

5. SEGURIDAD VIAL

5.1 Introducción

Cuando se escriben estas líneas las cifras de siniestralidad son similares a las del año pasado, pero pervive el debate público acerca del repunte experimentado globalmente en los tres últimos años frente al descenso de los anteriores. Ha de reiterarse que es revelador del interés que sigue suscitando en la opinión pública la seguridad vial y también de la ausencia de un análisis en profundidad de su entidad, sus causas y las respuestas que merece. Pese a la mejora de los datos estadísticos de la DGT, todavía está pendiente, como venimos diciendo, el tratamiento científico de los factores de siniestralidad que derivan de sus bases de datos, así como de las del Servei de Trànsit de Cataluña y la incidencia de la utilización del automóvil en el parámetro de número de accidentes por kilómetros recorridos.

De otra parte, es preciso insistir en que sólo deben valorarse, de conformidad con los criterios de la UE, períodos temporales amplios y no anuales. Reiteramos lo dicho en Memorias anteriores: «En definitiva es precisa una estrategia global y científica ante las nuevas realidades. Pero también lo es la explicación de las razones de la norma tras la que subyacen todos los conocimientos sobre seguridad vial. Así podemos afirmar, sin temor a equivocarnos que la educación vial es ahora más que nunca, sin demérito de las demás, la única estrategia segura para disminuir las tragedias, casi todas evitables, que tienen lugar en las vías públicas. Pese a ello en nuestro país es la que se ha quedado atrás. Se requiere como decíamos en la Memoria de 2014 una educación integral, permanente y acompañada a los tiempos de orden tecnológico, sanitario, en movilidad vial y en conducción ecológica y eficiente que incluya la percepción del riesgo y las ventajas del nuevo modelo de comportamiento (...). Insistimos en la propuesta de una ley de educación vial integral y en todo caso es inaplazable la elaboración con la herramienta de la ciencia multidisciplinar del tráfico viario de un Plan Estratégico de Seguridad Vial con intervención parlamentaria y potenciar la Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible del Congreso de los Diputados (...)».

Es el momento de un Pacto de Estado con aprobación parlamentaria en el que con valoración de lo conseguido hasta el presente se realice decididamente un compromiso de futuro que lo es por la tolerancia, la convivencia en las vías públicas y el bienestar y modelo de ciudad que se desea y que por tanto incluya junto a las anteriores, propuestas concretas en la estrategia de movilidad sostenible. En ella es imprescindible acordar las líneas maestras de una nueva ley de seguridad vial.