

3.3. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO

Gonzalo OCAMPO SUÁREZ-VALDÉS
Dirección Provincial de Tráfico
La Coruña

1. TRÁFICO Y ACCIDENTES

1.1. EL TRÁFICO COMO HECHO SOCIAL. SU COMPOSICIÓN

En una interpretación primaria el tráfico, según la significación al uso de la palabra, es un hecho social, una cara o aspecto de la realidad social, un modo social. El tráfico, en efecto, parte de actuaciones humanas en la órbita de la convivencia, dentro de la sociedad. Así, su punto de partida, su raíz y su elemento sustancial es el HOMBRE.

Hace ya algunos años, durante la celebración en San Sebastián de las II Jornadas Provinciales de Seguridad e Higiene de Guipúzcoa, en la presentación de mi ponencia titulada “Accidentes in itinere”, tuve ocasión de afirmar que el tráfico conforma un peculiar aspecto de la realidad social, tan peculiar que quizás constituya, cuando se escriba la historia de nuestro tiempo, una de las notas cualificantes de la época; la creciente importancia de la técnica caracteriza la vida diaria con un desarrollo desmesurado y vertiginoso que infunde una dinámica propia al ritmo de todos los quehaceres humanos; el tráfico contiene, como tal aspecto de la realidad social, referencia inmediata a una actividad humana, a la convivencia social, de forma que a todos nos envuelve e implica. Es entonces el hombre su punto de partida y su raíz primera; de su ingenio ha nacido la máquina y después, como un hecho inevitable, el soporte material para ambos: la carretera.

Estamos así frente a la fundamental composición del tráfico, ante sus factores de base: el vehículo –bien sea de tracción animal, de tracción mecánica o de otra suerte diferente-, el camino sobre el que el mismo tráfico se desarrolla, consecuencia del esfuerzo humano, bien que ayudado modernamente por poderosas máquinas y herramientas; en tercer término está el hombre del que deriva la acción de circular en su aligación con alguna clase de vehículo, aunque es también participante del tráfico desde la mera actividad del andar.

1.2. ANTECEDENTES

Si realmente fuera preciso recordar los orígenes del tráfico quizá habría que plantearse la historia humana.

Todo comienza desde el carácter moviente del hombre; recuerda José María de Areilza que el “clima y el alimento pueden ser los primeros estímulos para los desplazamientos. El hombre camina, navega, vuela, y siempre ha buscado el medio para hacerlo con la mayor presteza. La rueda, el caballo, la balsa, la vela, los remos, el vapor, son jalones que marcan la evolución de esta peculiar aventura humana”.

Incluso cuando Alejandro Magno vuela sobre el Cáucaso, a lomos de su caballo Bucéfalo, en su frenético galope quizá se está descubriendo la VELOCIDAD, como limpio placer bajo aquella condición histórica, pero después parte inherente del tráfico y causa fundamental de tantas desgracias de la carretera. El tráfico, como otros tantos fenómenos sociales, tiene sus propias raíces, sus transformaciones específicas, especialmente significativas y trascendentes para el afán de alcanzar celeridad sobre los espacios físicos de la tierra, del mar y del aire. Se tratará primero de trasladarse de un lugar a

otro, sin mayores pretensiones de comodidad o de ligereza, pero a medida que la técnica incide en cuanto es connatural al quehacer humano, el tráfico tendrá su propia evolución desmesurada a veces, siempre con dinámica propia.

En todo caso, después de la consiguiente evolución histórica, el hombre de este tiempo se encuentra del todo incardinado en un concreto estado del tráfico, incardinado en un determinable catálogo de situaciones desde las más elementales hasta las más complejas.

Ya no se trata solamente de una estricta combinación de los factores HOMBRE-VÍA-VEHÍCULO, que en una interrelación perfecta llevará a situaciones de equilibrio permanente o de armonía constante. Esta situación de equilibrio se quiebra una y otra vez con indeseable frecuencia; y es que en el hombre, transformado por arte de la técnica en conductor, sus principios de racionalidad se disminuyen a veces; su combinación con el automóvil no forma una perfecta ecuación mecánica. En otras ocasiones, defectos o incapacidades viarias serán el elemento productor del accidente, porque evidentemente no ha existido paralelismo de progreso entre el increíble ritmo de mecanización de hoy y la construcción de vías como obras públicas fundamentales, aunque en los últimos años se realizan urgentes esfuerzos de toda índole para mejorar y crear caminos. En tercer término hay que aludir a los fallos mecánicos, previsibles o imprevisibles, que fortuitamente o por causa mayor son causantes del desequilibrio en que se traduce el accidente. Y aún habría que contar con la participación de animales irracionales, con el juego de los agentes atmosféricos, con los objetos, todo ello más allá de la dispar función del hombre, como conductor, como mero usuario, como peatón.

Es claro que las constantes del tráfico no están precisamente en el mantenimiento permanente de situaciones consonantes, armónicas. No hay una concordia permanente entre los participantes en el tráfico.

1.3. NOCIÓN DEL ACCIDENTE

El hombre de hoy –como el de ayer– al menos desde que la motorización toma cuerpo, debe saber de la falibilidad de ser en el tráfico, sabe que ha de contar con la tangibilidad del accidente, con su implacable materialización, con sus consecuencias negativas, ya sean leves, graves o irreparables. El hombre sabe del mal uso de las libertades en el marco de la circulación, de los bajos niveles de la moral social al uso en carretera y calles, de los errores, de las equivocaciones, negligencias, temeridades, imprudencias, también distracciones, frivolidades, etc. También sabe de las deficiencias de la infraestructura para el tráfico, de las deficiencias técnicas de un vehículo mal cuidado, etc., etc., sabe de todo aquello que produce rotura de los equilibrios, fracturas, alteraciones en fin, que llevan a plantearse el accidente como una quiebra dentro de una relación de causalidad peculiar, como la que se da en todo lance de la circulación.

Así, junto a las disminuciones de la naturaleza humana, está la carretera estrecha, sinuosa, deficiente, mal fabricada, peor señalizada –cosas de las que, ciertamente, alguno sabemos en Galicia– Como está la de signo contrario, que invita a la carrera, que desafía a las leyes físicas. Está también el vehículo de motor de condiciones de seguridad precarias, proclive a los fallos mecánicos –previsibles o imprevisibles– fortuitos o surgidos por razón de fuerza mayor. No hay perfecta conjunción entre los elementos, la cuerda tensa se rompe en su punto más débil y vendrán tantos desequilibrios como accidentes se cuentan.

En la obra Manual de Investigación de Accidentes explica Stannard Baker acertadamente la trama de ellos. Se pregunta QUE FALLÓ Y POR QUÉ FALLÓ; trata de los fallos de preparación como factores operativos del accidente; de la quiebra de la acción estratégica, entendiendo ésta como el reajuste de velocidad de cara a una concreta situación, y de la inadecuada o inexistente acción evasiva para evitar el mal inmediato; considerando luego la dinámica de tráfico en que existe una opción clara de peligro, descompone la actuación del individuo en tres fases, que van desde el reconocimiento de una situación que requiere una acción, hasta la decisión de la actuación a realizar y de la propia ejecución de la acción decidida.

A estos factores operativos se unirán luego los factores de condición o examen de las condiciones del tríptico conductor-vía-vehículo; de esta forma se concluirá que la combinación de uno de estos factores con uno de los que antes hemos llamado operativos constituyen la causa del accidente, como consecuencia de circunstancias simultáneas y escalonadas.

Otro aporte teórico para la cuestión es el que ofrece López-Muñiz Goñi desde su explicación del accidente como un suceso eventual que altera el orden regular de las cosas, señalando que cualquier circunstancia que modifique la forma natural de la circulación de un vehículo podría considerarse como accidente. De ahí su distinción entre accidente y avería para llegar a la opción por el primer término, precisamente en el mundo de la automoción, puesto que la palabra “avería” tiene otro sentido que sirve a hechos tan inocuos como el agotamiento de carburante que obliga a la paralización del vehículo.

1.4. LA CAUSALIDAD DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

La seguridad genéricamente y, dentro de ello, la causalidad en los accidentes de tráfico, es objeto de estudio por parte de José María Altozano Moraleda, Técnico de Tráfico, ex responsable del funcionamiento de la Comisión Nacional de Seguridad Vial, actualmente transformada en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial. Entiende que el problema estriba no sólo en que las causas aparentes de los accidentes son sumamente variadas, sino en que, en cada caso concreto, la causalidad real –por lo común múltiple– se entrecruza de forma que no resulta fácil llegar a conclusiones nítidas y sí, únicamente y si acaso, a determinar en alguna medida lo que parece ser causa predominante. Por esta vía, tras de los correspondientes razonamientos, obtiene las siguientes conclusiones:

- La causalidad de los accidentes es muy amplia y compleja, y no caben al respecto simplificaciones, que siempre son falsas.
- Ninguno de los múltiples factores que intervienen, generalmente entrecruzándose, puede ser desconocido o minimizado, porque frecuentemente todos ellos son concausas del resultado final.
- Con los elementos reservas puede afirmarse, no obstante, una neta primacía del factor humano.

En esta misma dirección no podemos por menos de recordar el trabajo concreto que en 1969 –hace por tanto más de dos décadas– había publicado en su crónica periodística la Organización Mundial de la Salud (O.M.S.) bajo el epígrafe “Los factores humanos en los accidentes de tráfico”. Los criterios allí expuestos tienen, a mi juicio, tanta virtualidad hoy como entonces. Se destacan los factores

subjetivos de carácter social y cultural en esta especie de la accidentalidad. Los comportamientos irracionales en la conducción no serían sino la consecuencia de los impulsos inconscientes de los individualismos exacerbados.

Nos permitimos ampliar la idea anterior dando entrada en la cuestión a adjetividades tales como:

- Los defectos en la operatividad de la conciencia cívica.
- La infravaloración o el menosprecio de los derechos ajenos.
- Los afanes de emulación.
- La velocidad como medio de ejercer alguna prepotencia.
- Las conductas típicamente antisociales.
- La incidencia del uso de fármacos, de estupefacientes y el consumo de bebidas alcohólicas.

Todo ello, naturalmente, ligado al uso del automóvil. Y ya en otro plano diferente, pero afín, estarían:

- La fatiga psico-física.
- Las distracciones.
- Las incapacidades orgánicas: enfermedades, visión defectuosa, etc.

¿Alguien puede calcular la incidencia de cuanto estamos señalando en la seguridad del tráfico vial?

Todavía, a mayor ahondamiento, citarí, siquiera como reconocimiento a su labor científica, al profesor Roger Piret, que en su libro "Psicología del automovilista", un clásico en estos asuntos, es minucioso, casi exhaustivo, riguroso, al explicar las infinitas variables del comportamiento humano cuando se proyecta a los demás desde el habitáculo de un automóvil o desde la estructura de una poderosa motocicleta.

1.5. LA CARRETERA Y LAS CONDUCTAS

Pero fijémonos en que, de algún modo, hemos interrelacionado conductas humanas y accidentes de tráfico. No estamos en la pretensión de silenciar la importancia de las infraestructuras para el tráfico en la referencia a los indicativos de la seguridad vial, aunque uno siga estimando que este factor o los mismos defectos del vehículo son causa del accidente en proporciones muy inferiores al factor humano.

Ha habido una importantísima progresión en nuestros mapas de carreteras a lo largo de las dos últimas décadas tanto en cuanto se refiere a la construcción de vías de primer rango como en la construcción y mejora de otras carreteras secundarias y aún de inferior rango. Muchas poblaciones se alcanzan a través de viales de circunvalación y con la suma de esfuerzos de la Administraciones locales se ha llegado a un panorama carreteril propio de un Estado moderno y activo.

Del vehículo cabe decir lo que es notorio; que las técnicas de construcción de ellos y las tecnologías de aplicación conforman automóviles cuasiperfectos, desde los elementos para su seguridad ac-

tiva hasta los que sirven a la seguridad pasiva. En realidad sería excepcional relacionar mínimamente la accidentalidad en el tráfico con los fallos mecánicos del vehículo de motor.

Pero volvamos a la correlación entre conductas humanas y accidentes de tráfico. Veíamos como de algún modo, la O.M.S. tomaba el asunto desde sus raíces ético-morales. Yo creo, y así lo manifiesto, que estamos ante las claves auténticas o más netas de esta historia. Tal es la temperatura ético-moral de la sociedad –o de una concreta sociedad– cual es la medida de la seguridad en sus carreteras; por igual vía se explicarán también otros aspectos que se dicen a la calidad de la vida colectiva. En un pueblo culto, disciplinado, con aceptable salud económica, es inteligible que existan mejores condiciones para el tráfico que en otro donde predomina la liberalidad en la atención a las normas de tráfico, donde faltan todavía escuelas capaces de enseñar a vivir responsablemente los deberes que impone la ciudadanía.

Ya he leído que el hombre actual parece estar siempre amenazado por lo que produce, vive en el miedo, teme porque sus productos –aquellos que contienen una parte esencial de su iniciativa y de su ingenio– puedan dirigirse contra él mismo.

Imaginar ahora la aplicación de esta idea a la utilización de vehículos de motores bellos, veloces, poderosos, puede ser un medio que ayude a entender tantos hechos trágicos del tráfico como los que diariamente se cuentan en los medios de comunicación social.

Así, en un corolario de urgencia, podría llegarse a un interrogante duro e importante: el impresionante desarrollo técnico-tecnológico de nuestra época, ¿se corresponde con un desarrollo proporcional de la moral y de la ética?

Es tanto como preguntar si el hombre, en cuanto hombre, progresa en su condición de ser moral o, por el contrario, retrocede y aún se degrada en su humanidad.

2. PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

2.1. OBJETIVOS EN LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES

Hasta aquí hemos intentado llegar al concepto del accidente de tráfico y al conocimiento de los factores que intervienen en su desarrollo. Corresponde ahora otro intento diferente, cual es el de acercarse a la prevención de accidentes de tráfico, prevención en su más justo sentido gramatical, esto es, preparación y disposición de las cosas con anticipación para un fin determinado.

En todo caso siempre hemos de plantearnos que los accidentes nunca cesarán de sucederse, puesto que son la consecuencia de la imperfecta naturaleza del hombre, de su falibilidad, de sus errores, de sus limitaciones. Así, ni el más acabado de los programas preventivos puede plantearse el objetivo de hacerlos desaparecer. Más coherente resulta estabilizar el número de siniestros a costa de los crecimientos en los censos de vehículos y de conductores tratando de disminuir sus consecuencias leves, bien desde la mejor condición de seguridad de automóvil, bien desde carreteras de adecuado nivel, bien desde otros modos en los comportamientos para el tráfico. Bueno sería poder aducir al cabo de cierto tiempo que son aceptables los índices de accidentalidad españoles según nuestras peculiari-

dades, y mejor sería acreditar después de unos años que nuestra seguridad vial es homologable con la de cualquier sociedad madura, moderna y civilizada.

Deseo recordar en este punto algunas expresiones que la O.M.S. guarda para con la accidentalidad en las carreteras: MAL SOCIAL, PLAGA, REVERSO DE LA PROSPERIDAD.

2.2. LOS ACCIDENTES COMO PROBLEMA DE SALUD PÚBLICA

Creo que tales ideas han sido como una especie de hilo conductor que sirvió para que –desde el momento en que los accidentes de tráfico tomaron carta de naturaleza, esto es, entidad propia– comenzasen a interrelacionarse los males de tráfico con los problemas propios de la SALUD PÚBLICA. De hecho, esa misma asimilación ha servido para que concretas técnicas utilizadas en el mundo de la medicina se aplicasen también a la realidad social del tráfico. L.G. Norman, en su trabajo “Los accidentes del tráfico, epidemiología y prevención”, apunta que “siendo los accidentes de tráfico un problema de salud pública es natural que puedan aplicarse a su estudio los métodos usados para las enfermedades epidémicas, incluso la investigación minuciosa de los factores individuales y la aplicación de las técnicas de epidemiología.

En definitiva, de la misma manera que en las enfermedades infecciosas epidémicas se tienen en cuenta tres factores: HUÉSPED, AGENTE Y MEDIO, habrían de considerarse para la prevención de los accidentes de tráfico otros tres factores: EL HOMBRE, como conductor del vehículo, como usuario de ellos y como peatón; LA CARRETERA o la calle, EL VEHÍCULO.

La mayoría de expertos en materias de seguridad vial son coincidentes en estas valoraciones de la accidentalidad en el tráfico, en su alcance social, en la preponderancia de los factores humanos como carta fundamental y en la necesidad de aplicar las medidas preventivas que sean precisas.

En nuestro tiempo, cuando es objetivo de la mayoría de los países modernos el logro del mayor grado de bienestar social, el tráfico se conforma como una de las principales causas de muerte violenta; además, las cifras de víctimas crecen a medida que aumentan los parques de vehículos, sin que se adviertan soluciones eficaces a corto o medio plazo. Por lo demás, desde el propio plano social, es incalculable el costo de los accidentes de tráfico en la atención a las víctimas y a las incapacidades que se generan incluso el costo de los daños patrimoniales que se producen alcanza proporciones altísimas.

2.3. MARCO LEGAL DE LA PREVENCIÓN

Pero, al margen de los puntos de vista que pueden incidir en el campo de la prevención de accidentes de tráfico, obligado es conocer el marco legal de la cuestión.

El 14 de marzo de 1990 se publicaba en el B.O.E. el Real Decreto Legislativo de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículo a Motor y Seguridad Vial, directa consecuencia de aquella Ley de Bases de 25 de julio de 1989 sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. Es en el preámbulo de este segundo texto donde se decía lo siguiente:

“la magnitud del fenómeno de la circulación, con su trágico índice de siniestralidad, ha movido a la Administración a abandonar la primitiva concepción, puramente policial de su actuación, para pasar a un planteamiento activo de la misma, orientada a promover la seguridad de la circulación y la prevención de accidentes, tanto en carretera como en zonas urbanas”

Por tanto, en esta declaración de principios del legislador, se contienen ya las pretensiones y a finalidad de la nueva normativa:

- Promover la seguridad de la circulación.
- Prevenir los accidentes.

Después, ya en los primeros artículos del Real Decreto Legislativo antes citado, cuando se definen el objeto y ámbito de aplicación de la Ley, cuando se enumeran las competencias sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, cuando se fijan tanto el ejercicio como la coordinación de tales competencias, en realidad se está definiendo el quehacer de la Administración del Estado en la consideración global de la seguridad vial y, dentro de ella, se están trazando acciones precisas en el orden de la prevención de la accidentalidad.

No es el momento de entrar en la individualización de competencias, pero sí de señalar que el grueso de las tareas preventivas tendrá su impulso en el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, que sustituye a la Comisión Nacional de Seguridad Vial, encargado de la “mejora de la seguridad vial” desde la coordinación entre la Administración del Estado, las Comunidades Autónomas y las Administraciones Locales, junto con –y esto nos parece muy importante– representaciones de las organizaciones profesionales, económicas, sociales, de consumidores y usuarios, en cuanto tenga relación con el tráfico y la seguridad vial.

En este punto debe decirse que por Real Decreto 1544/1997, de 3 de octubre, se crea la Comisión Interministerial de Seguridad Vial, con el encargo de “definir la política del Gobierno en el campo de la seguridad vial”. Su relación con el precitado Consejo es continuada e importante hasta el punto de que le corresponde, entre otras funciones, la de aprobar el Plan Nacional de Seguridad Vial de cada año, a propuesta del propio Consejo.

2.4. ACTIVIDADES PREVENTIVAS

Antes y siquiera por razones de fidelidad histórica, recordamos que ya los anglosajones, hace buen número de décadas, tan pronto como el tráfico mostró sus negativas secuelas, realizaban los programas preventivos desde cuatro órdenes de actividades, todas ellas enunciadas a partir de la letra E.

- | | |
|---------------|------------|
| – EDUCATION | EDUCACIÓN |
| – ENGINEERING | INGENIERÍA |
| – ENFORCEMENT | POLICÍA |
| – EMERGENCY | AUXILIO |

El paso del tiempo hace que, por la misma evolución del tráfico, hayan de añadirse hoy dos términos más, cuales serían los que se refiriesen a las tareas **NORMATIVAS** y de **INVESTIGACIÓN**, que la Administración debe atender como demanda de las complejidades del tráfico.

EDUCACIÓN expresa muy diversas acciones, como la formación, la divulgación, la enseñanza sistemática y, en definitiva, cuanto sirva –en una u otra edad del ser humano– para la progresión de los comportamientos en el tráfico.

En el campo de la **INGENIERÍA** habría que incluir toda la variedad de actuaciones que implican la construcción de vías o la fabricación de automóviles bajo patrones de calidad y de seguridad, afectando además a los complementos de unas y de otros.

Para el tráfico, el término **POLICÍA** va más allá de su significación más usual –de vigilancia, de estricta prevención incluso de represión– para abarcar medidas que tienen que ver con la planificación del tráfico, con su ordenación, con su regulación y con su control.

Las tareas de **AUXILIO** no son literalmente preventivas, puesto que tienen sentido tras la materialidad del accidente; su importancia, en todo caso, es bien fácil de deducir. De la inmediata y adecuada atención al accidentado de tráfico, de su traslado a un centro hospitalario bien dotado, en tiempo y forma, dependen en tantas ocasiones la vida de las personas y la trascendencia futura de sus lesiones. Hay en este campo – a pesar de la facilidad para las intercomunicaciones por carretera– una importante labor pendiente.

2.5. LA PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DESDE EL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO Y SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN VIAL. PROGRAMA DE ACTUACIONES

Volvemos ahora al Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, puesto que en la formulación de sus planes anuales –antes bianuales– está la línea de la política preventiva desde los ámbitos oficiales para la Seguridad Vial.

Tras de las reuniones de sus grupos de expertos y de las reuniones de la Comisión Permanente del Pleno, atendidas las directrices que decide la Comisión Interministerial de Seguridad Vial, se lleva al Consejo de Ministros el Plan Nacional de Seguridad Vial correspondiente al año de que se trate, de manera que, tras de su aprobación, deviene en vinculante para la Administración Pública.

También, como consecuencia de la participación en aquel Consejo de representantes de las Comunidades Autónomas, en la redacción del Plan Nacional se incluirán las acciones específicas o singulares de cada una de aquellas.

El precedente legal del Consejo está en la Comisión Nacional de Seguridad Vial, creada por el Real Decreto 1089/1976. Pues bien, ya desde entonces, año tras año se elabora un Plan Nacional para la Seguridad Vial que, sistemáticamente, se articula en programas de actuación que siguen el patrón anglosajón precitado y que se incardinan en estos epígrafes:

- Educación y formación vial
- Vigilancia y Control
- Acondicionamientos y servicios
- Normativa
- Estudio y programación

La propia dinámica del tráfico y la variabilidad de las circunstancias y factores que concurren en su desarrollo, harán que las acciones a llevar a cabo requieran actuaciones diferenciadas, pero, a costa de algunos matices cabe enunciar los vectores constantes y de mayor significación.

Deseamos comenzar en este tramo final de nuestro trabajo por una muy leve referencia histórica que se refiere a las acciones de mayor enjundia, las EDUCATIVAS. Pues bien, digamos que ya el viejo Código de la Circulación de 1934, en su artículo 7, imponía que “el profesorado de todas las escuelas y colegios, tanto oficiales como particulares, está obligado a enseñar a sus alumnos las reglas generales de la circulación y la conveniencia de su perfecta observancia”.

La Asamblea General de las Naciones Unidas, en reunión del año 1959, hizo solemne proclamación de los Derechos del Niño, con específica referencia a la educación vial que ayude a preservarle de los riesgos del tráfico.

En España, a partir de tal Declaración, se dictan algunas disposiciones sobre la materia, pero que no habrían de lograr objetivos claros. Es a partir de la Orden de 18 de febrero de 1980, sobre incorporación de la educación vial a los niveles de Educación Preescolar y Educación General Básica, cuando realmente comienza un quehacer sistemático y persistente desde la pretensión de mejorar las conductas en el tráfico ya a partir del momento en que el niño usa la calle y la carretera en los itinerarios casa-colegio y colegio-casa.

Dependiente de la Dirección General de Tráfico, se ubica en Salamanca el Centro Superior de Educación Vial, que diseña y edita los medios didácticos y bibliográficos aptos para las aplicaciones prácticas de la Educación Vial en colegios y escuelas públicos y privados.

Después se suceden disposiciones como las que se refieren a Parques Infantiles de Tráfico y los decisivos Real Decreto 1006/1991, y Real Decreto 1007/1991, ambos de 14 de marzo de 1991, que integran materias de Educación Vial en los programas educativos de la Enseñanza Primaria y de la Enseñanza Secundaria, respectivamente.

Ahora, es el momento de llegar a la individualización de aquellos vectores en los que se sintetiza el progreso de acciones para la PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO que han de ejecutarse desde la Administración del Estado, a través de distintos órganos administrativos; desde ahí, la Dirección General de Tráfico coordina y realiza el seguimiento de cada Plan Nacional de Seguridad Vial, para rendir cuentas, finalmente, al Gobierno de la Nación.

1. Acciones educativas y formativas.
2. Acciones relacionadas con la vigilancia y el control del tráfico.
3. Acciones relacionadas con la carretera y el vehículo.
4. Actuaciones de orden normativo.
5. El estudio y la investigación.

2.5.1. Acciones educativas y formativas

- Actuaciones que incidan directa o indirectamente en la mejora de la educación vial de la infancia, adolescencia y juventud.

- Acciones que favorezcan una adecuada implantación de la educación vial en las distintas etapas previstas en la LOGSE.
- Proyectos de Educación Vial en centros de Infantil, Primaria y Secundaria.
- Asesoramiento a los profesores, por parte de los Centros de Profesores y Recursos.
- Dentro de la Educación Secundaria Obligatoria, promover y suscitar la oportunidad de incluir una asignatura optativa o de libre elección para que los jóvenes se inicien de forma teórica y práctica en el mundo de la automoción.
- Actividad educativa complementaria a través de los **Parques Infantiles de Tráfico fijos y móviles**.
- Programa de Educación Vial **familia-escuela para escuelas infantiles (3,4 y 5 años)**
- Programa de Seguridad Vial en Formación Profesional.
- Publicación en la “**Revista Tráfico**” de un suplemento sobre educación vial infantil.
- Colaboración y apoyo a campañas y programas de educación vial escolar en el ámbito municipal.
- Programa de educación vial para Escuelas de Formación de Policías Locales.
- Cursos de formación y capacitación de monitores de parques infantiles de tráfico fijos y monitores de unidades móviles.
- Cursos para profesores y educadores extraescolares a través de la UNED.
- Programas de educación vial para **personas adultas** en todos los niveles educativos y establecidos en la LOGSE y alumnos de Garantía Social.
- **Programa de educación vial para el personal de las Fuerzas Armadas.**
- Programas de educación vial dirigidos a **colectivos de mayores**.
- Programa de educación vial dirigido a **personas con discapacidad**.
- Programa de educación vial dirigido a **colectivos de inmigrantes**.
- Programa de formación para **educadores y monitores de ocio y tiempo libre**.
- Programa de prevención de **accidentes infantiles dentro del automóvil**.
- Programa de **educación vial en centros universitarios**.
- Programa de **educación vial y moral**.
- Actuación permanente encaminada al **perfeccionamiento** de la enseñanza de la conducción.
- Cursos de **formación de nuevos profesores** de formación vial.
- Campaña permanente de divulgación de seguridad vial.
- Elaboración del Boletín de educación vial.

2.5.2. Acciones relacionadas con la vigilancia y control del tráfico

- Los controles preventivos de alcoholemia, especialmente en determinadas zonas en que es conocido el consumo excesivo de bebidas alcohólicas.
- El control de velocidad mediante vehículos dotados de cinemómetros dinámicos. Se procurará detectar comportamientos antirreglamentarios. Incorporación de modernas unidades de control de velocidad basadas en sistema láser (LIDAR).
- **Cinturón de seguridad y casco de protección**. Se justifica suficientemente la vigilancia permanente en todas las vías públicas, de forma prioritaria, por los resultados beneficiosos en caso de accidentes –o en su caso el casco de protección-, tanto en carretera como en ciudad.
- **Vehículos de dos ruedas**. El porcentaje de accidentes con víctimas entre usuarios de vehículos de dos ruedas, hace necesaria su permanente vigilancia en todas las vías públicas.

- Conductores de bicicletas. El considerable aumento de ciclistas durante los fines de semana, y consecuentemente el aumento de su siniestralidad, hace necesaria su vigilancia en los tramos o itinerarios en los que su presencia así lo exija.
- Conductores de cuadríciclos. El previsible aumento de este tipo de vehículos hace necesario intensificar el control del comportamiento de sus usuarios y exigencia de documentación, seguro obligatorio y ocupantes.
- Teléfono móvil. La utilización del teléfono móvil durante la conducción supone un importante factor de distracción de los conductores, aumentando considerablemente el riesgo de accidentes.
- Elaboración de un plan sistemático de vigilancia y control del cumplimiento de la inspección técnica periódica según normativa vigente, para todo tipo de vehículos mediante campañas específicas en horas valle.
- Acciones selectivas: Adelantamiento y distancia de seguridad. Prioridad de paso. Conducción arriesgada o peligrosa. Uso de la calzada y carril. Sistema de alumbrado y señalización óptica de los vehículos y estado de los neumáticos a todo tipo de vehículos.
- Control específico de la velocidad de circulación de camiones y autobuses cuando las circunstancias lo permitan. Inspección Técnica de Vehículos favorable, coincidiendo con otras campañas, respecto de todo tipo de vehículos. Existencia del certificado del Seguro Obligatorio vigente, mediante campañas en horas valle.

2.5.3. Acciones relacionadas con la carretera y el vehículo

- Los programas de creación de infraestructura incluyen aspectos tan importantes para la seguridad como la ampliación de la red de gran capacidad, la construcción de variantes de poblaciones y el acondicionamiento y la mejora de las condiciones de las vías existentes, así como la construcción de nuevas áreas de descanso.
- Programa de conservación y explotación. La conservación y reparación del equipamiento (señalización vertical, balizamiento y sistemas de contención), la limpieza de los distintos elementos de la carretera, los baches, la reparación de daños extraordinarios por temporales, accidentes, etc., la reposición de elementos de iluminación, las operaciones de vialidad invernal en zonas de nieve o hielo, túneles, etc. y la atención de emergencias.
- Actuaciones, el refuerzo de los firmes, las mejoras de la capa de rodadura y la renovación de la señalización.
- Tratamiento de tramos de concentración de accidentes (TCA). El tratamiento de los tramos en los que se haya producido una concentración estadísticamente significativa de accidentes es uno de los aspectos fundamentales de los programas de seguridad vial de la DGC.
- Actuaciones preventivas. Es el análisis de los riesgos potenciales, para actuar en los tramos en que éstos se detectan y se pueda conseguir una mejora efectiva de las características de la red, y una homogeneización de los itinerarios.
- Construcción de áreas de descanso.

2.5.4. Actuaciones de orden normativo

- Desarrollo de la Ley de Reforma de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en las siguientes cuestiones:

- * Modificación de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.
- * Figuran además buen número de acciones encaminadas a la actualización de normativa relacionada con todas las vertientes del tráfico en sus aspectos prácticos.

2.5.5. El estudio y la investigación

- Suscripción de convenios con universidades y otros centros y entidades para la realización de programas de estudio e investigación sobre temas de interés común.
- Investigación y seguimiento de publicidad en relación con vehículos a motor.
- Participación en los proyectos europeos relacionados con el control y la gestión del tráfico.
- Continuación del programa de investigación de la conducción mediante un vehículo dotado de sensores específicos y posterior tratamiento informático: desarrollo y ampliación del “Proyecto Argos”.
- Análisis y seguimiento de las causas externas de morbi-mortalidad.

NOTA FINAL

Ya, para terminar, nos permitimos insistir en la importancia de las ACCIONES EDUCATIVAS. La educación vial es parte de la educación cívico-ética, como modo o estilo para la vida en colectividad. Por eso, de algún modo es tarea en la que se justifica plenamente el interés del Estado en el asunto. Desde las singularidades del Estado-Policía o del Estado-Fomento se justifica el deber del Estado en la protección de los intereses colectivos como medio para la salvaguarda de las personas y de las cosas. A partir de estas finalidades se trataría de impulsar la educación para la vida en sociedad, de modo que las personas se inserten positivamente en el ámbito comunitario.