



9º Congreso Nacional de Seguridad Vial – CNSV

Valencia, 9 – 10 abril 2019

CONCLUSIONES TÉCNICAS

Aportaciones de la infraestructura a la Estrategia
"Sistema Seguro"

CÓMO LA CARRETERA REDUCE LOS ACCIDENTES Y SU LETALIDAD

La 9ª edición del Congreso Nacional de Seguridad Vial, que se ha celebrado en Valencia entre el 9 y el 10 de abril, ha permitido poner de manifiesto la enorme potencialidad de las carreteras en el reto de la reducción de la accidentalidad. La comunidad de la seguridad vial ha lanzado un grito unánime: es necesario actuar en la mejora de las infraestructuras para conseguir avanzar en la Estrategia "Sistema Seguro". Todo ello, para tratar de revertir la situación de estancamiento en la que se encuentran las estadísticas en los últimos años, retomando la senda de su reducción progresiva.

La inauguración del Congreso comenzaba con las contundentes palabras de la Consellera de Vivienda, Obras Públicas y Territorio de la Generalitat Valenciana, al afirmar que "no podemos bajar

No podemos bajar la guardia en materia de seguridad vial mientras haya un solo muerto o herido grave en nuestras carreteras

la guardia en materia de seguridad vial mientras haya un solo muerto o herido grave en nuestras carreteras"; Mª José Salvador ponía, asimismo, el acento en la importancia de recuperar niveles óptimos de inversión en conservación, aspecto al que también aludía el Presidente de la Asociación Española de la Carretera, Juan Francisco Lazcano, insistiendo en que "los estándares de seguridad de las carreteras no pueden verse afectados por un mantenimiento insuficiente y mal dotado".



Por otra parte, desde la Dirección General de Tráfico la Jefa Provincial de Valencia, Pilar Fúnez, se refería con preocupación a la alta representatividad de los usuarios vulnerables en las cifras globales de accidentalidad, alertando de que las previsiones de la DGT apuntan a que en 2020 los fallecidos vulnerables llegarán a superar a los fallecidos en vehículos de cuatro ruedas.

La necesidad de una mayor coordinación entre Administraciones, el interés por priorizar la seguridad vial en la gestión viaria y la seguridad de los propios operarios de la vía han estado, asimismo, en el centro de las intervenciones del Diputado de Carreteras e Infraestructuras de la Diputación de Valencia, Pablo Seguí, y del máximo representante de la Demarcación de Carreteras del Ministerio de Fomento en la Comunidad Valenciana, José Vicente Pedrola.

La primera sesión de trabajo, con título "Estrategia 2020-2030: Sistema Seguro" ha generado un debate de gran interés sobre los límites de velocidad máxima en el marco de la Estrategia "Sistema Seguro".

La notable reducción de la mortalidad en el período 2001-2016 (un 66%) convivió, sin embargo, con un muy leve descenso del número de accidentes, lo que lleva inevitablemente a pensar en el papel que el diseño de los vehículos y sus elementos de seguridad tuvieron, sin duda, en el extraordinario descenso de la letalidad registrado en esos 16 años, asociado, además, a la clara repercusión de la crisis económica, científicamente documentada; del mismo modo puede explicarse el potencial crecimiento de la siniestralidad que comienza a registrarse en la actual situación de aceleración de nuestra economía.

Los estándares de seguridad de las carreteras no pueden verse afectados por un mantenimiento insuficiente y mal dotado

Carreteras que perdonan, carreteras auto-explicativas, secciones 2+1, carriles reversibles y otros tipos de actuaciones de separación física de sentidos de circulación han sido citados reiteradamente por los participantes en la sesión como soluciones a adoptar en el medio y largo plazo para hacer frente al cambio de tendencia de los accidentes de tránsito. Ha habido también tiempo para planteamientos de corte político, así como para conocer la visión de la Dirección General de Tráfico y mostrar actuaciones que se han llevado a cabo recientemente con buenos resultados; cabe destacar también el concepto de "carretera auto-vigilada", según el cual el diseño de la carretera influencia la conducción y la velocidad de circulación.



Con el título “Nuevo marco legal y normativo” daba comienzo la segunda sesión del congreso, en la que la modificación de la Directiva 2008/96/CE sobre Gestión de la Seguridad de las

Carreteras que perdonan, carreteras auto-explicativas, secciones 2+1, carriles reversibles y otros tipos de actuaciones de separación física de sentidos han sido citados reiteradamente como soluciones seguras

Infraestructuras Viarias centraba gran parte del debate; las posibilidades que abre la ampliación de su ámbito de aplicación repercutirán en una mejora de la seguridad de las carreteras más allá de la Red Transeuropea. La calidad de los trabajos de auditoría y la necesidad de su dotación presupuestaria se han puesto de manifiesto a lo largo de la sesión, junto con interesantes ponencias sobre actuaciones en el pavimento y la velocidad en función de la relación entre el rozamiento demandado y ofertado en cada tramo, presentadas por la Diputación Foral de Bizkaia, o reflexiones sobre la aplicación “excesivamente ortodoxa” de la normativa en las auditorías de seguridad vial, una perspectiva que ha ofrecido la Agencia Gallega de Infraestructuras.

La sesión de comunicaciones técnicas ha permitido a los asistentes escuchar las últimas novedades en la gestión de la seguridad vial, como el Observatorio del Comportamiento de los Conductores que tiene en marcha la concesionaria Autopistas, el análisis de distintas tipologías de intersecciones con soluciones muy dispares y de distinta efectividad al mismo problema, el control de la estabilidad de los taludes –otro tema de gran relevancia desde el punto de vista de la seguridad de los usuarios de la vía-, los nuevos materiales utilizados en la fabricación de señales, las técnicas de *mindfulness* y de relajación aplicadas a la conducción, los sistemas de protección de pasos salvacunetas, rotondas inteligentes y materiales ultrafotoluminiscentes en la vía y su equipamiento.

La segunda jornada de este noveno Congreso Nacional de Seguridad Vial ha comenzado con una reflexión sobre la potencialidad de la infraestructura en el modelo “Sistema Seguro”, de la mano de uno de los padres de esta metodología, el profesor holandés Fred Wegman. La sesión ha continuado con la presentación de diferentes puntos de vista acerca de las carreteras 2+1,



tanto por parte de la Administración Sueca de Carreteras como desde la Generalitat de Catalunya, administración que hace ya algunos años apostó de manera pionera en España por esta innovadora sección transversal que tantos éxitos está cosechando en otros países del entorno comunitario, como Suecia, Francia o Irlanda.

En este contexto europeísta, se han oído en la sala algunas críticas a la política de la Unión en materia de seguridad vial, en tanto en cuanto la UE no cuenta con fondos para proyectos de mejora de la seguridad de las infraestructuras, y ello a pesar de que los accidentes de tráfico se cobran más de 25.000 vidas al año en Europa.

La sesión se ha completado con la muestra de los sistemas de contención que permiten hacer realidad la solución 2+1.

Las modificaciones en intersecciones han ocupado el final de la mañana, cuando se ha podido conocer el origen, diseño y funcionamiento de las turbo-rotondas por boca de su creador, el holandés

Las turbo-rotondas optimizan la capacidad de las rotondas tradicionales y resuelven la confusión que se suele generar en las que cuentan con varios carriles en el momento de salir

Bertus Fortuijn. Las turbo-rotondas optimizan la capacidad de las rotondas tradicionales y resuelven la confusión que se suele generar en las que cuentan con varios carriles en el momento de establecer qué vehículo tiene prioridad para salir. Se presentan como una isleta central de forma no circular que canaliza todo el tráfico desde las entradas y a lo largo de la calzada según el destino. Esto implica que el conductor ha de tener decidido a qué salida va a dirigirse antes de entrar en la turbo-rotonda.

A esta conferencia le ha seguido otra en la que se han presentado interesantes soluciones que ha puesto en marcha el Ministerio de Fomento en la Comunidad Valenciana para dar respuesta a los problemas de seguridad de los usuarios más vulnerables.



La sesión final del 9º CNSV se ha centrado en propuestas para una nueva movilidad y en ella se han podido escuchar planteamientos novedosos, como los soportes de iluminación seguros ante impactos o la Nueva Ordenanza de Movilidad del Ayuntamiento de Madrid, que trata de aportar medidas *ad hoc* para todos los usuarios, incluso para los llamados "vehículos de movilidad personal", como los patinetes eléctricos. Una línea de trabajo similar a la de la Diputación de Pontevedra, que ha presentado su estrategia en el ámbito provincial la cual supone una apuesta decidida por una movilidad más segura para todos los usuarios.

Las últimas intervenciones del debate que ha suscitado este congreso han permitido mostrar actuaciones concretas en travesías e interesantes soluciones para la movilidad ciclo-peatonal en la Comunidad Valenciana, aportaciones que están ofreciendo buenos resultados desde el punto de vista de la seguridad vial.

La UE no cuenta con fondos para proyectos de mejora de la seguridad de las infraestructuras, y ello a pesar de que los accidentes de tráfico se cobran más de 25.000 vidas al año en Europa

Valencia, 10 de abril de 2019