

III. ENTREVISTA A IGNACIO LIJARCIO CÁRCEL

PRESIDENTE DE LA FUNDACIÓN ESPAÑOLA PARA LA SEGURIDAD VIAL (FESVIAL)

IGNACIO LIJARCIO CÁRCEL

Presidente de la Fundación Española para la Seguridad Vial
(FESVIAL)



José Ignacio Lijarcio Cárcel es un investigador y profesor asociado especializado en psicología del tráfico y seguridad vial.

Doctor en Investigación en Psicología por la Universidad de Valencia, Licenciado en Antropología Social y Cultural por la Universidad de Miguel Hernández, Máster de Tráfico y Seguridad Vial por la Universidad de Valencia.

Ha trabajado en temas relacionados con la conducción, tecnología, intervención y riesgo vial, entre otros muchos títulos universitarios, publicaciones y experiencia docente. Además, ha publicado investigaciones sobre el consumo de sustancias en la conducción y sus implicaciones legales. Actualmente es el Director de la Fundación Española para la Seguridad Vial (FESVAL)

P.- Sr. Lijarcio ¿podría contarnos brevemente como llegó usted a FESVIAL?

R.- Cuando inicié mi carrera de psicología, por tropiezos del destino, tuve como profesor al Dr. Luis Montoro, Decano de la Facultad de Psicología y Catedrático de Seguridad Vial. No iniciamos bien nuestra relación, ya que me expulsó de clase por una conducta disruptiva por mi parte, lo que pensé que me condenaría a no aprobar la carrera. Pero después de varias semanas de dudas, decidí, subir a su despacho a disculparme por mi conducta con el fin de mejorar la situación y desde ese momento me convertí en su más fiel discípulo, becario, compañero y actualmente colega de trabajo. Iniciamos juntos nuestro trabajo en el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universitat de València, centro de referencia en esta materia y de reconocido prestigio en el ámbito de la ciencia y la investigación. Él era el director del centro y yo comencé a realizar mis primeras investigaciones de su mano con becas de estudios. Tiempo después dejó la Dirección y decidió fundar, junto con otras personas de la Universitat y el apoyo de algunas administraciones y empresas privadas la Fundación española para la Seguridad Vial, FESVIAL. FESVIAL tiene como objetivo principal evitar los siniestros de tráfico y promover la movilidad segura y sostenible.

P.- ¿Cómo puede valorar su contribución a dicho objetivo?

R.- Llevamos muchos años investigando y trabajando en esta materia, hemos desarrollado cientos de estudios, investigaciones, acciones e intervenciones a todos los niveles, desde participaciones en reuniones de alto nivel en Naciones Unidas, Comisión Europea, Congreso de los Diputados hasta pequeñas acciones en municipios, empresas o centros educativos. Nuestro trabajo es riguroso, técnico y se basa en la evidencia científica. Nunca sabremos cuántas vidas hemos salvado con nuestra aportación y con el trabajo incansable de nuestros patronos, pero esa idea es la que radica día a día en el equipo humano de FESVIAL, continuar trabajando por la seguridad vial y la movilidad para alcanzar la tan ansiada visión cero.

P.- Como sabrá, se está en un proceso para la modificación de la LPRL. ¿Cree que sería necesario introducir de forma Específica la Seguridad Vial dentro del texto normativo? En caso afirmativo ¿cómo lo haría usted?

R.- No es una cuestión de creencias sino de evidencias y resultado de los datos.

Según el último informe de Accidentes Laborales de Tráfico (2023) del Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo del total de los 647.495 accidentes de trabajo con baja que se produjeron en el año 2023 en España, 75.979 fueron accidentes de tráfico, llamados accidentes laborales de tráfico (ALT) que representan un 11,7 % del total de accidentes de trabajo.

En cuanto a la gravedad, representan el 21,9 % de los accidentes de trabajo graves y, en el caso de los accidentes de trabajo mortales, los ALT constituyen el 29,7 %.

Estos números nos invitan a reflexionar y nos deben dar fuerza para plantearnos nuevos retos como prevencionistas y comenzar a mejorar la formación de los profesionales en esta materia y desarrollar un marco legislativo eficaz y coherente que dé respuesta a estos problemas y nos ayude a reducir estas cifras y a mejorar la calidad de vida de los trabajadores en sus desplazamientos.

De la misma manera estaría bien introducir dentro de esta nueva modificación de la ley los riesgos el derecho de los trabajadores a una protección eficaz en materia de seguridad vial en el trabajo, creo que es una asignatura pendiente que requiere abordar con urgencias si queremos cumplir los objetivos del Decenio de Acción por la Seguridad Vial. Además, creo que es poco cuestionable ya el compromiso que tienen que tener las empresas por la protección en la movilidad de sus trabajadores, ya sea en itinere como en misión. La pérdida de vidas no tiene precio y no entiende de leyes.

P.- Otros de los problemas que aparecen vinculados a la Seguridad Vial es la edad, y no sólo la de los jóvenes (por inexpertos), sino la de las personas mayores. ¿Por qué es un problema que cada vez haya más personas de edad avanzada al volante?

R.- En las últimas décadas, la esperanza de vida de la población española ha aumentado y este aumento también se ve reflejado en la conducción, pues si vivimos más tiempo y con mejor calidad de vida, es posible que también conduzcamos durante más años. Conducir no es una cuestión de edad sino de capacidades, pues hay personas más jóvenes que no reúnen las capacidades para

conducir con seguridad, aunque no podemos negar la evidencia que con el paso del tiempo vamos perdiendo facultades y actitudes, muchas de ellas relacionadas con la conducción.

El reto está en el apoyo de este colectivo mayor, mejorar su formación y enseñarles a realizar un buen uso de las tecnologías aplicadas a la conducción, que pueden ayudarles a compensar ciertos errores humanos. Actualmente Bosch con el apoyo de Fesvial está impulsando un proyecto denominado [VIDAS](#) que intenta aproximar el conocimiento y uso de la tecnología a los Sistemas ADAS a la población en general y en concreto a la población mayor.

**P.- Al hilo de esto, parece que se quiere rebajar la edad para acceder a los permisos de circulación
¿Qué opinión tiene de esto?**

R.- Poco que añadir en este tema, creo que no es necesario y no hemos detectado todavía una necesidad o demanda en la población joven a este respecto. Quizá sería importante aplicar esta medida para la adquisición de permisos de conducción profesionales, pues existe una carencia importante de conductores profesionales.

Pero en caso que se pusiera en marcha creo que debería ir acompañado de un robusto sistema de formación realizado por los centros de formación vial (autoescuelas) y con un eficaz sistema de evaluación.

De hecho, es una demanda que desde FESVIAL y la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE) hemos realizado en ocasiones, mejorar los sistemas de formación y promover unas horas de asistencia obligatoria a la autoescuela, más que para aprender normas, aprender seguridad vial, todo aquello que va más allá de la norma y que es vital para la reducción de la siniestralidad.

P.- Estamos ante un problema serio de contaminación ambiental al que contribuye de forma importante la quema de combustibles fósiles en el tráfico rodado, pero parece que no despegan otras formas de energía. ¿A qué cree usted que responde esto?

R.- Creo que en esta ocasión vendimos “la piel del oso, antes de cazarlo”. La Unión Europea votó a favor de prohibir las ventas de automóviles nuevos con motor de combustión interna para 2035, con el objetivo de alcanzar la neutralidad de carbono para 2050, pero tengo mis dudas que podamos cumplir este objetivo al ritmo de trabajo e inversiones. Además nuevas investigaciones hablan de los retos y los problemas que tienen los vehículos eléctricos por el tratamiento y descontaminación de sus baterías, así como el desarrollo de puntos de recarga. El vehículo eléctrico es una buena opción, pero creo que no es la única solución para la descarbonización.

P.- Se consideran los accidentes de tráfico como un problema de Salud pública ¿nos podría decir por qué tiene ese cariz?

R.- Los accidentes de tráfico se consideran un problema de salud pública porque tienen un impacto significativo y amplio en la sociedad, afectando tanto a la salud de las personas como a los sistemas de salud pública y generando grandes costes.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los siniestros de tráfico son una de las principales causas de muerte, especialmente en personas jóvenes (entre 15 y 29 años). Además, investigaciones recientes indican que los costes totales asociados a estos siniestros alcanzaron aproximadamente 7.724 millones de euros en 2022, incluyendo gastos sanitarios, indemnizaciones y pérdidas económicas relacionadas. De esta cifra, alrededor de 387 millones de euros correspondieron directamente a la asistencia sanitaria de las víctimas, tanto en el ámbito público como privado, según datos de la DGT y la asociación UNESPA.

P.- Y para terminar ¿qué planes tiene para el futuro?

R.- Los planes de futuro se basan en el trabajo continuo y en la observancia directa de los retos en seguridad vial.

Desde FESVIAL tenemos que ser voz de la sociedad, escuchar demandas y problemas y trabajar en soluciones de la mano de las entidades que forman nuestro Patronato. En la actualidad nuestras principales líneas de trabajo e investigación se basan en el desarrollo de la tecnología y su adquisición por parte del usuario tanto en la infraestructura como en el vehículo; Sistemas ADAS, Neumáticos en los retos que implican los vehículos de movilidad personal en las ciudades, en el apoyo a los centros educativos en materia de Educación Vial, sin olvidar el trabajo en el trabajo continuo de prevención e investigación de los factores de riesgo clásicos: velocidad, distracciones, consumo de alcohol, fatiga y cansancio en la conducción.

Para FESVIAL las personas son nuestro reto y trabajamos para mejorar la calidad de vida en su circulación, conducción y movilidad, tanto en contextos personales como particulares o profesionales.

