



Instituto Internacional
San Telmo

XIX ENCUENTRO INTERNACIONAL DE PROFESORES

DE POLÍTICA DE EMPRESA

Sevilla, 9 y 10 de Noviembre de 2017

APRENDIENDO DE OTRAS POLITICAS PUBLICAS. ALIMENTACION Y SEGURIDAD VIAL

Horacio Gonzalez Aleman
Octubre 2017

APRENDIENDO DE OTRAS POLÍTICAS PÚBLICAS. ALIMENTACION Y SEGURIDAD VIAL

Introducción

En poco más de cincuenta años, sociedades desarrolladas como la española y las de nuestro entorno, han pasado de un contexto de supervivencia y escasez de alimentos, a la abundancia.

La evolución y el desarrollo tecnológico y económico, han permitido un mayor y mejor acceso a los alimentos, pero en este proceso que solo podemos calificar de éxito, también se han producido efectos indeseados que afectan al desarrollo de la sociedad. Es aquí cuando la ciencia se empieza a interesar de manera creciente por los efectos de los patrones alimentarios sobre la salud de los ciudadanos y el campo de la nutrición adquiere una relevancia inusitada, marcando de manera definitiva las políticas alimentarias de los países.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), las denominadas enfermedades no transmisibles (ENT) son las enfermedades cardiovasculares, el cáncer, las enfermedades respiratorias crónicas y la diabetes. Estas afectan a todos los grupos de edad y a todos los países, viéndose favorecidas por factores de riesgo tal y como la urbanización rápida y no planificada, la mundialización de hábitos de vida poco saludables o el envejecimiento de la población. Las dietas malsanas y la inactividad física pueden manifestarse en forma de tensión arterial elevada, aumento de la glucosa, lípidos en la sangre y obesidad. Son los llamados "factores de riesgo metabólicos", que pueden dar lugar a enfermedades cardiovasculares, la principal ENT por lo que respecta a las muertes prematuras ¹

No es de extrañar por tanto, que las autoridades públicas, en el justo objetivo de mejorar la salud de los ciudadanos, propongan medidas y acciones para intentar revertir las tasas de obesidad, favorecer unos hábitos de alimentación y vida saludables, así como incrementar las tasas de actividad física.

A fecha de hoy, desde la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de Naciones Unidas y el Plan de Acción Mundial para la prevención y control de ENT 2013-2020 de la OMS, hasta la Estrategia UE sobre problemas de salud relacionados con la alimentación, el sobrepeso y la obesidad, tienen todas como objetivo común revertir una tendencia más que preocupante desde el punto de vista de la salud pública, así

¹ www.who.int/mediacentre/factsheets

como ayudar a los Estados en el diseño, aplicación y medición de actuaciones en el marco de sus políticas públicas.

La propia Unión Europea y todos los Estados que la conforman llevan más de un decenio aplicando medidas, planes, estrategias y acciones, y a pesar de ello los resultados solo pueden calificarse como de modestos. Es verdad que las políticas de salud pública requieren de largos plazos de intervención, la evidencia y los avances científicos así como de persistencia y coordinación, pero la obesidad sigue siendo un problema de salud pública, de gasto sanitario y de hábitos ciudadanos.

Ante esta situación cabe por tanto preguntarse si existe alguna política pública en otros ámbitos que pudiera arrojar alguna luz a éste problema y, desde la evidencia, contribuir a su reversión. ¿Se pueden comparar políticas públicas de ámbitos diferentes? ¿Es posible obtener alguna enseñanza en su caso? Eso es precisamente lo que intenta este artículo. Son muchas las limitaciones que se afrontan, y así hay que reconocerlo: espacio, profundidad, conocimientos... pero al menos aspiro a abrir el debate, y animar a otros a profundizar en el intento de atisbar alguna propuesta que contribuya a encontrar soluciones.

La seguridad vial

La seguridad vial es, sin duda, una política pública de la mayor importancia al igual que la alimentación, y a grandes rasgos podemos decir que comparten una serie de características, como son:

- La implicación directa sobre la salud de las personas. En el primer caso se manifiesta a través de los accidentes de tráfico que pueden implicar fallecimientos y hospitalización; en el segundo a través de la mortalidad y morbilidad de las ENT.
- Existe como actor clave una actividad económica subyacente, llámese industria del automóvil en un caso, agroalimentaria en el otro.
- Implican complejas relaciones de diferentes ámbitos y sectores –públicos y privados–, y a diferentes escalas –local, regional, nacional e internacional–.
- Tienen importantes efectos sobre la sociedad a corto, medio y largo plazo.

Tanto una como otra atraen el interés general de la población y de la opinión pública, y ambas están de manera continuada en los medios de comunicación.

La seguridad vial también ha evolucionado de manera sustancial en un país como España, el tercero en superficie en Europa, con 47 millones de habitantes y 80 millones de visitantes al año (INE, 2016). El desarrollo socioeconómico y la increíble mejora que las infraestructuras han experimentado en los últimos treinta años han sido claves en este sentido; el incremento del parque automovilístico y de permisos de conducir también han propiciado grandes cambios en el panorama, pero en la década de los 90 se produce un punto de inflexión ante las graves deficiencias que las autoridades detectan en la seguridad vial nacional y sus efectos sobre la sociedad.

Entrado el nuevo siglo, el gobierno cambia su enfoque y empieza a desarrollar estrategias plurianuales para la mejora de la seguridad vial, así como a despertar una nueva conciencia y nuevos enfoques; en 2003 se registraron 5.399 fallecidos en accidentes de tráfico y 26.305 heridos graves, cifras que parecía debían ser “aceptadas” como el alto precio que había que pagar para poder desplazarnos. Nuestra tasa de accidentalidad se situaba en los 128 fallecidos por millón, lejos de los 103 de la media comunitaria.

En el período 2003-2009 mejora de manera sustancial la seguridad vial de España a través del incremento de los sistemas de seguridad, la utilización del casco y del cinturón de seguridad, la reducción de la velocidad media y una tendencia a la baja del consumo de bebidas alcohólicas en la conducción, alineándose con la Estrategia Europea del momento.

A la vista de los resultados positivos, el gobierno elabora una nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, que actualmente se encuentra en proceso de revisión a medio para analizar los resultados obtenidos y proponer en su caso medidas de corrección.

Resultados obtenidos, prioridades y actuaciones

Podemos decir sin temor a equivocarnos que las actuaciones públicas en el ámbito de la seguridad vial en España han surtido efecto.

Si nos atenemos a las estadísticas oficiales de la Dirección General de Tráfico (DGT), si en el año 2003 hubo 5.399 fallecidos en accidentes de tráfico, y en 2009 se registraron 1.689, con un descenso continuado año a año.

En cuanto a los accidentes con víctimas, en 2010 los heridos hospitalizados ascendían a 120.345, mientras que en 2015 se registraron 124.960, bajando de manera progresiva tanto los índices de gravedad como de letalidad. Y todo ello con un censo de conductores que en continuo ascenso: 23.000.000 en 2003, y 26.514.026 en 2016.

¿Pero cuáles han sido los factores que han conseguido mejorar la seguridad vial en nuestro país? Habría ante todo que insistir en la opinión de los expertos consultados² que recalcan la importancia de los plazos en la aplicación de esta política pública. Son políticas de largo plazo, en continua evolución, y que necesitan ser medidas periódicamente para insistir en las nuevas prioridades que van surgiendo. Conviene detenerse pues en estas últimas para observar más de cerca cuáles son las áreas clave de actuación.

Tomando como base la actual Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, la nueva visión de las autoridades se resume de la siguiente forma: “Los ciudadanos tienen derecho a un sistema seguro de movilidad en el que todos, ciudadanos y agentes implicados,

² Subdirección General de Investigación y Análisis, DGT

tienen su responsabilidad''. –Nótese que el concepto seguridad vial se sustituye por el de movilidad, mucho más amplio–.

Esta visión se apoya en cinco valores que marcan las actuaciones nacionales a desarrollar para reducir el impacto socio-económico de los accidentes de tráfico en un plazo de diez años, y que se resumen de la siguiente forma:

- Derechos y deberes compartidos: los usuarios y los diseñadores del sistema son copartícipes y cooperan en el mismo;
- Movilidad sostenible: saludable para los ciudadanos, y respetuosa con el medioambiente;
- Usuarios seguros: educados, formados, informados, concienciados y responsables;
- Carreteras y entornos seguros: carreteras diseñadas en función de las capacidades humanas y tecnológicas;
- Vehículo seguro: protector de los usuarios.

Considerando los anteriores elementos, la Estrategia define seis prioridades:

- Protección de los usuarios más vulnerables;
- Una movilidad segura en la zona urbana;
- Mejora de la seguridad de los motoristas;
- Mejora de la seguridad en accidente ``ad itinere``;
- Mejora de comportamiento en relación a las drogas y velocidad en la conducción.

Pero todo ello, lo que es realmente significativo, se plasma en once áreas de actuación que son las que orientan en la práctica la Estrategia:

1. Educación y formación: potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios.
2. Comunicación: informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial.
3. La norma y su cumplimiento: consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios supervisando el cumplimiento de la norma.
4. Salud y seguridad vial: garantizar las aptitudes para la conducción.
5. Seguridad en los vehículos: más y mejores elementos de seguridad
6. Infraestructuras: lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor.
7. Zona urbana: conseguir una movilidad urbana sostenible y segura.
8. Empresa y transporte profesional: reducir los riesgos relacionados con el trabajo.
9. Víctimas: atención en el accidente y apoyo con las víctimas.
10. Investigación y gestión: más y mejor conocimiento de la problemática de la seguridad vial.
11. Coordinación y participación: crear sinergias promoviendo la acción conjunta de los diferentes agentes.

A estas alturas no podemos negar los resultados satisfactorios que ésta estrategia ha demostrado. Observemos algunos elementos que la orientan y que son de especial interés a efectos de ésta reflexión.

En primer lugar el marcado acento sobre la colaboración y cooperación entre los agentes implicados. No hay duda que el ``liderazgo político`` de la estrategia recae sobre la autoridad pública (DGT), como no puede ser de otra forma y por principio en cualquier política pública; pero se materializa con una visión integradora, bajo un modelo de participación público-privado que permite consensuar medidas y se convierte en una clave. Esta visión incluye la coordinación interministerial y con el resto de administraciones (autonómicas y locales).

En segundo lugar, de las once actuaciones previstas hay que significar que una mayoría de las mismas no tienen carácter puramente coercitivo, como veremos más adelante. La norma y su cumplimiento es importante sin duda –está en el tercer lugar entre las áreas de actuación–, pero no puede decirse que sea la clave de arco del modelo.

Otro comentario interesante que surge de los expertos es que mientras más se avanza en la seguridad vial, más se profundiza en el análisis, más importante es el entorno, más se ramifican las implicaciones. Surgen nuevos conceptos en el análisis como son la sostenibilidad, el rol de la tecnología o la necesidad de adaptarse a sus nuevas situaciones (flexibilidad). Un ejemplo ilustrativo es el caso de la telefonía. Su evidente relación con la siniestralidad ha llevado al desarrollo de campañas de concienciación así como al incremento de sanciones que han llegado a superar al no uso de cinturón de seguridad, y la sitúan en segundo lugar en el ranking (2015). Las actuaciones se mantienen pero lo reseñable es que en paralelo la tecnología ha permitido luchar contra el uso manual del móvil y que paulatinamente crece la oferta de vehículos con manos libres integrada, conectividad, pantallas... Ello es indicativo también de que determinadas medidas tienen sus límites o se agotan en su efectividad; y por tanto, las autoridades abrazan el cambio.

Un intento de clasificación de medidas

Si nos atenemos a las once áreas de actuación de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 podríamos clasificarlos según tres grandes ámbitos: medidas de concienciación, medidas coercitivas y medidas mixtas. Las primeras recogerían aquellas que tienen carácter de fomento o impulso, que no imponen obligación alguna; las segundas las que, bajo el amparo legal, tienen como objetivo la represión de determinadas actuaciones ya sea por la vía administrativa (sanciones) o penal (prisión)³. Las terceras en fin recogen medidas de fomento y a la vez obligatorias –pero sin carácter represivo–.

Se trata pues, simplificando, de saber cuáles de ellas son ``soft`` y cuáles ``hard``, para ir acercándonos a la idea central de este artículo, a saber, si la gestión de la seguridad vial puede aportar enseñanzas útiles a la política alimentaria en relación con la salud.

³ No vamos a hacer referencia a la vía judicial puesto que no es un parámetro que podamos incluir en este análisis, donde el ilícito penal no existe.

Entre las que podríamos incluir dentro de las medidas de fomento nos encontramos con las dos primeras: educación y formación vial, y la comunicación. Aquí se integran medidas como incluir en el currículo de la educación primaria, secundaria, bachillerato y formación profesional materiales didácticos obligatorios en educación vial. En materia de comunicación son conocidas las campañas (TV, radio, medios escritos, 2.0) de la DGT, centradas en áreas: niños, jóvenes, mayores, ciclistas, motoristas, drogas, velocidad, desplazamientos en vacaciones, uso del móvil...

Es importante destacar que son precisamente estas áreas en las que la colaboración público-privada es más notoria, y son de general conocimiento: en el ámbito de los medios de comunicación, Mediaset España (Sobre Ruedas), y Antena 3 (Ponle Freno) y otros llevan años implicados en la información, concienciación y lucha contra la siniestralidad vial. En otros ámbitos de la sociedad destacan las compañías aseguradoras (Fundación MAPFRE, Fundación AXA, Fundación RACC, Fundación Línea Directa), el Real Automóvil Club de España, el Real Moto Club de España, la Fundación para la Seguridad Vial, la Fundación Comisariado Español del Automóvil, Fundación Pons,... son numerosas las organizaciones de la sociedad que colaboran en la consecución de los objetivos públicos.

También habrían de incluirse en este grupo las actuaciones en materia de investigación, análisis y estudios (9.) y la 10, que promueve la creación de sinergias y la acción conjunta buscando una mayor coordinación y participación de los agentes implicados.

Entre las que podríamos considerar mixtas están la mejora de la seguridad en los vehículos (5), en la medida en que conjugan avances regulatorios y en materia de normalización con iniciativas particulares de los propios fabricantes; la número 6 -infraestructuras más seguras -que requieren ante todo de la acción y recursos públicos; la mejora de la movilidad urbana, sostenible y segura (7) donde se incluyen desde la modificación del diseño urbano en beneficio de la seguridad del peatón o el carril bici hasta la promoción de la disciplina en los semáforos. Todas ellas afectan tanto a las ordenanzas municipales como a la educación vial. Y por último la número 8, que recoge acciones para la reducción de riesgos relacionados con el trabajo, como mejoras en la formación y responsabilidad del conductor profesional, instrumentos de control y mejora del cumplimiento, sensibilización sobre los accidentes "in itinere", etc. Y la 9, dedicada a la atención de las víctimas.

Finalmente, en el ámbito de medidas coercitivas, están aquellas relativas a la norma y su cumplimiento, que pretenden consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios supervisando el cumplimiento de la norma (número 3).

En el ámbito administrativo el dato más llamativo es el de las multas de tráfico, que según la DGT llegaron a suponer una recaudación para las arcas públicas de 407,5 millones de Euros en 2015. Estas cantidades han ido en constante aumento en el último decenio (2007: 300 millones de Euros), con altibajos anuales pero detrás de ella

hay que considerar factores del mayor interés como son la mejora de los procedimientos de recaudación, la ayuda de la tecnología (radares, helicópteros), y seguramente, el déficit fiscal durante los años de la crisis.

Por el contrario, el número de denuncias formuladas no ha variado tan ostensiblemente, pues si en 2010 estas ascendían a 4.105.648, en 2016 fueron 4.387.229, un incremento de tan solo 281.581 en diez años.

Tampoco habría que dejar de considerar en la ecuación la evolución del censo de conductores que en España ha pasado de los 24 millones de 2010 a los 26.514 millones de 2016, un incremento de 6,5 millones, nada desdeñable.

Es difícil hacer conjeturas. Lo primero que habría que reconocer son las limitaciones de los datos oficiales disponibles; las multas referidas son las que entran en el ámbito administrativo de la DGT, que no consideran la casuística ni del País Vasco ni Cataluña. Tampoco hay referencias a los expedientes abiertos por los Ayuntamientos, para los que no existen datos oficiales agregados.

Pero aún así existen indicios para considerar que la presión sancionadora o el "afán recaudatorio" no han sido las claves para mejorar el cumplimiento de la norma y consolidar de esta forma el comportamiento del usuario.

Es más, los datos del Barómetro de Opinión Sobre Seguridad Vial (2011), en su última edición disponible, apuntan que en 2005, los accidentes de tráfico eran un problema social para el 23,6% de los españoles, descendiendo hasta el 6,4% en el avance del mismo año de su publicación. El cuestionario incluye problemas como el paro, el terrorismo, la inseguridad ciudadana, la vivienda, la integración de inmigrantes o la seguridad en el trabajo. Otra muestra más del trabajo bien hecho por nuestras autoridades en los últimos años.

En fin, cerramos este apartado con el área de actuación número 4, salud y seguridad vial, que incluye esencialmente mayor control de las aptitudes necesarias para la conducción, mayor implicación de los profesionales sanitarios o la intervención sobre conductores con dependencia sobre el alcohol o las drogas y que por ese motivo son reincidentes en delitos por seguridad vial.

En un intento por resumir los comentarios de éste apartado podríamos concluir con las siguientes afirmaciones:

- De las once áreas de actuación de la Estrategia nacional de seguridad vial, cuatro se encuadran en el ámbito del fomento, otras cuatro se catalogan como mixtas, y por último tan solo dos en el ámbito coercitivo. Parece pues, que no solo el enfoque general (visión y valores), sino la aplicación de la propia estrategia se inclinan por un modelo de responsabilidad compartida, concienciación y colaboración, dejando en un segundo plano la represión basada en medidas legales.

Las políticas alimentarias. ¿Es posible la comparación?

Como se apunta al principio de este artículo, la seguridad vial y la salud pública (en este caso en su vertiente de políticas de prevención en relación con la alimentación y la salud) son claramente ámbitos de actuación de políticas públicas en la medida en que son acciones de gobierno de interés general para la atención específica de problemas sociales.

En ambos casos podemos decir que se aplican medidas "hard" y "soft", o siguiendo nuestra división, medidas de fomento, mixtas y coercitivas.

Pero en la búsqueda de las simetrías, la comparación es menos evidente de lo que pudiera parecer. Empecemos por describir cuáles son las que con carácter general se suelen aplicar en el caso de la alimentación, y para ello nos vamos a referir a las prácticas existentes en España y en los países de nuestro entorno (Unión Europea). El ejercicio va a seguir la misma lógica que en el caso anterior, en un intento de acercarse al paralelismo de la mejor manera posible y facilitar de esta forma la coherencia y la extracción de conclusiones en el apartado final.

Siguiendo este hilo de razonamiento, en primer lugar debemos abordar las medidas de fomento, entre las cuales destacan en el caso alimentario:

- Los acuerdos de autorregulación en el contenido de la publicidad (en especial para menores);
- Los acuerdos de autorregulación para la reducción de azúcares, grasas y sal en los alimentos;
- Campañas educativas para menores y población en general;
- Campañas de promoción de la actividad física entre la población;
- Promoción de la investigación y la innovación,...

Son iniciativas cada vez más habituales, que implican la colaboración y negociación entre administraciones públicas y las empresas y/o sus asociaciones. Cabe decir que en términos comparativos no tienen todavía ni el alcance ni el contenido que sus homólogas en el mundo de seguridad vial, y no han conseguido aún los niveles de sensibilización social. Quizás factores como una escasa movilización social, los recursos empleados, la respuesta de organizaciones de la sociedad civil marquen la diferencia. La capacidad de movilizar al conjunto de la sociedad en un objetivo común marca sin duda la diferencia.

En el ámbito de las actuaciones mixtas podemos significar algunos casos como el código de corregulación de la publicidad de alimentos y bebidas dirigida a menores, prevención de la obesidad y salud (código PAOS), suscrito en 2013 entre los agentes económicos del sector alimentario y el Ministerio de Sanidad, Servicios Sociales e Igualdad. Este código nace como alternativa en la Ley 17/2011 de Seguridad Alimentaria y Nutrición, que disponía o bien de la firma y compromiso con el mismo

por parte de los agentes económicos o, en su defecto, la adopción de medidas reglamentarias por parte del Gobierno.

Una estrategia similar ha adoptado en marzo de este año la Comisión Europea en materia de etiquetado nutricional y composición de bebidas con contenido alcohólico, dando a las organizaciones representativas de los sectores del vino, la cerveza y las bebidas espirituosas un plazo de 12 meses para hacer una propuesta común de autorregulación; si la propuesta común se considerara insuficiente o no se hiciera formalmente, la Comisión ha anunciado la solución por la vía reglamentaria.

Son dos modelos puramente mixtos, que, sin embargo, no cuentan con equivalente tan rotundo en el ámbito de seguridad vial.

Cerremos esta comparativa con las medidas de carácter coercitivo. En este campo, la intervención de las administraciones es amplia y variada:

- Impuestos, sobre azúcar, grasas y sal. Una práctica extendida en algunos países europeos –Portugal, Reino Unido, Hungría, Finlandia...– y que ha tenido su último episodio en España con la aprobación del impuesto sobre bebidas azucaradas establecido en la Comunidad Autónoma Catalana.
- El denominado Minimum Unit Pricing (MUP) de Escocia e Irlanda, un precio mínimo de venta para las bebidas con contenido alcohólico como instrumento para hacer menos accesible su consumo.
- La prohibición de determinados alimentos y bebidas en algunos entornos (colegios y otros centros educativos, estadios...)
- Restricciones o prohibiciones publicitarias en franjas horarias, determinados medios.
- Limitaciones en la contratación pública (restauración colectiva de colegios, hospitales, cuarteles,...).

Son realmente difícilmente comparables los dos casos; lo único que les une es el carácter coercitivo impuesto por ley, pero a partir de ahí las diferencias son sustanciales. En el caso de la seguridad vial, la relación causa-efecto es directa (accidente= defunción u hospitalización). En la alimentación, su impacto negativo sobre la salud es a plazo, y el resultante (las ENT y la mortalidad) implica otros factores: genética, medioambiente, estilos de vida, actividad física.

¿Cabe el aprendizaje?

Sin duda; a pesar de todas las limitaciones, este ejercicio puede acabar con algunas ideas útiles.

Seguramente merecen profundizar, pero esa labor la dejo con gusto a otros autores, para los que siempre estaré dispuesto a colaborar. Pero siempre se pueden extraer ideas interesantes de un ejercicio comparativo como éste, cuyo único objetivo es aportar soluciones eficientes cara al futuro.

Antes que nada hay que reconocer que la solución de problemas como los que abordamos requieren de tiempo, de profundidad; los hábitos y costumbres enraizadas socialmente no revierten ni en una legislatura, ni con el simple voluntarismo bienintencionado. Y menos con medidas drásticas, añadiría. Como nos demuestra el reciente premio Nobel de Economía Richard Thaler, no somos simplemente "homo economicus", sino "homo sapiens", una condición mucho más compleja que nos demuestra que no siempre tomamos las decisiones correctas aún teniendo información suficiente. O como decía Marx "si las cosas fueran tan evidentes, no haría falta la ciencia".

Una primera conclusión sería la importancia de movilizar a toda la sociedad bajo un objetivo común. Parece que la seguridad vial lo ha conseguido, y buena muestra de ello es que hoy en día es un objetivo de toda la sociedad – nadie lo cuestiona – , y hay un círculo virtuoso en el que se ha conseguido que toda ella colabore con objetivos comunes: ponerse el cinturón de seguridad o el casco, no beber si se conduce o recurrir al "búho", las sillas adaptadas para niños... los que la DGT ha significado como prioritarios.

Más aun, ha surgido una corriente de colaboración de agentes sociales, alineados con la estrategia pública, que aportan recursos y medios al objetivo. No parece que hayamos llegado a ese estadio aun en materia de nutrición.

Otra sería la importancia de la formación y educación,...Es la primera de las actuaciones de la Estrategia nacional, y no parece que lo haya sido por azar. Temas como la inclusión de la formación en nutrición y salud en el currículo de los estudiantes no parece descabellado, y seguro que ayudará a que las nuevas generaciones cambien hacia actitudes y comportamientos más saludables.

También aquí la sociedad – en este caso las empresas – tienen mucho que aportar, apoyando la labor de las administraciones. Algunas lo hacen, pero quizás no lo suficiente o sin la visibilidad necesaria.

La coordinación de actuaciones también es otro campo de especial interés; ese liderazgo ejercido por la DGT merece una reflexión. ¿Porque en el caso de la alimentación se sigue debatiendo lo que es bueno y lo que es malo? ¿Por qué están las posiciones tan enfrentadas? A veces parecería que afrontamos un diálogo de sordos en el que se hace difícil trabajar bajo pautas comunes, prevaleciendo la opinión sobre la evidencia científica.

Por último, un tema delicado. Que son más efectivas, ¿las medidas "soft" o las medidas "hard"? Me inclino a pensar que las primeras. Del caso de la seguridad vial se obtiene un aprendizaje y es el de una clara evolución en el tiempo de políticas restrictivas hacia políticas más integradoras, en las que la represión tiene su lugar, pero no prioritario. Es como si se hubieran llegado al convencimiento de que este tipo de actuaciones tiene sus límites, y que la evolución inteligente ha de llevar a más y nuevos campos de actuación (visión multifactorial), a la prevención.

De hecho no parece que en este caso, hoy en día, la vía “hard” haya sido determinante para los resultados, más que aceptables, de la seguridad vial en España.

Esperemos que así siga siendo, y que los actores del mundo de la alimentación y la salud puedan aprender de este ejemplo.