

Propuesta de Reglamentación de las Auditorias de Seguridad Vial en Portugal

Luís Miguel Pereira Farinha

Autoridad Nacional de Seguridad Vial de Portugal

Vice-Presidente

Teléfono - 00 351 21 312 21 89

Fax - 00 351 21 315 06 49

mail - lfarinha@ansr.pt

Avenida da República, 16

1069-055 Lisboa

Portugal

Resumen

El Plan Vial Nacional Portugués, publicado en 1998, tiene un artículo relativo a la siniestralidad que establece “la figura de la auditoria de seguridad vial, entendida como un examen formal de la carretera ó del proyecto vial, utilizando sistemáticamente los conocimientos de seguridad vial a los varios niveles de su aplicación, de forma a combatir la siniestralidad.”

Este precepto se presta hoy a críticas que resultan de la evolución técnica de estas materias, en consecuencia de la ausencia de rigor conceptual con que esta escrito.

En verdad, la evolución técnica de las materias de seguridad vial, así como la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la gestión de seguridad de las infraestructuras viales, del 5 Octubre 2006, nos permite reservar el uso del concepto de auditoria de seguridad vial al examen del proyecto de la infraestructura vial.

El Gobierno Portugués anteriormente a la publicación de la Propuesta de Directiva referida, de acuerdo con lo previsto en el Plan Vial Nacional, a determinado la elaboración de un estudio que permitiese hacer obligatoria la exigencia de realización de auditorias de seguridad vial a todos los proyectos de carreteras.

El estudio a sido hecho por un grupo de expertos, durante el año de 2006, y originó una propuesta de decreto-ley, en forma de ante-proyecto, con setenta artículos.

Este anteproyecto contiene normas relativas a la incidencia y a los procedimientos de elaboración de las auditorias de seguridad vial, a la formación técnica y profesional de los auditores, a las reglas de ejercicio de la actividad, así como a la fiscalización y a las sanciones aplicables.

Introducción

El derecho de los portugueses a circular libremente por todo el territorio nacional, a ponerse en camino, a sido establecido en la segunda Constitución formal que el país tuvo, la Carta Constitucional de 1826¹.

Presentemente, la Constitución vigente, datada de 1976,² establece que “a todos los ciudadanos es garantizado el derecho a se movieren y fijaren libremente en cualquier parte del territorio nacional³”.

Se trata de un derecho con más de un siglo de existencia formal, escrita y que hoy presenta alguna sofisticación.

Efectivamente, en las vías del dominio publico del Estado, de las Regiones Autónomas y de los Ayuntamientos, así como en las vías privadas abiertas al

¹ Cfr. el artículo 145º, parágrafo 5º de la Carta Constitucional e o artigo 12º de la Constitución de 1838.

² Cfr. el artículo 44º da Constitución de 1976.

³ Este precepto se debe conjugar con el precepto del numero 1 del artigo 27º de la Constitución, en que se establece el derecho a la libertad y a la seguridad.

tráfico, la circulación es libre, donde se admiten tan sólo las restricciones previstas en el Código de la Carretera y su legislación complementaria.

Por eso, porque gozan de la libertad de tránsito⁴, las personas tienen en su esfera jurídica el deber de no practicar actos que perturben el tránsito o comprometan la seguridad o la comodidad de los usuarios de las vías.

Con el nacimiento del automóvil y con la generalización de su utilización aparecieron los problemas de seguridad vial⁵. Con los progresos científicos y técnicos, con el desarrollo económico y social verificados en el siglo pasado se agravarán heces problemas.

Los problemas de siniestralidad exigirán acciones de los Estados y movilizarán las naciones, los poderes públicos⁶ y la sociedad⁷.

La seguridad vial se convirtió en una de las principales preocupaciones de los ciudadanos de la Unión Europea⁸. Lo mismo ocurre con los portugueses⁹.

Los medios utilizados para combatir la siniestralidad vial se tornarán cada vez más sofisticados, por eso hoy, como ayer, hay que establecer políticas de prevención y seguridad vial.

⁴ El tránsito es el “movimiento de personas, animales y vehículos que utilizan una vía de comunicación”. No se confunde con el tráfico que es el “conjunto de vehículos, de pasajeros y de mercancías que circulan en una vía de comunicación, considerados en globo o en separado (tráfico de vehículos, tráfico de pasajeros y tráfico de mercancías) in Vocabulario de Estradas e Aeródromos, Laboratorio Nacional de Ingeniería Civil, Lisboa, 1962.

⁵ El primero coche llegó a Portugal en 1895.

⁶ Vide datos de siniestralidad de Portugal in www.ansr.pt.

⁷ El Real Automóvil Club de Portugal ha sido fundado en 1903.

⁸ In Parecer del Comité Económico y Social sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias 2006/0182 (COM) in www.europa.eu.int

⁹ Vide Delicado, Ana e Gonçalves, Eduarda, Os Portugueses e os Novos Riscos: resultados de um inquérito, in Análise Social, n.º 184, 3º trimestre de 2007, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa.

Los accidentes resultan normalmente de múltiples causas, pero estas se pueden agrupar en los tres pilares de la seguridad vial; el vehículo, la infraestructura y el comportamiento humano.

Las medidas que hoy pueden contribuir para la disminución de la siniestralidad en países como Portugal no son simples, al contrario.

El país a emprendido un gran esfuerzo en la mejora de su red vial, a renovado el parque automóvil, que esta sujeto a inspecciones técnicas, a lanzado regularmente campañas de información para que los ciudadanos cambiasen sus comportamientos, ha modificado substancialmente su legislación relativa al tránsito¹⁰ y a dotado las fuerzas de seguridad con más medios de fiscalización, que emplean las más modernas tecnologías.

Por eso, las auditorias de seguridad vial se presentan hoy como más un medio de combatir la siniestralidad vial, de introducir mejoras en la infraestructura y, al mismo tiempo, de las tornar más claras, más obvias, más comprensibles para los conductores¹¹.

Las auditorias de seguridad vial han sido expresamente previstas en el Plan Vial Nacional de 1998¹², el PRN 2000¹³. En ese diploma la figura de la auditoria de seguridad vial es entendida como “...un examen formal de la carretera¹⁴ ó del proyecto vial, utilizando sistemáticamente los conocimientos de seguridad vial a los varios niveles de su aplicación, de forma a combatir la siniestralidad”¹⁵.

¹⁰ Nuevo Código de la Carretera de 1995, aprobado por el Decreto-Ley número 114/94, de 3 de Mayo, actualizado por lo Decreto-Ley, número 2/98, de 3 de Enero, y por el Decreto-Ley número 265-A/2001, de 28 de Setiembre, con la última actualización aprobada por el Decreto-Ley número 44/2005, de 23 de Febrero.

¹¹ La unión Europea sigue preparando una Nueva Directiva del Parlamento y del Consejo sobre la gestión de seguridad de las infraestructuras viales en que se establecerá otros medios de mejorar las vías, v. g. , la evaluación de impacto de la seguridad vial, la mejora de la red vial en explotación y las inspecciones de seguridad vial 2006/152 (COB), in www.europa.eu.int.

¹² El Plan de 1998 a remplazado el anterior Plan Vial Nacional, datado de 1985.

¹³ Cfr. o Decreto-Ley n.º 222/98, de 17 de Julio, con las alteraciones introducidas por la Ley n.º 98/99, de 26 de Julio, e por el Decreto-Ley n.º 182/2003, de 17 de Agosto.

¹⁴ El examen de la carretera abierta al tránsito se llama hoy, de acuerdo con los conceptos adoptados por la Unión Europea, inspección.

¹⁵ El ante-proyecto de decreto-ley presentado al Gobierno en Diciembre 2006 no ha retenido esta definición.

El Plan Nacional de Prevención Vial Portugués¹⁶, de Marzo de 2003, contiene una referencia “a la necesidad de reglamentación de las auditorias de seguridad vial, gradualmente aplicables al proyecto de todas las vías o emprendimientos con impacto significativo en la circulación de transito, cualquier que sean sus promotores.”

El ante-proyecto de decreto-ley

Consideraciones generales

El anteproyecto de decreto-ley que tiene el fin de establecer las reglas jurídicas aplicables a las auditorias de seguridad vial tuvo su inicio en la decisión política del Ministro de las Obras Publicas, Transportes y Comunicaciones que a ordenado la formación de un grupo de trabajo, de que hacían parte expertos, oriundos del sector público y del sector privado, con experiencias profesionales de investigación y de enseñanza, de elaboración de proyectos de vías y de informes técnicos, de gestión, de fiscalización de obras, de fiscalización de transito, de investigación de accidentes y un abogado, etc.

Las propuestas presentadas por el grupo de trabajo, que hacen parte del anteproyecto enviado al Gobierno, han sido obtenidas por acuerdo entre sus miembros. Esas propuestas han sido condicionadas por el tiempo disponible para la elaboración del documento, por los conocimientos técnicos y científicos, así como por las distintas experiencias profesionales de cada uno de los miembros del grupo.

El grupo ha empezado por declarar en el preámbulo del anteproyecto que el progreso científico y la realización de auditorias de seguridad vial con regularidad proporcionarán experiencias y conocimientos que, en pocos años, permitieran

¹⁶ En ese momento la Autoridad Nacional de Seguridad Vial prepara la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2015, que va remplazar el Plan de 2003.

mejorar, perfeccionar el régimen jurídico presentado. Por eso, proponen que el diploma sea revisto en el plazo máximo de cinco años.

Porque se trata de una materia nueva, se establecerán normas transitorias que dispensan la realización de auditorias de seguridad vial, en casos especialmente previstos, a saber, en los cinco primeros años de vigencia del diploma, cuando la entidad publica lo dispense con base en fundamentos adecuados o cuando no haya auditores de seguridad vial disponibles en numero suficiente en el mercado de trabajo.

El grupo de trabajo a decidido reunir en un sólo documento todas las normas aplicables haciendo referencia a los reglamentos a publicar más tarde. El grupo tuvo la intención expresa de facilitar el acceso a las normas aplicables, de crear un documento que sea conocido de todos sin necesidad de un grande esfuerzo para lo entender y aprehender.

Teniendo en atención los principales destinatarios de la ley, así como la novedad de la materia su objeto, se sintió la necesidad de establecer en el anteproyecto un conjunto de conceptos a fin de tornar su interpretación más fácil, más uniforme.

Con la misma intención, los setenta artículos que hacen parte del anteproyecto van repartidos en ocho capítulos, organizados sistemáticamente con base en las materias de que se ocupan.

En acuerdo con las reglas de arte de hacer leéis (legística) en uso en Portugal¹⁷, cada capitulo tiene un titulo y cada articulo una epígrafe.

Los ocho capítulos en que está dividido el anteproyecto tienen los títulos siguientes:

¹⁷ Sobre esta materia vide Duarte, David y otros, Legística, Perspectivas sobre a concepção e redacção de actos normativos, Almedina, Coimbra, 2002, y la Resolución del Consejo de Ministros número 64/2006, del 18 de Mayo.

- Disposiciones generales;
- Incidencia de las auditorias de seguridad vial;
- Entidad reguladora;
- Procedimientos;
- Auditores;
- Proyectos;
- Fiscalización y sanciones;
- Disposiciones finales y transitorias.

Como resulta de los párrafos anteriores, este anteproyecto pretende codificar, “compilar de forma sintética, sistemática e científica”, lo más posible, las reglas aplicables a las auditorias de seguridad vial¹⁸.

En lo que respecta a la entrada en vigor de la ley, a su *vacatio legis*, a sido entendido que el mínimo aceptable es un semestre. El nuevo régimen jurídico, después de publicado necesita de, al menos, seis meses para que sus principales destinatarios lo vayan a aprehender, para que se preparen para cumplir las nuevas exigencias.

El objeto y el ámbito de aplicación

El anteproyecto de diploma empieza por enunciar su objeto que consiste en establecer la incidencia y los procedimientos de realización de las auditorias de seguridad vial, o sea, de las auditorias de seguridad al proyecto vial.

Además, el anteproyecto establece también la formación exigible a los auditores y las reglas del ejercicio de la actividad.

A la parte final del anteproyecto están definidos los regimenes fiscalizador y punitivo y las atribuciones de la entidad reguladora.

¹⁸ Ese anteproyecto contiene normas de carácter legal y normas de carácter reglamentar, que podrían ser establecidas en reglamentos publicados separadamente.

El ámbito de aplicación del anteproyecto de diploma presentado al Gobierno es muy vasto, quizá un poco ambicioso.

Se pretende aplicarlo a los proyectos de todos los tipos de intervención vial en las vías del dominio público del Estado, de las Regiones Autónomas y de los ayuntamientos.

Se pretende aplicarlo también a todas las fases del proyecto, del desarrollo de los trabajos del proyecto, v.g., estudio de viabilidad, estudio preliminar, proyecto de ejecución y proyecto ejecutado antes de la apertura al tráfico¹⁹.

La auditoria de seguridad vial

Como se ha dicho, el anteproyecto establece un conjunto de conceptos para que su interpretación sea más fácil

La auditoria de seguridad vial es naturalmente el concepto primero, principal de este régimen jurídico y a sido definida por el grupo de trabajo como “el conjunto de procedimientos destinados a incorporar de modo explicita y formal los conocimientos y las informaciones relativas a la seguridad vial en la planificación y el proyecto de vías, con el fin de mitigar el riesgo de los accidentes y de reducir sus consecuencias.”

Al nivel de la Unión Europea²⁰, la auditoria de seguridad vial esta definida²¹ como “una comprobación pormenorizada, sistemática y técnica de la seguridad de las características de diseño de un proyecto de infraestructuras viales, aplicada a las diferentes fases que van desde la planificación a la explotación.”

¹⁹ Vide Instrucciones para cálculo de honorarios referentes a los proyectos de obras públicas, in Diario del Gobierno (de Portugal), II Serie, número 35, del 11 de Febrero de 1972, en su última versión publicada en el Diario de la Republica, II Serie, numero 53, del 5 de Marzo de 1986.

²⁰ Cfr. la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias (Nº doc prec 12791/1/07 REV 1 TRANS 270 CODEC 925- n.º prop. Ción.: 13874/06 TRANS 260 CODEC 1095)

²¹ In Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias 2006/0182 (COD).

Hay necesidad de distinguir, para que no se quede cualquier duda, la actividad del ingeniero proyectista y la profesión del auditor de seguridad vial.

Al proyectista le compete elaborar un conjunto de estudios y proyectos relativos a la vía encomendados por el dueño de la obra.

La tarea del auditor de seguridad vial es de analizar, evaluar los estudios y proyectos de acuerdo con las técnicas de la ingeniería de tráfico y seguridad vial y de identificar a los problemas de seguridad vial de los estudios y proyectos.

La actividad del auditor se destina a incorporar en la planificación y en el proyecto de vías los conocimientos y las informaciones relativas a la seguridad vial. Y debe hacerlo de modo explícito y formal, en acuerdo con los actos y formalidades previstos en la ley, con respecto por la secuencia legalmente establecida.

La separación de las dos actividades – de proyectista y de auditor – tiene tal importancia que el anteproyecto de decreto-ley establece mismo la incompatibilidad entre el ejercicio de las funciones de proyectista y de auditor de seguridad vial. La Unión Europea considera que "a los efectos del proyecto de infraestructura auditado, el auditor no deberá haber participado en la concepción o explotación de proyecto de infraestructura en cuestión"²².

Además, el proyecto alterado después de haber sido hecha la auditoria de seguridad vial sigue teniendo el proyectista como su autor.

El auditor y la entidad reguladora

La comprensión del anteproyecto de decreto-ley exige que se empiece este capítulo por hablar de dos realidades, de dos conceptos centrales; el de auditor de seguridad vial y el concepto de entidad reguladora.

²² In Propuesta de Directiva, artículo 9, número 4, alinea (c).

El auditor es la persona singular y independiente a quién compete evaluar los estudios y proyectos por medio de criterios de seguridad vial.

La calidad de auditor exige formación técnica y profesional adecuadas, que resulta de la formación académica y de la experiencia profesional exigibles. Acrece que también hay que respetar y verificar a los requisitos de idoneidad moral.

Al auditor se exige que sea ingeniero civil, que tenga formación específica en ingeniería de tráfico y seguridad vial, así como experiencia profesional, y que haga frecuentado cursos de actualización de conocimientos al largo de su carrera profesional.

Se puede afirmar que la calidad de ingeniero civil es la formación académica de base que va a soportar la demás formación y experiencia exigibles al auditor de seguridad vial.

La calidad de ingeniero civil se adquiere en consecuencia de la inscripción como miembro ordinario del Colegio de Los Ingenieros Portugueses (Ordem dos Engenheiros), que reconoce que el interesado tiene condiciones para ejercitar la profesión, o sea tiene la formación académica adecuada en ingeniería civil y la idoneidad necesaria al ejercicio de la profesión.

La formación específica es lo que se adquiere a través la aprobación en un curso de auditor de seguridad vial previamente reconocido por la entidad reguladora.

La experiencia corresponde al trabajo ejecutado designadamente lo que a consistido en la elaboración de proyectos viales y estudios de seguridad y tráfico vial. La unión Europea también considera que “los auditores deberán tener

experiencia en diseño de carreteras, ingeniería de seguridad vial y análisis de accidentes”.²³

La actualización de conocimientos significa que al largo de su vida profesional el auditor de seguridad vial tiene la obligación de frecuentar acciones de formación profesional relativas a seguridad vial, reconocidas por la entidad reguladora. La unión Europea establece que “los Estados miembros garantizarán que los auditores de seguridad vial ...realicen una actualización periódica de sus conocimientos cada sete años, como mínimo...”²⁴.

La exigencia de actualización de conocimientos es el reconocimiento que los conocimientos necesarios a la elaboración de las auditorias de seguridad vial se cambian, se alteran con el decurso del tiempo y que el tiempo influencia el “ambiente vial” al que el auditor debe atender en la realización de su trabajo.

Al largo de su vida profesional, en acuerdo con los trabajos que han sido hechos, con la experiencia y los conocimientos adquiridos, los auditores se tornan aptos a integraren equipos que auditan proyectos más complejos y también a transmitir sus conocimientos teóricos y prácticos a los otros auditores que están en fases menos adelantadas de su carrera profesional.

Por consecuencia, los auditores de seguridad vial se encuentran divididos en tres niveles; uno, dos y tres. El nivel uno corresponde al inicio normal de la actividad de auditor²⁵, cuando termina su formación y es reconocido por la entidad reguladora.

Con la adquisición de conocimientos y de experiencia profesional en trabajos de auditoria de seguridad vial hay la posibilidad de acceder a los niveles dos y tres.

²³ Propuesta de Directiva, artículo 9, numero 4 alinea (a).

²⁴ Propuesta de Directiva, artículo 9, numero 2.

²⁵ Las normas transitorias establecen un reconocimiento especial de la calidad de auditor en los primeros años de vigencia del diploma.

En el caso en que el auditor no seguir ejerciendo su profesión, (de auditor), o no frecuentar regularmente los cursos de actualización de conocimientos puede ser reclasificado en un nivel mas bajo de lo que ya había obtenido o, en casos más graves, ser excluido de la profesión de auditor.

La entidad reguladora acredita y promoví la realización de cursos de auditor de seguridad vial, atribuí y retira la calidad de auditor de seguridad vial, fiscaliza el ejercicio de la actividad profesional y aplica las puniciones a los que no respectaren las reglas en vigor.

Conociendo sus atribuciones, se puede afirmar que la organización de la profesión y su correcto funcionamiento son algunos de los fines de la entidad reguladora. Es delante de esa autoridad que el auditor puede obtener su reconocimiento profesional. La entidad reguladora garantiza la existencia de una sana competencia entre auditores y equipos de auditores.

La entidad reguladora garantiza también a la población que las auditorias se hacen en acuerdo con los procedimientos destinados a incorporar de modo explícito y formal los conocimientos y las informaciones relativas a la seguridad vial en la planificación y el proyecto de las vías. Garantiza también que las auditorias son hechas de molde a mitigar efectivamente el riesgo de verificación de accidentes y que contribuya para la reducción de la gravedad de sus consecuencias.

La entidad reguladora establece las normas reglamentarias necesarias a la ejecución de las auditorias, garantiza su aplicación y ejecución, fiscaliza su cumplimiento y efectiva la punición de las infracciones²⁶.

La importancia reconocida a la función que ejerce a determinado que se haga propuesto que todas las entidades públicas y privadas le deben prestar la colaboración necesaria al cumplimiento de sus funciones.

²⁶ Vide Moreira, Vital e Maçãs, Fernanda, Autoridades Reguladoras Independentes, Coimbra Editora. Coimbra, 2003, pagina 14.

El equipo de auditores y la seguridad vial

La elaboración de cada auditoria de seguridad vial compite a uno equipo que es especialmente constituido para ése efecto²⁷.

El equipo de auditores es constituido, desde el inicio de la auditoria, por auditores de los distintos niveles exigibles en acuerdo con la complejidad técnica del proyecto a auditar.

La constitución del equipo de auditores compite a un auditor que tiene la función de coordinador y por eso se designa en el anteproyecto de decreto-ley por auditor coordinador. A él compite escoger las personas que hacen parte del equipo y garantizar las condiciones de desarrollo del trabajo en equipo, el normal funcionamiento del equipo y su coordinación.

El auditor coordinador es el responsable por las relaciones establecidas entre el equipo de auditores y todas las otras personas con quién se van a relacionar; la entidad publica que aprueba el proyecto, el dueño de obra (entidad que a comprado el proyecto o lo ha mandado hacer), el proyectista y los consultores.

Los auditores y el auditor coordinador son todos miembros del equipo de auditores. Sin embargo de sus responsabilidades de coordinación y relativa a las relaciones con terceras partes, la calidad de auditor coordinador no es distintiva en lo que se relaciona con la formación técnica ni con posiciones jerárquicas, que no existen en los equipos de auditores. Esa calidad de auditor coordinador se refiere tan sólo a las tareas de escoger el equipo y de representación del mismo delante de terceras partes.

²⁷ El número 2 del artículo 4º de la Propuesta de Directiva establece que “los Estados miembros garantizarán la designación de un auditor a fin de realizar la auditoria de las características de diseño de un proyecto de infraestructuras.

El equipo de auditores, siempre que lo considere necesario, puede ajustar la colaboración de expertos.

Estos expertos, denominados consultores, son personas que colaboran con el equipo de auditores en un o más aspectos de la auditoria, pero no hacen parte de ese mismo equipo. Son sus colaboradores, aun que especialmente calificados, en materias determinadas.

La colaboración de los consultores se debe limitar a uno o más aspectos de la auditoria que exigen conocimientos muy especializados de materias en que el consultor es un experto. Además, la colaboración de cada consultor, con indicación expresa de las materias en que ha sido consultado, debe ser siempre registrada.

El procedimiento

La realización de las auditorias de seguridad vial es un verdadero procedimiento²⁸. Cada una de estas auditorias se va a traducir en la practica de actos y formalidades que se suceden por la orden previamente establecida en la ley.

El procedimiento de ejecución de una auditoria de seguridad vial es constituido por cuatro fases secuenciales distintas, a saber:

1. Adjudicación;
2. Ejecución;
3. Alteración del proyecto;
4. Conclusión y verificación de los requisitos legales.

La primera fase, la adjudicación es el acto por medio del cual el dueño de obra declara haber escogido el equipo de auditores para realizar una determinada auditoria de seguridad vial.

²⁸ El Laboratório Nacional de Engenharia Civil de Portugal estudió y produjo documentos relativos a la elaboración de auditorias de seguridad vial.

Por eso el dueño de obra está constituido en la obligación de entregar al auditor coordinador toda la documentación necesaria para que el equipo pueda hacer el trabajo.

La ejecución de la auditoria empieza con una reunión en que participan la entidad pública que aprueba el proyecto, el dueño de obra, el proyectista y el equipo de auditores.

Esta iniciación de los trabajos sirve para que todos se presenten unos a los otros, así como para esclarecimiento de los objetivos, métodos y procedimientos que el equipo de auditores pretende adoptar.

En esa reunión el proyectista hace una descripción general de la intervención vial a que se refiere su proyecto y de las ligaciones a la red existente. Al proyectista compete también explicitar las condicionantes del proyecto, las restricciones verificadas y las situaciones que justifican el incumplimiento de las normas de proyecto.

La ejecución de la auditoria incluí la realización de varios trabajos, entre ellos, la análisis técnica de los documentos del proyecto, las visitas al local donde se hará la intervención vial y las zonas envolventes y la elaboración de una relatoría donde constan, bien evidenciadas, con carácter obligatorio, las conclusiones y las recomendaciones.

Además, durante la ejecución de la auditoria, el auditor coordinador puede, siempre que lo considere necesario, obtener esclarecimientos escritos junto al dueño de obra.

Una vez conocida la realidad subyacente, el local de la intervención vial y las zonas envolventes, estudiado el proyecto en la perspectiva de la seguridad vial, el equipo auditor elabora una relatoría en que identifica los potenciales problemas

de seguridad vial, que a encontrado, y formula las recomendaciones generales a seguir en la definición de soluciones para los referidos problemas.

Las conclusiones son presentadas en forma de lista en que, para cada uno de los problemas identificados, se presentan los fundamentos del problema, se indican los tipos de accidente presumiblemente mas esperados y, siempre que posible, se formulan recomendaciones para la mitigación de los problemas detectados.

La entrega de la relatoría final al dueño de obra se hace en la reunión final en que participan las mismas entidades que participaran en la reunión de comienzo.

El auditor coordinador, en la reunión final, debe no solo entregar la relatoría, pero también presentar los problemas más importantes que hayan sido detectados, esclarecer las dudas y clarificar las recomendaciones, o sea, debe explicar la relatoría de la auditoria y contestar las preguntas que le hagan.

En acuerdo con el contenido de la relatoría y el estudio de esa misma relatoría, elaborado por el dueño de obra y por el proyectista, este ultimo puede introducir alteraciones al proyecto.

La no-aceptación de las recomendaciones y de los problemas identificados por el equipo de auditores de seguridad vial es posible. Pero, el proyectista debe emitir un informe en que se justifiquen con fundamentos técnicos sus decisiones. A estos informes se llaman “pareceres de excepción”.

Por último, la entidad pública que aprueba el proyecto²⁹ debe analizar la relatoría de la auditoria de seguridad vial emitiendo un visto conjuntamente con la demás documentación.

Este visto garantiza que los documentos analizados respectan las exigencias legales y, por eso, la auditoria de seguridad vial se queda atestada y verificada.

²⁹ No coincide siempre con el dueño de obra.

Conclusiones

1. El régimen jurídico propuesto al Gobierno hay el objetivo de permitir la introducción en Portugal de las auditorías de seguridad vial, con carácter general y obligatorio.
2. La creación del ingeniero auditor de seguridad vial y su reconocimiento por medio de un procedimiento adecuado es más un paso adelante en la defensa del valor de la prevención y seguridad vial.
3. Las atribuciones de la entidad reguladora relativas a la formación de los auditores, al reconocimiento de la calidad de auditor, de regulación y de fiscalización de su actividad, así como de punición de las infracciones verificadas, son garantías que la actividad de realización de auditorías de seguridad vial se desarrolla en acuerdo con la ley.
4. El anteproyecto de decreto-ley presentado al Gobierno compila en un mismo documento la mayoría de las reglas jurídicas aplicables, estableciendo los aspectos que necesitan de reglamentación posterior,
5. El procedimiento de realización de las auditorías de seguridad vial, así como las exigencias académicas, de experiencia profesional y de formación inicial y posterior de los auditores son previstas con grande cuidado.
6. Se pretendió también establecer reglas claras que permitan a cada parte con intervención en la obra conocer exactamente lo que debe hacer en cada situación durante el tiempo en que se estuviere a realizar la auditoría de seguridad vial.

7. No obstante, lo ante-proyecto de decreto-ley contiene un régimen jurídico con normas transitorias que establecen la posibilidad de no-aplicación de algunas reglas, cuando aun no hubiere auditores en numero adecuado a las necesidades del mercado y siempre que se verifiquen circunstancias justificativas de la dispensa de auditoria de seguridad vial, expresamente invocadas por lo dueño de obra.
8. Por ultimo, se establece la necesidad de revisión de la (futura) ley antes de verificados cinco años contados desde su entrada en vigor.
9. Se cree que el progreso científico y la realización de auditorias de seguridad vial con regularidad proporcionarán experiencias y conocimientos que, en pocos años, permitieran mejorar, perfeccionar el régimen jurídico presentado.

Bibliografía

Código de la Carretera, en su última versión publicada en anexo al Decreto-Ley n.º 44/2005, de 23 de Febrero.

Delicado, Ana e Gonçalves, Eduarda, Os Portugueses e os novos riscos: resultados de um inquérito, in *Análise Social*, n.º 184, 3º trimestre de 2007, Lisboa, Instituto de Ciências Sociais, Universidade de Lisboa.

Instrucciones para calculo de honorarios referentes a los proyectos de obras publicas, in *Diario do Governo (de Portugal)*, II Serie, numero 35, del 11 de Febrero de 1972, en su ultima versión publicada en el *Diario da República*, II Serie, número 53, del 5 de Marzo de 1986.

Miranda, Jorge e Medeiros, Rui, Constituição Portuguesa Anotada, Tomo I, Coimbra Editora, Coimbra, 2005.

Moreira, Vital, Maças, Fernanda, Autoridades Reguladoras Independentes, Estudo e Projecto de Lei Quadro, Coimbra Editora, Coimbra, 2003.

Parecer del Comité Económico y Social sobre la Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias 2006/0182 (COM)

Plano Nacional de Seguridad Vial, Ministério da Administração Interna, Marzo de 2003.

Plan Vial Nacional - Decreto-Ley n.º 222/98, de 17 de Julio, con las alteraciones que le fueran introducidas por Ley n.º 98/99, de 26 de Julio, e pelo Decreto-Ley n.º 182/2003, de 17 de Agosto.

Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias 2006/0182 (COD).

Silva, Jorge Lopes da, 100 Anos do Automóvel Club de Portugal, Lisboa, Chaves Ferreira Publicações, S.A., 2003.

Vocabulario de Estradas e Aeródromos, Laboratorio Nacional de Engenharia Civil, Lisboa, 1962

Curriculum vitae

Luis Miguel Pereira Farinha

1982-87 – Universidad Católica Portuguesa – Licenciatura en Derecho

1988-89 – Universidad Católica Portuguesa – Pós-graduación en Derecho
Comunitário

2004 - Facultad de Derecho de la Universidad de Lisboa – Pós-graduación en
Legística e Ciência de la Legislacion

2005-06 – Curso de Defensa Nacional – Instituto de Defensa Nacional

Desde 1989 - Abogado

2002-04 – Asesor del Ministro de la Agricultura, Desarrollo Rural y Pesca

2005-07 – Gabinete Jurídico de Estradas (Carreteras) de Portugal, E.P.E.

Desde 2007 – Vice-Presidente de la Autoridad Nacional de Seguridad Vial