



▶ 7 Agosto, 2021

FRANCISCO MENÉNDEZ DIRECTOR DE LA AXENCIA GALEGA DE INFRAESTRUTURAS (AXI)

▶ La Xunta, en colaboración con Stop Accidentes y Sargadelos, acaba de lanzar una campaña de protección en la carretera que marca el inicio del Plan de Seguridad Vial 2021-2025 del Gobierno gallego. En él, la consellería se fija el ambicioso reto de «cero víctimas» en el asfalto.

«Llegar a cero víctimas en carretera es difícil pero hay que intentarlo»

TEXTO: M.G.P.
FOTO: AGN

El Plan de Seguridad Vial 2021-2025 es uno de los grandes retos de la agencia. ¿En qué punto se encuentra actualmente?

Estamos iniciando la redacción del plan, que persigue un cambio de enfoque respecto al anterior, ya que de 2011 a 2020 el objetivo era la reducción al 50% de las víctimas mortales en carretera, en este nuevo plan se adopta un enfoque alineado con las mayores exigencias internacionales y se fija el reto de cero víctimas. Sabemos que es difícil; es un horizonte y como tal al caminar hacia él se aleja, pero hay que intentarlo y estar en tensión para conseguirlo.

¿El anterior plan logró el objetivo?

En 2011 había 140 víctimas anuales en vías interurbanas y en 2020 hubo 70, así que numéricamente se cumplió. Pero es cierto que hubo una distorsión de movilidad muy grande en 2020 con la pandemia, así que no tomamos esas cifras como un cumplimiento absoluto del plan. Pero entendemos que sí hubo una importante reducción de la siniestralidad y que, por tanto, el conjunto de medidas aplicadas funcionó.

Un factor clave en la seguridad vial es la eliminación de tramos de concentración de accidentes. ¿Cuántos quedan en Galicia?

Esos puntos de concentración también son como un horizonte, una estadística, y en realidad nunca van a desaparecer de todo, siempre habrá, porque se trata de tomar un año como referencia y detectar zonas donde el número de accidentes supera la media. La última vez tomamos como referencia el año 2016 y fuimos actuando desde entonces en los tramos que nos indicó la estadística. El tiempo pasó y en esos lugares bajó la siniestralidad, pero puede subir en otros. En los 52 tramos de concentración de accidentes identificados en 2016 hubo 240 siniestros con víctimas y en 2020, en esos mismos sitios, fueron 82. Entendemos que las actuaciones están siendo eficaces.

¿Hay un patrón común en Galicia en estos tramos peligrosos?

No. Precisamente es importante analizar la causa de los accidentes en cada carretera y cada tramo, porque hay ocasiones que puede ser una curva con el firme deteriorado, en otra una intersección con mala visibilidad, o una zona



El ingeniero de Caminos Francisco Menéndez Iglesias (Vigo, 1979).

con mucho tráfico que produce muchos golpes por alcance, o un lugar con un alto flujo de peatones que eleva los atropellos... No hay un patrón determinado. Es importante saber además, y el plan así lo contempla, que muchas veces hay que ir al factor conductor y no al factor carretera.

El conductor y el parque móvil influyen en la siniestralidad, pero la carretera también. ¿Cómo va el plan de asfaltados de la Xunta?

Dedicamos 20 millones al año para reforzar firmes en carreteras autonómicas, al margen de la conservación ordinaria y el mantenimiento del día a día. Este año se licitaron obras por 21 millones y, aunque la red nunca está perfecta, entendemos que se está haciendo un gran esfuerzo para mantenerla en un nivel razonable.

El anterior plan incluía cursos de conducción segura en motocicleta. ¿Se mantendrán?

Esos cursos estuvieron activos unos años y ahora falta la última

tanda del anterior plan. Es una de esas líneas de actuación que inciden no en la carretera sino en la persona y en este caso es relevante porque los accidentes de moto se estabilizaron o aumentaron en los últimos años. Estas campañas de sensibilización son importantes y el nuevo plan nos indicará qué medidas adoptar, pero con la bue-

Atropellos

La sensibilización está funcionando; vemos un cambio de cultura en motoristas, peatones y ciclistas para hacerse ver»

Animales

Probaremos un nuevo cierre reforzado para evitar impactos en la AG-64 de Vilalba a As Pontes y en el corredor Nadela-Sarria»



Campaña Piezas frágiles en la carretera

La nueva campaña de seguridad vial de la Xunta inicia en su fase inicial en la protección de los peatones. Y lo hace bajo el lema 'Somos piezas frágiles nas estradas' y usando figuras de la famosa cerámica de Sargadelos para mostrar a los caminantes como el eslabón más delicado de la red viaria.

La nueva campaña, que da continuidad a otras centradas en los ciclistas o las distracciones al volante, busca que la recuperación de la movilidad perdida con la pandemia no se vea empañada por la alta siniestralidad. Así, apela a la responsabilidad individual de peatones y conductores. «Mirar por mín é mirar por todos».

na acogida que tienen los cursos y su utilidad entiendo que es probable que les demos continuidad.

El plan de sendas de la AXI no es estrictamente una medida de seguridad vial, pero sí tiene incidencia directa en ella, ¿no?

La tiene en dos sentidos. Por un lado ayuda a los usuarios más vulnerables aportándoles un espacio seguro para transitar por las carreteras; y por el otro donde se ejecutan sendas siempre se acometen obras complementarias como reducción de la velocidad para adaptar la legal a la real, habilitación de glorietas, selección de puntos adecuados para cruces y refugios de autobús... Digamos que aprovechamos la senda para reparar también la carretera.

Precisamente los peatones centran la primera fase de la nueva campaña de seguridad vial de la Xunta. ¿Siguen siendo la gran asignatura pendiente en Galicia?

A diferencia de los motoristas, en la red autonómica sí que van

disminuyendo poco a poco los atropellos, pero queremos que esa reducción sea más rápida y definiremos medidas en el nuevo plan. Pero aquí hay factores desde el punto de vista del propio peatón que son relevantes como hacerse ver, especialmente en condiciones meteorológicas malas o de baja visibilidad. Nosotros repartimos 30.000 chalecos para peatones y percibimos que hay cierto cambio de cultura para hacerse ver. Peatones, ciclistas y motoristas van poco a poco incorporando dispositivos de alta visibilidad para que coches y camiones puedan advertir su presencia.

Se espera un 2022 de mucha peregrinación. ¿Tienen algún plan especial para ese colectivo?

Tenemos tres líneas de actuación con respecto al Camino. Una no es exclusiva de seguridad vial pero influye, que es la integración de los caminos Francés, Inglés y Portugués en Santiago, que sí implican más seguridad para los peregrinos. También, aprovechando el plan de sendas, habilitamos tramos del Camino como sendas segregadas y seguras allí donde la ruta jacobea coincidía con un tramo de carretera, como en Alba, O Cebreiro y Triacastela o Sobrado dos Monxes. Y al margen de esto, se están llevando a cabo 70 actuaciones, pequeñas pero importantes, para mejorar la seguridad vial en tramos donde el Camino cruza viales de la red autonómica.

¿Hay más proyectos de seguridad vial en la agenda de la AXI?

Para los ciclistas identificamos en cada provincia tres rutas protegidas para que haya más presencia de la Guardia Civil y se refuerce la conservación de viales y la señalización en ellas. Y también estamos desdoblado autovías: acabamos de terminar la de O Morrazo y trabajamos en la de Nadela-Sarria. Son actuaciones ya de mayor entidad, pero su objetivo final también es mejorar la seguridad vial.

¿Preocupan los atropellos de animales en la red viaria?

Estamos trabajando en ello porque son muchos accidentes y tienen un incremento porcentual de dos cifras cada año. Es cierto que producen accidentes con baja lesividad, pero sí implican un trabajo intenso y tanto Conservación como Guardia Civil se empiezan a ver desbordados. La AXI está haciendo una labor similar a la de identificar tramos de alta concentración de accidentes, pero para zonas de atropello de animales. Se ejecutaron pruebas piloto con varios dispositivos y elementos disuasorios para los animales, pero muchos no funcionaron. Por ello, vamos a iniciar un cierre reforzado especial en los tramos donde identificamos atropellos en la vía de alta capacidad de Nadela a Monforte y en la AG-64 entre Vilalba y As Pontes. Lo hacemos en estas vías porque son las que ya tienen un cierre y porque no es lo mismo atropellar a un animal a 120 o 100 kilómetros por hora que a 40 en una vía más pequeña. Veremos si estos cierres son eficaces.