

# Eficacia probada

¿Sería factible aplicar en España las medidas que se han tomado en otros países para reducir las cifras de mortalidad en nuestras carreteras? ¿Son la solución? **El Informe de Seguridad Vial de Dekra publica algunas de estas «Mejores prácticas».**

MARINA G<sup>a</sup> DEL CASTILLO mgcastillo@mpib.es

La política de seguridad vial se ha convertido en un desafío global en vista de las altas cifras de siniestralidad, con cerca de 1,25 millones de víctimas mortales en todo el planeta según la Organización Mundial de la Salud (OMS). El enfoque de «Mejores prácticas» podría ser la clave para cambiar esta

tendencia de manera eficaz. Es decir: aplicar acciones de eficacia probada en otros países. Este es el planteamiento que recoge el Informe sobre Seguridad Vial de Dekra, en el que se han seleccionado algunos ejemplos. En palabras de la directora general de Dekra, Yvonne Rauh, «alcanzar el objetivo de la UE fijado para

2020 de reducir un 50% el número de muertos en accidente de tráfico respecto a las cifras de 2010, es cada vez más complejo, teniendo en cuenta que el factor humano es el causante del 90% de los accidentes y que se debe sobre todo a los efectos de alcohol y drogas, las distracciones por el uso del móvil y

la falta de experiencia de conducción de algunos usuarios».

Precisamente, la conducción bajo los efectos de algunas sustancias, el exceso de velocidad y el uso indebido del móvil u otros dispositivos electrónicos son solo algunos ejemplos del papel trascendental del factor humano en los accidentes. ◀

## Alcohol y drogas



### ALCOHOL-INTERLOCKS:

Para prevenir los siniestros por consumo de alcohol, algunos países están empleando soluciones tecnológicas como

los llamados alcohol-interlocks. Este aparato es un inhibidor de conducción que va instalado en el vehículo y solo permite arrancar el motor después de haber

realizado una prueba de aliento en la cual no se detecten restos de alcohol. Actualmente estos dispositivos se están utilizando en flotas de empresas holandesas de transportes, es decir, para conductores profesionales; pero también se usan para conductores reincidentes por esta causa, por ejemplo en Finlandia.

### TERAPIA

**REHABILITADORA:** Otras de las «Mejores prácticas» que se enfocan hacia el factor alcohol y las drogas es el seguimiento psicológico de conductores con una terapia rehabilitadora, con el fin de conseguir un cambio en el comportamiento que lleve

a un rechazo total de cualquier sustancia peligrosa.

**MAYOR VIGILANCIA:** En Australia llevan desde los años 80 realizando controles al borde de las carreteras. Gracias a la omnipresencia de los controles, los conductores han cambiado su forma de beber. El estado New South Wales es un buen ejemplo de la implantación de estos controles aleatorios, con los que se consiguieron reducir los accidentes mortales por conducción bajo los efectos del alcohol en un 48%. Es obvio que allí conducir bajo los efectos del alcohol se considera una infracción criminal e irresponsable.



## Distracciones / uso del móvil

**INSTALACIÓN DE SISTEMAS DE ASISTENCIA:** El informe de Dekra propone la instalación de sistemas de asistencia en los vehículos que pueden reducir los siniestros por distracción, por ejemplo, los sistemas de mantenimiento de carril, de distancia y el asistente de frenada de emergencia. Los expertos alemanes en seguridad vial piden añadir el término «distracción» como causa en las estadísticas de accidentalidad. Esto ya ocurre desde hace bastantes años en EEUU, Austria y Suiza.

**DESCONEXIÓN AUTOMÁTICA DEL MÓVIL:** Según la administración americana de seguridad vial NHTSA, lo mejor sería reducir durante la conducción la variedad de funciones disponibles en el móvil —como el bloqueo del buscador

de internet o de las apps de las redes sociales—. En la actualidad, algunos fabricantes ya ofrecen sistemas que se pueden programar de tal manera que ciertas funciones del móvil se desconectan de forma automática cuando se circula. Muchas empresas han instalado estos sistemas en su flota corporativa para impedir que sus empleados se encuentren en situaciones de peligro mortal durante la conducción.

**CAMPAÑAS DE SENSIBILIZACIÓN:** Estas campañas, junto con la educación y formación vial en los centros escolares, autoescuelas y empresas, parecen más urgentes que nunca para concienciar a la población de los riesgos derivados de las distracciones en el transporte viario.

## Excesos de velocidad

### EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL CONTINUADA:

El Informe Dekra propone una educación y formación vial continuada, si fuera posible desde la primera infancia hasta el final de la vida. En esta materia, Francia lleva desde 1997 viendo la educación y formación vial como un proceso continuado a lo largo de los primeros años en la familia, el periodo escolar, la obtención del carné, toda la vida laboral y el tiempo posterior.

Por ejemplo, en Bélgica, el currículo en las escuelas incluye de forma permanente dos asignaturas con pruebas especiales sobre el comportamiento en la circulación y un examen ciclista para menores de hasta 12 años. Por su parte, una acción del gobierno flamenco de 2012, dirigido a empresas de transporte y conductores de camiones, también se podría considerar parte de la educación y formación vial.



### CURSOS DE ENTRENAMIENTO VIAL:

Constituyen un elemento importante en el aumento de la seguridad vial, ya que ayudan a reconocer y reaccionar correcta y rápidamente ante situaciones de peligro. En Alemania, muchas asociaciones de profesionales y organismos públicos ayudan en la financiación de cursos de entrenamiento.

### PERMISO DE CONDUCCIÓN GRADUAL:

O lo que viene siendo lo mismo, la conducción acompañada. Este sistema existe en países como Alemania, Francia, Bélgica, Austria, España, Canadá y algunos estados federales de EEUU. Las condiciones previas de aptitud de la persona acompañante varían en cada país. En Alemania, por ejemplo, deben ser mayores de 30 años y poseer el carné desde hace al menos 5 años. En Austria la persona acompañante debe estar en posesión del permiso desde hace al menos 7 años y demostrar de forma creíble que conduce un turismo o combi desde hace al menos tres años.

