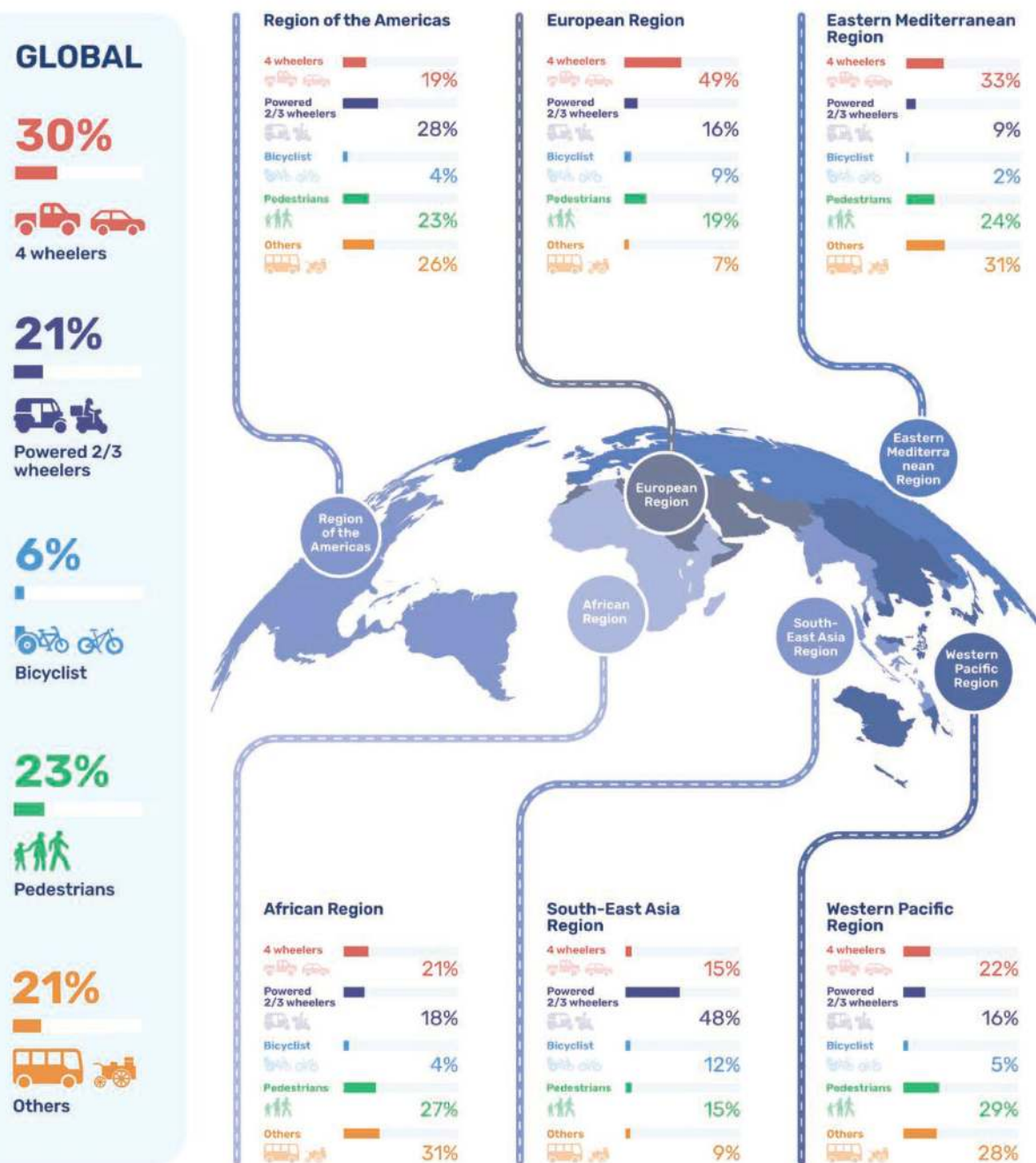


Fig. 1. Percentage distribution of country-reported deaths by road user type and WHO region, 2021



WHO-Global-status-report-on-road-safety-2023

María Seguí

“Sin formación no hay seguridad vial”

María Seguí es licenciada en Medicina y Cirugía General por la Universidad de Barcelona, donde posteriormente también realizó un máster en Salud Pública. Posee también máster y doctorado en Ciencias en Política Sanitaria por la Universidad de Harvard.

Fue directora general de Salud Pública, Drogodependencia y Consumo de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha. Sólo unos meses después, en febrero de 2012, es nombrada directora general de la Dirección General de Tráfico, cargo que ejerció hasta 2016.



Su papel como investigadora y académica en la mejora de la movilidad de la población española, así como sus aportes como consultora internacional en trabajos que permitan mejorar el conocimiento sobre la magnitud de la carga de enfermedad que los accidentes imponen sobre la población mundial y, la mejora del conocimiento de los factores de riesgo o protección que modifican la carga de estos accidentes, y muy fundamentalmente de los accidentes de tráfico, le han permitido a María Seguí convertirse en una de las voces autorizadas para hablar sobre movilidad urbana y accidentes de tráfico, sus orígenes y consecuencias.

Si a ello se suma el haber gestionado instituciones públicas de la administración autonómica y de la administración general del Estado Español, como la Dirección General de Tráfico (DGT), de modo que la gestión presupuestaria, las directrices de trabajo y planes estratégicos, y la estructura normativa y legal se hayan podido redirigir a la atención a la mejora de la movilidad de la población española, le permiten que toda esa experiencia le aporte un valor añadido a todas aquellas políticas y programas que, tanto empresas como entidades del sector público, desarrollan en la mejora de la movilidad segura.

La conciencia social se centra en la educación, que no solamente se debe dirigir a conductores, sino a todos los usuarios que somos todos. También hay que formar a fabricantes de vehículos, a políticos, a los periodistas que nos informan, a los empresarios que gestionan movilidad de personas y bienes.

Hemos hablado con ella para conocer sus impresiones y sus experiencias en estos campos.

Según el informe “Global status report on road safety 2023”, se ha observado una ligera reducción en la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico a nivel mundial. ¿Cuáles cree que han sido los principales factores que han contribuido a esta disminución?

Por ser puntillosa.... El descenso en la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico (es decir muertos por 100 000 habitantes), es del 16%. Pero parte de este descenso (que no es ligero), lo es por el aumento de población en el mundo en estos años y no tanto por el descenso del número de muertos.

Es el cambio en el número de muertos al que cabe

valorar como “leve”. La reducción entre 2011 y 2021 es de 5%, que siendo una reducción a agradecer es insuficiente comparada con el 50% que todos los países del mundo habían acordado cuando firmaron la resolución general 64/255 de Naciones Unidas de 2010. Cabe aquí reconocer que hay 15 países (de los 194 que medimos) que sí que han alcanzado una reducción del número de fallecidos de al menos 50%. Ojalá fuesen muchos más los países que han alcanzado esta meta.

Me pregunta sobre las razones para este descenso del 5% y estas son siempre variadas y muy específicas a países. Es imposible dar una respuesta única. En esta década de acción en evolución, el número de vehículos ha crecido significativamente y en algunos países son considerablemente más seguros. En otros lugares se ha mejorado la estructura de la red viaria por donde se viaja. En muchos países se ha avanzado en la creación de alternativas al transporte personal motorizado.

En algunos países se ha mejorado la legislación y la vigilancia sobre comportamientos de riesgo al conducir... es decir, no se puede señalar una causa única. Hay que valorar con rigor qué ha cambiado en cada lugar contribuyendo a esta mejora global. Del mismo modo que cabe valorar qué ha pasado en aquellos países donde ha habido un aumento de fallecidos.

El informe destaca que los accidentes de tráfico siguen siendo la principal causa de muerte de los niños y jóvenes de entre 5 y 29 años. ¿Cuáles considera que son las medidas más efectivas para proteger a este grupo vulnerable de la población?

Este grupo de edad está compuesto de dos tipos de usuarios: aquellos a los que alguien “lleva” de un sitio a otro y aquellos que ya son autónomos. La gran mayoría de personas en este rango de edad que fallecen lo hacen como peatones o usuarios de vehículos de 2 ó 3 ruedas. Para estos usuarios, la seguridad del entorno en el que se desplazan es fundamental y cómo reducir su interacción con vehículos motorizados más pesados y que circulan a mayor velocidad debería ser la prioridad. El calmado del tráfico motorizado y la segregación de los espacios por donde se circula son medidas básicas en este sentido.

Aquellos usuarios de estas edades que se trasladan dentro de vehículos motorizados a menudo lo hace sin usar sillitas de seguridad infantil o cojines elevadores en el caso de los niños más mayores; cabe mejora también en el uso del cinturón de seguridad en todos los asientos de los vehículos; y en la necesidad de ser competentes tanto en conocimientos como en habilidades en la conducción de vehículos de 2/3 ruedas y de los de 4 ruedas o más.



María Seguí, durante la Conferencia “Global Status Report on Road Safety”

Se destaca que el 90% de las muertes en accidentes de tráfico se produce en países con rentas bajas o medias. ¿Cuáles son los principales desafíos a los que se enfrentan estos países para mejorar la seguridad vial y cómo pueden superarlos?

Estos países suelen tener una infraestructura de transporte deficitaria tanto en extensión como en seguridad de la misma. Tienen además un parque vehicular donde, por un lado la proporción de vehículos de 2/3 ruedas es mucho mayor y por otro lado prácticamente todos los vehículos motorizados suelen estar infraequipados de elementos de seguridad básicos. Como ejemplo y si nos fijamos en los vehículos de pasajeros (que son los vehículos más comunes en el mundo), citar que sólo 35 de los 194 países evaluados tienen legislación que haga obligatorios cinco de los elementos básicos de seguridad vehicular (por ejemplo, protección frente colisiones frontales o laterales, o cinturones de seguridad y sus anclajes).

¿Qué papel cree que juegan las medidas legislativas y las campañas de concienciación en la reducción de la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico? ¿Qué recomendaciones haría para mejorar la implementación y el cumplimiento de estas medidas a nivel global?

Las campañas de concienciación tienen varios efectos positivos: por un lado, está el más obvio que es el de ayudar a modular el comportamiento de algunas personas en sus desplazamientos. Por otro lado, contribuyen a crear conciencia social de la importancia de una movilidad segura en la población general que debería reclamar la movilidad segura como un derecho intrínseco y aplicable a su día a día (por ejemplo, al desplazarse a la escuela, desplazarse al/ por el trabajo).

buenas prácticas en Vietnam, el uso de la formación online o aprendizaje previo a la formación práctica en motocicleta con excelentes resultados. ¿Cree usted que este modelo híbrido de formación puede replicarse con éxito en otros países?

Todos los modelos pueden replicarse. Pero todos los que se implementan deben evaluarse. Es decir, que algo haya funcionado en un sitio no es siempre garantía de que vaya a funcionar en otro. Tanto por el concepto en sí como porque en la implementación no se hayan realizado los mismos pasos. Todo tiene que ser evaluado. Y si funciona, maravilloso. Y si no funciona, pues se para y se propone otra manera de implementarlo o se propone otra acción. Es muy difícil introducir intervenciones –cambiar nos cuesta, pero aún es más difícil librarnos de intervenciones que sabemos que no funcionan y que aún así mantenemos en vigor por las razones equivocadas.

Cambiando de tema y retrocediendo unos años en su trayectoria profesional, como Directora de la DGT en España, ¿Cuál es su mejor recuerdo profesional y cuál cree que fue su mejor logro?

El mejor recuerdo profesional es que aún hoy se mantiene que el menor número de fallecidos en España en accidentes de tráfico de las últimas décadas se obtuvo en aquellos años. Revisamos muchas intervenciones para eliminar las ineficientes –y eliminamos todas las que nos dejaron eliminar. Hicimos muchas propuestas. No todas ellas se implementaron entonces, pero me complace mucho el ver como poco a poco muchas de ellas van siendo implementadas. Fue un auténtico privilegio poder servir a todos los españoles.



María Seguí, junto a Francisco Paz.

Para tener acceso al informe, así como a las fichas de los países y otra información complementaria, visita Global Status Report on Road Safety 2023. <https://www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/global-status-report-on-road-safety-2023>

Por último, pero muy importante, actúan sobre los políticos combatiendo su gran desinformación sobre este tema. Aunque ya casi nadie cuestiona

la necesidad de que la movilidad sea segura y de que esa seguridad no depende sólo de la actuación de los conductores, todavía existe mucha confusión sobre cómo hacerlo.

Es importante recordar que la seguridad vial, al igual que el fútbol y por contra a la actitud generalizada, no son algo sobre lo que “todo el mundo sabe”. La experiencia personal y las opiniones no deberían ser la base de nuestras políticas en materia de seguridad vial. Hay que sensibilizar acerca de aquellas intervenciones que sí son efectivas, equitativas y que mejoran la calidad y cantidad de vida de la población.

Hablemos de Formación y Educación, ¿Qué importancia les concede frente a otros pilares de la Seguridad Vial?

Sin formación no hay seguridad vial, y no me refiero sólo a la educación de conductores, que también, sino a la de todos los usuarios que somos todos, siempre. También hay que formar a los fabricantes de vehículos, a los políticos, a los periodistas que nos informan, a los empresarios que gestionan movilidad de personas y bienes.... Ya he citado antes la importancia del rigor y de la profesionalidad en el desarrollo de movilidades seguras para la ciudadanía. Todo lo demás: la mejora en los sistemas de transporte, en los vehículos usados, en los requerimientos de los usuarios,..., viene dictado por la formación y profesionalidad de las personas que tienen la competencia para tomar estas decisiones.

En las I Jornadas Internacionales de Seguridad Vial en la Motocicleta, donde usted intervino como ponente, se mencionó, como ejemplo de