

Road safety science and practice: Portrait of an unwanted divorce

Francisco Alonso

Published online: 14 October 2012
© Etrasa 2012

Aquellos que nos dedicamos en cuerpo y alma al ámbito del Tráfico y la Seguridad Vial vivimos a la vez con entusiasmo y desazón nuestro trabajo.

Entusiasmo por lo que supone el trabajar en una temática que en última instancia contribuye a salvar existencias y a mejorar la calidad de vida de las personas.

Desazón por todo aquello que nos impide alcanzar las cotas ideales de avance en el área. En este sentido, podemos decir que son tantas las razones que lo impiden que ni siquiera sería posible enumerarlas en un espacio limitado como es el de esta editorial.

De entre todas las razones que ralentizan el avance en este ámbito hay una que destaca con fuerza por su trascendencia: el divorcio entre la ciencia y la práctica de la seguridad vial.

No vamos a descubrir nada, lo cual no quiere decir que no sea relevante reflejarlo, al afirmar que en el ámbito del tráfico y la seguridad vial, como ocurre en otros ámbitos, la práctica supera con creces a la producción científica.

Pernicioso es el hecho de que la práctica, en demasiados casos, no responde a principios y criterios científicos, derivados de las oportunas investigaciones ya sean estas de corte teórico o aplicado. Y más preocupante es el hecho de que la práctica a veces incluso viola dichos principios y criterios.

Pero todo no son desencuentros. Sin duda, si hay un punto de encuentro entre la ciencia y la práctica este es la evaluación.

Sin embargo, la necesidad de evaluar las medidas y contramedidas que se ponen en marcha no es percibida como importante por los distintos “actores” que intervienen en el ámbito.

En realidad la cuestión debería de ser sencilla, la práctica puede y debe de servir para alimentar de datos a la ciencia de la seguridad vial. “Únicamente” con que se realizara una evaluación rigurosa de las medidas y contramedidas que se ponen en marcha conseguiríamos alcanzar unas cotas de conocimiento hasta ahora impensables. Además de que con ello, conseguiríamos una mejora en la eficacia y eficiencia de lo que se hace.

Esta cuestión adquiere una relevancia especial en tiempos de crisis como los presentes donde las intervenciones se reducen, o en algunos casos incluso no se realizan, motivadas por la reducción de los recursos existentes.

Nos llenamos la boca, y vemos como otros lo hacen, de que es necesario evaluar, pero en la práctica esto no se hace. Vivimos inmersos en la cultura de la “no evaluación”, esperanzados por el hecho de que existan algunos países donde su presencia no es tan acusada.

Nadie dice que evaluar sea sencillo, de hecho ocurre todo lo contrario, evaluar con un cierto grado de rigor requiere de metodologías y procedimientos que comportan cierta complejidad. Pero sobre todo lo que necesita una evaluación es destinar recursos a la misma. No se debiera gastar todo en hacer y nada en evaluar.

F. Alonso (✉)
Director del Grupo de Investigación DATS del INTRAS de la Universidad de Valencia,
Valencia, Spain
e-mail: Francisco.alonso@uv.es

No me equivocaría si afirmase que si desapareciesen muchas de las acciones que se desarrollan en el marco del tráfico y la seguridad vial mañana mismo no notaríamos su incidencia en la accidentalidad. Por el contrario, si utilizáramos los recursos retraídos para evaluar el resto, podríamos maximizar su utilidad de forma significativa.

Y dicha afirmación valdría por igual si hablamos de medidas y contramedidas destinadas a intervenir sobre el Factor Humano, la Vía o el Vehículo (o aquellas que atienden a varios de ellos).

Pero hay un punto de inflexión en todo esto que tiene que ver con la intercomunicación de acciones y resultados. En este sentido, debemos de partir del hecho de que no existe un organismo único responsable de la seguridad vial. Muy al contrario, existe una dispersión enorme, acusada por el hecho de que existen varias administraciones responsables para la misma cuestión en un mismo estado (por ejemplo en España existen numerosos administradores de carreteras).

Consecuentemente los conocimientos adquiridos por unos se quedan en propiedad de quienes los han generado. Frente a la disfunción que ello produce se debería imponer la necesidad de comunicarlos al resto de profesionales e instituciones con una misma responsabilidad y al conjunto de la comunidad científica en general de la forma más sistemática y rigurosa posible.

Es cierto que existen medios para ello, pero deberían disponerse otros, además de cumplirse ciertos preceptos que facilitarían mayormente dicha comunicación.

De este modo, entre otras cuestiones, se debería: facilitar el acceso a publicar por parte de aquellos que “viven” en la práctica, facilitar el acceso a la información de lo publicado, como parte importante en la potenciación de la diseminación de la información científica. Se deberían formar más investigadores cuya ubicación sea el campo aplicado, se deberían de potenciar nuevas técnicas y metodologías para alcanzar un mayor conocimiento de fenómenos tan situacionales y determinados como son los comportamientos en el tráfico, trabajar en la estandarización de procedimientos que permitieran validar determinadas “prácticas” de evaluación.

Frente a estos empeños, existen dos enemigos claros para alcanzarlos, el “factor humano”, y no nos referimos precisamente al conductor. Nos referimos a aquellos científicos que escudados por los procedimientos, lejos de acercarlos y mostrarlos, quieren evidenciar y mantener las fronteras que les permitan preservar su territorio. Pero también nos referimos a aquellos profesionales, directivos y políticos que prefieren vender su quehacer, o utilizar cuando no inventar criterios de excelencia peregrinos, no valla a ser que una evaluación tire por tierra toda su gloria.

Comparto la máxima de que una evaluación debe ser buena, ya que como algunos investigadores es mejor no tener información que disponer de un conocimiento equivocado. Y estoy de acuerdo en que hay que hacer, entre otras razones porque si no se hace no hay nada que evaluar. Pero parapetarnos en que la evaluación no va a ser buena no debe convertirse en la excusa donde perpetuarse en la falta de intención y consideración hacia la evaluación, motivada por el miedo a la verdad y el ahorro de recursos.

Tenemos que huir de la simplicidad, como en demasía se hace por parte de algunas autoridades. Al fin y al cabo utilizar la tasa de accidentes como valor único de evaluación es tan fácil como erróneo. Y ello es así en tanto en cuanto este tipo de datos no son adecuados por factores tan conocidos como la subnotificación. Y lo es más si no medimos los efectos de las diferentes medidas por separado.

De este modo conceptos como “factores confundentes”, “regresión a la media”, “método empírico bayesiano” y otros deben de ser términos de cabecera a considerar en una buena evaluación.

Todos ellos son sin duda elementos que dan sentido a medios de difusión como la presente revista. Pero además son motivos que guían el camino que en un futuro inmediato va a tomar, bajo una nueva dirección, haciéndose corresponsable de un objetivo tan loable como es el deseo de mejorar incrementando su utilidad para profesionales y científicos y por ende del conjunto de la sociedad.