

EL INFORME GERONDEAU

SOBRE UNA

POLITICA EUROPEA

DE SEGURIDAD VIAL

Por Antonio Valdés González-Roldán. Dr. Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

1. Antecedentes

El informe Gerondeau, recoge las reflexiones de algunas personas con experiencias diferentes en relación con la seguridad vial.

En el último trimestre de 1989, la Comisión de la CE —recogiendo sin duda una preocupación creciente planteada en el seno de la Comunidad— encargó a Mr. Christian Gerondeau —exsecretario de Estado para la Seguridad la creación de un grupo reducido de expertos en materias que inciden en la seguridad de la circulación, nombrados a título personal, sin representación de organismos públicos o privados¹. El grupo elaboraría un Informe sobre la situación de la seguridad vial en Europa, que en principio podría servir como elemento de reflexión para una estrategia de la CE en la reducción de los niveles de inseguridad vial en Europa.

El Informe terminado a finales de 1990, fue aceptado por la Comisión en 1991, aunque sin carácter ejecutivo. A mi entender tiene la función de servir como una seria llamada de atención y también como apoyo técnico y moral, para que se vayan adoptando decisiones —no siempre fáciles de aplicar, ni bien entendidas por amplios sectores de la opinión pública— que reduzcan en Europa el número y gravedad de las víctimas.

El documento elaborado no es producto de una seria investigación ni supone la incorporación de

elementos novedosos distintos a los ya conocidos por los técnicos y los responsables públicos. Es más bien el resultado de la reflexión de algunas personas con experiencias diferentes en relación con la seguridad vial, que trabajando conjuntamente han tratado de definir y analizar la gravedad y el alcance de los problemas actuales y manifiestan que es posible reducir el impacto negativo de los accidentes. Finalmente se han definido 81 medidas —minuciosamente discutidas y, excepto en un caso, aprobadas por unanimidad— que pueden aplicarse, aunque no siempre de forma inmediata ni fácil, y que contribuirían de forma significativa a reducir las víctimas mortales y heridos graves, a pesar del previsible aumento de la circulación.

2. Los mensajes básicos

2.1. Es posible mejorar los niveles de seguridad

Después de cuantificar la gravedad del problema con cifras anuales de sobra conocidas —50.000 personas muertas, varios cientos de miles de heridos muy graves y costes del orden de 10 billones de pesetas en el conjunto de la CE— el primer mensaje que se ha querido transmitir es que, si bien el hecho de circular por carretera supone la posibilidad de accidentes, desde las condiciones actuales el riesgo puede reducirse muy notablemente —quizás a menos de la mitad— pero para ello es preciso un cambio de la actual sensibilidad social en relación con la inseguridad de la carretera. Los niveles entre los doce países comunitarios, varían al menos entre 1 y 7, lo que es una indicación muy seria de que existen amplias posibilidades para actuar con éxito.

¹ En el mes de diciembre de ese año se creó el grupo, constituido de la forma siguiente: PRESIDENTE, M. Christian Gerondeau (Francia), Ex Delegado de Seguridad Vial ante el Primer Ministro, Ing. des Ponts et Chaussées. MIEMBROS, M. Dieter Fillinghaus (R.F.A.), Director de IFAPAN; M. Enrico Ferri (Italia), Ex Ministro de Transportes; M. James E. Hannigan (Reino Unido), Ex Director General en el Ministerio de Transportes; M. Matthijs J. Koornstra (Países Bajos), Director del Instituto de Investigación sobre Seguridad Vial; M. Antonio Valdés (España), Ex Ministro de Obras Públicas, Ing. de Caminos. SECRETARIO-PONENTE, M. Bernard Durand (Francia), Secretario General de la ADTS, Ing. des Ponts et Chaussées.

Es indudable que el planeamiento general, el trazado, la conservación y la señalización de las carreteras tienen una influencia significativa en los accidentes y en su gravedad.

2.2 La responsabilidad es compartida

Comparten la responsabilidad en el esfuerzo para reducir los accidentes, las Administraciones Públicas —Policía, Carreteras, Sanidad, Educación— las entidades sociales intermedias, las empresas que tienen relación con las carreteras o los vehículos y los usuarios. Es muy negativo que cada parte trate de hacer fundamentalmente responsable a los demás implicados y sería deseable que cada uno considere que su propia participación en los accidentes es aún mayor de lo que en realidad es, desde la dificultad de medir la cuota correspondiente a cada uno.

Este cambio de actitud no puede ser espontáneo y de aquí el papel de todas las Administraciones —también las Comunitarias— que deben transformar la sensibilidad de la opinión pública de forma positiva, pero reconociendo sus propias implicaciones.

2.3 El conocimiento de los accidentes

Puesto que las causas de los accidentes son muy complejas y en general inciertas, son precisos esfuerzos considerables para conocerlas mejor. Los países en que la circulación es más segura, son los que más atención dedican al estudio de los accidentes y los que mejor conocen su número, gravedad y localización. Probablemente las diferencias entre países son aún más importantes de lo que reflejan las estadísticas, porque en los casos de mayor inseguridad las cifras son menos ciertas y los resultados se presentan por defecto.

Es esencial conocer mejor la localización de los accidentes, su gravedad y sus causas, pero como ello supone un coste económico, no es fácil la asignación de recursos suficientes, sin que la sociedad justifique esta necesidad. Por otra parte, una cierta indefinición, aparentemente puede ocultar algunas responsabilidades.

El análisis de la rica experiencia común, será de gran utilidad y por ello es preciso hacer fácilmente accesible a todos, los resultados de las propias investigaciones.

2.4. La presentación destacada de algunos factores básicos.

Los factores que aumentan el riesgo, como se ha indicado en el punto anterior, son complejos y en general no fácilmente identificables. Todos tienen importancia y es posible su tratamiento, a lo que se orientan las medidas que se proponen.

Pueden destacarse tres que son fundamentales y aún estando objetivamente comprobados, su incidencia a veces se discute:

A) La velocidad

La velocidad excesiva es un factor esencial, no suficientemente reconocido por muchos usuarios y por algunas asociaciones de usuarios. Su rigurosa limitación y control están justificados, y ello

no afecta a la capacidad de las vías públicas, ni a la fluidez del tráfico (Punto 4.1).

Para que la limitación sea tolerable, las redes viarias nacionales deben permitir que en los desplazamientos largos y en corredores de gran demanda se pueda circular a las velocidades máximas aceptadas en los países europeos —excepto en el caso de las autopistas alemanas— sin discontinuidades que son especialmente peligrosas.

Debe vigilarse el respeto a los límites, pero además es preciso que la mayoría de los conductores acepten que la limitación de la velocidad de cada uno, permitirá conseguir mayor seguridad para todos. Y a ello deben contribuir los fabricantes de coches, los agentes que actúan sobre la opinión pública y las agrupaciones de usuarios.

B) Las carreteras

Es indudable que el planeamiento general, el trazado, la conservación y la señalización de las carreteras tienen una influencia significativa —aunque no fácilmente cuantificable en cada caso concreto— en los accidentes y en su gravedad. El que la probabilidad de accidentes en los doce países de la CE varíe de 1 a 7, algo tiene que ver con el estado de las redes viarias respectivas. Por ello es fundamental que las Administraciones de Carreteras sitúen la seguridad vial entre sus objetivos prioritarios.

Conseguir unas condiciones óptimas de seguridad no es fácil y supone inversiones muy cuantiosas. Sin embargo, determinadas decisiones, que no requieren recursos especialmente importantes, podrían aportar mejoras apreciables. Merece asimismo destacarse el interés de que las Administraciones de Carreteras dediquen mayores medios al conocimiento y análisis de los accidentes y de sus causas (Punto 4.2).

C) El alcohol

En la mayor parte de los países y también en España, el alcohol es un elemento que con frecuencia está presente en los accidentes más graves, en especial cuando están implicados conductores jóvenes.

Probablemente las acciones y controles para reducir el nivel de alcohol en los conductores son de las más eficaces en una política coordinada para mejorar la seguridad vial (Punto 4.1).

3. Objetivos que se pretenden

Como es lógico, el objetivo general que se pretende es reducir el número y gravedad de los accidentes, a pesar del aumento previsible de los parques de vehículos, que aún en países muy desarrollados continuará hasta después del año 2000.

Esta idea general se concreta en tres objetivos específicos para el conjunto de la Comunidad.

1.º Establecer *programas de reducción* del número de víctimas (mortales y heridos graves) en ci-

fras globales situadas entre un 20 y 30 %, para antes del año 2000.

2.º Crear un *espacio europeo de seguridad vial* en el cual se tienda a homogeneizar la situación en los países miembros, lo que significa que aquellos con riesgos más elevados, deben conseguir una mejora relativa muy superior a la media.

3.º Promover un modelo de *comportamiento de los usuarios* de la carretera *menos agresivo* y más consciente del respeto a las reglas establecidas y a los demás usuarios.

4. Medidas que se proponen

Las medidas que se proponen para obtener los objetivos, son prolijas y de distinto grado de eficacia y de facilidad de aplicación. Aunque muchas veces una misma actuación pueda afectar a varios de los factores que intervienen en la inseguridad, por las numerosas interacciones que existen entre ellos, se presentan a continuación algunas, agrupadas en cuatro capítulos.

4.1. Medidas que se refieren al comportamiento de los conductores

a) Educación y formación de los conductores

Entre otras propuestas para mejorar la formación de los conductores, se trata de adelantar la edad, a partir de la cual se puede conducir. La iniciativa, adoptada en algunos países, para establecer un período de aprendizaje con un acompañante, tiene algunas ventajas comprobadas. Por otra parte, la mejor educación del conductor debe apoyarse con campañas de información y sondeos de opinión, para conocer la evolución de los criterios de los usuarios.

b) Limitaciones específicas en la reglamentación

La reglamentación y normativa orientadas a la seguridad vial, figuran en la mayor parte de los Códigos de Circulación, pero conviene insistir en tres puntos especialmente importantes: Limitación de velocidad, Protección de ocupantes de vehículos y Alcoholemia.

b.1) Limitación de velocidad

Se ha demostrado que la frecuencia de los accidentes aumenta aproximadamente con el cuadrado de la velocidad media y que el número de víctimas mortales crece con su potencia cuarta. Ello significa que un aumento del 10 %, por ejemplo, de la velocidad puede producir un incremento próximo al 40 % del número de víctimas mortales. El número de heridos crece con la potencia tercera de la velocidad media.

La importancia del factor velocidad en la seguridad vial, no solamente se debe a la mayor gravedad de los impactos, sino a que una limitación general reduce las diferencias entre velocidades, evitando una proporción apreciable de maniobras de adelantamiento. Como esto se aplica a cualquier tipo de vía, no debe desconocerse la importancia de la limitación efectiva de la velocidad con

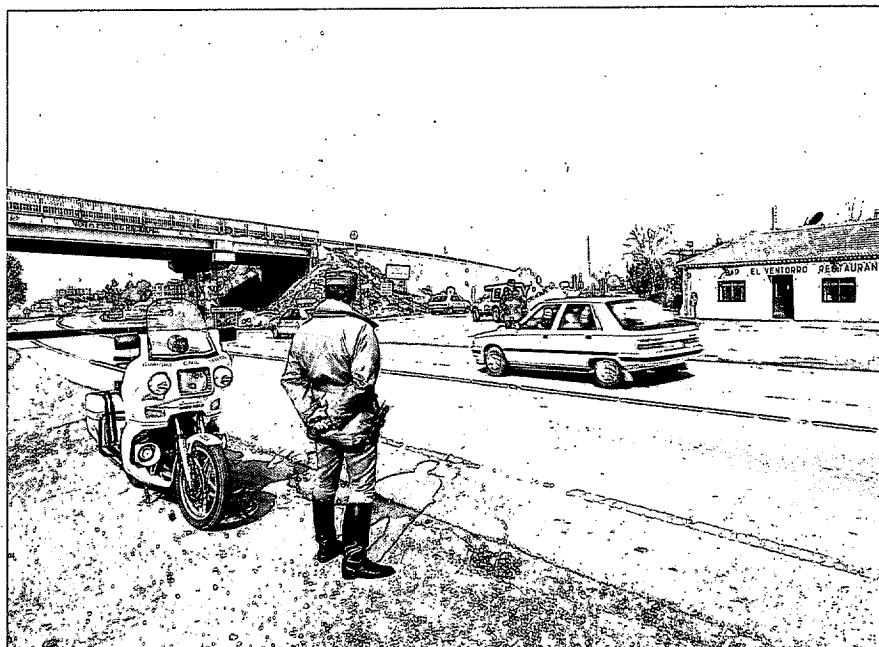


FOTO: REVISTA «TRAFICO»

carácter general, incluyendo las autopistas, aunque estableciendo valores distintos en función del tipo de vía.

Los límites actualmente vigentes en España son aceptables, pero constituyen a nuestro juicio unas cifras máximas que en países con mayor preocupación por la seguridad, tienden a reducirse.

En el documento de la CE se llega a proponer, para un mejor autocontrol del tráfico, que cuando un vehículo circula por el carril izquierdo de una calzada de un solo sentido, no tenga la obligación de dejar el paso a otro vehículo, salvo que se trate de una emergencia, para no facilitar la circulación a mayor velocidad que la máxima autorizada.

En cuanto a las zonas urbanas, deben adoptarse límites mucho más bajos, ya que en ellas, la doble función de una carretera —servir como soporte de los medios de transporte y dar acceso a los terrenos colindantes— se diferencia más difícilmente y además aparece el elemento más vulnerable a los accidentes, que es el peatón.

Es criterio general —que también se aplica en España— reducir la velocidad máxima en zonas urbanas a 50 km/h, excepto en vías especialmente señalizadas —donde la interferencia entre la vía y el uso del suelo sea notablemente más baja— en las cuáles se admiten velocidades mayores.

Por otra parte, es conveniente crear en ciertas zonas céntricas o residenciales áreas más tranquilas bien diferenciadas, con velocidades máximas de 30 km/h.

b.2) Protección de ocupantes de los vehículos

El uso del cinturón de seguridad, se ha demostrado como uno de los medios potencialmente más eficaces para reducir las víctimas mortales. Por ello se propone que todo ocupante de vehículo disponga de esta protección y la utilice.

Esta obligación, cuyo cumplimiento es ya elevado en algunos países (Reino Unido) y en ciertas vías interurbanas (autopistas), debe extenderse

**El Informe propone
81 medidas para
obtener sus
objetivos.**

Una forma eficaz y perdurable de reducir la probabilidad de accidentes es la construcción de una red de autopistas que pueda ser utilizada en un alto porcentaje de los desplazamientos largos.

también a todos los asientos de los autobuses interurbanos.

Por último, en los vehículos de dos ruedas, que son más vulnerables —hasta 8 veces más que los vehículos de cuatro ruedas— se deben mejorar las normas existentes para la fabricación y uso de cascos.

b.3) El alcohol

A partir de un contenido muy bajo de alcohol (0,3 gramos/litro), los conductores empiezan a perder reflejos que agravan el riesgo. Cuando la tasa de alcohol llega a 0,5 gr/l, el riesgo se multiplica por 2; a 0,8 gr./l, por 10; y a 2 gr/l, por 80. El porcentaje de víctimas en los accidentes en que interviene el alcohol es muy alto, normalmente superior a un 25 %.

Se recomienda por tanto, bajar el límite de alcohol a 0,5 gr/l, e insistir mediante campañas de información y con vigilancia adecuada en que esta norma se cumpla.

La limitación es inútil si no hay un nivel de cumplimiento aceptable, lo que a su vez exige un control eficaz. Algunos estudios han comprobado la eficacia de los controles en ciertos aspectos del comportamiento de los conductores, especialmente en la alcoholemia, en el uso del cinturón de seguridad y en el respeto a la limitación de velocidad. Solamente desde el punto de vista económico —que no es aquí el más importante— los esfuerzos que se hagan para mejorar los controles, tienen una tasa de retorno que puede superar el 200 %.

Por último, es preciso que los conductores que no cumplen las normas, lleguen a convencerse de que serán sancionados. En principio parece que lo más eficaz no es siempre una multa alta, sino que la negligencia en el respeto a las normas establecidas, se refleje en el permiso de circulación.

4.2. Medidas que afectan a las redes viarias

Como se indicó en el anterior punto 2.4, las acciones sobre las redes viarias son eficaces y perdurables para reducir el riesgo de circular.

No todas las vías públicas tienen el mismo grado de peligrosidad, y por otra parte, su entorno tiene también una influencia considerable en la seguridad.

Debe destacarse en primer lugar que no hay contradicción entre el objetivo de mejorar la seguridad vial y el de conseguir una capacidad suficiente para intensidades de tráfico importantes, ya que la capacidad máxima de una vía, respetando las distancias de seguridad entre vehículos, se alcanza con velocidades muy poco superiores a 50 km/h.

Por otra parte, si bien la mejora de la seguridad supone unos ciertos costes, comparando los esfuerzos económicos en otras actividades para evitar la pérdida de vidas humanas, el coste de la mejora de la seguridad en carretera es relativamente reducido, siempre que se considere el costo de una víctima en accidente de tráfico en un valor económico razonable.

4.2.1. Disposiciones específicas para mejorar la seguridad vial de las carreteras.

Entre las posibles medidas que pueden recomendarse, figuran algunas aplicables a cualquier tipo de vías y otras orientadas a determinadas carreteras o calles.

a) Disposiciones comunes a cualquier vía pública

■ Al comparar diferentes soluciones y juzgar su rentabilidad, debe aumentarse progresivamente, y de forma armónica en todos los países, el valor asignado a la vida humana.

■ Política prioritaria de supresión de puntos negros, con la condición expresa de que los cambios se conciben dentro de un tratamiento global de los itinerarios.

■ Jerarquización de la red viaria con criterios coherentes y uniformes en cada itinerario.

■ En los cruces y confluencias, reducir el número de conflictos potenciales y situaciones de incertidumbre, con una señalización que los conductores entiendan con facilidad.

■ En lo posible, los acondicionamientos viarios habrían de facilitar maniobras de recuperación de los conductores que han cometido algún error, por lo que las márgenes de las calzadas deben estar libres de obstáculos.

■ Acentuar la tendencia —que ya existe— a que la señalización horizontal y especialmente la vertical —incluyendo los paneles de señalización variable— sea homogénea en Europa.

■ La programación y ejecución de obras que afecten a las calzadas existentes, han de tener en cuenta de forma prioritaria la seguridad vial. Ello supone, en ciertos casos, la elección de soluciones alternativas que no dificulten la circulación.

■ Uso más extendido de revestimientos antideslizantes y aglomerados drenantes.

b) Disposiciones aplicables a cada tipo de vía

b.1) Autopistas

Sus características son bien conocidas y uniformes en todo el mundo. Una forma eficaz y perdurable de reducir la probabilidad de accidentes es la construcción de una red de autopistas que pueda ser utilizada en un alto porcentaje de los desplazamientos largos. A pesar de las buenas características de estas vías, son también necesarios límites generales de velocidad, aunque más altos que en otras carreteras.

b.2) Carreteras interurbanas

Una parte considerable de los accidentes mortales en el conjunto de la CE se producen en carre-



teras interurbanas que no son autopistas. Para mejorar en ellas la seguridad son posibles actuaciones diversas entre las que se citan:

- En general, adoptar criterios que contribuyan a que los conductores no circulen a velocidades excesivas.

- Desaparición progresiva de vías que puedan dar la impresión de que se circula en autopista, cuando no se mantienen las características propias de estas vías y que conocen la mayor parte de los conductores.

- Tratamiento prioritario de puntos o zonas de acumulación de accidentes en el contexto de proyectos globales de itinerarios.

- Uso más frecuente, en especial en zonas suburbanas, de gloriets circulares en cruces complicados, que tienen la ventaja de «romper» la velocidad de los vehículos e incitar a una conducción más tranquila.

- Tratamiento sistemático de accesos a zonas urbanas, señalizando de forma manifiesta que se entra en una área urbana, lo que implica una modificación de la forma de conducir.

b.3) Redes viarias urbanas

Como en el caso de las vías interurbanas, es necesaria la jerarquización de las calles, lo que supone un profundo cambio en los criterios usuales en muchos países.

Se proponen, en principio, las siguientes categorías de vías urbanas.

- Autopistas urbanas.

- Red básica, en que la velocidad debe limitarse a 50 Km/h.

- Arterias —en general periféricas, con un cierto control de accesos— en las que se puede admitir una velocidad máxima de 70 km/h.

- Vías locales —en zonas residenciales o céntricas— en las que la velocidad máxima se limita a 30 km/h con prioridad a los peatones, y que deben ser objeto de un acondicionamiento y señalización específicos, para inducir a los conductores a un comportamiento distinto.

- Un cierto tipo de vías donde la circulación de coches sólo es tolerada a velocidad muy baja, en un espacio concebido para favorecer a los que no los utilizan.

4.3. Mecanismos de control de las condiciones de seguridad de la red viaria

Hasta ahora no es normal que se produzca un control sistemático que asegure que la red viaria cumple las condiciones precisas para que alcancen unos niveles mínimos de seguridad.

Por ello se proponen dos nuevas decisiones::

- Establecer un mecanismo de control externo a las Autoridades responsables de las redes viarias, actitud que por otra parte es normal en otras actividades susceptibles de originar accidentes.

- Disponer —como paso previo— documentos de referencia que definan de la forma más clara posible, los criterios mínimos de seguridad que deben cumplirse en cualquier vía pública urbana o interurbana.

Es necesaria la jerarquización de las vías urbanas, lo que supone un profundo cambio a los criterios viales en muchos países.

En la actualidad muchos vehículos, no siempre bien equipados en aspectos relativos a la seguridad, alcanzan fácilmente velocidades de 200 km/h, lo que contribuye a crear un clima de conducción demasiado agresivo.

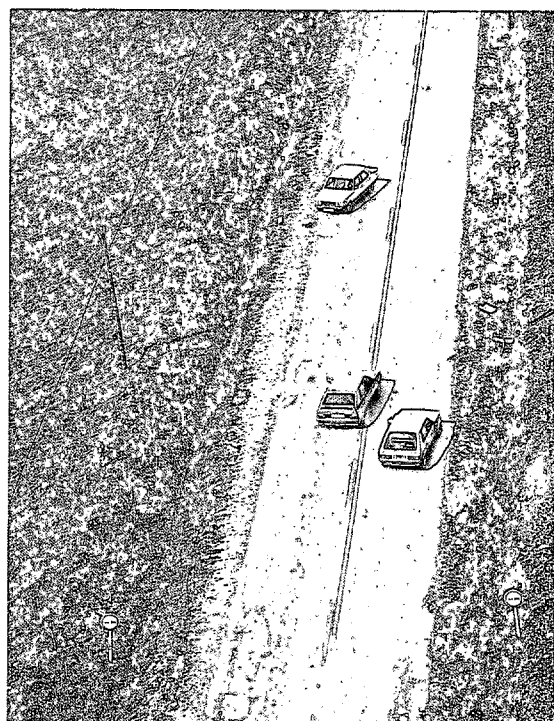


FOTO: REVISTA «TRAFICO»

4.4. Medidas en relación con vehículos y peatones

a) Coches

En los últimos años, la fabricación de coches ha incorporado numerosas mejoras técnicas: protección de los ocupantes, confort, alumbrado, etc. Es evidente que la industria del automóvil ha conseguido unos coches mejor concebidos y que se comportan con más seguridad en la carretera.

Sin embargo, al mismo tiempo se ha aumentado la potencia y la velocidad-punta. En la actualidad muchos vehículos, no siempre bien equipados en otros aspectos relativos a la seguridad, alcanzan fácilmente velocidades de 200 km/h, lo que contribuye a crear un clima de conducción demasiado agresivo.

Los fabricantes habrían de producir coches orientados a una conducción más tranquila, con menor énfasis en la potencia del motor y mayor en mejorar los dispositivos orientados a la seguridad.

Algunos estudios realizados para estimar el efecto de las posibles modificaciones en la fabricación de vehículos, llegan a la conclusión de que podrían evitarse hasta 25.000 víctimas (mortales o heridos graves) —solamente en el Reino Unido— como consecuencia de cambios en la fabricación de coches.

b) Vehículos pesados

La influencia en el tráfico de los camiones y autobuses, que efectúan recorridos de 3 a 8 veces más largos que los coches, es muy superior al porcentaje que suponen en los parques de vehículos.

Aunque por la mayor experiencia de sus conductores los índices de peligrosidad son inferiores a los de los coches, los de mortalidad son casi el doble, con la particularidad de que pocas víctimas son conductores de pesados.

En un 25-30 % de los accidentes mortales está implicado algún vehículo pesado, lo que justifica una atención especial, que se concreta en una serie de medidas orientadas a la mejora de su seguridad activa y pasiva.

Se recomiendan asimismo algunas medidas complementarias en relación con la explotación, como por ejemplo contratos con las Compañías de Seguros en que se reducen las primas de aquellas empresas de transporte que tienen menos accidentes.

Por otra parte, teniendo en cuenta las diferencias de los índices de peligrosidad de los distintos modos, se insiste en que la política de transportes debe promover, cuando económicamente sea posible, otros modos más seguros para transporte de mercancías, especialmente para las distancias largas de productos pesados.

Por último y en lo que se refiere a la limitación de velocidad de los pesados se recomienda que en todo caso deben de ser inferiores a las establecidas para los coches.

c) Motos

Las motos son más vulnerables que otros tipos de vehículos, hasta el punto de que a pesar de representar una proporción reducida del tráfico, un 17 % —como valor medio— de las víctimas mortales corresponde a usuarios de vehículos de dos ruedas.

El riesgo aumenta claramente con su potencia, de modo que la probabilidad de un accidente mortal para un joven motociclista de 17 a 24 años, llega a ser hasta 18 veces más alta que para el conductor de un coche.

Es lógico, por consiguiente, que se extremen las precauciones con los conductores de motos, exigiendo mayor rigor en la expedición de permisos para conducir motos, así como un aprendizaje progresivo, de forma que para conducir una moto de gran potencia —superior a los 400 cc— sea necesaria una experiencia previa de dos años en motos menores.

Por último se hacen algunas recomendaciones para conseguir mayor protección de los ocupantes de las motos.

d) Ciclistas y peatones

Los ciclistas y los peatones son los usuarios más vulnerables. En cuanto a los primeros, se insiste en la conveniencia de hacer más visibles las bicicletas, especialmente durante la noche. En relación con los peatones, cuya presencia es mucho más importante en las zonas urbanas densas, se recomienda la aplicación progresiva de esquemas más drásticos de limitaciones de velocidades en los centros urbanos.

4.5. Organización de las ayudas a las víctimas

El informe recomienda algunas medidas para una mejor asistencia a las víctimas de los accidentes, tanto con una formación, al menos elemental, de los conductores en materia de socorrismo, como asignando mayor dotación de medios y personal a los servicios sanitarios y procurando

reducir el tiempo transcurrido entre el accidente y el auxilio a las víctimas.

5. La función de la Comunidad Europea

Puesto que un objetivo esencial del informe es servir de base para la estrategia de la CE en materia de seguridad vial, una parte importante del mismo se dedica a la consideración del papel que podría jugar la Comunidad Europea.

Se resume de forma sucinta las consideraciones fundamentales que se refieren a la posible participación de la CE.

5.1. Una implicación seria de la Comunidad en la mejora de la seguridad vial tendría una eficacia notable en la reducción efectiva del número de víctimas.

Puesto que se trata de un fenómeno grave y que afecta particularmente a los sectores más débiles de la población europea, se justifica, desde un punto de vista moral, una cierta intervención de los organismos de la CE en la política de reducir los accidentes.

5.2. Hasta ahora, la forma habitual de intervención de la Comunidad, ha sido la aprobación de directivas, algunas de las cuales se encuentran en vigor. Sería deseable un mayor apoyo a las directivas que afecten directamente a la mejora de la seguridad vial.

5.3. Puesto que la Comunidad aporta cantidades importantes para la construcción de vías públicas, puede ser conveniente condicionar estas aportaciones a que las que se construyan con su ayuda, cumplan unas condiciones mínimas de seguridad.

5.4. Una forma de participar en la política de la seguridad vial, es el fomento de intercambios de información y la creación de bancos europeos de datos, así como el fomento de cualquier investigación que trate de reducir los accidentes.

5.5. Para que la CE pudiera contribuir con mayor eficacia a la reducción de accidentes, sería conveniente la creación de una entidad especializada en seguridad vial, con vocación técnica y que se sugiere podría hacerse en forma de Agencia Europea.

En cualquier caso, ello exigiría la adopción de medidas internas que afectan a la propia organización de la CE, lo que no parece fácilmente aceptable a corto plazo. Hasta ahora no se ha llegado a una decisión concreta en este sentido.

6. El impacto del informe

El Informe Gerondeau se elaboró sin la pretensión de una aplicación inmediata, sino como una llamada de atención a la sociedad europea y a los muchos Organismos relacionados con la seguridad vial, presentando la gravedad del problema y la posibilidad real de conseguir a medio y a largo plazo avances sustanciales en la reducción de los accidentes de circulación.

En la sesión del Consejo de Ministros de Transportes de la CE del 6 de junio de 1991, se examinó el documento y se decidió remitirlo a un grupo de altos funcionarios, para elaborar un programa de

acciones comunitarias, así como para que se pronuncien sobre la creación de un Organismo específico tipo «Agencia».

Si bien no ha sido posible hasta ahora que se cree una Entidad de carácter técnico como se proponía en el documento, la difusión del mismo ha sido amplia y es de esperar que las ideas esenciales que trata de transmitir se vayan aceptando paulatinamente. Desde que se hizo público a finales de febrero de 1991, es referencia frecuente en los medios de difusión europeos —y también en los españoles— cada vez que se plantea un problema público de seguridad vial.

La influencia que pudiera tener el contenido del Informe en nuevas normativas o acciones para mejorar la seguridad vial, es por supuesto indirecta y de cuantificación difícil. Probablemente se transmite a través de su difusión en organismos o entidades que participan de formas muy diversas en la seguridad vial.

En España y en los últimos meses mencionaré al menos dos ejemplos:

■ En el Boletín Oficial del Senado español de 7/10/91, que recoge el dictamen de la Comisión Especial de Encuesta sobre el uso del Automóvil y la Seguridad Vial, se dedica un apartado —el IV-2.1— al Informe Gerondeau. Sin embargo, en el apartado VI, de síntesis, no se llega a un criterio unánime sobre la conveniencia de limitar la velocidad, como elemento importante en la reducción de los accidentes.

■ En Barcelona, en octubre de 1991, y dentro de la Semana de la Seguridad Vial organizada por la Agencia de Seguridad Vial de la Generalidad de Cataluña, se dedicó al Informe la jornada del día 22, con asistencia del propio C. Gerondeau y de centenares de representantes de municipios y comarcas catalanas.

7. Consideración final

Hace aproximadamente un año que el Informe Gerondeau es público y su difusión ha sido ya notable. En general se limita a recoger, ideas y propuestas de actuación conocidas, subrayando las que se consideran más importantes, con lo cual se apoya y justifica la adopción de decisiones concretas y eficaces, aunque a veces no sean bien entendidas por la opinión pública. Se intenta sobre todo contribuir a crear en Europa un clima menos agresivo en el uso del automóvil.

El Informe no tiene vocación protagonista. Por ello es impropio cualquier atribución —ni siquiera parcial— de las actuaciones concretas que continuamente se están implantando para reducir los niveles de inseguridad en las vías públicas europeas.

Sin embargo si en el año 2000, de verdad disminuye significativamente el número absoluto de víctimas y heridos graves en las carreteras europeas, a pesar de que las intensidades de tráfico sean mayores que en la actualidad, la iniciativa de la CE y el trabajo realizado en 1990, habría estado justificado sobradamente. ■

Hace aproximadamente un año que el informe Gerondeau es público y su difusión ha sido ya notable.