referente a la seguridad vial y que dicho plan sea aprobado por los órganos competentes municipales
- Los planes de seguridad vial deben ajustarse a la situación y características de cada localidad pero deben mantener **criterios de homogeneidad** en su contenido e indicadores



MANUAL GUIA DE PLANES LOCALES DE SEGURIDAD VIAL



Cada tipo de municipio requiere acciones diferenciadas y complementarias en el ámbito de la seguridad vial

- Municipios con importante red vial y recursos personales técnicos que permiten actuación.
- Municipios con reducido equipo técnico
- Municipios sin policía local (946 municipios→203 con policía local)
- Municipios donde predominen las travesías
- Otros



Contenido de un Plan Local de Seguridad Vial

1. Preparación
2. Identificación del problema
3. Definición de objetivos y ámbitos de actuación
4. Medidas a utilizar
5. Plan de actuación
6. Seguimiento y evaluación



1. Preparación

1. Evaluación de la situación general
 - medios humanos y económicos disponibles
 - nivel de ambición que puede asumirse
2. Involucrar a los responsables políticos
 - desde antes del inicio del Plan
 - asegurar su apoyo e implicación
3. Planear un grupo de seguimiento compuesto por políticos, técnicos, policía local, personas clave
4. Plan temporal para todo el proceso de elaboración

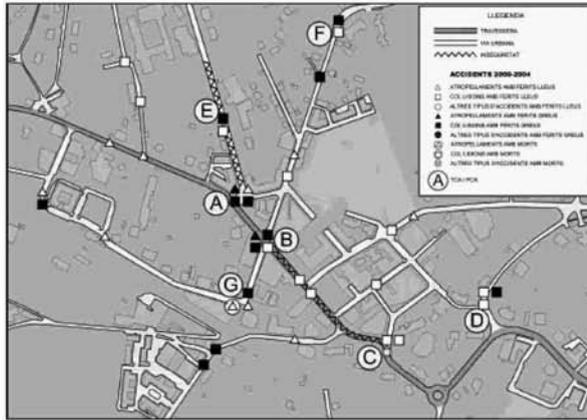


2. Identificación del problema

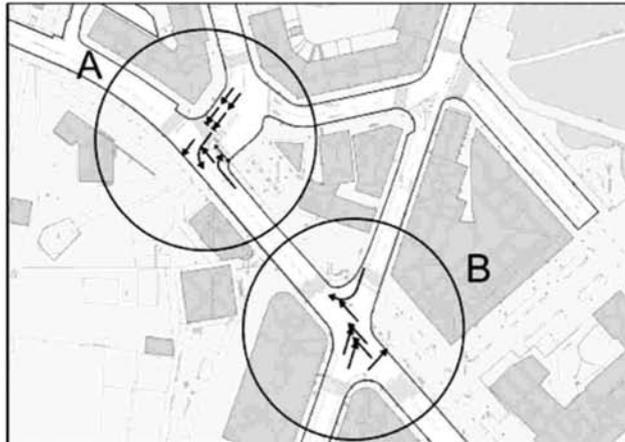
1. Datos generales de tráfico
2. Descripción general de la accidentalidad
 - Análisis de la evolución
 - Localización geográfica
 - PCA y TAC
 - Identificación de puntos de inseguridad (fuentes diversas → institucionales o no)
3. Homogenización de los datos y su tratamiento
4. Visita sobre el terreno con representantes políticos, técnicos, policía local y personas clave



Localización
de accidentes



Detalle de un PCA
con indicación del
tipo de accidente





DATOS GENERALES MUNICIPIO

AÑO 2005

Municipio	<input type="text" value="(Nombre municipio)"/>		Código	<input type="text" value=""/>
Población	<input type="text" value="8.707"/>		Población estacional	<input type="text" value="13.061"/>
			Verano / invierno	
			% Estacionalidad	<input type="text" value="50%"/>
Censo de conductores				
Año	<input type="text" value=""/>			
Conductores	<input type="text" value=""/>			
Parque de vehículos				
	Núm.	% s/total		
Ciclomotores	<input type="text" value=""/>	<input type="text" value="0,0"/>		
Motocicletas	<input type="text" value="846"/>	<input type="text" value="14,4"/>		
Turismos	<input type="text" value="4.107"/>	<input type="text" value="69,9"/>		
Camiones y furgonetas	<input type="text" value="828"/>	<input type="text" value="14,1"/>		
Tractores industriales	<input type="text" value="82"/>	<input type="text" value="1,4"/>		
Autobuses y otros	<input type="text" value="12"/>	<input type="text" value="0,2"/>		
		<input type="text" value="0,0"/>		
Total vehículos	<input type="text" value="5.875"/>	<input type="text" value="100"/>		



V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD



Red viaria (*)	Núm.	% s/total
Km de calle	<input type="text" value="23,8"/>	<input type="text" value="100,0"/>
Km de calle para peatones	<input type="text" value="0,3"/>	<input type="text" value="1,3"/>
Km de calle con límite 20 km/h	<input type="text" value="2,5"/>	<input type="text" value="10,5"/>
Km de calle con límite 30 km/h	<input type="text" value="6,0"/>	<input type="text" value="25,2"/>
Km de calle con límite 50 km/h	<input type="text" value="15,0"/>	<input type="text" value="63,0"/>
Km de calle aceras <1m ancho	<input type="text" value="2,0"/>	
Km de red carril bicicleta	<input type="text" value="0,0"/>	
Número de intersecciones por tipo y regulación		
	Núm.	Total por tipo
Intersecciones en +	Ceda el paso	<input type="text" value="31"/>
	STOP	<input type="text" value="23"/>
	Semáforos	<input type="text" value="4"/>
	Régim.Prioridad	<input type="text" value="2"/>
		<input type="text" value="60"/>
Intersecciones en T	Ceda el paso	<input type="text" value="12"/>
	STOP	<input type="text" value="13"/>
	Semáforos	<input type="text" value="15"/>
	Régim.Prioridad	<input type="text" value="19"/>
		<input type="text" value="59"/>
Rotondas	Ceda el paso	<input type="text" value="1"/>
	Semáforos	<input type="text" value="1"/>
		<input type="text" value="2"/>



V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD





DATOS MOVILIDAD

AÑO 2005

Municipio

Movilidad (EMO - EMQ)

	Internas	%	Conexión	%	Total	%
Veh. Privado	650	35,8	2.900	72,0	3.550	60,7
Transporte público	175	9,6	930	23,1	1.105	18,9
A pie/bicicleta	990	54,5	200	5,0	1.190	20,4
Total	1.815	100,0	4.030	100,0	5.845	100,0

Oferta transporte público urbano

Diurno	<input type="text" value="Si"/>	Frecuencia media	<input type="text" value="35"/>	minutos
Nocturno	<input type="text" value="No"/>	Líneas	<input type="text" value="1"/>	
Sistemas de prioridad	<input type="text" value="No"/>	Paradas	<input type="text" value="11"/>	
Intermodalidad	<input type="text" value="Si"/>	Vehículos	<input type="text" value="1"/>	
Integración tarifaria	<input type="text" value="Si"/>	Cobertura territorio	<input type="text" value="45"/>	%

Total pasajeros transportados/año



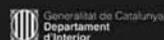
V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD



Policia Local		Equipos de control	
Agentes (Plantilla)	<input type="text" value="25"/>	Etilómetros	<input type="text" value="1"/>
Agentes (Temporada)	<input type="text" value="32"/>	Radars fijos	<input type="text" value="2"/>
Auxiliares (Zona azul etc.)	<input type="text" value="2"/>	Radars móviles	<input type="text" value="0"/>
Procedimiento sancionador		Tiempo de notificación	<input type="text" value="60"/> días
Denuncias totales	<input type="text" value="283"/>	Importe sanciones impuestas	<input type="text" value="6,0"/> €
En movimiento	<input type="text" value="25"/>	Recaudación periodo voluntario	<input type="text" value="3,0"/> €
Estacionamiento	<input type="text" value="250"/>	Recaudación en vía ejecutiva	<input type="text" value="1,0"/> €
De documentación	<input type="text" value="8"/>		
Automáticas	<input type="text" value="0"/>		
		Tramitación (Órgano de recaudación)	
		<input type="text" value="Ayuntamiento"/>	
		<input type="text" value="Diputación"/>	
		Otros (especificar)	<input type="text"/>
Acciones preventivas de seguridad vial			
Campañas preventivas	<input type="text" value="Si"/>		
Educación y formación vial	<input type="text" value="No"/>		
	Núm.		
Controles de alcoholemia	<input type="text" value="2"/>		
Controles de velocidad	<input type="text" value="7"/>		



V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD





		2002	2003	2004
Accidentes de tráfico con víctimas		23	23	23
Lesividad				
	Núm.		%	
Muertos	12		26,7	
Heridos graves	15		33,3	
Heridos leves	18		40,0	
Total víctimas	45		100,0	
Medios de locomoción implicados				
	Núm.		%	
Peatones	14		14,4	
Vehículos dos ruedas	12		12,4	
Vehículos ligeros	65		67,0	
Vehículos pesados	4		4,1	
Otros vehículos	2		2,1	
Desconocido	0		0,0	
Total	97		100,0	
Tipos de lugar				
	Núm.		%	
Intersección	3		33,3	
Fuera de intersección	3		33,3	
Accesos/travesías	3		33,3	
Total	9		100,0	
Condición de la víctima y lesividad				
	Núm.		%	
Peatón				
Muertos	1		16,7	
Heridos grave	2		33,3	
Heridos leves	3		50,0	
Total	6		100,0	
Conductor				
	Núm.		%	
Muertos	4		26,7	
Heridos grave	5		33,3	
Heridos leves	6		40,0	
Total	15		100,0	
Pasajeros				
	Núm.		%	
Muertos	7		29,2	
Heridos grave	8		33,3	
Heridos leves	9		37,5	
Total	24		100,0	
Reiteración 3 años (Puntos/tramos de concentración de accidentes)				
	Núm.		%	
PCA (Intersección + 20m)	7			
TCA (300m)	8			



Atropellos					
Edad de las víctimas		Núm.	%	Lesividad	
<= 15 años	2	33,3	Muertos	1	16,7
16 a 64 años	2	33,3	Heridos grave	2	33,3
>= 65 años	2	33,3	Heridos leves	3	50,0
Total	6	100,0	Total	6	100,0
Acción del peatón en el momento de ser atropellado				Núm.	%
1. Cruzaba la intersección				1	25,0
2. Cruzaba la calzada fuera de la intersección				1	25,0
3. Estaba en la acera o en un refugio				1	25,0
4. Otra acción				1	25,0
				4	100,0



Municipio de: (Nombre municipio)

TABLA DE INDICADORES

Generales

1. Índice de motorización		472 turismos/1000 habitantes
2. Longitud de la red viaria		23,8 km
3. Calles con límite 20 km (s/total longitud red)		10,5%
4. Calles con aceras de anchura inferior a 1m (s/total red)		8,4%
5. Intersecciones semaforizadas (s/total intersecciones)		16,5%
6. Rotondas (s/total intersecciones)		1,7%
7. Porcentajes de distribución modal:	Veh. Privado	35,8%
	Transporte público	9,6%
	A pie/bicicleta	54,5%
8. Pasajeros en TP/año/habitantes		75



Control y vigilancia

9. Tasa agentes policia/10.000 habitantes	2,9
10. Controles de alcoholemia/1000 habitantes	0,2
11. Controles de velocidad/1000 habitantes	0,8
12. Denuncias por infracciones en movimiento (s/ total denuncias)	8,8%
13. Recaudación de sanciones (s/ total sanciones impuestas)	67%

Accidentalidad

14. Accidentes con víctimas/1000 habitantes	2,6
15. Muertos en accidente de tráfico/1000 habitantes	1,4

Otros

16. Se han llevado a cabo campañas de prevención?	Si
17. Se han llevado a cabo acciones de educación y formación vial?	No
18. Núm. PCA tratados para mejorar la seguridad vial/año	(a rellenar manualmente)
19. Núm. TCA tratados para mejorar la seguridad vial/año	(a rellenar manualmente)



3. Definición de objetivos y ámbitos de actuación

Los objetivos del plan se definirán en función de:

- El conjunto de problemas identificados en la fase 2
- Los recursos existentes
- El nivel de ambición a asumir en cada caso

Los objetivos pueden ser (ejemplo):

- Reducción de accidentes con víctimas
- Reducción de muertos por accidente de tráfico
- Incremento de pruebas de alcoholemia, controles de velocidad
- Incremento de denuncias por conductas de riesgo
- Incremento de % recaudación por sanciones
- Mejora de PCA y TAC (regulación u ordenación del espacio)
- Incrementar educación vial ...



4. Medidas a utilizar

Medidas se pueden dividir en dos grandes grupos:

Las dirigidas a la infraestructura

- Medidas físicas: de señalización, reductoras de velocidad, modificación de la sección, reforma de la intersección

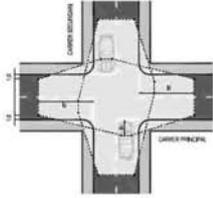
Las dirigidas a la personas

- Campañas de prevención
- Educación y formación vial
- Acciones de control

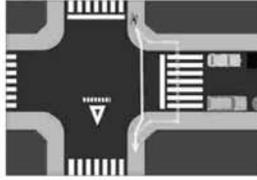
LA NECESIDAD DE UN PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL
Jytte Thomsen



Área de visibilidad en intersecciones en X:



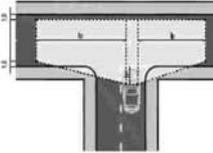
1.- Intersección no compacta. Paso de peatones fuera de la trayectoria idónea del peatón.



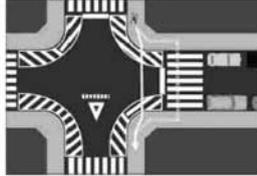
3.- Ubicación correcta de paso de peatones. Posible ocupación del paso + restricción de la visibilidad.



Área de visibilidad en intersecciones en T:



2.- Intersección igual que la núm. 1, con marcas viales de zona muerta.



4.- Intersección compacta y segura.



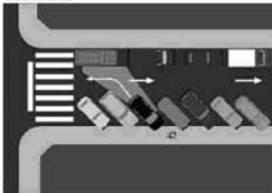
V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD



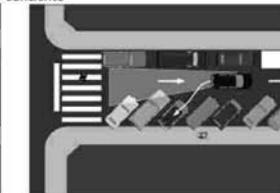
LA NECESIDAD DE UN PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL
Jytte Thomsen



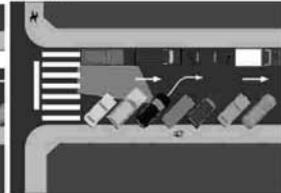
1.- Salida semibatería con visibilidad insuficiente



2.- Entrada a semibatería con visibilidad suficiente



3.- Salida de semibatería con visibilidad suficiente



Acera estrecha con obstáculo



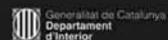
Mobiliario urbano mal ubicado



Anchura insuficiente



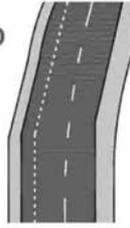
V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD



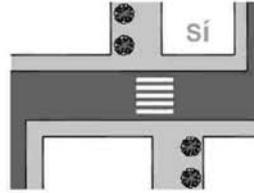
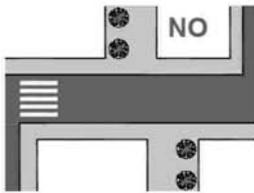
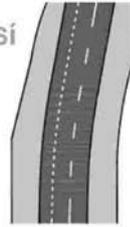


Vehículos detenidos en un carril de circulación por el sobredimensionado

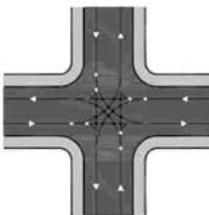
NO



SÍ



Puntos de conflicto en una intersección en X



Puntos de conflicto en una rotonda



Velocidad coche:

50 km/h →
7 de cada 10 peatones mueren

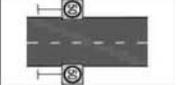
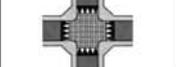
30 km/h →
1 de cada 10 peatones muere

Distancia entre medidas reductoras de velocidad

Velocidad objetivo	Distancia recomendable entre elementos reductores de velocidad	Distancia máxima de eficiencia entre elementos reductores de velocidad
50 km/h	150 m	250 m
40 km/h	100 m	150 m
30 km/h	75 m	75 m
10-20 km/h	20 m	50 m



DIFERENTES TIPOS DE MEDIDAS REDUCTORAS DE VELOCIDAD

Elemento	Tipo de via (límite velocidad)		
	Básica (50 km/h)	Secundaria (30-50 km/h)	Vecinal (20-30 km/h)
 Pórtico entrada a zona urbana	•	•	•
 Plataforma sobreelevada en sección de la calle		•	•
 Plataforma sobreelevada en intersección		•	•
 Lomo		•	•
 Bandas sonoras	•	•	•



 Ruptura horizontal de trayectoria	•	•	•
 Ruptura horizontal de trayectoria con plataforma sobreelevada		(*)	•
 Estrechamiento de calzada con elemento físico central	•	•	•
 Estrechamiento de calzada con reducción en los laterales	•	•	•
 Estrechamiento de calzada a un lado		•	•
 Estrechamiento en un carril con plataforma sobreelevada		(*)	•
 Estrechamiento de calzada a un lado con lomo		(*)	•
 Ruptura horizontal de trayectoria con elementos a los dos lados		(*)	•
 Ruptura horizontal de trayectoria con elementos a los lados y plataforma sobreelevada		(*)	•

LA NECESIDAD DE UN PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

Jytte Thomsen



Elemento separador



Ventajas

- Útil para la preservación del espacio para el paso de peatones.
- Aumenta la visibilidad del conductor en la aproximación al paso y, por tanto, mejora la seguridad de los peatones.

Desventajas

- Reduce el número de plazas de aparcamiento.

Alumbrado pasos de peatones



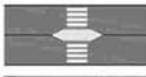
Ventajas

- Aumenta la visibilidad del conductor en la aproximación al paso y, por tanto, mejora la seguridad de los peatones.
- Medida de coste bajo o moderado.

Desventajas

- Necesidad de mantenimiento periódico para asegurar su eficiencia.

Isletas/ refugio para peatones



Ventajas

- Aumenta la seguridad del peatón.
- Al reducir la longitud total de sección a atravesar, facilita el paso en diversas fases.
- Muy útil para personas con movilidad reducida o con velocidad de desplazamiento anormalmente baja.
- Recomendable en grandes avenidas y vías con tráfico denso.

Desventajas

- Requiere disponer de más espacio viario.
- Al acortar los tramos sobre calzada, puede aumentar el número de peatones que no respetan los semáforos.
- Hay que establecer medidas físicas para garantizar la protección del peatón en las isletas refugio.

Bandas rugosas en la aproximación a puntos críticos



Ventajas

- Moderadamente eficiente para reducir la velocidad en la aproximación a puntos críticos o de conflicto de la red vial.
- Aumenta la seguridad del peatón que tiene que cruzar por la reducción de la velocidad y por la percepción acústica de la aproximación del vehículo.
- Relativamente fácil de implantar en vías existentes.

Desventajas

- Aumenta contaminación acústica.
- Escasamente eficaz en la reducción de la velocidad de motocicletas y ciclomotores.

Ruptura horizontal de trayectoria



Ventajas

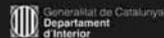
- Reducción moderada de la velocidad.
- Se puede implantar mediante regulación del estacionamiento alternativo a izquierda y derecha en cada tramo de calle.
- El sistema con aparcamiento tiene un bajo coste.

Desventajas

- No es eficiente en la reducción de velocidad de ciclomotores y motocicletas.
- La modificación del diseño físico es costosa en vías ya existentes.
- Puede reducir el número de plazas de aparcamiento en calzada.



V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD



LA NECESIDAD DE UN PLAN LOCAL DE SEGURIDAD VIAL

Jytte Thomsen



Barreiras físicas acerca/calzada



Ventajas

- Conduce el movimiento de peatones por itinerarios seguros.
- Reduce la longitud del itinerario del peatón sobre calzada.
- Evita invasión por el estacionamiento de coches sobre la acera.
- Protege al peatón de una invasión accidental de vehículos en movimiento.
- Dificulta el aparcamiento de motocicletas sobre la acera.

Desventajas

- Pueden causar dificultades a personas con deficiencias visuales.
- Mayor ocupación del espacio.

Orejas



Ventajas

- Eficiente en la reducción de velocidad del tráfico en trayectos rectos.
- Rompe la percepción de continuidad de un tramo largo de trazado recto.
- Evita la invasión por coches estacionados sobre el paso de peatones.
- Reduce el itinerario que los peatones deben que cruzar.

Desventajas

- Hay que señalizar suficientemente para evitar la colisión de vehículos, en caso de no haber coches aparcados.

Pilones/jardineras



Ventajas

- Supone un impedimento físico y, por tanto, más eficiente en la preservación del espacio del peatón donde se aplica.
- Aumenta la seguridad y comodidad de los peatones.
- Favorece la fluidez ante la imposibilidad de ocupación parcial de la vía de circulación.
- Mejora estética de la vía.

Desventajas

- Pueden causar dificultades a personas con deficiencias visuales.
- Coste de mantenimiento de plantas y reposición de pilones estropeados.
- Mayor ocupación del espacio.

Espejo



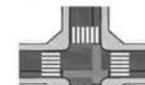
Ventajas

- Fácil instalación.
- Medida de bajo coste económico.

Desventajas

- Puede ocasionar problemas a vehículos pesados o de grandes dimensiones.

Cambio de color o de tipo de pavimento



Ventajas

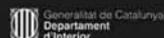
- Define y remarca los diferentes usos y funciones del espacio.
- Aumenta la percepción entre los conductores de que se trata de un espacio ajeno.
- Aumenta la seguridad de los usuarios (ciclistas o peatones).
- En vías nuevas no presenta dificultades de implantación respecto del pavimento habitual.

Desventajas

- El coste de implantación en vías existentes.
- Coste de mantenimiento de la pintura.

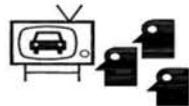


V ENCUENTRO CIUDADANO CON LA MOVILIDAD





Campañas preventivas



Ventajas

- Favorecen cambios de actitud ante los problemas que abordan.
- En fases posteriores, reafirman en el destinatario las ideas objetivo.
- Son un buen complemento de actuaciones de control y de instalaciones de medidas físicas.

Desventajas

- Necesidad de reiteración del mensaje para conseguir una retención en el destinatario y llegar a nuevos conductores.
- Dificultad para medir la efectividad de una campaña.

Formación y educación vial



Ventajas

- Es una forma muy directa de llegar al usuario de la vía.
- Permite recibir información inmediata y responder así a las necesidades que expresa el usuario.
- Iniciado a la edad infantil, los conceptos son sólidamente integrados cognitivamente.

Desventajas

- Es una medida de efectos a medio-largo plazo.
- Es necesario establecer acuerdos con otros estamentos para su difusión.

Control de velocidades



Ventajas

- Eficaz efecto disuasorio, sobretudo si va asociado a una penalización económica.
- Actuación de respuesta inmediata por parte del conductor.

Desventajas

- Necesidad de dedicación periódica de recursos humanos del personal de control y vigilancia.
- Breve duración del efecto disuasorio de campañas muy esporádicas.

Control de alcohol y drogas

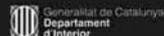


Ventajas

- Eficaz efecto disuasorio, sobretudo si va asociado a una penalización económica.
- Reducción inmediata del riesgo, al inmovilizar el vehículo.
- Actuación de respuesta inmediata por parte del conductor.

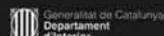
Desventajas

- Necesidad de dedicación periódica de recursos humanos del personal de control y vigilancia en equipos móviles.
- Breve duración del efecto disuasorio de campañas muy esporádicas.



5. Plan de actuación

1. Priorización de actuaciones:
 - Según su eficacia en relación con la reducción de la inseguridad vial y la accidentalidad
 - Según el coste de las diversas opciones
2. Plan temporal para la ejecución de las actuaciones
3. Esquema de cada actuación con la participación de los implicados en la ejecución
 - Policía local
 - Técnicos municipales



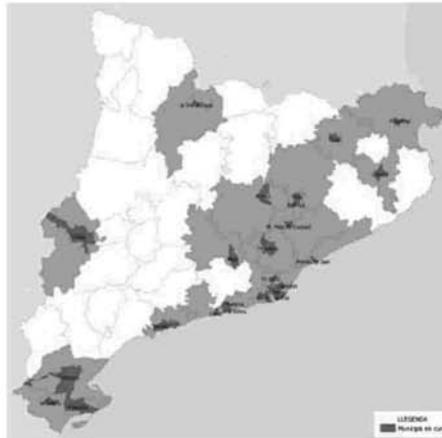


6. Seguimiento y evaluación

1. Seleccionar una persona de la administración municipal como responsable del seguimiento del plan
2. Utilizar los indicadores comunes
3. Realizar una evaluación anual por municipios
4. Hacer una comparativa general (SCT)



Planes locales en fase de realización





Planes locales en fase de realización

	habitantes		habitantes
Amposta	18.719	la Seu d'Urgell	12.317
Artés	4.696	Lleida	124.709
Avinyo	2.073	Olot	31.271
Balenyà	3.421	Premià de Dalt	9.768
Cunit	9.017	Sant Feliu de Codines	5.282
El Prat de Llobregat	63.190	Sant Feliu de Llobregat	42.267
Figueres	38.884	Tarragona	128.152
Gava	44.210	Terrassa	194.947
Girona	86.672	Tona	7.030
Hospitalet	252.884	Tortosa	33.705
La Galera	818	Vilanova i la Geltrú	61.427



Primeras experiencias

- Buena actitud hacia los planes
- TODOS quieren mejorar la seguridad vial
- Faltan datos de los accidentes
- La recopilación de los datos no es homogénea
- Pocas denuncias por infracciones en movimiento
- Bajo nivel de recaudación de las multas
- Pocos medios de control y vigilancia (etilómetro y radar)
- En general, presupuestos deficitarios para la mejora de la seguridad vial
- Falta de coordinación entre departamentos municipales



Gracias por su atención

jyttethomsen@intrasl.net

La educación por la movilidad.

Isabel Maestre, Directora Proyectos DUNA.

En primer lugar quisiera agradecer a los organizadores de este acto la oportunidad de poder hablar de la educación como una de las posibles soluciones a los diversos problemas que plantea la movilidad en las ciudades.

1. ¿QUÉ TENEMOS QUE APRENDER?

En un sentido amplio, **la educación** es un proceso que dura toda la vida y que favorece el desarrollo continuo de las aptitudes de la persona tanto a nivel individual como en la de miembro de la sociedad. La educación se basa en cuatro pilares: aprender a conocer, aprender a hacer, aprender a convivir y aprender a ser.

Hasta el momento, cuando nos hemos referido a la educación como instrumento para solucionar problemas viales, principalmente hemos utilizado el concepto de educación vial. Entendemos **la educación vial** como “Toda acción educativa encaminada al desarrollo de conocimientos, hábitos y actitudes que mejoran el comportamiento como conductor, peatón o viajero, con el fin último de reducir la tasa de accidentalidad”

Actualmente, nuestra sociedad se transforma con rapidez. Uno de los retos que nuestro entorno nos exige es disponer de instrumentos para adaptarnos y formar parte de estas transformaciones; evidentemente, esto también sucede en la forma como nos desplazamos. Vivimos en una sociedad que nos impone una realidad vial compleja. Las personas dormimos, trabajamos, compramos, en definitiva vivimos, en espacios diferentes. Para ir de un sitio a otro nos tenemos que mover, transportarnos. Hemos introducido el concepto de “movilidad” en nuestro vocabulario, que podemos definir como: *la capacidad que tienen las personas de moverse, de desplazarse por un territorio concreto; ya sea por nosotros mismos o siendo transportados.*

Cada día hemos de tomar decisiones individuales sobre cómo realizaremos nuestros desplazamientos y cada vez más las administraciones deben decidir y regular la movilidad del entorno.

Hay que dar respuesta a temas como:

- ¿Qué medio de transporte es necesario utilizar en cada momento?
- ¿Cómo podemos entender y dar a entender los factores colectivos/sociales/globales de la movilidad, el porqué de las normas y, en consecuencia, su respeto?
- ¿Sabemos valorar la parte de riesgo de la movilidad y sabemos poner los medios de seguridad adecuados?

Las respuestas que encontremos afectan a las personas a nivel individual, pero también tienen consecuencias para el conjunto de los ciudadanos de nuestra ciudad o municipio e, incluso, para todos los habitantes de nuestro planeta.

En los estudios del Eurobarómetro, los ciudadanos de la Unión Europea manifiestan estar cada vez más preocupados por el estado del medio que les rodea y por su evolución en el futuro. Entre los diez motivos de inquietud con respecto a las condiciones del entorno

inmediato las dos más importantes se refieren directamente al medio urbano: el tráfico de vehículos y su densidad y la contaminación del aire.

Pero por otra parte, partimos de una realidad que nos dice que la gran mayoría de los ciudadanos nos regimos por tres características comunes para realizar los desplazamientos: La rapidez: No nos interesa el hecho de tener que movernos; sólo queremos llegar y hacer. Encontramos el desplazamiento como una pérdida de tiempo y no como una inversión necesaria.

La comodidad: Buscamos formas de desplazarnos que no nos desgasten físicamente, que requieran poco esfuerzo físico. Nuestra tendencia natural es hacia el mínimo esfuerzo.

La economía. Buscamos el mínimo coste inmediato posible. No pensamos en el coste social, sólo en el coste individual, el directo a nuestro bolsillo.

Todo esto conlleva una sociedad en movimiento que mayoritariamente no utiliza los medios de traslado / transporte aplicando criterios ecológicos, de convivencia social y de ahorro económico a largo plazo.

Cuando somos conscientes del abismo entre lo que queremos y lo que tenemos es cuando recurrimos a la palabra mágica, necesitamos EDUCACION, concretamente hablamos de educación por la movilidad. Hoy en día, la educación por la movilidad es un aspecto imprescindible que se debe tener en cuenta en la educación global de todo ciudadano.

Podemos definir la **educación por la movilidad** como aquella que nos permite pensar y actuar para hacer posible un nuevo modelo de concepción y gestión de los desplazamientos de las personas y que va más allá de un formulario de actuaciones que lleven a la prevención de la siniestralidad.

Pero la **educación por la movilidad segura y sostenible** implica un profundo conocimiento de uno mismo y del medio que nos rodea. Es necesario plantearse la formación del comportamiento vial del ciudadano ya sea como peatón, como conductor o como viajero, es decir, como usuario de la vía pública, siempre enseñando a hacer compatibles los intereses individuales con los de los demás. Por lo tanto, enseñar movilidad es enseñar valores. No olvidemos que la calle y la carretera son un espacio común.

2. ¿DÓNDE APRENDEMOS MOVILIDAD?

LA FAMILIA

La familia es el primer agente integrador en la sociedad. En su entorno se aprenden los primeros comportamientos sociales. Es la familia quien pone las bases para generar actitudes de respeto a las normas y para crear un entorno seguro para los suyos.

Desde que nacen nuestros hijos deben aprender todo lo que les hace falta para sobrevivir y formar parte de la comunidad a la que pertenecen. La familia es “un núcleo estable de afectos que permite a los hijos crecer y madurar” (4). Tenga la forma que tenga, este núcleo es un profundo determinante de la construcción de las personas.

Los padres y las madres educamos en la movilidad segura cuando:

- Facilitamos formas de ser personas, formas de ser hombres y mujeres, que se ven reflejadas en nuestra forma de conducir. Mostramos modelos de vida realizando una conducción no agresiva y de respeto a la vida propia y ajena.
- Proponemos formas de entender la relación con las otras personas, formas de mirar y considerar al otro; por lo tanto, de relacionarnos en el espacio público y compartido que es la calle, con respeto y dando importancia a la necesidad de convivir.
- Proporcionamos argumentos para pensar y entender el mundo que nos envuelve y las posibles formas de organizar la movilidad.

Son los padres y las madres quienes con el ejemplo y la interacción en las actividades cotidianas, proporcionamos a nuestros hijos e hijas los instrumentos para desenvolverse en la movilidad, a través de la manipulación de los objetos necesarios, para evitar peligros y para optimizar sus acciones.

Se trata de una educación no institucionalizada, que no tiene una definición previa de objetivos, que no es sistemática ni metódica, pero sí fundamental.

LA ESCUELA

Uno de los principales retos que en estos momentos tiene el sistema educativo durante el período de la escolarización obligatoria es enseñar a pensar a los alumnos. Dar paso a una educación que sea capaz de trabajar los problemas reales de la sociedad para que los alumnos puedan dar respuestas y se impliquen en acciones personales y colectivas a partir de propuestas éticas. Plantear problemas reales significa proponer a los alumnos que ejerciten capacidades analíticas para relacionar los hechos con las causas que los originan, haciendo una lectura interpretativa y personal. Diariamente todas las personas nos enfrentamos a problemas muy diversos para los cuales es necesaria una capacidad de respuesta, a veces rápida. Estos problemas acostumbran a ser de orden social, y en el momento de resolverlos es necesario hacer frente a diferentes alternativas, de las cuales se deberá escoger la más idónea.

La movilidad se ha convertido en un problema para la sociedad de los países desarrollados y sobre la cual es posible manifestar diferentes puntos de vista y aportar diferentes soluciones. Se trata pues, de una cuestión relevante y controvertida en la que todos podemos tener una posición y todos nos sentimos implicados. Por lo tanto, la movilidad debe tener un tratamiento específico dentro del currículum escolar.

En España, la recién aprobada Ley Orgánica de la Educación (LOE), en la nueva área de "Educación para la ciudadanía y los derechos humanos" se apunta un espacio donde trabajar estos temas. Personalmente pienso que tal y como se presenta en estos momentos, se ha quedado corta en su tratamiento de la educación vial y no refleja, en ningún caso, el concepto de la educación para la movilidad.

Concretamente, en la etapa de primaria encontramos el objetivo de: "Fomentar la educación vial y las actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico" y en el borrador de objetivos y contenidos presentado el 6 de junio del 2006 se especifica, para el tercer ciclo de primaria, el objetivo de "Valorar y cuidar el medio ambiente" y el

contenido de vivir en sociedad “Hábitos cívicos: cuidado del entorno. Respeto a las normas de movilidad vial. Educación para el consumo responsable”.

En la etapa de secundaria obligatoria se contempla la materia de “Educación para la ciudadanía y los derechos humanos” en la cual no se especifica ningún objetivo relacionado con la educación vial o la movilidad. En cambio, para uno de los tres primeros cursos de ESO explicita el contenido de “La circulación vial y la responsabilidad ciudadana”.

En la etapa del bachillerato encontramos el objetivo de “Afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad vial”; pero en la asignatura de Educación Ético-Cívica del cuarto curso de ESO no encontramos ninguna referencia concreta al tema de seguridad vial o movilidad.

Finalmente, en la etapa de formación profesional no encontramos ninguna referencia específica a la seguridad vial o la movilidad.

La LOE como ley educativa ha abierto la posibilidad de dar un impulso a la educación vial, pero por ella misma no provocará cambios relevantes.

LA SOCIEDAD

Al lado de la importancia educativa de la familia y de la escuela, todos constatamos la enorme influencia que, en la sociedad actual de la comunicación y de la intercomunicación planetaria, ejercen muchos otros agentes en la educación de los ciudadanos.

Con intencionalidad educativa o no, concientes o no de su influencia, los mensajes llegan de todos los sitios: a través de los medios de comunicación social, TV, radio, prensa, revistas, internet, de los grupos de amigos, de los espacios colectivos asociados al tiempo libre, al deporte, del cine, de los parques y áreas de esparcimiento, de la iconografía extendida por calles y plazas, entre otros.

Pero todos estos agentes tienen a personas creando, difundiendo, consumiendo. No podemos culpar al medio y disculpar al individuo, el medio realizará lo que el individuo decida. Por lo tanto, creativos, periodistas, empresarios, políticos, maestros, cineastas, urbanistas, ... todos tenemos en nuestras manos la posibilidad de generar un tipo de mensaje u otro.

3. ¿CÓMO PODEMOS HACERLO MEJOR?

El planteamiento de una educación por la movilidad segura y sostenible requiere la acción concertada de las familias, los centros escolares, las administraciones, las empresas, los individuos y las entidades. Debemos educar para una movilidad que permita ganar en seguridad, en libertad para el ciudadano y, al mismo tiempo, en respeto por el medio ambiente. Para ello es necesaria una actuación transversal y coordinada entre todas las administraciones en sus distintos niveles de gestión.

Algunos de los aspectos que debería desarrollar cualquier plan de educación que pretenda preparar a los ciudadanos para el ejercicio consciente de la movilidad segura y sostenible, son:

- Hacer conscientes a los adultos de su responsabilidad en la educación vial de los más jóvenes, dando ejemplo con su comportamiento como usuarios de las vías.
- Extender a toda la sociedad el concepto de que la educación por la movilidad no se inicia con la obtención del carné de conducir a los 18 años. Debemos trabajar desde los 0 años para que en cada momento de su ciclo evolutivo el individuo esté preparado para realizar su movilidad personal de forma segura y con criterios de sostenibilidad.
- Dar al ciudadano la máxima información sobre el efecto de los coches sobre el medio y sobre aquello que automovilistas, fabricantes de coches y administraciones han de hacer para garantizar un medio ambiente de calidad.
- Potenciar una mayor y correcta utilización de los sistemas de seguridad, que incluyan las consecuencias para sus no usuarios.
- Aconsejar a los conductores cómo deben planificar adecuadamente sus desplazamientos, con el objetivo de limitar el consumo de carburantes, reducir el uso innecesario del vehículo y utilizar los medios de transporte colectivos cuando sea posible.
- Tener siempre presente que todas las actividades de educación para la movilidad deben basarse en la educación en valores, ya que el concepto de movilidad es social.

Podemos hacer instrumentos para una educación para la movilidad de calidad siguiendo los siguientes criterios generales apuntados genialmente por Araceli Vilarrassa. Las actividades deben ser:

a) "Vivenciales, es decir, basadas en el enriquecimiento de la experiencia vivida.

Así, una actividad será mejor que otra si da a los participantes la posibilidad de tomar contacto, cuanto más directo mejor, con la realidad vial. Le facilita el acceso a sitios que no le son accesibles habitualmente; facilita el encuentro entre personas diversas y significativas; facilita la observación de actividades sociales, económicas o políticas.

b) Complejas, es decir, que ponen en contacto elementos diferentes del conocimiento de la realidad social.

Así una actividad será mejor que otra si favorece el encuentro entre generaciones, entre grupos culturales diferentes y ayuda a establecer relaciones entre diferentes componentes de la realidad social.

c) Críticas, es decir, que favorecen la construcción de valores a partir de los conocimientos.

Así una actividad será mejor que otra si pone en contacto a los alumnos con problemas sociales relevantes. Les invita a cuestionarse sus propias actitudes y actuaciones a la luz de nuevos conocimientos. Favorece la acción e implicación directa de los alumnos en la resolución de un problema concreto.

d) Globales, es decir, que aportan elementos para comprender las relaciones de interacción e interdependencia entre diferentes escalas.

Así una actividad será mejor que otra si muestra las relaciones de interdependencia planetaria de la problemática que plantea. Aporta elementos para facilitar la relación con otras poblaciones o territorios. Pone en evidencia la interdependencia del entorno local con el entorno global.

e) Compensatorias, es decir, tienden a reequilibrar las desigualdades en el bagaje de experiencias culturales.

Así una actividad será mejor que otra si se dirige especialmente a los alumnos con menos oportunidades culturales e incluye elementos para atraer a los alumnos con más riesgo.”

4. CONCLUSIÓN

Tenemos que diseñar, planificar y ejecutar planes y programas que nos ayuden a educar por una movilidad segura y sostenible a los ciudadanos y que permitan que ellos, a su vez, puedan pensar y actuar para hacer posible un nuevo modelo de movilidad y, en consecuencia adoptar una actitud diferente tanto personal como colectiva. Toda la sociedad debe tener el objetivo común de trabajar en pro de la seguridad vial. Los legisladores, los médicos, los centros escolares, los medios de comunicación,... todos al mismo tiempo, deben actuar desde su ámbito específico, para generar una corriente de opinión que cambie la visión actual del accidente y de la movilidad. Mi esperanza es que si lo estamos consiguiendo con el tabaco, también podemos hacerlo con estos temas.

¡Cuanto antes empecemos mejor! La educación debe ser la adecuada para cada momento de nuestro ciclo vital, desde la infancia más temprana y debe estar presente permanentemente a lo largo de nuestra vida. Esta afirmación que tenemos tan clara para el aprendizaje de la lecto-escritura y la agilidad numérica, parece que la olvidamos cuando hablamos de educación por la movilidad.

Las familias deban ser reconocidas y recibir apoyo en su papel de agentes educativos, con medidas concretas que faciliten su tarea. Hacer más asequibles los sistemas de retención infantil, facilitar materiales informativos y didácticos a través las asociaciones de padres y madres o en las visitas pediátricas, pueden ser algunos ejemplos.

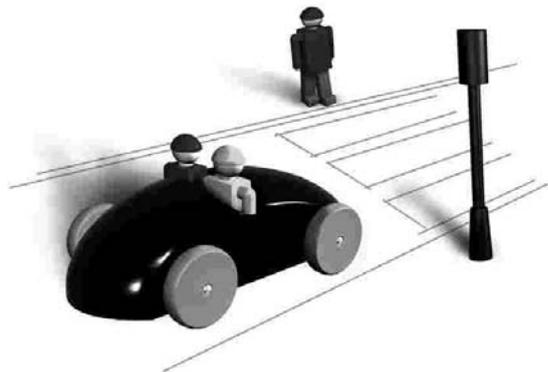
Los centros escolares deben realizar su tarea a fin de que los alumnos vinculen aquello que aprenden en el colegio con las situaciones reales que viven diariamente y, a partir de estas situaciones reales, ejerciten el propio pensamiento y busquen respuestas argumentadas a los hechos cotidianos y, principalmente, sean capaces de actuar de forma coherente con lo que piensan.

Los medios de comunicación no han de ser meros informadores y han de actuar intencionadamente como agentes educativos. Si es necesario, con incentivos o promocionándolos con premios o reconocimientos que avalen su labor.

Los proyectos de intervención deben ser acordes con las necesidades y el lenguaje de los diferentes grupos implicados (familias, jóvenes, gente mayor). El medio es asegurarnos la participación de expertos en diferentes sectores (salud, seguridad, educación, medios de comunicación, publicidad,...) para tener productos de calidad, intentando evitar que compitan distintas iniciativas sectoriales, más o menos acertadas, que no tienen en cuenta el compromiso global de toda la sociedad en el tema.

Para todo ello, es a la administración, en todos sus niveles, a quien le compete ejercer su responsabilidad en la tarea de promover, coordinar y hacer asequible la oferta de educación por la movilidad existente, al mismo tiempo que incentivar la creación de planes, programas o acciones concretas donde sea necesario.

Sesión de tarde
Módulo II - Experiencias



Las actuaciones en ciudad: “Tráfico calmado en Londres”.

Enrique Huertas, Consultor Buchanan.

La ciudad de Londres cuenta en la actualidad con 7,1 millones de habitantes repartidos en 33 *boroughs* (demarcaciones administrativas de carácter municipal) que generan diariamente alrededor de 25,4 millones de desplazamientos, de los cuales el 42% se realiza en automóvil a través de una red urbana de 13.600km y de los que 580km son vías principales (TLRN – *Transport for London Road Network*).

En el año 2001 el entonces recién electo alcalde de Londres Ken Livingstone elaboró su manifiesto *The London Plan*, un ambicioso proyecto donde se definen las directrices de desarrollo de la ciudad a fin de conservar su actual posición de privilegio en la economía global además de garantizar su estatus futuro. Dado que el alcalde depende financieramente del gobierno central su margen de actuación sobre proyectos que requieren de una gran inversión de capital como el metro o el ferrocarril es muy limitado. Es por este motivo que el alcalde, a través del órgano ejecutivo creado para la gestión del sistema de transporte *Transport for London (TfL)*, idea una estrategia de transporte llamada *Transport Strategy* donde opta por concentrar esfuerzos en el transporte de superficie.

Históricamente, Londres ha venido sufriendo serios problemas asociados a la congestión del tráfico y la seguridad vial. Si bien es cierto que desde la década de los 80 el número de fallecidos en accidentes de circulación en Londres ha descendido paulatinamente, no deja de ser alarmante que sólo en el año 2000 se hubieran producido 284 muertes y 5.833 heridos graves por esta causa. El porcentaje de víctimas de accidentes de circulación en relación al modo de transporte durante ese mismo año es del 48% en automóvil, 19% peatones, 17% en motocicleta y 9% en bicicleta. En Londres hay ciertos grupos que son mucho más propensos a sufrir accidentes de tráfico, como los hombres, con un 50% más probabilidad de resultar muertos o gravemente heridos que las mujeres al ser los usuarios principales de los modos bicicleta y motocicleta. La edad también es un factor determinante, donde el grupo de entre 16 a 24 años corre mayor riesgo de resultar muerto o gravemente herido en un accidente de circulación independientemente del modo. Sin embargo, el grupo más vulnerable es el de niños de edades comprendidas entre 5 y 15 años, conformando el 25% de los accidentes peatonales.

La velocidad excesiva e inapropiada es un causante directo de aproximadamente la quinta parte de todos los accidentes de tráfico y contribuye notoriamente a un tercio de todas las muertes en carretera al tiempo que conduce a lesiones severas en caso de accidente. La mayoría de los peatones atropellados a una velocidad de 30km/h sobreviven, mientras que a 60km/h sólo una minoría lo logra.

Según estudios, se ha demostrado que un vehículo que reduce su velocidad en 1mph (milla por hora) disminuye en un 6% las posibilidades de colisión. Inversamente, aquellos conductores que viajan entre un 15% y un 20% por encima de la velocidad media tienen mucha mayor probabilidad de involucrarse en accidentes. Una conducción rápida y agresiva es intimidatoria tanto para peatones como para ciclistas, disuadiendo a la gente de usar

estos modos de transporte sostenible. Es por ello que medidas que prevengan velocidades inapropiadas ayudarán a una mayor integración de todos los usuarios de la vía pública.

A parte del incalculable trauma que supone para las personas y las familias de los afectados, los accidentes de circulación además conllevan una pérdida importante para la economía. Sólo en 1999 el costo a la sociedad de los accidentes de tráfico ocurridos en Londres se puso por encima de los ≈ 3.500 Millones, principalmente en materia de lucro cesante, asistencia médica y daños patrimoniales.

Una de las primeras actuaciones promovidas por el alcalde de Londres para atajar este problema fue la elaboración en 2001 del Plan de Seguridad Vial de Londres (*London's Road Safety Plan*), un plan dirigido a potenciar la seguridad vial y donde se fijaron los siguientes objetivos de reducción de la siniestralidad hasta el 2010:

- 40% reducción en el número Total de Muertos o Heridos Graves (MHG)
- 40% reducción en el número de Peatones MHG
- 40% reducción en el número de Ciclistas MHG
- 40% reducción en el número de Motociclistas MHG
- 50% reducción en el número de Niños MHG
- 10% reducción la tasa de heridos leves

Quizás una de las barreras más importantes con las que se habría de topar el Plan de Seguridad Vial de Londres era el hecho de que todos y cada uno de los 33 *boroughs* o municipios de la ciudad son tanto política como administrativamente independientes y por ello no están obligados a adoptar la misma estrategia de seguridad vial. Sin embargo, mientras el 28% de los accidentes de circulación en Londres tienen lugar en la red de vías principales TLRN (gestionadas por el alcalde a través de TfL), el 71% restante ocurre en las calles que son responsabilidad de los *boroughs*. Es por este motivo que las actuaciones impulsadas por el alcalde se habrían de apoyar fundamentalmente en tres pilares: la colaboración institucional, la gestión de la velocidad vial (reduciendo velocidades innecesariamente excesivas) y la protección de los usuarios más vulnerables (niños, peatones, ciclistas y motociclistas). En este sentido, la integración de otros agentes responsables de la seguridad vial en Londres se perfilaba esencial para la consecución de los objetivos marcados:

- Los *boroughs* o municipios, al ser responsables de las calles donde ocurren las 3/4 partes de los accidentes de tráfico
- El Ministerio de Transporte, por definir los criterios de formación del conductor y capacitación vehicular a nivel nacional y al tiempo promover campañas de concienciación social.
- La Policía, al estar involucrada en muchos aspectos de seguridad vial, incluyendo el cumplimiento de la ley y la recolección de información sobre accidentes.
- Los colegios, por jugar un papel clave en la educación de los niños y otros colectivos para la prevención de accidentes.
- Los servicios de emergencia, para optimizar el tiempo de respuesta una vez el accidente se haya producido.

Cómo se ha referido anteriormente, las políticas de seguridad vial en los distintos municipios que conforman Londres no tiene por qué seguir las mismas pautas ya que políticamente, el tráfico calmado se considera una materia muy delicada. Así, los “resaltos” suelen suscitar recelos en algunos municipios, mientras que en otros están completamente integrados. A continuación se describen algunas de las medidas que se han venido implementando en Londres:

Cámaras de velocidad (*Speed Cameras*) – Suelen situarse en tramos donde hay un peligro de accidentalidad potencial o demostrado por exceso de velocidad. Su funcionamiento consiste en la producción de evidencia fotográfica que luego es utilizada en el procedimiento sancionador (multa por exceso de velocidad y en su caso, prosecución). Actualmente hay más de 300 cámaras de velocidad en las calles de Londres.

Cámaras de semáforo rojo (*Red-light Cameras*) – Éstas se sitúan en intersecciones semafóricas donde hay un peligro de accidentalidad potencial o confirmado por no obedecer la fase roja del semáforo. Al igual que con las cámaras de velocidad, su funcionamiento consiste en la producción de evidencia fotográfica que luego es utilizada en el procedimiento sancionador (multa por infracción y en su caso, prosecución). Actualmente hay más de 250 cámaras de semáforo rojo en las intersecciones de Londres.

Señalización Horizontal (*Road Marking*) – La configuración de la señalización horizontal o marcado de la vía se puede disponer de forma que altere la percepción de la velocidad del conductor a fin de que la sensación de velocidad sea mayor. Así, el ancho de la calzada puede alterarse con arceles e isletas de franjas oblicuas, carril bus, carril bici, medianas, etc.

Resalto Común (*Road Hump*) – Se localizan en zonas primordialmente residenciales con poco o nulo tráfico de tránsito y donde no transcurran rutas de autobuses o de servicios de emergencia. Su altura varía dependiendo de los requerimientos específicos aunque por lo general suelen ser de perfil convexo y gradiente pronunciado y extenderse continuamente a lo ancho de la calzada.

Resalto de Velocidad (*Speed Cushion*) – Se localizan en zonas primordialmente residenciales por donde pueden transcurrir rutas de autobuses o servicios de emergencia. Su geometría varía dependiendo de las características del lugar aunque por lo general suelen ser secciones elevadas de ancho inferior al eje de autobuses y vehículos de emergencia pero superior al de los automóviles convencionales. Suelen posicionarse paralelamente a lo ancho de la calzada y su número depende del ancho de la misma. También se usan para disuadir al tráfico de tránsito de atajar por la zona aunque con menor éxito ya que no recortan la velocidad tanto como el resalto común.

Resalto Tipo Mesa (*Speed Table*) – Consisten en la elevación gradual de secciones de calzada al nivel de acera en aquellos tramos o intersecciones donde se ha detectado un peligro de accidentalidad potencial o confirmada por exceso de velocidad. Al tener un gradiente menos pronunciado que los resaltos convencionales son compatibles con el transporte público y rutas de emergencia, además de facilitar la accesibilidad peatonal.

Superficies o bandas sonoras (*Rumbleway Surfacing*) – Éstas suelen tener aspecto rugoso y generan una vibración y/o sonido audible que advierten al conductor sobre un peligro inminente instándole a reducir la velocidad. Este tipo de medida no debería de implementarse aisladamente sino como parte de una serie de actuaciones destinadas a reducir la velocidad del tráfico. Las bandas sonoras no son aptas en zonas residenciales.

Refugios o Isletas (*Traffic Islands*) – Se localizan en el medio de la calzada en tramos prolongados, incitando a la disminución de la velocidad mediante la reducción del ancho de calzada, además de facilitar la accesibilidad peatonal. Sin embargo no es necesario alterar la trayectoria del vehículo.

Chicanes – Se localizan en el margen de la calzada en tramos prolongados, incitando a la disminución de la velocidad mediante la reducción del ancho de calzada. A diferencia de los refugios o isletas, en las chicanes sí es necesario el desvío de la trayectoria de los vehículos, de ahí que sea más eficaz en reducir la velocidad de los mismos. Éstas se pueden diseñar de forma que permitan el paso de bicicletas preferencial sobre el resto de vehículos.

Mini-rotondas – Se localizan en pequeñas intersecciones, incitando a la disminución de la velocidad mediante la alteración de la prioridad en las mismas. Al igual que en las chicanes, en las rotondas también es necesario el desvío de la trayectoria de los vehículos, de ahí que sea más eficaz en reducir la velocidad de los mismos.

Zonas de velocidad reducida (20 mph zones) – Son zonas cuya entrada esta delimitada por uno o varios elementos de los aquí descritos y pretenden evitar velocidades excesivas en cualquiera de las calles que la comprenden.

Rutas escolares – El 17% del tráfico de las mañanas corresponde a padres llevando a sus hijos al colegio. Impulsar medidas que estimulen otros modos más sostenibles como mejorar las rutas peatonales hacia los colegios, con puntos de cruce dedicados, zonas de restricción de velocidad, aceras más amplias, etc. contribuyen a una mayor interacción entre peatones y vehículos al tiempo que disminuye la velocidad vehicular y la congestión.

Además de las medidas descritas arribas otras más innovadoras están en vías de ser introducidas inminentemente o en un futuro más lejano en las calles de Londres, como son:

Cámaras de Distancia-Tiempo (*Time-Distance Cameras*) – Suponen una alternativa a los resaltos y se están empezando a introducir en zonas residenciales de velocidad restringida. El sistema detecta mediante cámaras lectoras situadas en posiciones estratégicas la entrada y salida de vehículos en ciertos tramos. El sistema es capaz de deducir la velocidad media del vehículo entrante en función al tiempo empleado en recorrer el trayecto. Se prevé que en los próximos 10 años hayan reemplazado a las zonas de velocidad restringida con resaltos. Al igual que con las otra cámaras su funcionamiento consiste en la producción de evidencia fotográfica que luego es utilizada en el procedimiento sancionador (multa por infracción y en su caso, prosecución).

Sistemas de Adaptación Inteligente de la Velocidad (ISA – Intelligent Speed Adaption)

– Avisan al conductor del límite de velocidad al tiempo que controlan la velocidad del vehículo mediante GPS y la instalación de instrumentos de abordo en el propio vehículo. Se prevén reducciones de entre el 14% y el 48% en el número de muertos o gravemente heridos. Su implementación aún está lejos de ser una realidad pero se sigue investigando en su desarrollo.

El tráfico calmado suele provocar fuertes reacciones tanto entre los que están a favor como en contra y por eso es importante la implicación ciudadana y del resto de las partes a través de la participación más que de la consulta. El tráfico calmado engloba varias áreas consideradas en el marco de actuación del *Transport Strategy*, como son la seguridad vial, la accesibilidad, la calidad medioambiental y la congestión y de este modo sus objetivos fundamentales son el tratamiento de áreas de alto riesgo potencial y/o verificado, la reducción de ruidos y humos, la mejora del medioambiente y la reducción de la segregación o división de comunidades. Al mismo tiempo el tráfico calmado se utiliza para disuadir al tráfico de paso de utilizar atajos indebidamente, dar prioridad a modos de transporte sostenible e incitar el cambio de actitud hacia el límite de velocidad. Sin embargo, al contemplar la posibilidad de implementar actuaciones de tráfico calmado es importante minimizar ruidos y vibraciones, la intrusión visual (real o percibida), los tiempos de respuesta de los servicios de emergencia, la reducción de la accesibilidad y los problemas y costes de mantenimiento. Conseguir el equilibrio entre estas medidas dará lugar a una mejora en la “calidad de vida”. De lo contrario el concepto del tráfico calmado pierde credibilidad y en casos extremos se llega incluso a retirarse por completo.

En el año 2005 se produjeron 214 muertes y 3.436 heridos graves en accidentes de circulación en Londres. A continuación se detalla la reducción conseguida con respecto a la siniestralidad registrada en 2001 y en relación a los objetivos previamente fijados para el 2010:

- 45% reducción en el número Total MHG (objetivo previo 40%)
- 43% reducción en el número de Peatones MHG (objetivo previo 40%)
- 34% reducción en el número de Ciclistas MHG (objetivo previo 40%)
- 9% reducción en el número de Motociclistas MHG (objetivo previo 40%)
- 62% reducción en el número de Niños MHG (objetivo previo 50%)
- 28% reducción la tasa de heridos leves (objetivo previo 10%)

En términos generales y a 5 años vista del 2010, esta reducción ha supuesto un éxito rotundo ya que se han conseguido alcanzar la mayoría de los objetivos fijados para el 2010 mucho antes de la fecha prevista. El descenso experimentado en los accidentes de tráfico ha sido en Londres más acusado que en el resto del Reino Unido debido a los programas educativos y de formación, las campañas publicitarias, la ingeniería de seguridad vial, la colaboración con otras instituciones (Policía, grupos de interés local, municipios, etc) y por supuesto, la inversión económica (≈60Millones en 2005).

Sin embargo, determinados grupos como el motociclista, reflejan mayores dificultades a la hora de asimilar la tendencia reductora experimentada por otros usuarios en materia de accidentalidad. Es por ello que sobre los resultados obtenidos en 2005 nuevos objetivos

han sido fijados para el 2010, tal y como se muestra a continuación:

- 50% reducción en el número Total MHG
- 50% reducción en el número de Peatones MHG
- 50% reducción en el número de Ciclistas MHG
- 40% reducción en el número de Motociclistas MHG
- 60% reducción en el número de Niños MHG
- 25% reducción la tasa de heridos leves

Conclusiones

La experiencia continuada en tráfico calmado ha terminado por influir positivamente en el diseño de los espacios urbanos de nueva construcción donde se están usando técnicas combinadas para reducir la velocidad al tiempo que se minimiza el impacto visual. En este sentido, el tráfico calmado ha tenido un impacto integrador con el entorno urbano mediante la creación de equipos multidisciplinares. El resultado es que los ingenieros de tráfico están más habituados a gestionar la velocidad y el flujo del tráfico que simplemente a satisfacer las demandas del mismo ya que son más conscientes de la movilidad del resto de los usuarios de la vía pública.

Es muy importante entender los objetivos y resultados que se esperan obtener del tráfico calmado antes de la fase de diseño. Para que una actuación de tráfico calmado sea exitosa es vital que ingenieros expertos realicen un diseño óptimo en colaboración con la comunidad local para así poder entender los problemas históricos del área y ser apreciativo de las necesidades de movilidad locales. Igual de importante es que la actuación sea estéticamente inclusiva con el entorno y que el mantenimiento sea mínimo por lo que es importante monitorizar su impacto una vez se haya implementado.

Aunque, generan mucha controversia (aversión en muchos casos), según datos vertidos por una encuesta recientemente realizada a 2000 personas en el Reino Unido, el 62% de los entrevistados están a favor de las cámaras de velocidad. Según la encuesta, medidas verticales como resaltos son más susceptibles de generar controversia. Este estudio enfatiza el hecho de que las personas consideran fundamental el tráfico calmado para hacer la vía pública más segura y mejorar la calidad de vida en las zonas urbanas. Así mismo considera vital la consulta y participación pública como la fórmula más eficaz para lograr un resultado integrador y por consiguiente, deseado.

Un tráfico calmado eficaz implica que todos los usuarios de la vía pública son más conscientes de la presencia de los otros usuarios. En este sentido se ha empezado en Londres a recurrir a la integración de los modos como forma de tráfico calmado. El ejemplo más notorio es High Street Kensington, una calle de carácter marcadamente comercial que soporta gran volumen de tráfico y de peatones y donde hasta hace pocos años se segregaba a ambos mediante guarda railes y otras medidas guiadas. Sin embargo, fue hace pocos años que el *Borough de Kensington and Chelsea* decidiera eliminar esas barreras físicas mediante un diseño urbanístico de alta calidad y así logró mejorar la calidad del entorno y aumentar la implicación e inclusión de todos los usuarios. El resultado es que ahora los peatones son mucho más conscientes de la presencia de los coches y lo más importante, los coches lo son también de la presencia de viandantes.

En Londres, medidas como la Tasa de Congestión de entrada al centro de la ciudad han permitido liberar cierta capacidad de tráfico, lo que ha significado un pequeño aumento en las velocidades medias dentro de la zona. Esto es, sin embargo, motivo de disputa ya que mientras hay colectivos que están a favor de una redistribución de esa capacidad a otros modos de transporte sostenible, otros interpretan como legítimo el derecho a circular sin congestión tras haber pagado la tasa, oponiéndose a cualquier forma que les impida ejercitarlo.

Cada situación es especial en sí misma y por eso requiere una atención individual donde se consiga armonía entre las necesidades del sitio y los objetivos a conseguir. El conocimiento local es fundamental para conseguir un tráfico calmado de éxito.

REFERENCIAS

GREEN, O. (2004) Keep on moving. *Newstateman*

WALKER, D.(2004). Stealing the show. *Newstateman*

TRANSPORT FOR LONDON (2006). London Travel Report 2005

LIVINGSTONE K, (2001). The Mayor's Transport Strategy

LIVINGSTONE K, (2003). The London Plan

TRAFFIC CALMING TECHNIQUES. The Institution of Highways and Transportation

TRAFFIC ADIVOSRY LEAFLETS. Department for Transport

Análisis de la Accidentabilidad Peatonal: Comparación entre los enfoques de Boston y Bilbao

Mikel Murga

Presidente de LEBER Planificación e Ingeniería, S.A.

Profesor e Investigador del Center for Transportation and Logistics – Massachusetts Institute of Technology (M.I.T.)

Nota Bene:

Las siguientes líneas contienen las ideas básicas en formato telegráfico, que constituyen el armazón conceptual que será objeto de presentación con mayores detalles, durante la Jornada del próximo día 10 de Noviembre

Mirando hacia Atrás

Una de las más conocidas citas de Soren Kierkegaard nos recuerda cómo las lecciones están todas en el pasado, las cuales nos permiten enfrentarnos al futuro. De ahí que sea interesante, examinar cómo ya desde la mitad del siglo XIX se plantea un debate entre el deseo de mantener los flujos de tráfico y la necesidad de garantizar la seguridad peatonal. Se trata de un debate con un claro sesgo desde el principio a favor de primar la circulación de carruajes, percibiéndose cómo secundario y supeditado al primero, evitar accidentes peatonales. Queda implícito en el debate que los peatones no tienen derecho a invadir el espacio asignado a los carruajes, como un síntoma más de la separación entre clases por motivos económicos.

Fruto de estos debates, nacen las vallas “protectoras” y se discuten ideas previas sobre pasos subterráneos o superiores, desechadas posteriormente por su alto costo económico.

Es interesante señalar cómo estos debates contribuyen al nacimiento en el Reino Unido en 1868 del primer “semáforo” que regula el paso de peatones asignándoseles treinta segundos para un ciclo de 5 minutos(!) Por desgracia este primer ensayo no tuvo el éxito esperado y debió esperar muchos años hasta su generalización actual, dado que el objetivo central era garantizar la capacidad de las vías de circulación sin interferencia alguna. De hecho, su generalización relativamente reciente respondió más bien a la necesidad por razones económicas de sustituir la presencia de policías en tareas de regulación manual del tráfico.

Más positivo fue reconocer la responsabilidad individual del carruaje culpable de un accidente, obligándose al culpable a ceder carruaje y caballería a la familia del accidentado, según los anales británicos de la época. Igualmente interesante y positivo es la aparición del primer paso “cebra” dado que supuso el aceptar interrumpir puntualmente el flujo de circulación en razón de la seguridad peatonal.

Estos apuntes señalan con claridad cómo a pesar del tiempo transcurrido, los temas objeto de debate siguen hoy siendo muy similares.

El Debate Hoy

Todavía hoy podemos observar las vallas “protectoras” y los pasos subterráneos como parte del “viejo debate”. Si bien este debate coexiste con actuaciones “radicales” como la liderada por Hans Monderman en Holanda de redistribución del espacio urbano para hacer coexistir todas sus funcionalidades, así como el movimiento “woonerf” que se inició también en Holanda y que se ha extendido por casi todo el globo en forma de medidas de tranquilización de tráfico con clara aceptación en la mayoría de municipios del mundo occidental.

De hecho, estas medidas son realmente efectos indirectos, del movimiento a favor de redescubrir el tradicional concepto de ciudad como cuna de civilización y punto de encuentro social, sin distinción de clases socioeconómicas. Se trata en suma de un movimiento de reacción frente a la llamada “democratización” del automóvil que ha tenido como resultado la ocupación creciente del espacio urbano.

A pesar de ser “consecuencias no previstas” – como lo fue en su momento el descubrimiento de la penicilina – no por ello podemos dejar de celebrar la efectividad de las apuntadas medidas de tranquilización para disminuir la accidentabilidad peatonal.

7
8

Características de la Accidentabilidad Actual

Existen claras diferencias culturales en cuanto a la democratización del uso del coche como raíz básica del proceso en el que estamos inmersos. Es quizá similar al comportamiento diferencial entre familias adineradas “de siempre” y las llamadas con cierta petulancia de “nuevos ricos”.

Así el gráfico adjunto muestra la evolución de la accidentabilidad europea en la que destaca la forma de las curvas en España (ES), Portugal (PT) y Grecia (EL) con respecto a países con mayor tradición motorizada como son el Reino Unido (GB), Holanda (NL) y Suecia (SE). Es decir, el desarrollo económico permite la motorización que se ve acompañada de un aumento vertiginoso de la accidentabilidad cuya reducción comienza mucho más tarde adoptando a partir de ese momento pautas similares a las de “los de siempre”.

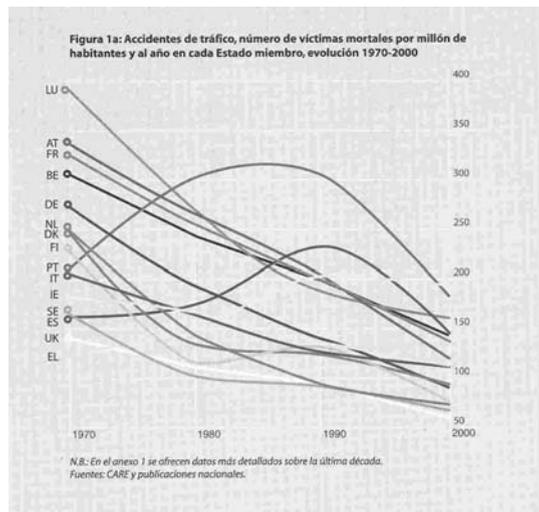


Figura 1: Fuente: Base de datos CARE

A nivel de siniestrabilidad en áreas urbanas la comparación con respecto a los peatones es aún más aguda tal como muestra la comparación de Holanda con España en los gráficos adjuntos. Es decir, se trata de tendencias sostenidas que apuntan a un **número de muertos peatonales por año** en torno a los 100 en Holanda versus los más de 400 en el conjunto del estado español, con porcentajes muy distintos con respecto a la mortalidad total. Esta simple comparación debe entenderse cómo la **necesidad y oportunidad de plantear porcentajes de reducción muy ambiciosos** dadas las fuertes diferencias existentes.

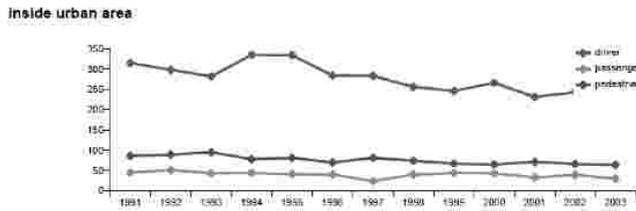


Figura 2: Accidentabilidad en áreas urbanas de Holanda Fuente: Base de datos CARE

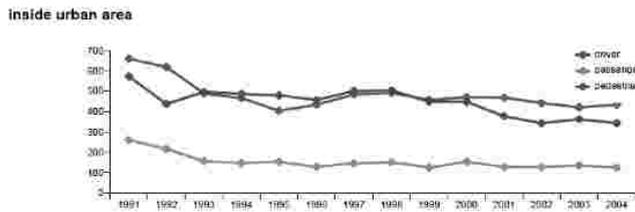


Figura 3: Accidentabilidad en áreas urbanas en España Fuente: Base de datos CARE

En múltiples estudios, se ha correlacionado la accidentabilidad peatonal lógicamente con la intensidad de tráfico y con los propios flujos peatonales, pudiéndose destacar que **el ratio por peatón disminuye precisamente cuanto mayor es el flujo peatonal**. Todo ello a igualdad con otros factores como son la velocidad (como factor primordial de tanto el nivel de accidentabilidad como de la gravedad), tipo de regulación, complejidad de las intersecciones, anchura de la calle, grupos de edad, hora del día, climatología, etc. La primera de las constataciones es muy importante para definir la propia política a adoptar, estando en línea con los procesos actuales de recuperación urbanística que resultan lógicamente en un mayor protagonismo y presencia peatonal.

Entre los grupos de riesgo destacan los miembros de la tercera edad con porcentajes superiores en razón de la disminución de sus capacidades sensoriales (visión, oído, movilidad) a lo cual se añade su mayor vulnerabilidad en caso de accidente y menores tasas de supervivencia. De forma similar la capacidad cognitiva de la población infantil los coloca de nuevo como grupos de gran riesgo, de ahí los múltiples programas de educación y de protección – como es el caso de los “nuevos autobuses escolares al colegio” que no son más que recorridos peatonales supervisados y dirigidos por un adulto.

En cualquier caso es la velocidad de la circulación urbana el elemento clave para disminuir las tasas actuales de manera significativa. Así cuando el accidente tiene lugar a una velocidad de 30 km/hora la tasa de mortandad o de heridas graves se sitúa en torno al 10%, subiendo de manera paulatina con la velocidad: 21% a 40 km/hora y 54% a 60 km/hora. Esto es debido a que a menor velocidad:

- Mayor es la probabilidad de poder evitar un accidente, bien por parte del conductor o bien por parte del peatón
- Menor es la gravedad del propio, y siempre, desigual impacto

Y curiosamente la **velocidad media** de circulación en Bilbao está siempre por debajo de los 32 km/hora tal como resulta de mediciones mediante coche-flotante dotados de GPS como mediante simulaciones microscópicas. Sin embargo, dichas mediciones y análisis muestran puntas por encima de los 60 km/hora en los tramos entre intersecciones semaforizadas.

De ahí por tanto la importancia de:

- Estimar el impacto en tiempos de viaje de viaje en términos absolutos bajo políticas locales de tranquilización de tráfico.
- Mostrar los impactos en la capacidad del viario
- Informar de las demoras resultantes para distintas medidas de tranquilización de tráfico, como es el caso de las intersecciones elevadas – con valores medidos de demora del orden de los 9 segundos para el tránsito, por ejemplo, de ambulancias.

Naturaleza del Reto

La superposición de percepciones, supuestos derechos por parte de los diversos actores, distintos niveles de asunción de responsabilidades, respuestas no siempre aparentemente razonables y siempre cambiantes, encuadran este reto dentro de lo que se denominan los **sistemas complejos**, no susceptibles a una única receta o medida de actuación.

No es de extrañar por tanto que se haya percibido tradicionalmente como un problema inexorable. De ahí que **al carecerse de soluciones rápidas y eficaces, no haya sido posible que ocupase un lugar preferencial en la agenda política**. No nos puede extrañar por tanto que hayamos sido testigos durante muchos años de una sangría en el entorno de 40 a 45,000 muertos anuales y más de 1,700,000 personas heridas tanto en Europa como en Estados Unidos

De nuevo han sido nuestros vecinos del norte, los que tuvieron el coraje de hablar de “Accidentabilidad Cero” como una meta de su agenda política. Posteriormente el compromiso del Primer Ministro Jacques Chirac mostró cómo con simples medidas de control y vigilancia policial se podía reducir en casi un 30% la mortandad viaria.

Comparación con Otros Retos Públicos

La amenaza del “smog” (ozono de bajo nivel, hidrocarburos, NOx, etc) ocupó la agenda internacional en los años 70 en muchas aglomeraciones metropolitanas europeas (como fue el caso de Londres), y norteamericanas (el caso de Los Angeles y también Boston).

Hoy en día por el contrario, nos enfrentamos a la amenaza del CO2 cuando en aquellos momentos no lo consideramos como tal amenaza, la cual se reservaba para el CO.

La diferencia es que con medidas tecnológicas (convertidor catalítico) y otras medidas de gestión del sistema (la congelación del aparcamiento – como fue el caso de Boston) el reto del “smog” ha perdido ya la importancia que tuvo en su momento. Uno de las claves es que **su solución era local**, mientras que el “calentamiento global” y su repercusión a nivel de “cambio climático”, entraña un fenómeno realmente global. De ahí el poco avance logrado a pesar de la firma del tratado de Kyoto, por parte de las autoridades estatales o locales.

La lección de esta comparación es que es más fácil enfrentarse a un problema cuya resolución depende fundamentalmente de la respuesta local. Una conclusión similar resulta del análisis del proceso de implantación de las políticas de ahorro energético. Así estas políticas han logrado un éxito indudable cuando se ha actuado a nivel de empresas, mientras que su éxito es muy discutible cuando nos enfrentamos a ahorros que deben acometer un número muy grande de personas a título individual.

Bajo este prisma, el problema de la accidentabilidad peatonal si bien es un problema claramente local se vuelve muy complejo en el sentido de que su resolución necesita de una respuesta efectiva a lo que se ha denominado **“la tiranía de las mil decisiones individuales”**. De ahí por tanto que si bien existen medidas en manos de la Administración Pública, fundamentalmente Ayuntamientos, es esencial la colaboración de asociaciones y órganos privados, junto con políticas restrictivas y políticas basadas en incentivos que sean capaces de incidir y modificar el comportamiento individual.

Lecciones y Catálogo de Medidas

Creemos importante recordar cómo el nivel de la seguridad del tráfico aéreo es muy elevado en razón de que: (a) todo accidente se investiga, (b) toda investigación resulta normalmente en una lección, y (c) toda lección resultante de un accidente es de implantación obligatoria en la flota mundial dentro de un plazo temporal razonable.

Dadas las tasas de accidentabilidad de nuestro entorno inmediato y su diferencial con respecto a otros países europeos que están liderando este campo, creemos viable adoptar objetivos muy ambiciosos dentro de un marco amplio de colaboración inter-institucional y ciudadana. De hecho, una declaración de política de accidentabilidad cero a la escandinava, se torna muy importante como concepto

Esto no quiere decir sin embargo que no sean necesarios unos porcentajes marco que sirvan como baremo de evaluación y comparación internacional de las medidas a proponer, las cuales se tienen que enfocar a los varios actores:

- Vehículo: medios de protección pasiva y activa, diseños para mitigar los efectos de la colisión con peatones mediante mejoras del diseño exterior, inspección de vehículos, programas de “e-safety” (radares de presencia, control del estado del

usuario, auto-limitación de velocidad, mejoras de visibilidad nocturna y detección automática de objetos en la vía, etc.), mejoras en la absorción de la energía del choque, etc.

- Conductor: control de velocidad, control de sustancias nocivas (alcohol, drogas, medicamentos,), programas de conducción segura, nuevos esquemas de establecimiento de las primas de las pólizas de seguros, utilización del cinturón de seguridad (esencial además para evitar que los “airbags” contribuyan a aumentar la gravedad de un accidente) ... y especialmente nuevos esquemas de asunción de la responsabilidad que conlleva la conducción de un vehículo (“la conducción como un privilegio, no como un derecho”)
- Usuario no motorizado: protección semafórica, protección de grupos de riesgo, campañas de información, campañas de concienciación, etc.
- Entorno urbano: identificación y corrección de “puntos negros”, separación viaria de distintos modos, redistribución de espacios viario en función de la importancia de cada modo de transporte, establecimiento de velocidades máximas, medios de vigilancia y control (cámaras de detección de infracciones, radares automáticos de velocidad, etc.), medidas de tranquilización de tráfico, iluminación, líneas de visibilidad, modificación de intersecciones, etc.
- Entorno social: promoción de medios no motorizados, campañas de información y participación de colectivos sociales, programas de protección de los sectores más vulnerables, cooperación con asociaciones de víctimas para el desarrollo de programas de concienciación en el sector juvenil, etc.

Y por supuesto, un programa de evaluación continua de cada accidente de forma que todo accidente sea tanto una lección como una llamada de atención para cambiar algunos elementos que permitan reducir bien la probabilidad de su ocurrencia o bien la gravedad del mismo. Además, se cuenta con la colaboración internacional como es el caso de la base datos CARE creada en 1993 bajo el auspicio de la Unión Europea.

Los Procesos Comparados de Boston y Bilbao

Son muchas las medidas y experiencias internacionales comparadas que pueden informar las decisiones a adoptar por los distintos niveles de la Administración. Sin embargo, si nos circunscribimos a la escala municipal, me gustaría concluir con dos enfoques totalmente distintos que corresponden a Boston y Bilbao, como una muestra de la naturaleza “sistémica” de toda actuación que involucra el comportamiento individual y social.

En el caso de Boston, y a pesar de su tradicional carácter “europeo”, sus responsables de tráfico parecen estar anclados todavía en el debate del siglo XIX en el Reino Unido. Esto se deduce de su énfasis en promover semáforos con pulsadores para peatones - a pesar de que sus vecinos al otro lado del río Charles, la ciudad de Cambridge, sede de los campus del M.I.T y de Harvard, lidera un movimiento a la europea de peatonalizaciones, moderación del tráfico y semáforos de última generación. Como era de prever los ciudadanos de Boston no responden cómo les hubiese gustado a los responsables de tráfico, y como respuesta se han convertido en expertos en la fases semafóricas de tráfico, para saber cuando les

conviene cruzar. El resultado neto es que a pesar de la prohibición expresa de cruzar fuera de los cruces designados (“jaywalking”) y sin protección semaforizada, se pueden observar cruces aleatorios por cualquier tramo de calle y en cualquier momento. Este estado, bien conocido por todos, ha resultado en una situación de notorio caos controlado quizá en línea con los postulados de Hans Monderman. Es decir, los peatones cruzan cuando lo perciben como seguro y los conductores circulan con las mayores precauciones dado que están atentos a múltiples irrupciones de peatones en la calzada. El resultado neto es que gracias a la “ley de las consecuencias no previstas”, Boston ocupa una posición privilegiada en el ranking de las ciudades más seguras para el peatón dentro de EE.UU.

Bilbao por el contrario está inmerso en un proceso continuo de mejora urbanística cuyo objetivo no es otro que el de crear un entorno más atractivo para el residente (y el visitante). Este enfoque nace de las indudables mejoras de su sistema de transporte público (Metro, BilboBus, EuskoTran...) lo cual unido al reconocimiento del papel del modo peatonal como transporte utilitario, ha generado una mayor presencia peatonal tanto en movimiento como de forma estacionaria en sus crecientes espacios peatonales. Al mismo tiempo, se han modificado muchas intersecciones (el entorno por ejemplo de la Plaza de Indautxu, eliminándose sus vallas tradicionales), se ha mejorado la semaforización con la adopción de contadores para peatones, se han introducido medidas de tranquilización del tráfico en ejes importantes como Juan de Garai y se ha cambiado el paradigma del “viejo debate” creando pasos peatonales en un lugar tan emblemático para el tráfico como es el puente de Deusto. Todo este proceso contribuye a aumentar la presencia peatonal lo cual auto-alimenta la propia dinámica de cambio. El resultado neto es un movimiento claro a favor de desequilibrar el debate original del siglo XIX hacia las pautas propias del siglo XXI. Estas nuevas pautas no priman la circulación de carruajes, con o sin motor de explosión, sino el espacio común como capital social y requisito para que nuestra ciudad retome su papel como cuna de civilización, punto de encuentro social y patrimonio de todos.

Reflexiones Finales

Nuestras cotas de accidentabilidad superan los ratios de algunas ciudades norte-europeas dada su mayor tradición automovilística y su anterior proceso de recuperación gradual de los espacios cedidos inconscientemente al automóvil. El proceso de mejora urbanística de Bilbao conlleva claras ventajas competitivas para la atracción de actividad económica, y dentro de este contexto, se debiera entender la reducción de la siniestrabilidad del tráfico.

Creemos por tanto que nos encontramos en un momento idóneo, dado que coincide con los esfuerzos liderados desde Bruselas a favor de reducir la accidentabilidad, creándose así una oportunidad única para que Bilbao se erija en referencia futura también en este campo.

Felizmente se trata de un problema al que nos podemos enfrentar desde la escala local a diferencia de otros problemas tan graves como es el caso del cambio climático. Sin embargo, los responsables municipales pueden ser promotores y líderes de este proceso, sólo si cuentan con la cooperación decidida de otras esferas de la Administración, así como con la colaboración de aquellos colectivos sociales que puedan, y deseen, convertir este *desideratum* en una realidad tangible en Bilbao.

Irsa: La nueva proyección internacional de las policías locales a través de la formación en seguridad vial

Antonio Gómez Montejano, TRAFPOL (Policías por la Seguridad Vial).

El nuevo fenómeno de proliferación de Organizaciones No Gubernamentales llega también al mundo de la Seguridad Vial dada la nueva dimensión que están alcanzando los accidentes de tráfico en los países menos desarrollados, donde las cifras de siniestralidad están encendiendo las alarmas hasta el punto de que, tanto la Organización Mundial de la Salud como las Naciones Unidas, han hecho un llamamiento a los Estados y las organizaciones independientes para luchar contra esta lacra.

LA GLOBALIZACIÓN DE LA INSEGURIDAD VIAL

La globalización no es un fenómeno por el que tan sólo los países pobres trasladen sus penurias a los ricos. En el sentido inverso también se están provocando situaciones desastrosas. Y uno de los ejemplos más claros se produce precisamente en el ámbito de la Seguridad Vial. Los denominados países en vías de desarrollo parecen abocados a no vislumbrar jamás el final de ese camino que debiera conducirles hasta la deseable situación de convertirse en países desarrollados y alcanzar unos niveles de confort y seguridad equiparables a los que disfrutaban los países occidentales. La mayor parte de los situados en el este y el sur, además de ser escenario con relativa frecuencia de todo tipo de desastres naturales, llámense tsunamis, inundaciones, terremotos..., sufren también el azote de las hambrunas y los efectos de las epidemias, entre ellas las causadas por modernas enfermedades como el SIDA.

Sin embargo todos esos problemas, que aparecen muchas veces de repente, parecen perder peso ante una nueva amenaza que hasta ahora parecía propia de los países más desarrollados y que sin embargo está afectando, a modo de un silencioso y continuo goteo, en mucho mayor medida al tercer mundo: el fenómeno del tráfico con la más negativa de sus caras: la de los accidentes.

La excesiva producción de automóviles que lleva a cabo el primer mundo traslada sus ansias comerciales a los países en vías de desarrollo. Grandes barcos cargados de coches, generalmente de segunda mano, y algunos también procedentes del tráfico ilícito, atracan a diario en los puertos de África, Asia y Latinoamérica, trasladando a esos continentes los consiguientes problemas que el fenómeno automóvil lleva consigo, principalmente los accidentes de tráfico. □

Esos coches que Europa y Norteamérica desechan van a transitar de inmediato por las cochambrosas carreras y los caminos polvorientos de los países del tercer mundo. Circulan sin licencias, sin ningún tipo de inspección técnica; y, lo que es peor, sin ningún tipo de formación por parte de sus conductores. Además, los peatones, poco acostumbrados a deambular entre automóviles tienen muy poco desarrollado el instinto de prevención, lo cual, unido a una señalización muy deficiente y en muchos casos inexistente, y a una

carencia absoluta de algo tan necesario como la educación vial, está provocando una auténtica masacre en lo que se ha venido a denominar “*la guerra de las carreteras*” pues el fenómeno del tráfico está causando más muertos y heridos en el mundo que ninguno de los conflictos bélicos aún latentes en la actualidad.□

Esto ha hecho reaccionar a la Organización Mundial de la Salud, que en un Informe Global al respecto no ha dudado en calificar este fenómeno como epidemiológico y establecer un plan de urgencia para tratar de frenar esta sangría que está provocando que en esas áreas ya haya superado en índice de mortalidad a enfermedades como la malaria y que en ciudades como Nueva Delhi el índice de atropellos sea tres veces y media mayor que en el conjunto de los Estados Unidos.

Por su parte la Organización de Naciones Unidas se ha ocupado por dar prioridad a este problema y ha dictado la Resolución 58/289, por la que encomienda a los Gobiernos y a todo tipo de organizaciones involucradas en este Sector que colaboren por reducir las dimensiones de tan preocupante fenómeno.

TRAFPOL, una Asociación de policías locales con vocación internacional□

Tradicionalmente han venido surgiendo en el mundo todo tipo de Organizaciones no Gubernamentales con la firme y altruista vocación de trabajar por los más desfavorecidos y por hacer desaparecer de la faz de la tierra las bochornosas situaciones de injusticia y desigualdad que se continúan padeciendo a pesar de haber entrado, hace ya un lustro, en el siglo XXI. La mayor parte de estas organizaciones se ha dedicado a colaborar por reducir los efectos del hambre, por curar enfermedades, por procurar una educación básica a los niños de los países más desfavorecidos o por preservar el medio ambiente. Las denominaciones de muchas de estas ONG's son conocidas por todos y somos muchos los que de una manera o de otra contribuimos con una modesta aportación a su mantenimiento y la continuidad de sus actividades.□

Sin embargo, apenas existen Organizaciones No Gubernamentales que se hayan ocupado de reducir el impacto de los accidentes de tráfico, los cuales son en muchos países en vías de desarrollo ya la primera causa de mortalidad en su población, representando a nivel mundial también la primera para la juventud. En las ciudades y carreteras de todo el mundo se convive a diario con el macabro fenómeno de la muerte de sus jóvenes, que se estrellan con sus coches y motos y que se llevan por delante a peatones indefensos. Esto se ha asumido de manera tradicional como uno de los peajes que hemos de pagar por el progreso. Sin embargo ya se han empezado a levantar voces que también gritan ¡Basta ya! a esta intolerable situación.□

En España, por ejemplo, existen varias organizaciones que trabajan por la Seguridad Vial. Además de la Dirección General de Tráfico, es de justicia destacar la importantísima labor de entidades como el Instituto de Tráfico y Seguridad Vial de la Universidad de Valencia (INTRAS) que bien pudiera considerarse como uno de los organismos más cualificados del mundo en la investigación y el diagnóstico de las causas de la accidentalidad. Tampoco puede olvidarse la labor que realizan otras organizaciones como el Instituto Mapfre; las Asociaciones de Automovilistas como CEA, RACE, AEA, y RACC; y las Asociaciones de Víctimas, como es el caso de AESLEME, APAT y STOP Accidentes. Sin embargo prácticamente todas ellas, al igual que ocurre con otras similares de los países europeos, actúan principalmente en un ámbito nacional. Por supuesto que es absolutamente

necesario, teniendo en cuenta, sobre todo, que en Europa, en general, y en nuestro país en particular y en mayor medida, los accidentes siguen siendo un problema capital. No obstante, dado que en países como España ya existen las organizaciones citadas que se ocupan de forma admirable por informar y formar a los conductores y el resto de usuarios de la red viaria sobre la forma de prevenir accidentes, no está de más que coexistan con ellas otras Organizaciones que se ocupen de exportar las experiencias que aquí y en otros países del entorno se vienen aplicando con éxito, a aquellos lugares donde la información y las políticas preventivas son claramente deficientes y esto está conduciendo a la proliferación incontenible de los siniestros de circulación. □

De esto modo ha surgido una nueva Asociación en España, formada por mandos de las policías locales, que tiene una vocación internacionalista en el sentido de contribuir con su preparación y experiencia a la disminución en el mundo del fenómeno de la accidentalidad. La iniciativa surge después de que sus fundadores hubieran contemplado en vivo la dramática situación de ciudades como Delhi, en la que se pueden vivir situaciones inimaginables en el entorno de un caos de tráfico envuelto en una vorágine protagonizada por un enjambre de bicicletas y ciclomotores circulando en sentido contrario entre coches desvencijados, taxis motocarros sobrecargados y sin luces, y jóvenes mendigando sentados en medio de la calzada; o de haber conocido a personas como el doctor Tsega Kebede, un cirujano del hospital de Addis Abeba, que ha abandonado su puesto en las urgencias de dicho centro para dedicarse por entero a la prevención de la accidentalidad al constatar que más del 40% de los ingresos se debían a los accidentes de circulación.

TRAFPOL, que así se llama la nueva Asociación, aspira a convertirse en un referente para las policías de tráfico de los países en vías de desarrollo. Para ello tomó parte en el proceso de fundación de la Red Mundial de Seguridad Vial y ahora va a ser la encargada de desarrollar en el área de Latinoamérica los proyectos formativos de la también reciente Academia Internacional de Seguridad Vial (IRSA) al incluir en sus estatutos su intención de asumir la representación legal para España e Iberoamérica de esta academia.

IRSA, una Academia Internacional para formar en Seguridad Vial □

La IRSA, cuyas siglas responden a la denominación International Road Safety Academy, y que cuenta con el total respaldo de la ONU y la OMS, surge por iniciativa de quienes en su día pusieran también en marcha el proyecto de colaboración interpolicial a través de la organización europea de policías de tráfico TISPOL. La actual perspectiva consiste en ir aún más allá y pasar del marco continental a una actuación global con especial hincapié en la contribución a aquellos países más necesitados de formación y asesoramiento en materia de Seguridad Vial. IRSA pretende encauzar las sinergias de todos aquellos expertos en este campo, tanto desde la perspectiva policial como la de actuación sanitaria, la ingeniería y la mera educación, para transportar buenas prácticas y experiencia exitosas, ya probadas en los países desarrollados y que han provocado drásticas disminuciones en sus estadísticas de siniestralidad, a aquellos lugares más desfavorecidos en los que, muchas veces por falta de medios económicos, pero otra por el simple hecho de desconocer la existencia de esas medidas como consecuencia de una ínfima formación, y sobre todo por una carencia generalizada en cuanto a la aplicación de nuevas tecnologías, los accidentes se están convirtiendo en una verdadera pandemia sujeta a un crecimiento incierto y preocupante.

Apoyando a IRSA se encuentra el Institute for Traffic Care, o Instituto para el Cuidado del Tráfico (ITC), una fundación holandesa que cuenta con el estatus consultivo de ECOSOC, de Naciones Unidas. La Academia, que se nutre con la participación de un buen número de expertos en Seguridad Vial procedentes de diferentes países europeos como la propia Holanda, Gran Bretaña, Finlandia o Suecia, países todos ellos con los menores índices de siniestralidad del mundo, está en este momento en una fase de implantación y extensión a través de sedes regionales distribuidas en países en vías de desarrollo de los cinco continentes. Ya cuenta con varias experiencias de asesoramiento en algunos países que han solicitado su participación, como Rusia y la India, y ha conseguido en tan sólo unos meses crear centros regionales en Rumania y Turquía.

Otras naciones, se encuentran en fase de implantación de ese tipo de sedes desde las que desarrollar los procesos formativos que IRSA tiene ya creados, este es el caso de Moldavia, Chipre, Marruecos, Etiopía o Irán. En Latinoamérica, TRAFPOL-IRSA España ya está trabajando para contribuir a ese proceso de consolidación en este área de la Academia Internacional. Gracias a su implicación se ha conseguido que ITC firmase el pasado mes de marzo un convenio con el Ayuntamiento de Quito para la futura constitución de una sede de IRSA en Ecuador encaminada a la colaboración en procesos formativos de carácter vial. De igual modo, también esta organización no gubernamental va a participar a través de un nuevo módulo en la formación de técnicos en ingeniería vial dentro del Master que imparte la Universidad Pontificia del Ecuador.

Existen otros países latinoamericanos con los que ya se mantienen contactos encaminados a la definitiva implantación de centros regionales de IRSA o de someterse, al menos, a procesos concretos de formación o asesoramiento, tal es el caso de Costa Rica, la República Dominicana y Argentina.

Así pues, IRSA España no se constituye como un organismo receptor de formación y asesoramiento, sino emisor, al igual que ocurre con IRSA Holanda, dado que aunque nuestro país siga siendo uno de los que poseen un mayor índice de siniestralidad de Europa, sus cifras no difieren tanto del resto de los países de nuestro entorno como de aquellos en vías de desarrollo que serán los destinatarios de nuestras técnicas y experiencias.

Educación Vial para jóvenes españoles

Dentro de nuestro propio país, donde se cuenta ya con un buen nivel de formación policial, TRAFPOL-IRSA ESPAÑA tiene el proyecto de contribuir a mejorar la Seguridad Vial mediante otras fórmulas, como por ejemplo a través de la organización de Road Shows, la experiencia más interesante de Educación Vial para jóvenes desarrollada con probado éxito en varios países europeos, y ya puesta en marcha en nuestro país a través de una experiencia piloto en Toledo, y recientemente en la ciudad catalana de Rosas.

El Road Show es una original representación multimedia que utiliza los testimonios de los intervinientes y afectados en un accidente, mezclados con impactantes imágenes y sonidos envolventes, todo ello presentado con una cuidada puesta en escena. Los directivos de TRAFPOL-IRSA ESPAÑA, que aporta las imágenes y el necesario asesoramiento para la correcta realización, han firmado ya un convenio de colaboración con la Asociación de Lesionados Medulares (AESLEME) quien contribuirá en la obtención de los fondos necesarios para la organización de los Road Shows y, por derivación, para el desarrollo de las sedes regionales de IRSA en Latinoamérica.

Es de esperar, y sobre todo de desear que con el apoyo de todos, proyectos tan importantes como este no se queden en agua de borrajas y puedan convertirse en una realidad alcanzando la dimensión que se requiere. Los municipios españoles, a través de sus Policías Locales, tiene unas grandes posibilidades de realizar su particular aportación: tanto con la realización de Road Shows como con la participación de sus componentes en los procesos formativos que en un futuro desempeñen las sedes de IRSA en el extranjero, sobre todo en Latinoamérica, donde se requerirá la presencia de muchos profesores experimentados.

No en vano estamos hablando de algo tan trascendental como el hecho de cruzar fronteras para salvar vidas.

Para mayor información contactar con la siguiente dirección de correo: gomontejano@yahoo.es 

Antonio Gómez Montejano

Seguridad vial en la República Checa: Estudio de los últimos avances

Zuzana Ambrozova, IRSA (Internacional Road Safety Academy).

Dña Zuzana Ambrozova
Directora del Departamento de Seguridad Vial
Ministerio de Transporte
República Checa
zuzana.ambrozova@mdcr.cz

Resumen

Con su adhesión a la Unión Europea, la República Checa ha pasado a ser miembro de una comunidad de naciones europeas tras más de 40 años de régimen centralizado. Los enormes cambios políticos, económicos y sociales que han tenido lugar desde 1989 han provocado un espectacular incremento de los accidentes de tráfico y de sus consecuencias. Con el fin de tratar de cambiar esta situación tan poco satisfactoria, el Gobierno checo aprobó en 2004, siguiendo las directrices del Programa Europeo de Seguridad Vial, una Estrategia Nacional de Seguridad Vial cuyo principal objetivo es reducir a la mitad el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico hasta 2010 (con respecto a los datos de 2002). Esta Estrategia Nacional abarca los tres ámbitos básicos de intervención: el factor humano, los vehículos y las carreteras, y utiliza medidas tanto de prevención como sancionadoras. Al mismo tiempo, se realizaron cambios significativos en la administración de la seguridad vial en el ámbito nacional y se otorgó al Ministerio de Transporte la responsabilidad principal de la seguridad vial.

La República Checa ha introducido en los últimos tiempos las siguientes medidas importantes de seguridad vial:

- cambios radicales del Código de Circulación, entre los que se incluyen la introducción de un sistema de penalización por puntos, la obligatoriedad del uso de las luces durante el día, multas más estrictas, la obligatoriedad del uso del casco para los ciclistas hasta los 18 años de edad y la obligatoriedad del uso de sistemas de sujeción infantil,
- se ha prestado más atención a las campañas de seguridad vial utilizando buenas prácticas internacionales (por ejemplo, las campañas patrocinadas por la UE EUROBOB, EUCHIRES, y el proyecto The Action),
- una colaboración más estrecha del Ministerio de Transporte y toda la administración estatal con las ONG que trabajan en el ámbito de la seguridad vial,
- mejora de la coordinación de todos los actores implicados en la seguridad vial.

Los primeros resultados pueden apreciarse ya. En el Balance Intermedio de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial se constata una reducción tanto de los accidentes de tráfico como de las víctimas mortales y los heridos, tal y como se había planificado. Sin embargo, la República Checa tiene aún un gran margen de mejora en lo que atañe a la situación de

la seguridad vial y la mejor forma de hacerlo es profundizar en la cooperación internacional, intercambiar información y utilizar las mejores prácticas internacionales.

Bibliografía

1. F.Racioppi, L. Eriksson, C.Tingwall, A. Villaveces, Preventing Road Traffic Injury: A Public Health Perspective for Europe. OMS EURO, Copenhague, 2004.
2. Estadísticas de accidentes de tráfico de la República Checa 1980 – 2005. Anuarios de la Dirección de la Policía de la República Checa, Praga.
3. Estrategia Nacional de Seguridad Vial de la República Checa. Praga, 2004.
4. Programa de acción europeo de seguridad vial. Comisión Europea, Bruselas, 2003.
5. Informe anual sobre prevención de los traumatismos causados por el tráfico. OMS, Ginebra, 2004.
6. Anuario de Transporte de 2004. Ministerio de Transporte de la República Checa, Praga, 2005.