

## AGUSTÍN ARAGÓN MESA

El coche forma parte de nuestra vida de tal forma que, incluso, es capaz de acabar con ella. Sin duda su uso ha supuesto uno de los avances más significativos del último siglo, pero el abuso de este medio de transporte se nos ha escapado de las manos. Raro es el día que no se escucha la noticia de un accidente ocurrido en las carreteras de nuestro país. El director gerente de la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA), Agustín Aragón Mesa, es tajante al afirmar que no existen fórmulas milagrosas para acabar con los accidentes de tráfico, pero que su reducción depende de una política de Seguridad Vial coherente, en la que se articulen todos los elementos, sostenida en el tiempo y con dotación económica suficiente. Algo de lo que, al parecer de este ingeniero con vocación de poeta, España carece en estos momentos

**A la hora de adquirir un automóvil, ¿qué aspecto demanda más el consumidor: diseño, confort o seguridad?**

Para no equivocarme tengo que decirle que el consumidor demanda hoy, y demandará siempre, aquellos aspectos y valores del automóvil sobre los que se apoye la oferta como instrumento de publicidad y marketing. Dicho esto, y por supuesto a la luz de las encuestas, parece que el orden de motivaciones es, de mayor a menor, precisamente el que indica: diseño, confort y seguridad. Con la presencia indiscutible de las prestaciones que ya es algo que se da por supuesto, al menos esta es mi impresión, dada la calidad al respecto en la práctica totalidad de lo que hoy se ofrece en el mercado. En una encuesta reciente de la Fundación RACC, los consumidores daban a la seguridad pasiva el doble de importancia que a la velocidad a la hora de adquirir un automóvil. Y esto es así, pienso, no sólo por lo que de concienciación social representan hoy los accidentes de tráfico, sino también porque, cada vez más, los fabricantes utilizan los atributos de seguridad como argumentos de venta; y esto apunta, o debería apuntar, hacia un cierto cambio de cultura. Sin embargo, no es suficiente. De hecho uno de los objetivos directores de FITSA: S&MV (*Social and Market Value*) es conseguir que los atributos de seguridad y medio ambiente del automóvil alcancen valor social y de mercado, y que así sean demandados por los consumidores.

**Un estudio realizado recientemente confiere a los sistemas electrónicos de seguridad, como el ESP, el poder de reducir considerablemente el número de accidentes de**

**tráfico. ¿No es un precio muy caro el que se paga por no extender su uso a todos los coches?**

Quando dimos a conocer las conclusiones de esa encuesta, pilotada por la empresa Bosch y en la que FITSA colaboró junto con el RACE, expusimos nuestra opinión: no entendemos por qué no es un equipamiento de serie y obligatorio. Y lo hicimos en tono de denuncia porque, efectivamente, el número de accidentes por su ausencia es tremendo. Y el caso es que su coste —existiendo ABS— no es mayor que muchos equipamientos opcionales de confort o estética. Para que se convierta en equipamiento de serie es necesario que sea obligatorio o que sea una demanda extendida por parte de los consumidores.

**El estado de las carreteras, vehículos, conductores, legislación y políticas de seguridad vial son elementos que intervienen en el tráfico. ¿Reducir la siniestralidad de las carreteras depende de alguno de ellos en mayor medida o es preciso realizar una actuación conjunta sobre todos ellos?**

Creo que ha citado prácticamente todos los elementos que intervienen en la siniestralidad, si bien no todos son del mismo ámbito y no pueden tratarse en la misma esfera. Rotundamente le diré que lo más importante —y con mucho— para reducir la siniestralidad, es la existencia de una política consciente y decidida de seguridad vial que integre adecuadamente los elementos citados, junto con otro elemento trascendente: la investigación de los accidentes, la Accidentología. Si no existe esa política de seguridad vial, como es el caso al día de hoy en España, todo lo demás son jorna-

das, seminarios, conferencias, discursos... Y uno no se acuerda de lo que escribió nuestro poeta León Felipe: "¡Qué dolor de papel que ha de llevarse el viento, qué tristeza de tinta que ha de borrar el agua; las palabras no sirven son... palabras". En la Fundación abogamos por la existencia de esa política, y como un elemento más, por el desarrollo de la Accidentología, como ciencia del estudio en profundidad de los accidentes. En ese sentido hemos elaborado un Programa Nacional de Accidentología (Pronacc) tras haber estudiado y analizado las estrategias que siguen los diez países más avanzados al respecto y que han reducido más los accidentes y sus consecuencias en víctimas y heridos. No existen medidas milagrosas, sino programas bien articulados donde vehículo, vía y factor humano tengan acciones coherentes y sostenidas en el tiempo, apoyadas en la necesaria legislación. Es decir, repito, Política —con mayúsculas— de Seguridad Vial; y le aseguro que hay donde reflexionar y mirar, desde Suecia a los EEUU, pero hace falta voluntad política: esta es la clave. Tenemos el desafío europeo, plasmado en el Libro Blanco del Transporte, de reducir a la mitad las víctimas de accidentes de tráfico para el 2010, que en España supera la cifra de 5.000, y esto no se podrá alcanzar sin una política coherente. Articulando todos los elementos, sostenida en el tiempo y con dotación económica suficiente. Aun haciendo abstracción de la tragedia humana —y es mucha abstracción— los costes económicos de los accidentes de tráfico representan la tercera parte de la riqueza que crea el sector de automoción; es decir, se hunde el 2% del PIB. La pre-



“ME DA LA IMPRESIÓN DE QUE AQUÍ ESTAMOS IMPROVISANDO MEDIDAS, QUE UNAS VECES FUNCIONAN Y OTRAS NO, ESPERANDO A VER CUÁNTOS MUERTOS TENEMOS ESTE VERANO. ESA ES LA DIFERENCIA ENTRE TENER UNA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL Y NUESTRA REALIDAD”

gunta que debemos hacernos es ¿existe alguna otra política más necesaria, social y económicamente, que la de Seguridad Vial?

**¿Qué herramientas deben emplearse para combatir la deslocalización?**

Que conste que esta es una pregunta para nota porque en la deslocalización, o relocalización, intervienen múltiples factores, muchos de ellos ajenos al país. Pero parece lógico pensar que la mejora de la competitividad es un elemento importante sobre el que se puede actuar. Luego está la proximidad de los mercados, las decisiones de políticas estratégicas de los centros de decisión, etc. Si tenemos un tejido industrial innovador, tecnológica-

mente activo y competente, con depósitos de conocimientos, que lo haga técnicamente rico y capaz, tanto en la capacitación de los técnicos como de las propias empresas, haremos una buena contrabalanza a los meros costes de la mano de obra, que por otro lado irá disminuyendo sus diferenciales a medida que avance la, por muchos motivos, deseable cohesión social europea.

**¿La movilidad y el poder de comunicación que ofrece actualmente el automóvil es compatible con un desarrollo sostenible e inteligente?**

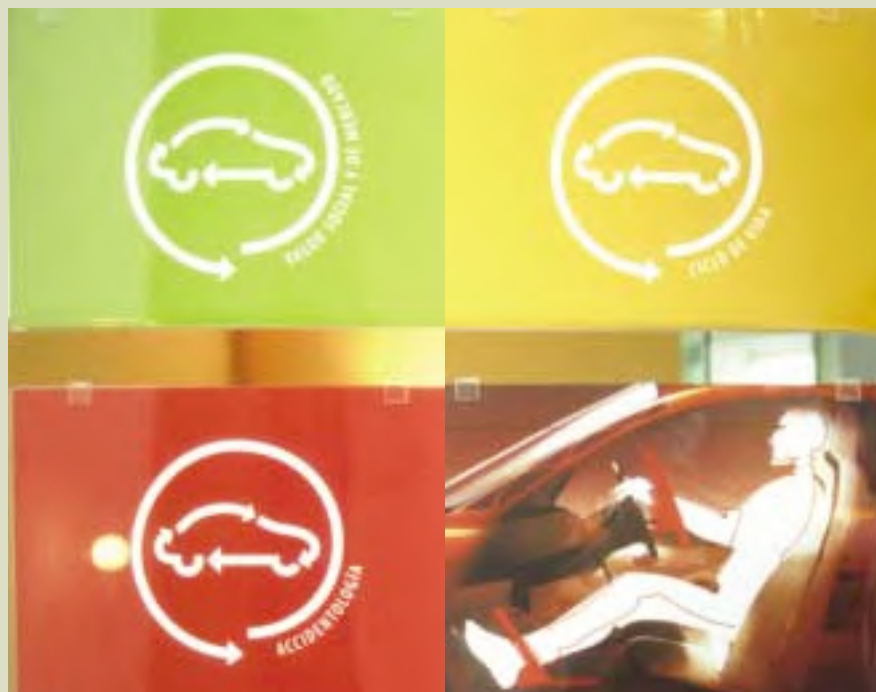
Estas prestaciones son perfectamente compatibles con el desarrollo sostenible e

inteligente. Lo mismo que las prestaciones que puede ofrecer cualquier tecnología al servicio de las necesidades humanas, sean medicamentos, tecnología de la información o cualquier otra. La cuestión no es esa, sino la cultura social en el uso de estas tecnologías. Drogarse con medicamento es una irracionalidad y avanzar en una cultura coche-dependiente es igualmente una irracionalidad. Dicho esto he de decirle que pienso que el automóvil se enfrenta hoy a tres sostenibilidades. La sostenibilidad social referida al insoportable coste humano de los accidentes; la sostenibilidad ambiental de su uso; y la sostenibilidad empresarial de un sector que hoy ocupa al 8% de nuestra población activa y genera al menos el

6% del PIB nacional. Conjugar estas tres sostenibilidades es posible y en ello creo que nos jugamos una parte nada despreciable de la próxima revolución, ya en marcha, que es sin duda la del desarrollo sostenible después de las dos anteriores, la agrícola y la industrial.

**¿Cuáles son los mayores enemigos de la seguridad vial? ¿Puede estar ésta condicionada por factores económicos?**

No me parece que en primera instancia sea el factor económico el enemigo de la seguridad vial, sino la ausencia de política coherente al respecto sobre un problema pluriadministrativo e interdisciplinar, que debe abordarse con acciones integradas y visión de plazos. Y cuando afirmo que hace falta una política de seguridad vial, no lo hago con ánimo demagógico ni descalificador, sino constatando una



**“SI NO EXISTE UNA POLÍTICA DE SEGURIDAD VIAL, COMO ES EL CASO AL DÍA DE HOY EN ESPAÑA, TODO LO DEMÁS SON JORNADAS, SEMINARIOS, DISCURSOS: PALABRAS”**

realidad: ¿podría alguien decirme cuál es el plan de investigación en materia de seguridad vial para los próximos tres años?; ¿disponemos de información sobre cómo las administraciones estatales, autonómicas, provinciales o locales pretenden mejorar la seguridad de las carreteras de aquí al 2010?; o, en general, ¿sabe alguien cuáles van a ser las mejoras que se introduzcan en el sistema de seguridad vial a lo largo de los próximos diez años? Finlandia tiene objetivos de reducción de la siniestralidad hasta el año 2025, Estonia hasta el 2015 y está trabajando en el diseño de las medidas o herramientas que serán imprescindibles para alcanzarlos, mientras que a veces me da la impresión de que nosotros estamos improvisando medidas (que unas veces funcionan y otras veces no) esperando a ver cuántos muertos tenemos este verano: esa es la diferencia entre tener una política de seguridad vial y nuestra realidad. Por tanto el primer enemigo es la falta de esta visión, que impide u obstaculiza las decisiones políticas. Podría afirmarse que todas las posibles opciones que tanto se comentan

en la prensa desde radares, carnet por puntos, mejora de infraestructuras, mejor equipamiento en seguridad activa y pasiva en el automóvil, mejor comportamiento de los conductores... todas las acciones, insisto, forman parte de la solución, pero ninguna individualmente es la solución. Y por supuesto en el fondo de todo subyace lo que de una manera clara se dice en la Declaración de Verona del 24 de octubre del año pasado, cuando apuesta por promover “El desarrollo de una nueva cultura de la Seguridad Vial entre ciudadanos, cuerpos técnicos y responsables políticos de los sectores público y privado”. Y en este aspecto no podemos obviar el importante papel que juegan los medios de comunicación y la publicidad de los vehículos que se ofrecen al mercado. A ellos dedicaremos una de las mesas de debate que celebraremos en los cursos de verano de la UCM entre los días 12 y 16 de julio, conjuntamente con el Instituto Mapfre, en el Escorial.

**El sector del automóvil registra en nuestro país el mayor gasto en I+D+i. ¿A quién se lo debe?**

En primer lugar, y sin lugar a dudas, el mérito de la investigación y de los recursos a ella destinados se deben a las empresas. El automóvil, como decía Fausto del ser humano, es un animal que tiene deseos imperiosos de cosas nuevas (*bestia cupidissima rerum novarum*). El sector está en permanente innovación, y ello requiere continua investigación y desarrollo. El producto

está a la vista y no precisa de mayores explicaciones, cada vez es más seguro, más confortable y menos contaminante. Además está ocurriendo ya que los antiguos suministradores de piezas y elementos se van incorporando a la cadena de valor y son hoy fabricantes de módulos y componentes. Se puede decir que las marcas son más ensambladoras que fabricantes, y ello lleva a que las responsabilidades de investigación e innovación se hayan transmitido al sector de componentes y módulos, que es una potente industria española agrupada en la patronal Sernauto. Y de ahí que el sector sea puntero en la dedicación de recursos a la I+D+i. Exportamos tecnología desde este sector, además de suministrar a las marcas localizadas en nuestro país. Esto no quiere decir que no sea importante y necesario el apoyo público, que lo es sin duda, pero –y es sólo mi opinión personal– el apoyo público a la innovación tecnológica sin un marco de política industrial o de política industrial para la innovación tecnológica, que sería más adecuado, no va a producir efectos significativos para las empresas. Le pondré como ejemplo dos necesidades acuciantes del sector: la capacitación tecnológica de técnicos y la capacitación empresarial para gestionar la I+D+i en las empresas. Y esto no se resuelve sólo con subvenciones o créditos reembolsables, sino que es preciso crear marcos de apoyo y programas operativos con el concurso e iniciativas del sector, sus empresas y sus asociaciones patronales.