

Por favor dejen de culpar al conductor

Ing. German Valverde, M.Sc., M.B.A.
LanammeUCR

Con este sugestivo título inicia Michael Bernhard el artículo que publicó en la revista "Word Highways" (Bernhard, 2003). Bernhard llama la atención con respecto a la tendencia que tienen los medios de prensa y los voceros oficiales de la administración vial en enfocarse en los conductores, y en las medidas para modificar su comportamiento, como solución al problema de los accidentes de tránsito, usualmente dejando de lado la participación y culpabilidad que en muchos casos tiene la infraestructura.

La revista "Infraestructura Vial" comparte la posición expresada en el artículo de Bernhard (2003) y, ha decidido dedicar este editorial al tema de la relación existente entre infraestructura y accidentes de tránsito, con un enfoque particular al caso de Costa Rica.

En Costa Rica el alcohol y el exceso de velocidad son las dos causas, ambas atribuibles al conductor, que aparecen como las responsables de la mayoría de accidentes de tránsito. Sin duda alguna, estos dos elementos están presentes en la mayor parte de los incidentes en carretera, sin embargo, aún en estos casos es posible que factores relacionados con las condiciones de la infraestructura propicien la ocurrencia del accidente, o aumenten la gravedad y los niveles de daño que produce.

En los informes de auditoría técnica de seguridad vial que ha venido realizando desde el año 2002 el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales de la Universidad de Costa Rica (LanammeUCR), se han identificado diversos elementos relacionados con las características de diseño y explotación de la red vial nacional que generan condiciones de peligro, potencian la ocurrencia de accidentes de tránsito y podrían agravar las consecuencias que resultan de los accidentes de tránsito. Algunos ejemplos son: carreteras con un diseño geométrico inadecuado, superficies de pavimento deslizantes o deterioradas por falta de un mantenimiento apropiado, demarcación o señalamiento vial inexistente, deteriorado, mal ubicado o con diseño incorrecto, carreteras con un espaldón de ancho insuficiente o inexistente, vegetación al lado de la carretera que por falta de mantenimiento reduce la visibilidad de la vía, inexistencia de infraestructura y dispositivos de seguridad vial para peatones y ciclistas, puentes vehiculares en malas condiciones, sistemas de contención lateral inapropiados o inexistentes, entre muchos otros.

El sistema de recolección y análisis de los accidentes de tránsito en Costa Rica presenta algunas limitaciones (ubicación del sitio poco precisa y en algunos casos no reportada, inexistencia de un inventario vial completo y actualizado, limitaciones relacionadas con el diseño de la boleta de recolección de datos de accidentes, entre otras) que no permiten identificar la influencia que tienen todos los factores involucrados en la ocurrencia de un accidente,

los cuales están relacionados con los tres elementos que componen el sistema de circulación por una carretera: (i) el conductor, (ii) el vehículo y (iii) el camino (la infraestructura), sino que en general le asigna una "causa única" a cada accidente y usualmente culpando a los conductores. De acuerdo con las estadísticas oficiales de los accidentes de tránsito ocurridos en Costa Rica en el 2004, el 96% se debieron al conductor, 3% a fallas mecánicas y un 3% a otras posibles causas.

Para ilustrar la idea del párrafo anterior analicemos un poco más una de las causas en que son clasificados muchos accidentes según las estadísticas oficiales. En el 2004, el 16,4% de las causas de los accidentes de tránsito de Costa Rica se atribuyeron a imprudencia peatonal. Sin embargo, no sabemos en qué casos la falta de condiciones adecuadas para la circulación peatonal (inexistencia de espaldones o sendas peatonales, insuficiente iluminación en la vía, entre otros) fue un factor causante del accidente.

La práctica actual en materia de análisis y solución al problema de los accidentes viales, aplica un enfoque denominado "Sistema Dinámico Multicasual", la cual investiga la línea crítica en el desarrollo de un accidente y, aplica el mayor número de medidas correctivas posibles en el usuario, en el vehículo y en el camino, atendiendo las tres fases de un accidente: pre-impacto, impacto y post-impacto (Damián et al, 1998).

Para alcanzar la meta de reducir de forma significativa y sostenida en el largo plazo la cantidad y gravedad de los accidentes en carretera, es necesario implementar un programa de acción que no atienda únicamente una parte del problema, sino que contenga medidas de atención dirigidas a todos los componentes del sistema: sí, los conductores deben obedecer las reglas y conducir responsablemente, también es necesario que los vehículos posean estándares mínimos de seguridad y cumplan con los requerimientos de inspección técnica para poder circular, pero también las autoridades encargadas de la administración vial tienen la responsabilidad de monitorear y hacer mejoras constantemente a las condiciones de seguridad de la red vial a su cargo, así como de incorporar el componente de seguridad vial como prioritario en el desarrollo de nueva infraestructura.

Referencias

1. BERNHARD, M. (2003) Please! Stop blaming the driver! Word Highways, October 2003, 43.
2. DAMIÁN, S., CHAVARRÍA, J. y TÉLLEZ, R. (1998) Algunas Consideraciones para Implantar un Programa de Seguridad en Carreteras, Instituto Mexicano del Transporte, ISSN 0188-7297.
3. INFORME DE ESTADÍSTICAS DE ACCIDENTES DE TRÁNSITO DE COSTA RICA, AÑOS 2003 y 2004 // Consejo de Seguridad Vial, Ministerio de Obras Públicas y Transporte.