

Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2006

Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2006



Josefa Valcárcel, 28 • 28027 Madrid

MEMORIA DE ACTUACIONES DE SEGURIDAD VIAL 2006

Presentación

En el Ecuador de su implantación, el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005 - 2008 continúa desarrollando acciones en distintos ámbitos y consiguiendo, a través de la estrecha coordinación y colaboración de diversos agentes públicos y privados, un abanico de resultados positivos que anima a continuar en la línea de trabajo actual.

La progresiva reducción de la siniestralidad en las carreteras y el aumento de la concienciación ciudadana en materia de seguridad vial, ponen de manifiesto el significativo esfuerzo que están realizando las diferentes administraciones y colectivos sociales, contribuyendo notablemente a la consecución de los objetivos fijados.

Por tanto, parece que el compromiso político y social que se ha asumido en los últimos años, y se ha articulado a través de la puesta en marcha del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005 – 2008, continúa dando resultados esperanzadores para que en próximos ejercicios se logren avances aún más significativos.

A continuación, se presenta la Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2006, que recoge el panel de indicadores establecidos en el Plan y las principales iniciativas desarrolladas en el ámbito de la seguridad vial en España.

*Pere Navarro Olivella
Director General de Tráfico*

ÍNDICE

| | |
|--|----|
| INTRODUCCIÓN | 2 |
| 1. EVOLUCIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS | 4 |
| 1.1 Indicadores relevantes | 6 |
| 2. VALORACIÓN GLOBAL 2006..... | 14 |
| 3. PROYECTOS CLAVE 2006 | 29 |
| 3.1 Permiso por Puntos | 30 |
| 3.2 Incremento de efectivos policiales. Creación del centro de denuncias automáticas (ESTRADA) | 31 |
| 3.3 Operaciones especiales de vigilancia y control | 31 |
| 3.4 Mayor implicación del sistema judicial en la política de seguridad vial..... | 31 |
| 3.5 Modificación de la prueba teórica para la obtención del permiso de conducción..... | 32 |
| 3.6 Nuevo tratamiento para los conductores noveles | 32 |
| 3.7 Mayor implicación de los Ayuntamientos | 32 |
| 3.8 Colaboración de las empresas para incrementar la presencia de la seguridad vial en el ámbito laboral y profesional | 33 |
| 3.9 Tratamiento de los TCAs y zonas de conflicto potencial | 33 |
| 3.10 Auditorías de seguridad vial en la red de carreteras..... | 33 |
| 4. PRINCIPALES INICIATIVAS DESARROLLADAS | 34 |
| 4.1 Educación y formación vial..... | 35 |
| 4.2 Concienciación de seguridad vial..... | 39 |
| 4.3 Vigilancia y control..... | 40 |
| 4.4 Seguridad de los vehículos | 43 |
| 4.5 Infraestructuras y gestión / información del tráfico..... | 45 |
| 4.6 Seguridad vial y laboral en el transporte | 47 |
| 4.7 Atención a víctimas y a sus familias..... | 49 |
| 4.8 Investigación y análisis de Seguridad Vial | 50 |
| 4.9 Participación de la sociedad civil..... | 51 |
| 4.10 Coordinación entre Administraciones | 51 |
| 5. BALANCE DEL PLAN ESTRATÉGICO 2005-2008 | 53 |
| 5.1 Valoración de la evolución de los principales objetivos estratégicos desde el inicio del Plan. | 54 |
| 5.2 Proyectos clave 2005-2008..... | 56 |
| 5.3 Impacto en los diferentes colectivos de la sociedad | 58 |
| 6. RETOS | 62 |

INTRODUCCIÓN

El ejercicio 2006 constituye el segundo año de funcionamiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. El ejercicio 2006 es, por tanto, un año clave para la consolidación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 como hoja de ruta que guía la política de seguridad vial en España.

El año ha supuesto la confirmación del Plan Estratégico de Seguridad Vial como instrumento de trabajo en el que están implicados diversos organismos públicos, como el Ministerio de Educación y Ciencia, Ministerio de Sanidad y Consumo, Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Ministerio de Interior, Comunidades Autónomas, Ayuntamientos, etc., y numerosos agentes privados.

Una vez finalizado el ejercicio 2006 nos encontramos en el ecuador del Plan, siendo un momento adecuado para realizar una reflexión de los resultados logrados desde el inicio del Plan hasta la fecha.

La memoria de actuaciones 2006 recoge, por tanto, un análisis y valoración de los resultados conseguidos en el marco del citado Plan Estratégico durante el año 2006, así como, un balance del grado de desarrollo de dicho Plan desde el inicio del mismo, evaluando el grado de desarrollo alcanzado en cada una de las áreas y líneas de acción.

Este análisis permitirá definir prioridades para futuros ejercicios y/o desarrollar nuevas acciones que den respuesta a las necesidades de seguridad vial dentro de la dinámica con la que fue configurado el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.




La Memoria de Actuaciones 2006 se estructura en base a los siguientes elementos:

- **Evolución de los objetivos estratégicos:** Cuadro comparativo de la evolución de los indicadores definidos para el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 y valoración de las cifras reflejadas en los principales indicadores.
- **Valoración Global del ejercicio 2006:** Reflexión sobre las principales cifras de siniestralidad del ejercicio 2006, evolución durante el último año de los objetivos más relevantes del Plan.
- **Proyectos Clave del ejercicio 2006:** Valoración del grado de desarrollo de los Proyectos Clave que se plantearon para este ejercicio y se tradujeron en un conjunto de medidas especiales.
- **Principales iniciativas desarrolladas durante el ejercicio 2006:** Ilustración de forma resumida de las principales iniciativas llevadas a cabo durante el ejercicio 2006.
- **Balance del Plan Estratégico 2005-2008:** Grado de desarrollo, hasta la fecha, de los Proyectos Clave establecidos para el periodo 2005 -2008. Valoración de la evolución de los principales objetivos estratégicos desde el inicio del Plan. Valoración del impacto del Plan en determinados colectivos.
- **Retos 2007:** En base a la evolución de los objetivos estratégicos y al grado de desarrollo de las acciones previstas se identifican los aspectos más importantes a impulsar en el próximo ejercicio.




1. EVOLUCIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

La siguiente gráfica muestra la evolución del Panel de Objetivos Estratégicos definidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.

| INDICADOR | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | Objetivo 2008 | Variación 2003-2006 |
|-----------|---|--------|--------|--------|--------|---------------|---------------------|
| 1 | Reducción del ratio fallecidos totales en accidente por millón de habitantes | 127 | 110 | 102 | 93 | 76 | -26,77% |
| 2 | Reducción del nº total de fallecidos | 5.399 | 4.741 | 4.442 | 4.104 | 3.250 | -23,99% |
| | Reducción del nº total de heridos graves | 26.305 | 21.805 | 21.859 | 21.382 | 21.000 | -18,72% |
| 3 | Reducción del ratio de fallecidos por cada 100 accidentes con víctimas | 5,4 | 5,0 | 4,9 | 4,1 | 3,4 | -24,07% |
| 4 | Reducción del número total de accidentes con víctimas | 99.987 | 94.009 | 91.187 | 99.797 | 95.000 | -0,19% |
| 5 | Reducción del número de conductores y pasajeros de ciclomotor entre 15 y 20 años fallecidos en accidentes con víctimas | 156 | 154 | 113 | 104 | 100 | -33,33% |
| | Reducción del número de conductores y pasajeros de ciclomotor entre 15 y 20 años heridos graves en accidentes con víctimas | 1.796 | 1.583 | 1.572 | 1.439 | 1.200 | -19,88% |
| 6 | Reducción del número de menores (<18 años) fallecidos como pasajeros de turismos en accidentes con víctimas | 158 | 132 | 112 | 105 | 100 | -33,54% |
| | Reducción del número de menores (<18 años) heridos graves como pasajeros de turismos en accidentes con víctimas | 827 | 600 | 533 | 482 | 353 | -41,72% |
| 7 | Reducción del número de conductores de turismo entre 18 y 34 años fallecidos en accidentes con víctimas | 952 | 791 | 691 | 632 | 500 | -33,61% |
| | Reducción del número de conductores de turismo entre 18 y 34 años heridos graves en accidentes con víctimas | 4.286 | 3.158 | 3.264 | 2.866 | 3.000 | ★ -33,13% |
| 8 | Reducción del número de conductores de turismo > 34 años fallecidos en accidente de tráfico con víctimas | 1.060 | 879 | 861 | 773 | 750 | -27,08% |
| | Reducción del número de conductores de turismo > 34 años heridos graves en accidente de tráfico con víctimas | 3.922 | 3.159 | 3.038 | 2.711 | 3.300 | ★ -30,88% |
| | Reducción del número de conductores de motocicleta > 34 años fallecidos en accidente de tráfico con víctimas | 113 | 135 | 172 | 191 | 75 | 69,03% |
| | Reducción del número de conductores de motocicleta > 34 años heridos graves en accidente de tráfico con víctimas | 723 | 752 | 1.015 | 1.175 | 600 | 65,52% |
| 9 | Reducción del número de peatones > 49 años fallecidos en zona urbana | 204 | 210 | 222 | 186 | 100 | -8,82% |
| | Reducción del número de peatones > 49 años heridos graves en zona urbana | 957 | 1.076 | 1.028 | 927 | 700 | -3,13% |
| 10 | Reducción del nº total de fallecidos en verano (julio+agosto) | 1.119 | 918 | 748 | 692 | 725 | ★ -38,16% |
| | Reducción del nº total de heridos graves verano (julio+agosto) | 5.370 | 4.060 | 4.253 | 3.822 | 4.400 | ★ -28,83% |
| 11 | Reducción del nº total de fallecidos fin de semana | 2.401 | 1.980 | 1.879 | 1.797 | 1.550 | -25,16% |
| | Reducción del nº total de heridos graves fin de semana | 11.716 | 9.278 | 9.275 | 9.079 | 8.800 | -22,51% |

-  Evolución positiva
-  Evolución negativa
-  Superado el Objetivo 2008

| INDICADOR | | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | Objetivo 2008 | Variación 2003-2006 |
|-----------|---|--------|--------|--------|--------|---------------|---------------------|
| 12 | Reducción del número de jóvenes entre 18 y 29 años fallecidos en accidentes de tráfico con víctimas en fin de semana | 863 | 718 | 620 | 566 | 525 | -34,41% |
| | Reducción del número de jóvenes entre 18 y 29 años heridos graves en accidentes de tráfico con víctimas en fin de semana | 4.365 | 3.367 | 3.370 | 3.336 | 3.000 | -23,57% |
| 13 | Reducción de la edad media del parque móvil | 59% | 60% | 62% | N.D. | 60% | N.D. |
| 14 | Reducción número total de ciclomotores implicados en accidentes con víctimas en zona urbana | 16.931 | 16.078 | 14.832 | 14.909 | 13.500 | -11,94% |
| 15 | Reducción número motocicletas implicados en accidentes con víctimas | 10.211 | 10.591 | 12.722 | 16.008 | 9.500 | 56,77% |
| 16 | Reducción nº total vehículos pesados de transporte de mercancías implicados en accidentes con víctimas en carretera y tipo de vía convencional | 3.105 | 3.016 | 2.711 | N.D. | 2.800 | N.D. |
| 17 | Reducción del porcentaje de conductores que rebasan el límite de velocidad respecto al total de conductores controlados en carretera | - | N.D. | 31% | N.D. | 15% | N.D. |
| 18 | Incremento del número de controles totales de alcoholemia (en millones) hasta alcanzar el 20% del censo de conductores | 2,476 | 3 | 4 | 4 | 4,6 | 61,55% |
| | Porcentaje de controles de alcoholemia sobre el censo de conductores | 11,1% | 11,8% | 14% | 15,8% | 20% | 42,34% |
| 19 | Reducción del porcentaje de fallecidos con alcohol en sangre > (mayor o igual) 0,3 gr/l | 37,30% | 36,1% | 34,1% | 30,4% | 20% | -18,50% |
| 20 | Incremento del uso de cinturón de seguridad delantero en vía urbana | 61% | N.D. | 69% | 81,64% | 90% | 33,84% |
| | Incremento del uso de cinturón de seguridad trasero en vía urbana | 34% | N.D. | 46% | 58,26% | 70% | 71,35% |
| | Incremento del uso de cinturón de seguridad trasero en carretera | 45% | N.D. | 51% | 74,64% | 75% | 65,87% |
| 21 | Incremento del uso del casco por conductor de ciclomotor en vía urbana | 66% | N.D. | 94,5% | 93,80% | 95% | 42,12% |
| | Incremento del uso del casco por pasajero de ciclomotor en vía urbana | 51% | N.D. | 86% | 78,50% | 75% | 53,92% |
| 22 | Reducción del nº total de fallecidos en autopista | 370 | 279 | 219 | 232 | 250 | ★ -37,30% |
| | Reducción del nº total de heridos graves en autopista | 1.219 | 935 | 888 | 952 | 1.000 | ★ -21,90% |
| | Reducción del nº total de fallecidos en autovía | 713 | 651 | 633 | 495 | 500 | ★ -30,58% |
| | Reducción del nº total de heridos graves en autovía | 3.142 | 2.320 | 2.257 | 2.274 | 2.500 | ★ -27,63% |
| | Reducción del nº total de fallecidos en vía convencional | 3.309 | 2.796 | 2.721 | 2.585 | 2.000 | -21,88% |
| | Reducción del nº total de heridos graves en vía convencional | 14.212 | 10.996 | 11.311 | 11.775 | 11.000 | -17,15% |
| 23 | Reducción del número de accidentes con salida de la vía en carretera | 19.420 | 17.761 | 17.726 | 19.346 | 17.000 | -0,38% |
| 24 | Reducción del nº de accidentes con víctimas en carretera entre cuyos factores concurrentes aparecen causas asociadas a la vía (estado vía/señalización, tramo en obras) | 870 | 707 | 1.016 | N.D. | 750 | N.D. |
| 25 | Reducción del número total de puntos negros o TCAs | 959 | 780 | 739 | 749 | 860 | ★ -21,90% |
| 26 | Reducción del número de fallecidos por cada 100 accidentes en puntos negros o TCAs | 5,60 | 6 | 5,9 | 5,6 | 5 | 0% |

-  Evolución positiva
-  Evolución negativa
-  Superado el Objetivo 2008

1.1 Indicadores Relevantes

1.1.1 Reducción del ratio de fallecidos totales en accidente de tráfico por millón de habitantes

El ratio “fallecidos totales en accidente de tráfico por millón de habitantes” es, probablemente, el más relevante para poder medir el éxito de las medidas de seguridad vial, ya que refleja el coste humano de los accidentes de tráfico. Es necesario destacar que, gracias a los esfuerzos llevados a cabo en el marco del Plan Estratégico de

Seguridad Vial 2005-2008, se ha logrado reducir el número de fallecidos por millón de habitantes en un 26,77% respecto de 2003 y en un 8,82% respecto al año anterior, logrando un tráfico más seguro para el total de los usuarios y continuando la tendencia iniciada en los últimos años de reducir paulatinamente la mortalidad derivada del tráfico.

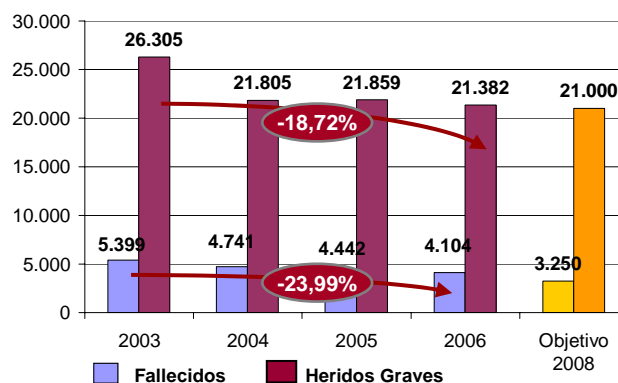


1.1.2 Reducción del número total de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico

Esta reducción del número de fallecidos en accidentes de tráfico por millón de habitantes, viene acompañado de una reducción del total de fallecidos y el total de heridos graves en cifras absolutas. Los esfuerzos llevados a cabo por los distintos agentes públicos y privados implicados en el Plan se han visto recompensados por una disminución del total de fallecidos en accidente de tráfico en un 7,61%. Lo que supone 338 fallecidos menos.

NÚMERO TOTAL DE FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES

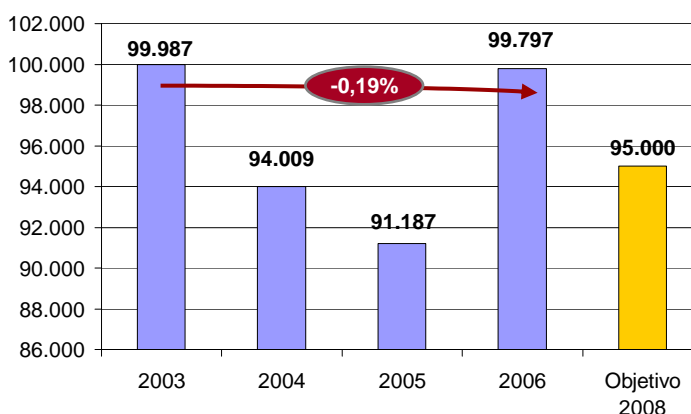
La cifra de heridos graves en accidente de tráfico se ha reducido un 2,18% respecto al año anterior, lo que supone reducir la cifra de heridos graves en 477.



1.1.3 Reducción del número total de accidentes con víctimas

La importante inversión llevada a cabo en el desarrollo de los sistemas de información y la mejora en la captura de datos (Proyecto ARENA), hacen que a partir del 2006 contemos con una información de mayor calidad que en ejercicios anteriores,, esto tiene como consecuencia que el número de

NÚMERO TOTAL DE ACCIDENTES CON VICTIMAS



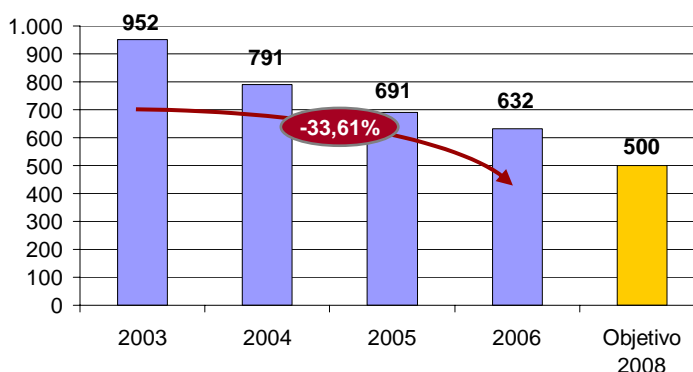
accidentes con víctimas recogido en el 2006 no haya experimentado el descenso esperado, situándose la cifra en 99.797 accidentes con víctimas, lo que ha supuesto un descenso de tan solo 0,19%.

La mejora de los ratios de mortalidad y accidentalidad expuesta anteriormente merece un análisis detallado para cada uno de los distintos grupos de edad.

1.1.4 Reducción del número de conductores de turismo fallecidos entre 18 y 34 años

La reducción en el número de conductores de turismo fallecidos en el colectivo de los jóvenes (edad comprendida entre los 18 y los 34 años) ha sido espectacular. El pasado año se ha logrado una reducción del 8,54%, y en los últimos años el total de conductores fallecidos con edades comprendidas entre los 18 y los 34 años se ha reducido en más de un 33%.

NÚMERO DE CONDUCTORES DE TURISMO ENTRE 18 Y 34 AÑOS FALLECIDOS EN ACCIDENTES CON VÍCTIMAS

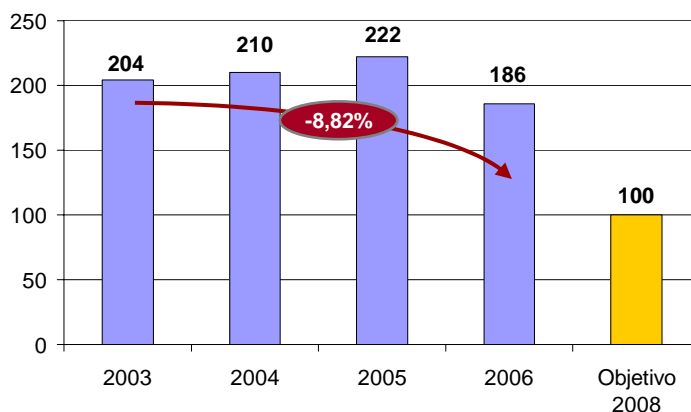


1.1.5 Reducción del número de peatones mayores de 49 años fallecidos en zona urbana

Respecto a los mayores, el objetivo estratégico establecido en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 es la “reducción del número de peatones mayores de 49 años fallecidos en zona urbana”.

Durante el año 2006 se ha logrado invertir la tendencia de los últimos años para este indicador. Tras haber registrado incrementos en los últimos años, durante el año 2006

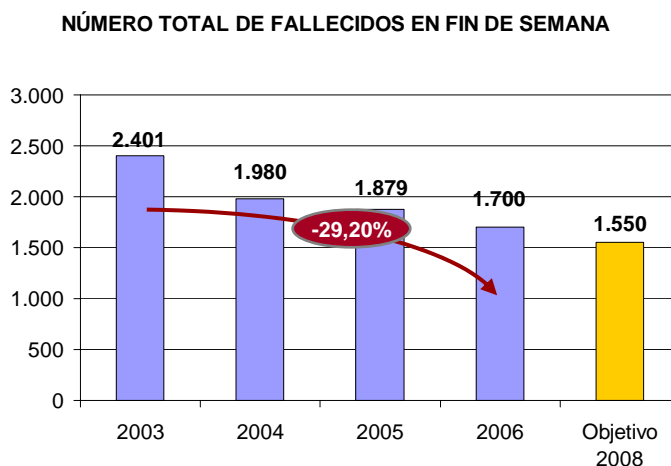
NÚMERO DE PEATONES MAYORES DE 49 AÑOS FALLECIDOS EN ZONA URBANA



se ha conseguido reducir la cifra en un 16,22% respecto al año anterior, lo que supone 36 fallecidos menos, situando la cifra por debajo de los datos registrados en el 2003.

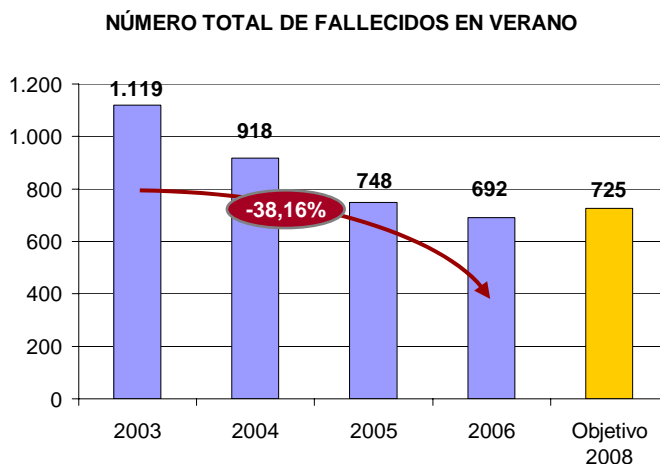
1.1.6 Reducción del número total de fallecidos en fin de semana

Si se estudia el comportamiento de la accidentalidad en los distintos periodos de tiempo, podremos observar como se ha logrado reducir el total de fallecidos en fin de semana en un 9,53% en el último año y un 29,20% respecto de los datos del 2003.



1.1.7 Reducción del número total de fallecidos en verano (julio y agosto)

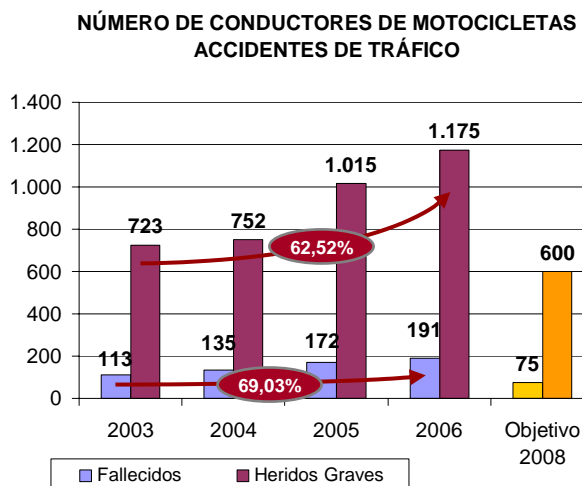
Uno de los logros más representativos del Plan ha sido la espectacular reducción del número de fallecidos por accidente de tráfico durante los meses de verano. Con datos del 2006 se ha logrado superar el objetivo establecido para el 2008, logrando una reducción del 7,49% respecto al año anterior, es decir, 56 fallecidos menos. El



haber logrado alcanzar los objetivos establecidos para el 2008 no debe percibirse como que este objetivo se tratará de manera menos prioritaria, al contrario, es un incentivo para seguir actuando en esta línea y lograr reducir lo máximo posible la cifra de muertos en accidente de tráfico en verano.

1.1.8 Reducción del número de conductores de motocicleta fallecidos y heridos graves

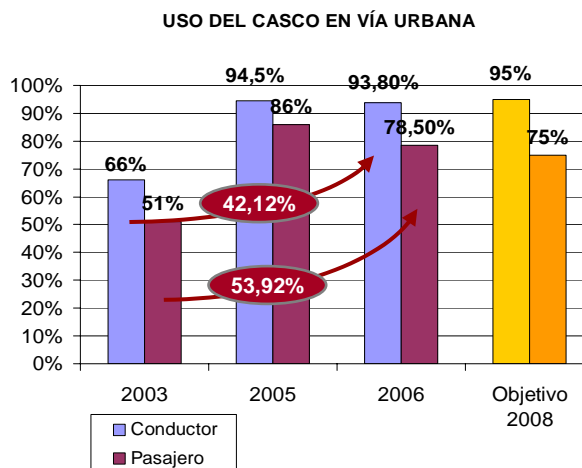
A pesar de que los datos obtenidos en este indicador se alejan de los objetivos establecidos y no se ha logrado disminuir la cifra de conductores de motocicleta fallecidos y heridos graves en accidente de tráfico, se han llevado a cabo numerosas actuaciones para disminuir sus tasas de



accidentalidad y mortalidad. Es necesario destacar como proyecto prioritario para el año 2007 la elaboración de un Plan de Seguridad Vial específico para motocicletas, para hacer frente a las particularidades de la accidentalidad en este colectivo.

1.1.9 Incremento del uso del casco por conductor de ciclomotor y pasajero en vía urbana

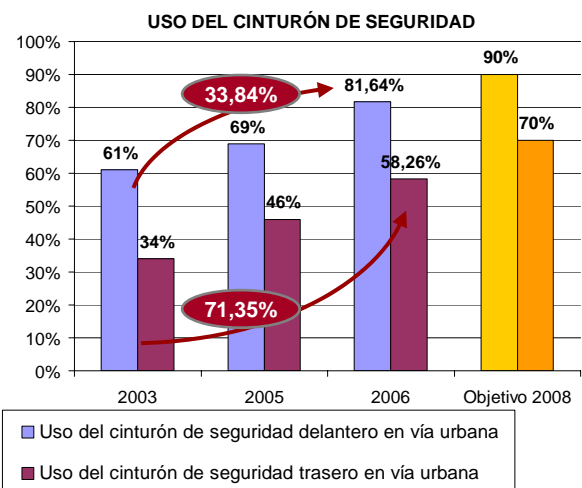
Los esfuerzos de concienciación destinados a incrementar el uso de dispositivos de seguridad por parte de los conductores y pasajeros de ciclomotor en vía urbana han dado sus frutos, logrando un incremento espectacular en el uso del casco hasta alcanzar, en el 2005, cifras



próximas a los objetivos establecidos para el 2008. A pesar de que en el 2006 ha disminuido levemente el porcentaje de uso del casco por conductor y pasajero, la utilización es muy alta.

1.1.10 Incremento del uso de cinturón de seguridad delantero y trasero en vía urbana

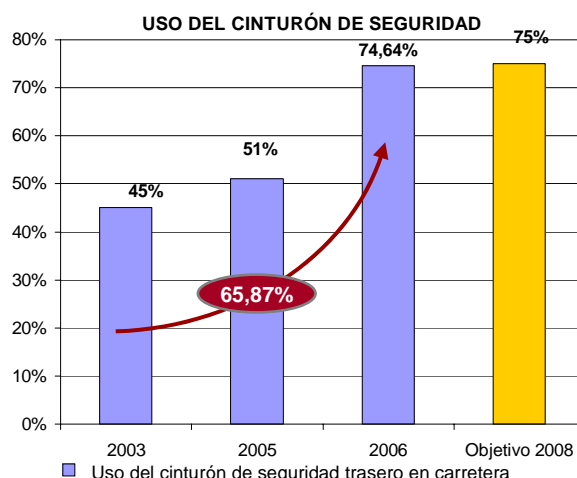
Las actuaciones llevadas a cabo durante el ejercicio 2006, en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, para concienciar acerca del uso de dispositivos de seguridad en vía urbana han demostrado su efectividad. Cabe destacar el incremento en un 26,65% en el



último año del uso del cinturón de seguridad trasero en vía urbana, dicho indicador ha experimentado un aumento del 71,35% desde el periodo 2003 hasta el 2006. El uso del cinturón de seguridad delantero en vía urbana ha experimentado, también, un notable aumento durante el 2006 (el 18,32%), hasta situarse en valores próximos al objetivo establecido para el 2008.

1.1.11 Incremento del uso de cinturón de seguridad trasero en carretera

Las campañas especiales de comunicación y las de vigilancia y control, destinadas a potenciar el uso del cinturón de seguridad, han tenido un impacto aún mayor en carretera. El uso del cinturón de seguridad en carretera ha aumentado un 46,35% durante el año 2006, hasta lograr alcanzar los objetivos establecidos para el 2008. Con datos del 2006, el uso del cinturón de seguridad trasero en carretera se sitúa en el 74,64%



1.1.12 Reducción del número total de fallecidos en todo tipo de vía

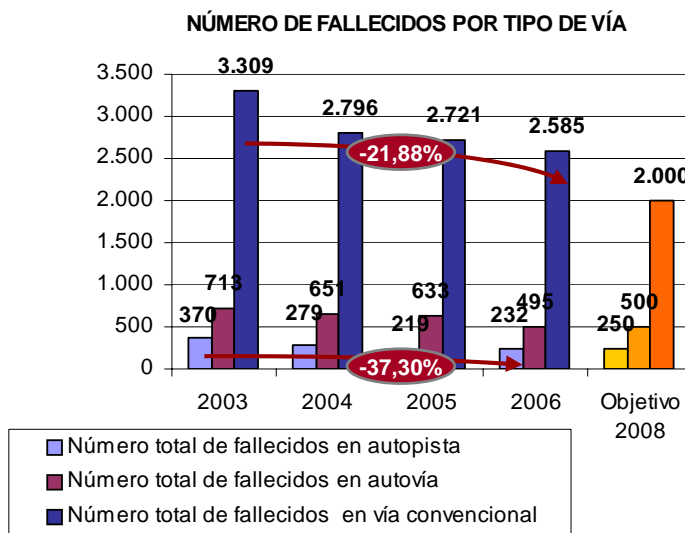
La reducción del número total de fallecidos se ha reflejado en todos los tipos de vía.

Es necesario destacar que los objetivos de siniestralidad y accidentalidad establecidos para el 2008 en autovía y autopista han sido superados en 2006.

El número total de fallecidos en autovía ha disminuido un 30,58% desde el año 2003, lo que supone 218 fallecidos menos.

El total de fallecidos en autopistas ha descendido un 37,30% desde el año 2003, lo que supone que en 2006 se registraron 138 fallecidos menos en autopista que en el año 2003.

El número total de fallecidos en vía convencional ha disminuido un 21,88% desde el 2003, lo que supone 724 fallecidos menos.

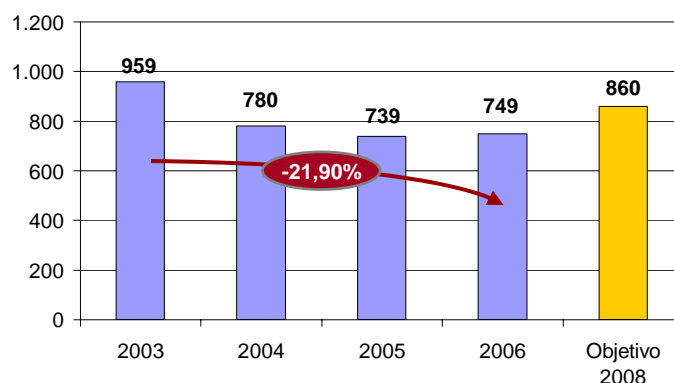


1.1.13 Reducción del número total de puntos negros o TCAs

Las acciones sobre la vía, destinadas a reducir el número total de puntos negros o TCAs, han tenido un efecto muy positivo logrando incrementar la seguridad vial en las infraestructuras. A pesar de que en el 2006 la cifra total de TCAs se ha situado muy próxima a la del año anterior (con un leve aumento del 1,35%), el número total de TCAs se sitúa por debajo de

la cifra objetivo establecida para el año 2008, superando con dos años de anticipación el objetivo previsto en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.

NÚMERO TOTAL DE PUNTOS NEGROS O TCAs

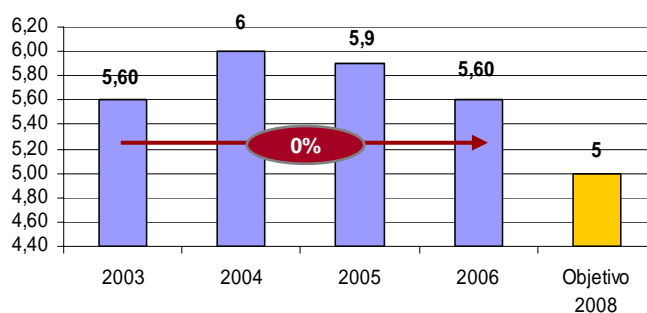


1.1.14 Reducción del número de fallecidos por cada 100 accidentes en puntos negros o TCAs

La reducción del número de TCAs experimentada desde el año 2003, desgraciadamente no ha traído consigo una disminución de la peligrosidad de los mismos. El esfuerzo constante de los propietarios de la vía ha logrado disminuir la peligrosidad de los TCAs durante el último año, reduciendo el número de fallecidos por cada 100 accidentes en puntos negros o TCAs en

un 5,08%. Los esfuerzos realizados en los últimos años han logrado volver a situar este ratio en torno a las cifras del 2003, contrarrestando los aumentos sufridos en este indicador en los ejercicios 2004 y 2005.

NÚMERO DE FALLECIDOS POR CADA 100 ACCIDENTES EN PUNTOS NEGROS O TCAs



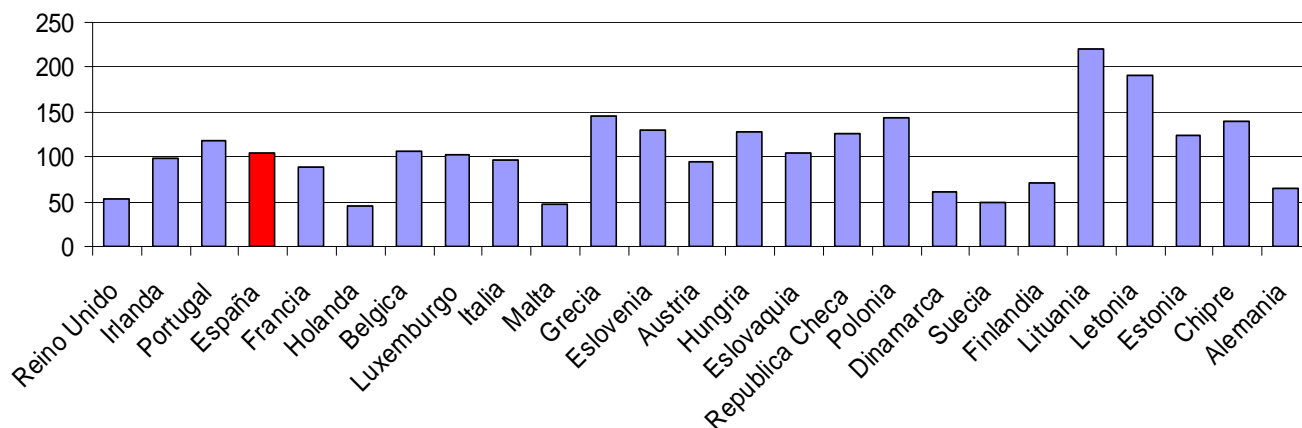
2. VALORACIÓN GLOBAL 2006

El importante esfuerzo que las diferentes administraciones y colectivos sociales están llevando a cabo ha contribuido notablemente a la consecución de los objetivos establecidos y a la reducción de la siniestralidad en las carreteras en el 2006. No obstante, para alcanzar los objetivos europeos y nacionales, hay que continuar trabajando de forma coordinada.

Entre los principales países europeos, España cuenta con una **tasa de fallecidos por millón de habitantes** por debajo de países como Portugal, Bélgica, Grecia, Eslovenia, Hungría, República Checa, Polonia, Lituania, Letonia, Estonia y Chipre.

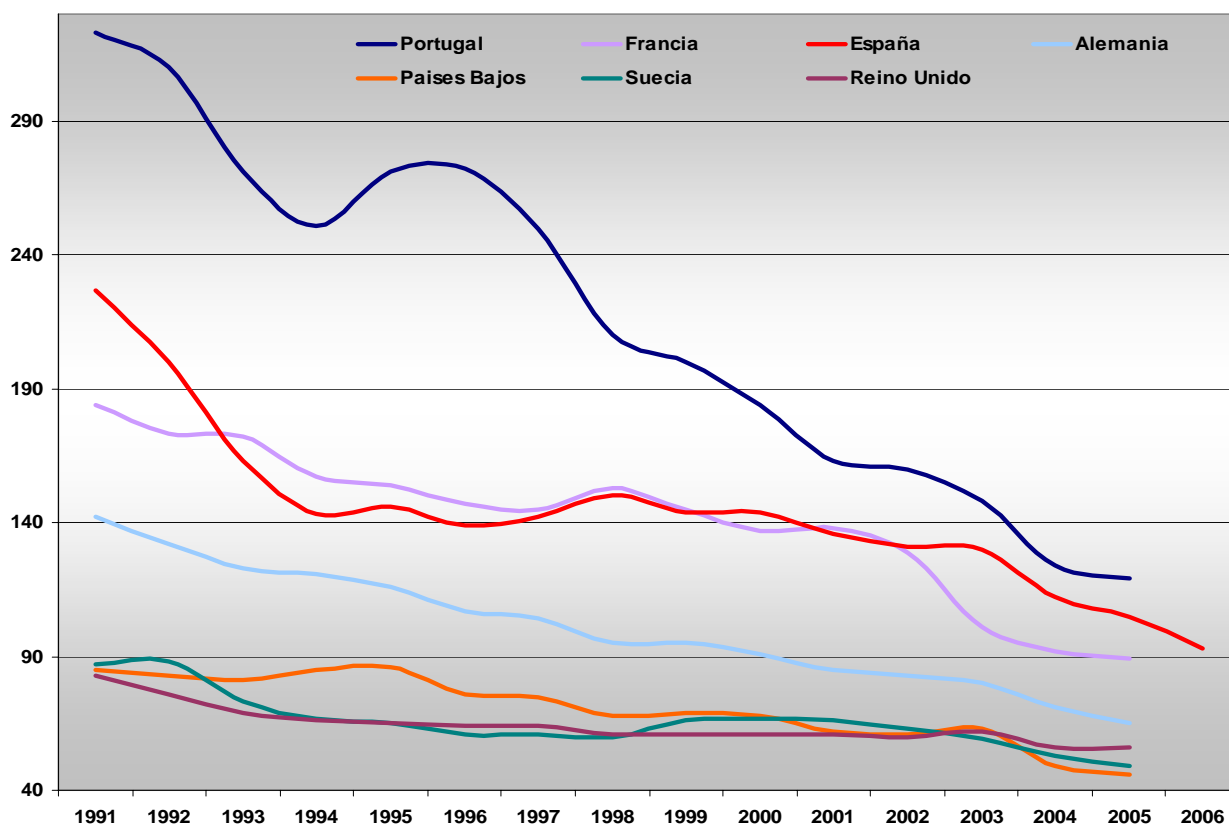
No obstante, se tienen que continuar aunando esfuerzos, para conseguir resultados cada vez más próximos a países europeos como Reino Unido, Holanda, Malta, Dinamarca, Suecia, Finlandia y Alemania.

Tasa de fallecidos por millón de habitantes



Fuente: Care y publicaciones nacionales 2005

En cuanto a la **evolución de los índices de siniestralidad vial**, desde 1991 a 2005, se aprecia una notable reducción de la tasa de fallecidos por millón de habitantes, como se puede comprobar en el siguiente gráfico, (datos de Portugal, Países Bajos, Francia, España, Reino Unido y Alemania). España, durante el año 2006, ha continuado con esta tendencia descendente, situando el número de fallecidos en accidente de tráfico por millón de habitantes en 93. Esta cifra no es posible compararla todavía con el resto de los países europeos debido a que no se dispone de esta información en las bases de datos de la UE.



Fuente: Care y publicaciones nacionales 2005

España continúa avanzando en la lucha contra la siniestralidad, presentando en este último año logros en relación a las principales magnitudes:

- Reducción de un 26,7% del total de fallecidos en accidente de tráfico por millón de habitantes, hasta lograr la cifra de 93 fallecidos por millón de habitantes.
- Reducción, respecto a 2005, del 7,61 % de la cifra total de fallecidos en accidentes de tráfico.
- Descenso generalizado de la cifra de fallecidos y heridos graves en todos los rangos de edad, en relación con 2005, destacando una reducción del 12,19 % en el número de conductores, entre 18 y 34 años, heridos graves en accidentes con víctimas.
- El descenso del número de fallecidos ha sido generalizado en todo tipo de vía, destacando la reducción espectacular del número de fallecidos en accidente de tráfico en autopista, reducción acumulada del 37,30% desde el 2003.

En conclusión, durante el 2006 se ha dado un paso adelante significativo en la lucha contra los accidentes de tráfico.

En el presente ejercicio se han desarrollado diversas iniciativas en las que han participado agentes públicos y privados que han contribuido a la mejora de la seguridad vial en España. Entre las más relevantes se pueden destacar las siguientes:

- **La entrada en vigor del Permiso por Puntos el 1 de julio de 2006.**

Esta medida, ha tenido una repercusión positiva en la reducción de la cifra de accidentes y fallecidos, así como, en modificar los comportamientos de los conductores (conducción bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad...).

- **Promulgación de la nueva Ley Orgánica 2/2006, en materia de educación vial.**

Esta medida ha posibilitado la inclusión de la educación y seguridad vial en los borradores de currículo del “Área de educación para la ciudadanía y los derechos humanos”. Además de esta Ley Orgánica de carácter básico, se han publicado 4 Reales Decretos sobre el calendario de aplicación de la nueva ordenación del sistema educativo establecido por la LOE, las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria, las enseñanzas mínimas del segundo ciclo de Educación Infantil y las enseñanzas mínimas correspondientes a la Educación Secundaria Obligatoria.

- **Actuaciones de vigilancia y control.**

Se ha continuado con las mejoras en esta área a través de las campañas de alcoholemia, uso de teléfono móvil, exceso de velocidad, uso de casco y uso del cinturón de seguridad. También se han incrementado las horas de vigilancia aérea y se han perfeccionado los sistemas de información al usuario, antes y durante el viaje. Además, se han instalado 68 nuevos cinemómetros fijos durante este año 2006.

Durante el año 2006, se llevaron a cabo 8 operaciones especiales de vigilancia y control, tratando 5 temáticas diferentes que se llevaron a cabo en las siguientes fechas:



| | Fecha de la campaña |
|--------------------------------|------------------------------|
| Control de Velocidad | 7-20 agosto y 2-15 octubre |
| Uso de Cinturón de Seguridad | 1-14 mayo y 6-19 noviembre |
| Control de Alcoholemia | 5-18 junio y 11-24 diciembre |
| Uso de Casco | 10-23 julio |
| Utilización del Teléfono Móvil | 20 febrero-5 marzo |




- **Mejora del sistema de gestión y tramitación de denuncias.**



Se han realizado reformas legales en el segundo semestre del 2006, para simplificar los trámites, mejorar el modelo de notificación de las denuncias y la introducción de la notificación telemática. Se trata, a través de estas medidas, de reducir el nº medio de días desde la fecha de la denuncia hasta la fecha de notificación de la sanción (108,19 días).




A continuación se presenta gráficamente una valoración del grado de desarrollo alcanzado por cada línea estratégica aplicando una escala de alto, medio y bajo, en función de la relación entre las actividades previstas y las ejecutadas durante el 2006:





| Línea estratégica | Principales acciones realizadas | Agentes participantes | Grado de desarrollo | Observaciones |
|--|--|---|---|---------------|
| 1. Educación y formación vial | | | | |
| 1.1. Impulso de la educación vial | <ul style="list-style-type: none"> • Impulso de la potenciación progresiva de la seguridad vial en el currículo escolar y elaboración de contenidos y material ad hoc • Estudio de variables psicológicas asociadas frecuentemente al comportamiento de los jóvenes, como base para el diseño de nuevos contenidos y herramientas educativas de seguridad vial • Potenciación de la formación del profesorado en materia de seguridad vial • Elaboración, actualización, edición y distribución constante de materiales didácticos para los diferentes niveles educativos • Oferta de actividades de educación vial para diferentes colectivos sociales • Oferta de actividades de educación vial para los diferentes niveles educativos • Renovación del material móvil de los parques infantiles de tráfico • Consolidación de las actividades de formación de formadores propuestas desde el Centro Superior de Educación Vial | Ministerio de Educación y Ciencia, DGT, CCAA Ministerio de Sanidad y Consumo |  | |
| 1.2. Permisos y licencias: mejoras de los procedimientos asociados a la formación vial | <ul style="list-style-type: none"> • Elaboración de la nueva base de preguntas incluyendo aspectos de seguridad vial • Introducción de un nuevo procedimiento de evaluación con ordenador de las pruebas teóricas para la obtención de los permisos y licencias • Elaboración de la nueva base de preguntas incluyendo aspectos de seguridad vial • Elaboración de una nueva prueba práctica de destreza para la obtención de la licencia de ciclomotor • Implantación del crédito de 8 puntos para conductores noveles • Regulación conjunta del conductor novel • Implantación de un nuevo proceso telemático para el registro de resultados de revisiones, y creación del nuevo reglamento de CRC • Incremento de la actividad inspectora en Escuelas Particulares de Conductores y Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC), y publicación anual del resultado de las inspecciones • Elaboración de manuales específicos de inspección/certificación para Escuelas Particulares de Conductores, CRC y centros de recuperación de puntos • Formación y reciclaje de profesores y directores de Escuelas Particulares de Conductores, y de inspectores | DGT |  | |



| Línea estratégica | Principales acciones realizadas | Agentes participantes | Grado de desarrollo | Observaciones |
|--|--|---|---|---|
| 1. Educación y formación vial | | | | |
| 1.3. Reeducación y sensibilización vial de conductores | <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo del programa informático para la aplicación del sistema de puntos Desarrollo de una campaña informativa para la implementación del sistema por puntos Puesta en marcha y seguimiento del permiso y licencia de conducción por puntos Puesta en marcha y mantenimiento de los cursos de reeducación y sensibilización para la recuperación de puntos Elaboración del censo de centros que imparten cursos | DGT, Jefaturas Provinciales de Tráfico |  | |
| 2. Concienciación de seguridad vial | | | | |
| 2.1. Incremento de la concienciación social sobre seguridad vial | <ul style="list-style-type: none"> Elaboración de una estrategia de comunicación con campañas adaptadas a distintas problemáticas y campañas generales de concienciación social a través de TV, radio, cines, prensa e Internet Desarrollo de la campaña diaria de radio para información y concienciación de seguridad vial Mejora del seguimiento y control de la publicidad en relación con los vehículos y la conducción Participación y organización de la DGT en congresos y jornadas sobre seguridad vial Adaptación de contenidos y cambio de denominación de la revista "Tráfico" por "Seguridad Vial y Tráfico" | DGT Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT) |  | |
| 2.2. Acciones preventivas desde el ámbito sanitario | <ul style="list-style-type: none"> Firma de un Convenio Marco y seguimiento de las Adendas anuales Información sanitaria y sistemas de vigilancia Desde el ámbito de la atención primaria de la salud fomentar el consejo sanitario Elaborar una guía práctica clínica para la exploración médico-psicológica en los Centros de Reconocimiento de Conductores Representación de España en la OMS-Oficina Regional para Europa Representación de España en la Comisión Europea-Área de Salud Pública | DGT, Ministerio de Sanidad y Consumo |  | Se ha pospuesto para 2007 la acción de "Fomentar las líneas de trabajo emprendidas por el grupo GT 47 del Consejo, sobre consumo de alcohol, drogas y medicamentos en relación con la conducción" |



| Línea estratégica | Principales acciones realizadas | Agentes participantes | Grado de desarrollo | Observaciones |
|---|--|--|---|--|
| 3. Vigilancia y control | | | | |
| <p>3.1. Mejora de las actuaciones y medios para la vigilancia y control de la disciplina vial de los usuarios</p> | <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo continuo de las actuaciones de la ATGC de asistencia y auxilio al conductor Desarrollo continuo de actuaciones de vigilancia y control sobre las principales temáticas de seguridad vial: velocidad, alcohol y uso de elementos de seguridad (1) Aumento de la plantilla de los efectivos la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (ATGC) Aumento del número de vehículos camuflados de la ATGC, especializados en control y vigilancia de infracciones en movimiento Mejora del protocolo de atestados y de la formación de los agentes de la ATGC Realización del plan de sistemas de la ATGC Incremento de las horas de vigilancia aérea Refuerzo de las actuaciones de vigilancia con campañas de información sobre conductas de riesgo Instalación de cinemómetros fijos para el control de velocidad en las carreteras españolas Elaboración y diseño de la campaña de información sobre los cinemómetros fijos instalados en carretera, y publicación periódica de resultados Promoción de la instalación de cinemómetros de control de velocidad en las zonas urbanas Desarrollo e instalación de nuevos sistemas automáticos de detección de infracciones (distintos de los cinemómetros) | <p>DGT Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil</p> |  | <p>Se ha pospuesto para el 2007:</p> <ul style="list-style-type: none"> Creación del Centro estatal de tratamiento de denuncias automáticas (ESTRADA). Desarrollo y aplicación progresiva del proyecto PRIDE para dotar a la ATGC para la tramitación de denuncias en tiempo real. Realización del plan de sistemas de la ATGC. <p>(1) Se ha producido un incremento en la relación de puestos de trabajo y se han convocado nuevas plazas en la ATGC</p> |
| <p>3.2. Impulso de reformas legales y de procedimientos para hacer más efectivo el procedimiento sancionador</p> | <ul style="list-style-type: none"> Mejora del sistema de gestión y tramitación de las denuncias y del procedimiento para dictar resolución Participación en grupos internacionales en materia de vigilancia (1) Impulso de las Reformas reglamentarias necesarias (permisos y licencias de conducir por puntos, nuevos Reglamentos de Conductores y Vehículos, consideración de usuarios más vulnerables, etc.) | <p>DGT Ministerio de Justicia Escuela Judicial-CGPJ Asociaciones profesionales</p> |  | <p>Se ha pospuesto para el 2007:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mejora del procedimiento para resolver los recursos en un plazo máximo de 3 meses Implantación del pago con tarjeta de crédito <p>(1) Ley de Permiso por Puntos: aprobada, Regl. Gral. Circulación; pendiente de aprobación. Regl. Gral. Vehículos; realizada modificación parcial. Pendiente para 2007, Regl. Gral. Conductores: Pendiente de aprobación finales de 2006.</p> |


| Línea estratégica | Principales acciones realizadas | Agentes participantes | Grado de desarrollo | |
|--|--|--|---|---|
| 4. Seguridad en los vehículos | | | | |
| 4.1. Promoción de sistemas de seguridad en vehículos | <ul style="list-style-type: none"> (1) Divulgación y promoción de la instalación de sistemas de seguridad de serie en los vehículos Impulso y apoyo a la investigación (I+D+I) en materia de seguridad de los vehículos y accidentalidad (con especial atención a nuevas modalidades de vehículos) Impulso de la presencia y participación de la Administración Central y el sector en foros nacionales e internacionales sobre seguridad de los vehículos Continuidad de los diversos sistemas de reducción sobre el Impuesto de Matriculación de turismos y vehículos industriales ligeros nuevos o usados por baja de vehículos (2) Diseño de incentivos para la renovación del parque de motocicletas y ciclomotores Elaboración del Plan de renovación del Parque Nacional de Tractores Agrícolas de más de 20 años de antigüedad | Ministerio de Industria, Comercio y Turismo Participantes en programas de investigación |  | <p>Se ha pospuesto para el año 2007:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mejora de la seguridad y adaptación de los vehículos para personas con movilidad reducida. <p>(1) Las acciones de promoción han tenido lugar en 2007.</p> <p>(2) No se ha desarrollado el nuevo Plan Prever.</p> |
| 4.2. Mejora del sistema de gestión del registro de vehículos | <ul style="list-style-type: none"> (1) Simplificación de los tramites de matriculación, duplicados, transferencia y bajas de vehículos Creación de un Registro Central de Maquinaria Agrícola Implantación de la Inspección Técnica de Vehículos para los ciclomotores Promoción de campañas de mantenimiento y revisión del estado de los elementos técnicos de los vehículos Impulso de la homogeneidad y uniformidad de criterios y actividades de ITV | DGT Ministerio e Industria, Comercio y Turismo Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación |  | (1) Continuará durante el 2007, ejercicio en el que están previstas las reformas legales correspondientes a las nuevas formas de gestión. |
| 5. Infraestructuras y gestión/información del tráfico | | | | |
| 5.1. Mejora de la gestión e información del tráfico | <ul style="list-style-type: none"> Desarrollo del Plan nacional de despliegue de los ITS para la implantación de sistemas avanzados de gestión del tráfico Perfeccionamiento de los sistemas de información al usuario antes y durante el viaje | DGT |  | |



| Línea estratégica | Principales acciones realizadas | Agentes participantes | Grado de desarrollo | |
|--|--|-----------------------|---|--|
| 5. Infraestructuras y gestión/información del tráfico | | | | |
| 5.2. Conservación / mantenimiento, mejora y construcción de infraestructuras y acondicionamiento en pos de la seguridad vial | <ul style="list-style-type: none"> • Dotación progresiva de los presupuestos de conservación hasta situarse en el entorno del 2% del valor patrimonial de la Red de Carreteras del Estado • Ejecución de actuaciones de rehabilitación de firmes • Actuaciones de conservación y mantenimiento de acondicionamientos e infraestructuras por parte del resto de propietarios de la red vial • Mejora continua de la Red de Carreteras del Estado a través de los programas Vías de Gran Capacidad, Acondicionamientos y Actuaciones en Medio Urbano • Reducción de las zonas de conflicto potencial, situadas principalmente en intersecciones y enlaces, en travesías y tramos periurbanos • Adecuación y reforma de las autovías de 1ª generación a la normativa actual y a los estándares de calidad de las nuevas infraestructuras • Actuaciones de mejora de acondicionamientos e infraestructuras por parte del resto de propietarios de la red vial • Ejecución de nuevas variantes de población en aquellas travesías con un volumen de tráfico significativo y/o que presenten problemas de seguridad vial • Actuaciones de creación de nuevos acondicionamientos e infraestructuras por parte del resto de propietarios de la red vial | Ministerio de Fomento |  | |

| Línea estratégica | Principales acciones realizadas | Agentes participantes | Grado de desarrollo | Observaciones |
|--|--|--|---|--|
| 5. Infraestructuras y gestión/información del tráfico | | | | |
| 5.3. Mejora de la explotación de la infraestructura | <ul style="list-style-type: none"> • Tratamiento individualizado de los tramos de concentración de accidentes detectados • Gestión y participación en el proyecto EuroRAP • Transposición de la Directiva europea 2004/54 de Seguridad en Túneles a la normativa española • Ejecución del equipamiento requerido prescrito por la Directiva y la legislación transpuesta • Refuerzo de los medios humanos y materiales disponibles para garantizar la seguridad vial • Estudio, proyecto y ejecución de infraestructuras e instalaciones para lograr mayor eficiencia de trabajos de viabilidad invernal • Perfeccionamiento de los sistemas de información al usuario en caso de nevadas • Reposición de los puntos singulares de las vías ciclistas que pudieran ser afectadas por actuaciones que se realicen en la Red de Carreteras del Estado • Realización de un estudio sobre las carreteras más frecuentadas por ciclistas (Mapa de Tráfico de Ciclistas) y elaboración de un manual de criterios de gestión del tráfico • Ejecución de un plan de protección de barreras para motociclistas de acuerdo con la Orden Circular 18/2004 aprobada el 29 de diciembre de 2004 | DGT Ministerio de Fomento Propietarios de las vías |  | <p>Se ha pospuesto para el 2007:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción del cumplimiento del Reglamento en materia de señalización e información de obras en la red vial y realización de campaña de inspección de la señalización en las obras en carretera y divulgación de resultados. • Elaboración de una metodología de análisis de riesgos en los túneles de la red vial. • Consideración permanente en la creación de infraestructuras y acondicionamientos del uso ciclista de las vías. • Elaboración de un "Plan de Promoción de Modos no Motorizados". |

| Línea estratégica | Principales acciones realizadas | Agentes participantes | Grado de desarrollo | Observaciones |
|---|--|-------------------------------|---|--|
| 5. Infraestructuras y gestión/información del tráfico | | | | |
| 5.4. Desarrollo de auditorias, estudios y normativas para mejorar la seguridad vial | <ul style="list-style-type: none"> (*) Realización de Auditorias de seguridad vial (inspecciones de seguridad vial) en carreteras de servicio, de modo que se pueda asegurar que las carreteras operan en sus máximas condiciones de seguridad para todos los usuarios (*) Homogeneización de itinerarios de la red, como resultado de los análisis de estado de seguridad vial correspondientes, de forma que no existan discontinuidades ni heterogeneidades, en trazado, señalización o equipamiento, en ninguna de las carreteras de la red vial Implantación de Anejos específicos de seguridad vial en los proyectos de carreteras que se lleven a cabo, de modo que la seguridad sea tenida en cuenta desde la primera fase de concepción de la infraestructura Desarrollo y aplicación de normativa reguladora de los accesos, adecuando el sistema de regulación y realizando actuaciones de reordenación de accesos que sean necesarias para garantizar la seguridad de la circulación (*) Revisión y actualización de la normativa de señalización, de forma que se adapte a las necesidades y requisitos demandados por el importante aumento del tráfico experimentado por la red vial en los últimos años | Propietarios de las Vías |  | (*) Estas acciones, están sin finalizar. Continúan su desarrollo en el 2007. |
| 6. Seguridad vial laboral y en el transporte | | | | |
| 6.1. Formación, concienciación y control del sector del transporte profesional en materia de seguridad vial | <ul style="list-style-type: none"> (*) Elaboración del Real Decreto de desarrollo de cursos (*) Formación de conductores profesionales Promoción del uso obligatorio del cinturón entre conductores profesionales Implantación de cinturones obligatorio en autocares y transporte escolar Promoción de la instalación de limitadores de velocidad y uso de tacógrafos digitales para vehículos de más de 3,5 t de MMA o más de 9 plazas Promoción investigaciones para diseñar vehículos de viajeros más seguros Elaboración estudios sobre la salud de los conductores profesionales y definición de un protocolo específico de vigilancia de la salud de conductores profesionales Control de la velocidad de circulación de camiones y autobuses mediante la vigilancia en carretera de tacógrafos y limitadores de velocidad, y de tiempos de conducción y descanso Desarrollo de estudios en profundidad sobre la accidentalidad de camiones | ATGC Ministerio de Fomento |  | (*) Estas acciones, están sin finalizar. Continúan su desarrollo en el 2007. Se ha pospuesto para el año 2007: <ul style="list-style-type: none"> Implantación de la señalización del contorno de los vehículos pesados con material reflectante para mejorar la visibilidad y la seguridad de terceros. |

| Línea estratégica | Principales acciones realizadas | Agentes participantes | Grado de desarrollo | Observaciones |
|--|--|---|---|--|
| 6. Seguridad vial laboral y en el transporte | | | | |
| 6.2. Medidas adicionales de promoción de la seguridad vial en el transporte profesional y en el ámbito laboral | <ul style="list-style-type: none"> Incorporación de la seguridad vial en los planes de movilidad y prevención de riesgos laborales de las empresas Fomento de la retirada de la actividad para conductores autónomos mayores de sesenta años | Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Empresas, Sindicatos |  | <p>Se ha pospuesto para el año 2007:</p> <ul style="list-style-type: none"> Potenciación de la mesa de trabajo entre el sector de transporte de mercancías y de viajeros, y las Direcciones Generales de Transportes y Tráfico. |
| 7. Atención a las víctimas y a sus familias | | | | |
| 7.1. Mejora de la atención y auxilio a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias | <ul style="list-style-type: none"> (*) Proyecto de estudio de tiempos de atención sanitaria inicial al accidentado de tráfico Apoyo a la celebración de jornadas técnicas y participación en programas europeos para la coordinación de los servicios de emergencias y asistencia en los accidentes de tráfico (E-safety, etc.) Fomento de programas formativos sobre comportamiento en caso de accidente de tráfico y soporte vital básico Fomento de la colaboración con las asociaciones de víctimas y familiares de víctimas de accidentes de tráfico Apoyo y participación en la organización de eventos (foros, etc.) sobre violencia vial, atención de accidentes, servicios de emergencia, excarcelación, etc | Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT) CCAA Ayuntamientos Ministerio de Sanidad y Consumo |  | <p>Se ha pospuesto para el año 2007:</p> <ul style="list-style-type: none"> Potenciación y promoción del uso del 112 <p>(*) Esta acción, está sin finalizar. Continúa su desarrollo en el 2007.</p> |

| Línea estratégica | Principales acciones realizadas | Agentes participantes | Grado de desarrollo | Observaciones |
|---|--|---|---|--|
| 8. Investigación y análisis de seguridad vial | | | | |
| 8.1. Mejora de la recogida, tratamiento, análisis y difusión de información de seguridad vial | <ul style="list-style-type: none"> • (*) Desarrollo del programa ARENA FASE I para la recogida informática de datos de accidentes de tráfico por la ATGC, incluyendo el programa de formación asociado para los usuarios y ARENA FASE II para las policías locales y el programa de formación asociado para los usuarios • Evaluación, perfeccionamiento y desarrollo de la coordinación / interrelación entre diferentes bases de datos (hospitalarias, policiales, forenses, aseguradoras, carreteras, etc.) cara a obtener una información de más calidad en materia de seguridad vial • Participación en los grupos de trabajo internacionales de bases de datos de accidentes de tráfico • Almacén de datos • Desarrollo de un programa de investigación que incluya estudios en profundidad e informes descriptivos • Creación de un sistema de recogida de la opinión de usuarios (barómetro de opinión de la ciudadanía) • Participación en foros internacionales y grupos de investigación en materia de seguridad vial • Publicación diaria y mensual de los datos de accidentalidad • Publicación de informes anuales, estudios e investigaciones sobre seguridad vial | Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT) Centros investigadores, sociedades científicas, otros organismos |  | <ul style="list-style-type: none"> • Pospuesta la creación del foro de investigadores de seguridad vial de las Jefaturas Provinciales de Tráfico en la Intranet de la DGT. <p>(*) Esta acción, está sin finalizar. Continúa su desarrollo en el 2007.</p> <p>Se ha pospuesto para el 2007:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Creación del Registro de Estudios e investigaciones sobre accidentes de tráfico y seguridad vial y de Centros Investigadores. • Desarrollo de un sistema de evaluación de medidas/acciones y vigilancia de indicadores. • Puesta en funcionamiento de forma periódica del grupo de trabajo para la Coordinación de investigación en seguridad vial |

| Línea estratégica | Principales acciones realizadas | Agentes participantes | Grado de desarrollo | Observaciones |
|---|--|---|---|---|
| 9. Participación de la sociedad civil | | | | |
| 9.1. Potenciación del Consejo Superior de Seguridad Vial como foro permanente de participación social | <ul style="list-style-type: none"> (*) Modificación de la normativa que regula el Consejo Superior de Seguridad Vial (*) Creación del registro de entidades relacionadas con la seguridad vial Promoción de la participación de las asociaciones o entidades en los foros de debate, grupos de trabajo y proyectos europeos del Consejo Superior de Seguridad Vial Creación de nuevos grupos de trabajo sobre el control y disciplina, educación y formación, jóvenes, ocio y seguridad vía, seguridad en las motocicletas, etc. Reactivación de los grupos ya existentes sobre investigación, transporte profesional, bicicletas, guías de auxilio y rescate en carretera, etc | Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT) Organizaciones y entidades profesionales, económicas y sociales relacionadas con la seguridad vial |  | (*) Estas acciones, están sin finalizar. Continuarán su desarrollo en el 2007 |
| 10. Coordinación entre administraciones | | | | |
| 10.1 Mejora de la coordinación entre administraciones a distintos niveles | <ul style="list-style-type: none"> Presentación anual ante el Congreso de los Diputados del informe de accidentalidad y los planes anuales de mejora y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial Coordinación de todas las administraciones implicadas para suministrar información del registro central de infractores Elaboración de un plan anual y calendario de campañas especiales de control y vigilancia, en coordinación con las CCAA y Ayuntamientos Realización de cursos de sensibilización en seguridad vial y delitos de tráfico para jueces, fiscales y secretarios judiciales a través de Convenios con el Centro de Estudios Jurídicos dependiente del Ministerio de Justicia y con la Escuela Judicial dependiente del Consejo General del Poder Judicial Creación de la Comisión Autónoma dentro del Consejo Superior de Seguridad Vial Creación de la Comisión Urbana dentro del Consejo Superior de Seguridad Vial Promoción de la elaboración de los Planes Municipales de Seguridad Vial a partir del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana de la DGT Organización de un encuentro anual de municipios, para la mejora de la seguridad vial en el ámbito urbano (*) Celebración del Encuentro Iberoamericano de Seguridad Vial Creación de la Asociación Iberoamericana de Seguridad Vial | Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT) CCAA Ayuntamientos |  | (*) Pospuesto para 2007 |

3. PROYECTOS CLAVE 2006

Los proyectos clave 2006 son temáticas prioritarias de implementación inmediata, sin perjuicio del desarrollo del resto de iniciativas del Plan.

Los 10 Proyectos Clave definidos para el año 2006 han sido:

| | |
|--|---|
| <p>Prioridad: Implementar un nuevo concepto del permiso y licencia de conducción como crédito social para responsabilizar al conductor de sus actuaciones</p> | <p>Proyecto Clave:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Permiso por Puntos |
| <p>Prioridad: Reforzar el principio de autoridad para modificar los comportamientos de los conductores y contribuir al respeto de las normas</p> | <p>Proyecto Clave:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incremento de efectivos policiales. Creación del centro de denuncias automáticas (ESTRADA) - Operaciones especiales de vigilancia y control - Mayor implicación del sistema judicial en la política de seguridad vial |
| <p>Prioridad: Mejorar la formación de los conductores potenciando los contenidos relacionados con la Seguridad Vial</p> | <p>Proyecto Clave:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Modificación de la prueba teórica para la obtención del permiso de conducción - Nuevo tratamiento para los conductores noveles |
| <p>Prioridad: Implicar a todos los sectores participantes en la seguridad vial</p> | <p>Proyecto Clave:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mayor implicación de los Ayuntamientos - Colaboración de las empresas para incrementar la presencia de la Seguridad Vial en el ámbito laboral y profesional |
| <p>Prioridad: Mejorar el entorno vial</p> | <p>Proyecto Clave:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Tratamiento de los TCAs y zonas de conflicto potencial - Auditorias de Seguridad Vial en la red de carreteras |

3.1 Permiso por Puntos

Es importante destacar que durante el 2006 se ha desarrollado el sistema informático que permite la gestión del Permiso por Puntos. Se ha dado, además, un importante impulso a la coordinación entre administraciones, logrando que 340 Ayuntamientos y 7 Diputaciones estén interconectados y puedan disponer, on-line, de toda la información relativa al Permiso por Puntos (sanciones, puntos retirados,...).

Paralelamente a este impulso de los sistemas informáticos y a la creciente colaboración entre administraciones, se han desarrollado campañas informativas sobre el nuevo Permiso, principalmente en prensa, radio y mediante folletos informativos.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial ha colaborado en jornadas sobre el Permiso por Puntos con organismos como el RACC, MAPFRE, o los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona.

Se ha dado un importante avance normativo con la aprobación del Real Decreto 62/2006, del 27 de Enero, por el que se modifica el Reglamento General de Conductores para adaptarlo al Permiso por Puntos.

Por último, es necesario destacar la puesta en marcha de los cursos de reeducación y sensibilización para la recuperación de puntos, así como, la elaboración de un censo de centros que imparten dichos cursos. El censo actual recoge 237 centros.

3.2 Incremento de efectivos policiales. Creación del centro de denuncias automáticas (ESTRADA)

Durante el año 2006 el Consejo de Ministros aprobó la creación del centro de denuncias automáticas (ESTRADA), posponiendo la implantación del mismo al 2007.

Durante el ejercicio 2006 se ha alcanzado la cifra de 8.343 agentes por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Si bien el incremento respecto al año anterior ha sido leve, las expectativas son de un mayor ritmo de crecimiento de la plantilla en ejercicios futuros.

3.3 Operaciones especiales de vigilancia y control

Se ha dado un desarrollo continuo de actuaciones de vigilancia y control sobre las principales temáticas de seguridad vial: velocidad, alcohol, uso del teléfono móvil y uso de dispositivos de seguridad.

Se han llevado a cabo 8 operaciones especiales de vigilancia y control tratando 5 temáticas.

| | Fecha de la campaña | Principales cifras | |
|--------------------------------|------------------------------|----------------------------------|-----------|
| Control de Velocidad | 7-20 agosto y 2-15 octubre | Total de vehículos controlados | 2.648.018 |
| Uso de Cinturón de Seguridad | 1-14 mayo y 6-19 noviembre | Total de ocupantes controlados | 3.054.232 |
| Control de Alcoholemia | 5-18 junio y 11-24 diciembre | Total de conductores controlados | 624.153 |
| Uso de Casco | 10-23 julio | Total de conductores controlados | 169.647 |
| Utilización del Teléfono Móvil | 20 febrero-5 marzo | Total de vehículos controlados | 712.350 |

3.4 Mayor implicación del sistema judicial en la política de seguridad vial

Durante el ejercicio 2006 se ha logrado una mayor implicación del sistema judicial en la política de seguridad vial, mediante la creación de la fiscalía especializada en delitos de tráfico.

Se han realizado cursos de sensibilización en materia de seguridad vial y delitos de tráfico para jueces, fiscales y secretarios fiscales.

3.5 Modificación de la prueba teórica para la obtención del permiso de conducción

Durante el ejercicio 2006 se ha llevado a cabo una modificación de la prueba teórica para la obtención del permiso de conducción, plasmada en la preparación de 13 cuestionarios generales, 6 para personas sordas y 6 para lectura comprensiva, que comenzaron a utilizarse en mayo 2006.

El número promedio de preguntas de seguridad vial incluidas en las pruebas teóricas para la obtención del permiso de conducción en el 2006 ha sido del 30%, es previsible que dicho porcentaje vaya en aumento en los próximos años.

3.6 Nuevo tratamiento para los conductores noveles

La implantación del Permiso por Puntos ha afectado a los conductores noveles. El Permiso por Puntos otorga un crédito de 8 puntos para conductores noveles (con menos de 3 años de experiencia).

3.7 Mayor implicación de los Ayuntamientos

Durante el ejercicio 2006 se han llevado a cabo numerosas actuaciones que perseguían la mayor implicación de los Ayuntamientos en materia de seguridad vial, destacando las siguientes:

- Se ha elaborado el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana, iniciando acciones divulgativas del mismo.
- Se han llevado a cabo actividades de promoción del Reglamento de Circulación Urbana.
- Se ha creado la Comisión Local de Seguridad Vial dentro del Consejo Superior de Seguridad Vial, configurando esta comisión (27 cargos), comunicando a la FEMP los objetivos de esta acción.
- El plan anual y el calendario de campañas especiales de vigilancia y control ha sido elaborado en coordinación con las CCAA y Ayuntamientos.
- Se ha desarrollado una infraestructura tecnológica que permite que 340 Ayuntamientos y 7 Diputaciones estén interconectados y puedan disponer,

on-line, de toda la información relativa al Permiso por Puntos (sanciones, puntos retirados,...).

- Se han suscrito convenios para la cesión temporal de cinemómetros con el fin de realizar controles de velocidad en zonas urbanas.

3.8 Colaboración de las empresas para incrementar la presencia de la seguridad vial en el ámbito laboral y profesional

Durante el ejercicio 2006 la DGT ha elaborado y publicado una Guía de Seguridad Vial en el Trabajo, destinada a incentivar a las empresas en el establecimiento de políticas de seguridad vial en el ámbito laboral.

Igualmente se ha desarrollado un programa para calcular el coste de la seguridad vial en la Empresa.

Se ha trabajado en el ámbito empresarial para la incorporación de la seguridad vial en los planes de movilidad y prevención de riesgos laborales en las empresas.

3.9 Tratamiento de los TCAs y zonas de conflicto potencial

Durante el ejercicio 2006 se han desarrollado numerosas actuaciones para intervenir en los TCAs y las zonas de conflicto potencial. Sirva como ejemplo el programa de licitación del Ministerio de Fomento, en el que se recoge la cifra de 56 millones de Euros en actuaciones específicas sobre TCAs para el año 2006.

El Ministerio de Fomento ha desarrollado, además, nuevos criterios para la revisión de la señalización vial.

3.10 Auditorías de seguridad vial en la red de carreteras

Durante el ejercicio 2006 se han iniciado los trabajos de análisis del estado de de la infraestructura viaria de la Red de Carreteras del Estado, para detectar riesgos potenciales en materia de seguridad vial.

También se han realizado trabajos, por parte de la DGT, dirigidos a la detección de puntos negros, tanto en la Red de Carreteras del Estado, como en carreteras autonómicas.

4. PRINCIPALES INICIATIVAS DESARROLLADAS

En el siguiente apartado se presentan las principales acciones llevadas a cabo durante el año 2006 en cada una de las áreas estratégicas del Plan.

Se pretende aportar una valoración cuantitativa y cualitativa de los esfuerzos realizados por los distintos agentes implicados en el Plan en cada una de las áreas estratégicas definidas para el periodo 2005-2008.

Áreas Estratégicas del Plan 2005-2008:

| | |
|-----------|---|
| 1 | Educación y formación vial |
| 2 | Concienciación de la seguridad vial |
| 3 | Vigilancia y Control |
| 4 | Seguridad de los vehículos |
| 5 | Infraestructuras y gestión / información del tráfico |
| 6 | Seguridad vial y laboral en el transporte |
| 7 | Atención a las víctimas y a sus familias |
| 8 | Investigación y análisis de la seguridad vial |
| 9 | Participación de la sociedad civil |
| 10 | Auditorias de seguridad vial en la red de carreteras |

4.1 Educación y formación vial

La misión definida para esta área estratégica es **“lograr mejores comportamientos y una conducción más responsable, cívica y segura”**. Los esfuerzos desarrollados por los diferentes agentes implicados en éste área se han orientado a lograr dicho fin común. El año 2006 ha supuesto un año de consolidación de las iniciativas de educación y formación vial, y un avance relevante con nuevas actuaciones de Educación y Formación Vial. A continuación presentaremos los logros más relevantes en cada una de las líneas estratégicas.

4.1.1 Impulso de la educación vial

Esta línea estratégica busca “incrementar la formación vial del conjunto de usuarios de las vías, potenciando, en particular, la educación sobre seguridad vial de la población en edad escolar, con el fin de lograr comportamientos más seguros”.

En este contexto, la actuación más relevante durante el año 2006 ha sido la promulgación de la nueva **Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo**, para la inclusión de la seguridad vial en los borradores del currículo escolar a través del “Área de educación para la ciudadanía y los derechos humanos”.

Se han llevado a cabo importantes medidas para potenciar la formación del profesorado en materia de seguridad vial, destacando la subvención de 25 becas para el curso de postgrado de la UNED “Educación vial para profesores”.

Las actividades de Educación y Formación Vial para los diferentes niveles educativos desarrolladas por el Ministerio de Educación y Ciencia han logrado alcanzar a un total de 65 profesores y 6.200 alumnos.

Otra de las actuaciones a destacar desarrolladas por el Ministerio de Educación y Ciencia ha sido un estudio e investigación de ámbito nacional para la *“Identificación de variables psicológicas predictoras de conductas de riesgo en la conducción de ciclomotores y motocicletas en adolescentes y jóvenes y construcción de un cuestionario de evaluación de estas conductas”*. Un estudio con un importante impacto, en el que han participado 1.100 adolescentes y jóvenes de 120 Institutos de Enseñanza Secundaria de 17 Comunidades Autónomas.

Respecto a los numerosos materiales educativos en materia de seguridad vial editados y distribuidos durante el 2006 destacamos que se han reeditado y difundido 5.100 ejemplares del “Cuaderno Didáctico sobre Educación Vial y Salud” (2ª edición).

Normativa

El año 2006 ha sido un año con una relevante actividad normativa destinada a potenciar la educación vial con el fin de lograr comportamientos más seguros, cabe destacar la siguiente normativa:

- **Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo.**
- **Real Decreto 806/2006, de 30 de junio**, por el que se establece el calendario de aplicación de la nueva ordenación del sistema educativo establecido por la LOE.
- **Real Decreto 1513/2006, de 7 de diciembre**, por el que se establecen las enseñanzas mínimas de la Educación Primaria.
- **Real Decreto 1630/2006, de 29 de diciembre**, por el que se establecen las enseñanzas mínimas del segundo ciclo de Educación Infantil.
- **Real Decreto 1631/2006, de 29 de diciembre**, por el que se establecen las enseñanzas mínimas correspondientes a la Educación Secundaria Obligatoria.

4.1.2 Permisos y licencias: mejoras de los procedimientos asociados a la formación vial

Mediante esta línea estratégica se pretende “mejorar los procesos para la autorización de permisos y licencias que habilitan para la conducción de los distintos tipos de vehículos”.

Las actuaciones más relevantes durante el 2006 en ésta línea estratégica han sido las relacionadas con el ***Diseño de un nuevo tratamiento para los conductores noveles***. Se ha llevado a cabo la implantación del crédito de 8 puntos para conductores noveles. Durante el 2006 han sido retirados 23.864 puntos a conductores jóvenes. Otra de las actuaciones clave en esta línea estratégica es la “Regulación conjunta del conductor novel”, proyecto que se llevará a cabo durante el próximo año.

Otras acciones relevantes llevadas a cabo durante el 2006 en esta línea estratégica son las relacionadas con los siguientes aspectos:

- **Modificación de la prueba teórica de conducir**
La prueba teórica de conducir ha sido modificada durante el 2006. Se han preparado 13 cuestionarios generales, 6 para personas sordas y 6 para lectura comprensiva, que han empezado a utilizarse en mayo 2006. El número de preguntas de seguridad vial promedio incluidas en la prueba teórica durante el 2006 ha sido del 30%.
- **Modificación de los requisitos y pruebas para la obtención de licencia de ciclomotor**
Se ha llevado a cabo la elaboración de la nueva base de preguntas, incluyendo aspectos de seguridad vial, y la elaboración de una nueva prueba práctica de destreza para la obtención de la licencia de ciclomotor.
- **Refuerzo de la formación y del control de calidad en Escuelas Particulares de Conductores, Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) y Centros de Recuperación de Puntos.**

Durante el 2006 se ha elaborado el primer borrador de Manual del Curso de Reeducación. Igualmente se ha realizado la actualización de los manuales para profesores y directores de Escuelas Particulares de Conductores, y de examinadores.

4.1.3 Reeducción y sensibilización vial de conductores

Mediante esta línea estratégica se pretende “incrementar la sensibilización de los conductores a través de una nueva concepción de la autorización para conducir”. Este nuevo sistema es la combinación de dos elementos esenciales:

- **Carácter reeducador**, al establecer un mecanismo que trata de modificar aquellos comportamientos que ponen en peligro la seguridad vial de los usuarios de las vías.
- **El efecto punitivo**, consistente en la disminución o pérdida del crédito en puntos que son el reflejo del nivel de confianza que la sociedad le otorga en un momento dado, y cuya pérdida, pone de manifiesto el reproche que tales conductas merecen.

Destacamos el desarrollo de una campaña informativa para la implementación del sistema por puntos. Campaña que se ha realizado en prensa, radio, TV, la Web y folletos informativos (de los que se han repartido 16 millones). Se han editado manuales; y se ha realizado una jornada formativa / divulgativa con la prensa acerca del Permiso por Puntos.

Tras la puesta en marcha del Permiso de conducción por Puntos, los datos más representativos del tratamiento de los puntos durante el 2006 son:

| | |
|---|-----------|
| Nº de denuncias tramitadas que han conllevado la retirada de puntos | 372.007 |
| Nº de puntos retirados | 1.241.562 |
| Nº de puntos concedidos (hasta 31 / 12 / 06) | 0 |

4.2 Concienciación de seguridad vial

El área estratégica de Concienciación de Seguridad Vial tiene como misión **“Concienciar e involucrar a la sociedad en la seguridad vial”** a lo largo del periodo de vigencia del Plan (2005-2008).

A continuación presentaremos los logros más relevantes en cada una de las líneas estratégicas.

4.2.1 Incremento de la concienciación social sobre seguridad vial

Mediante esta línea estratégica, la DGT continúa liderando los esfuerzos de comunicación y concienciación de los usuarios de las vías, subrayando la importancia de las conductas preventivas y de las implicaciones de la salud en la seguridad vial, como medio para evitar los accidentes y reducir el número de víctimas y heridos.

Durante el 2006 se han realizado campañas generalistas dirigidas a todos los colectivos. Durante este mismo periodo se ha continuado con el seguimiento y control de la publicidad en relación con los vehículos y la conducción para vigilar que no se promocionen comportamientos que atenten contra la seguridad vial.

Es importante recordar que en el 2006 se ha cambiado de denominación de la revista "Tráfico" por "Seguridad Vial y Tráfico".

Durante el 2007 se han realizado importantes **congresos y jornadas sobre seguridad vial:**

- Jornadas anuales sobre Salud y Seguridad Vial (Noviembre 2006).
- Jornadas sobre Permiso por Puntos en Madrid y Barcelona mediante colaboración entre DGT, RACC y MAPFRE y los Ayuntamientos de Madrid y Barcelona.

4.2.2 Acciones preventivas desde el ámbito sanitario

En el marco del convenio de colaboración firmado por el Ministerio de Interior y el Ministerio de Sanidad y Consumo, que tiene por fin el desarrollo de actuaciones dirigidas a prevenir los accidentes de tráfico y reducir la gravedad de las lesiones derivadas de los mismos, se han llevado a cabo importantes esfuerzos de comunicación, así como, importantes acciones preventivas.

Durante el año 2006 se ha elaborado el acuerdo específico de colaboración entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Sanidad y Consumo para el desarrollo de actuaciones concretas para el año 2007 dirigido a prevenir los accidentes de tráfico y reducir la gravedad de las lesiones derivadas de los mismos, al amparo del convenio marco firmado por ambos.

En el contexto de las acciones preventivas desde el ámbito sanitario cabe destacar la elaboración, durante el 2006, de una *“Guía práctica clínica para la exploración médico - psicológica en los Centros de Reconocimiento Médico de conductores”*.

4.3 Vigilancia y Control

El área estratégica de Vigilancia y Control tiene como misión ***“Hacer más efectiva la disciplina de los conductores”*** desde el inicio del Plan en el año 2005. A continuación presentamos los logros más relevantes en cada una de las líneas estratégicas:

4.3.1 Mejora de las actuaciones y medios para la vigilancia y control de la disciplina vial de los usuarios

Mediante esta línea estratégica se pretende incrementar y optimizar el uso de los recursos humanos y técnicos dedicados a aumentar la vigilancia y control de la red vial a fin de que los conductores reincidentes en el incumplimiento de las normas de circulación se sientan más presionados a respetar las obligaciones establecidas en las normas de tráfico y con ello incrementar los niveles de seguridad en las carreteras.

La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha centrado los esfuerzos en continuar desarrollando las campañas de vigilancia y control, estas campañas están coordinadas con las campañas de información sobre conductas de riesgo, al objeto de reforzar y hacer más efectivos los mensajes de seguridad vial.

Durante el 2006 se llevaron a cabo 8 Operaciones Especiales de Vigilancia y Control tratando 5 temáticas

| | Enero | Febrero | Marzo | Abril | Mayo | Junio | Julio | Agosto | Septiembre | Octubre | Noviembre | Diciembre |
|--------------------------------|-------|---------|-------|-------|------|-------|-------|--------|------------|---------|-----------|-----------|
| Control de Velocidad | | | | | | | | | | | | |
| Uso de Cinturón de Seguridad | | | | | | | | | | | | |
| Control de Alcoholemia | | | | | | | | | | | | |
| Uso de Casco | | | | | | | | | | | | |
| Utilización del Teléfono Móvil | | | | | | | | | | | | |

Campaña de control de velocidad: Llevada a cabo en los meses de agosto y octubre de 2006

| CONTROL DE VELOCIDAD | | | | | |
|-----------------------|-----------|-----------------------|---------|-------------------------|---------|
| Vehículos controlados | | Vehículos denunciados | | % vehículos denunciados | |
| agosto | octubre | agosto | octubre | agosto | octubre |
| 1.328.791 | 1.319.227 | 32.153 | 35.983 | 2,42% | 2,73% |

Campaña de uso del cinturón de seguridad: Llevada a cabo en los meses de mayo y noviembre de 2006

| USO DE CINTURON | | | | | | |
|-------------------|-------------|-----------|--------------------|-----------|----------|-----------|
| | Controlados | | No usaban cinturón | | % no uso | |
| | mayo | noviembre | mayo | noviembre | mayo | noviembre |
| Conductores | 1.016.802 | 978.997 | 11.211 | 8.575 | 1,10% | 0,88% |
| Asiento delantero | 351.391 | 371.654 | 2.720 | 2.145 | 0,77% | 0,58% |
| Asiento trasero | 160.106 | 175.282 | 2.626 | 2.185 | 1,64% | 1,25% |
| Total | 1.528.299 | 1.525.933 | 16.557 | 12.905 | 1,08% | 0,85% |

Campaña de control de alcoholemia: Llevada a cabo en los meses de junio y diciembre de 2006

| CONTROL DE ALCOHOLEMIA | | | | | | |
|------------------------|-------------|-----------|-----------|-----------|-------------|-----------|
| | Controlados | | Positivos | | % Positivos | |
| | junio | diciembre | junio | diciembre | junio | diciembre |
| Preventivos | 302.334 | 281.329 | 4.321 | 2.854 | 1,43% | 1,01% |
| Infracción | 21.626 | 11.725 | 230 | 156 | 1,06% | 1,33% |
| Accidente | 3.141 | 3.351 | 223 | 267 | 7,10% | 7,97% |
| Síntomas | 508 | 139 | 58 | 40 | 11,42% | 28,78% |
| Total | 327.609 | 296.544 | 4.832 | 3.317 | 1,47% | 1,12% |

Campaña de control del uso del casco: Llevada a cabo en julio de 2006

| | USO DE CASCO | | |
|--------------|--------------|-----------------|--------------|
| | Controlados | No usaban casco | % no uso |
| | 2.006 | 2.006 | 2.006 |
| Motocicletas | 76.360 | 731 | 0,96% |
| Ciclomotores | 93.287 | 4.124 | 4,42% |
| Total | 169.647 | 4.855 | 2,86% |

Campaña de control del uso del teléfono móvil: Llevada a cabo en marzo de 2006

| | UTILIZACIÓN DEL TELÉFONO MÓVIL | | | |
|-----------|--------------------------------|-------------------|-----------------------|-------------------------|
| | Vehículos controlados | Vehículos parados | Vehículos denunciados | % vehículos denunciados |
| | 2.006 | 2.006 | 2.006 | 2.006 |
| Vehículos | 712.350 | 150.318 | 6.252 | 0,88% |

4.3.2 Impulso de reformas legales y de procedimientos para hacer más efectivo el procedimiento sancionador

Con esta línea estratégica se pretende que las sanciones y procedimientos sean más eficaces, promoviendo las reformas legislativas que permitan optimizar el procedimiento sancionador, así como, potenciando la sensibilización y especialización de los jueces y fiscales en materia de seguridad vial.

Durante el ejercicio 2006, la DGT ha llevado a cabo actuaciones destinadas a conseguir una mayor implicación del sistema judicial en la política de seguridad vial, al objeto de potenciar la sensibilidad sobre los accidentes de tráfico, sus causas y efectos, el protagonismo de las víctimas, los diferentes aspectos del proceso penal y la unificación de los criterios de actuación.

En este contexto se ha de destacar el trabajo realizado junto con la Fiscalía de Seguridad Vial para:

- **Estudiar la Disposición Adicional nº 13 de la Ley de Seguridad Vial**, que afecta a los cursos que se deban realizar cuando, por sentencia, alguien es privado del permiso de conducción.
- Unificar criterios de actuación en la **coordinación entre Jefaturas Provinciales y Fiscalías**.

Durante el 2006 se han dado pasos relevantes en las siguientes **reformas legales**:

- Aprobación de la Ley del Permiso por Puntos
- Aprobación del Reglamento General de Conductores
- Avance relevante en el Reglamento General de Circulación, (pendiente de aprobación)
- Modificación Parcial del Reglamento General de Vehículos, (pendiente de finalización para 2007)

Se ha continuado la participación en el grupo de trabajo “*VERA III*”, de la Comisión Europea, dirigido a reforzar la vigilancia y control de sanciones de tráfico en el ámbito transfronterizo. Estos trabajos están orientados a la elaboración de la futura directiva en materia de vigilancia y control.

4.4 Seguridad de los vehículos

En el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 se definió como misión para el área estratégica de seguridad de los vehículos el “**Promover la seguridad de los vehículos**”. A continuación presentamos los logros más relevantes en cada una de las líneas estratégicas:

4.4.1 Promoción de sistemas de seguridad en vehículos

Con esta línea estratégica se busca promover que los vehículos dispongan de más y mejores elementos de seguridad activa y pasiva para proteger a los conductores, pasajeros, peatones, motociclistas,...

Desde un punto de vista operativo, la renovación del parque móvil continúa siendo un elemento importante para la mejora de la seguridad vial. Durante el 2006 se ha dado continuidad a los diversos sistemas de incentivos para ello, logrando un número de 298.633 bajas de vehículos de más de 10 años o gasolina. Además, 285 tractores se han acogido al Plan de renovación del parque nacional de tractores agrícolas de más de 20 años de antigüedad. A finales del 2006 se ha modificado el Plan, rebajando la antigüedad exigida a 15 años, incrementando las ayudas y aprobando otras medidas para potenciar que el número de tractores que se acogen al Plan aumente en el futuro.

Bajo este punto de vista operativo de renovación del parque de vehículos, durante 2006, se ha realizado una propuesta del nuevo plan PREVER, que ha incluido las motocicletas y ciclomotores.

El Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, ha participado en 33 foros internacionales de reglamentación del automóvil e inspección técnica de vehículos (10 de la Unión Europea y 23 de las Naciones Unidas).

4.4.2 Mejora del sistema de gestión del registro de vehículos

Mediante esta línea estratégica se pretende facilitar la renovación y modernización del parque de vehículos.

En esta línea estratégica, muy relacionada con la anterior, cabe destacar, la creación de un registro oficial de maquinaria agrícola, que durante el 2006 ha registrado 36.982 nuevas máquinas.

Durante el 2006 se ha aprobado el **Real Decreto 711 de 21 de junio de 2006** que legisla sobre la implantación de la Inspección Técnica de Vehículos para los ciclomotores.

4.5 Infraestructuras y gestión / información del tráfico

El área estratégica de Infraestructuras y gestión / información del tráfico tiene como misión **“Lograr carreteras y tráfico más seguros”**. A continuación presentamos los logros más relevantes en cada una de las líneas estratégicas:

4.5.1 Mejora de la gestión e información del tráfico

Mediante la línea estratégica “mejora de la gestión e información del tráfico” se quiere conseguir una mejor gestión de la movilidad, facilitando que los usuarios dispongan de una mayor y mejor información acerca de la situación del tráfico y de las carreteras, antes y durante el viaje.

Durante el 2006, se han **implantado 6.642 detectores para tener un control del tráfico y ofrecer una información actualizada**, estos detectores se encuentran agrupados en 1.503 estaciones de toma de datos (ETD), distribuidas por toda la red vial.

Se han puesto en marcha nuevos servicios para la difusión de información de tráfico, como la publicación de boletines de radio vía Internet, la reconstrucción del portal de información de tráfico y equipamiento en carretera y el desarrollo del portal de voz para la línea 900 123 505.

4.5.2 Conservación / mantenimiento, mejora y construcción de infraestructuras y acondicionamiento en pos de la seguridad vial

Esta línea estratégica pretende potenciar las actuaciones orientadas a conseguir carreteras más seguras, con menos TCAs, tratando de disminuir al máximo no sólo los costes económicos, sino también, y muy especialmente, los costes de accidentalidad y medioambientales.

Dentro de esta línea estratégica es necesario destacar que durante el 2006 se adjudicaron, por parte del **Ministerio de Fomento, 74 intervenciones en firmes**, por un importe de 306,7 millones de Euros.

Por parte del Ministerio de Fomento se ha continuado con el aumento de la dotación de los presupuestos de conservación sobre el valor patrimonial de la Red de Carreteras del Estado, hasta situarse en el 2006 en el 1,4% sobre el valor patrimonial.

Cara a facilitar el descanso de los conductores, durante el 2006 se han redactado 13 proyectos de áreas de descanso.

4.5.3 Mejora de la explotación de la infraestructura

Mediante esta línea estratégica se quiere modernizar las infraestructuras para mejorar la seguridad de las vías estatales, mediante actuaciones que garanticen unas mejores carreteras.

En este contexto, en el año 2006 se ha realizado un estudio sobre las carreteras más frecuentadas por ciclistas (Mapa de Tráfico de Ciclistas), que se finalizará durante el 2007.

Otra medida relevante a destacar es la ejecución de un plan de protección de barreras para motociclistas de acuerdo con la Orden Circular 18/2004 aprobada el 29 de diciembre de 2004, licitando un total de 10 actuaciones, por un importe de 7,73 millones de euros, adaptando aproximadamente un total de 200 km de barreras.

4.5.4 Desarrollo de auditorias, estudios y normativas para mejorar la seguridad vial

Con esta línea estratégica se busca potenciar todas aquellas actuaciones orientadas al desarrollo de estudios, auditorias y normativa, de modo que la seguridad vial tome cada vez mayor peso en la planificación y el desarrollo de infraestructuras.

Durante el 2006 se han iniciado los **trabajos de análisis del estado de seguridad vial de la infraestructura viaria de la Red de Carreteras del Estado** para detectar riesgos potenciales.

También se han realizado trabajos, por parte de la DGT, dirigidos a la detección de puntos negros, tanto en la Red de Carreteras del Estado como en carreteras autonómicas.

4.6 Seguridad vial y laboral en el transporte

El área estratégica de seguridad vial laboral y en el transporte tiene como misión **“Hacer más seguro el transporte de viajeros y de mercancías”**. A continuación presentamos los logros más relevantes en cada una de las líneas estratégicas:

4.6.1 Formación, concienciación y control del sector del transporte profesional en materia de seguridad vial

Mediante esta línea estratégica se busca la concienciación, formación continua y el reciclaje obligatorio de los conductores profesionales, con el fin de lograr una mayor seguridad en el transporte de mercancías y de viajeros y el transporte vinculado a la actividad laboral en general.

Durante el 2006 se ha continuado con el **“estudio sobre la salud de los conductores profesionales y la definición de un protocolo específico de vigilancia de la salud de conductores profesionales”** desarrollado por la Universidad Politécnica de Valencia. La fecha de finalización prevista para el estudio es septiembre del 2007.

Durante el año 2006 se ha remitido, al Consejo de Estado, el Real Decreto que establece la **realización obligatoria de formación continua para los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o viajeros por carretera**, regulando la formación, para conductores de transporte de viajeros a partir de septiembre de 2008 y para conductores de transporte de mercancías a partir de septiembre de 2009. Dicho Real Decreto será aprobado, previsiblemente, en el año 2007.

Igualmente, durante el 2006, se desarrollaron actividades de promoción de la instalación de **limitadores de velocidad y del uso de tacógrafos digitales** para vehículos de más de 3,5 t de MMA o más de 9 plazas, siendo solicitadas 148.433 tarjetas para tacógrafo digital.

En el siguiente cuadro se recogen las principales cifras para el 2006 en materia de vigilancia y control del sector del transporte profesional (camiones y autobuses) en materia de seguridad vial:

| | |
|--|------------------|
| Número de vehículos nacionales controlados | 1.070.044 |
| Número de vehículos extranjeros controlados | 138.297 |
| Número total de vehículos controlados | 1.208.341 |
| Número total de denuncias por exceso de peso | 24.793 |
| Número total de denuncias por inspección de tacógrafo | 12.240 |
| Número total de denuncias por incumplimiento de descansos | 41.845 |
| Número total de denuncias por los conceptos mencionados | 78.878 |

Es importante destacar que en línea con los objetivos de esta línea estratégica, durante el 2006 se han realizado diversos estudios:

- **Estudio sobre determinantes de salud y organización preventiva en el sector del transporte por carretera**, que se presentará al sector del transporte profesional el año 2007.
- **Estudios sobre la salud de los conductores profesionales**, elaborados por el Instituto de Salud e Higiene, Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.

En el 2006 se realizó un curso para la formación de nuevos especialistas en materia de transportes al que acudieron 20 agentes.

4.6.2 Medidas adicionales de promoción de la seguridad vial en el transporte profesional y en el ámbito laboral

Esta línea estratégica agrupa todas aquellas actuaciones orientadas a potenciar la colaboración y el diálogo con el sector profesional para reducir los accidentes de tráfico vinculados con el trabajo.

En este ámbito se han llevado a cabo actividades para el fomento de la retirada de la actividad de conductores autónomos mayores de sesenta años, otorgando 600 ayudas por un importe total de 33.000.000 euros.

La DGT ha llevado a cabo durante el 2006 un proyecto para implantar el consejo médico en seguridad vial, en los exámenes de salud de todos los trabajadores de la DGT.

4.7 Atención a víctimas y a sus familias

En el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005 – 2008 se definió como misión para el área estratégica de Atención a las víctimas y sus familiares el **“Mejorar la respuesta a los accidentes y atención a las víctimas”**. A continuación presentamos los logros más relevantes en cada una de las líneas estratégicas:

4.7.1 Mejora de la atención y auxilio a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias

El eje central de esta línea estratégica es la mejora de la coordinación y los tiempos de respuesta en la atención y el auxilio de las víctimas para ayudar a reducir el número de víctimas y la gravedad de los accidentes, independientemente de donde se produzcan. Esta línea estratégica busca, también, potenciar el apoyo y asistencia legal y psicológica a las víctimas de accidentes y a sus familiares.

En este contexto, durante el 2006, se realizó un diagnóstico sobre el sistema de salvamento de víctimas de accidentes, con la colaboración de autoridades sanitarias de las CCAA, de protección civil y de entidades de salvamento.

Igualmente, se han desarrollado actividades de fomento de la colaboración con las asociaciones de víctimas y familiares de víctimas de accidentes de tráfico, destacando la elaboración y edición de una *“Guía de recursos de atención psicológica, social y jurídica a los afectados y familiares víctimas de accidentes de tráfico”* en colaboración con el equipo de profesionales de la Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes, cuya publicación ha sido subvencionada desde la Dirección General de Tráfico.

4.8 Investigación y análisis de seguridad vial

En el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005 – 2008 se definió como misión para el área estratégica de Investigación y Análisis de lograr **“Información coordinada y orientada a mejorar la seguridad vial”**. A continuación presentamos los logros más relevantes en cada una de las líneas estratégicas:

4.8.1 Mejora de la recogida, tratamiento, análisis y difusión de información de seguridad vial

Con esta línea estratégica se pretende disponer de mejores métodos de obtención de información que permita orientar mejor las actuaciones y decisiones.

Dentro de esta línea estratégica es importante destacar como actuación más relevante el desarrollo del programa **ARENA** para la recogida informática de datos de accidentes de tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Las principales cifras del programa ARENA a fin del 2006 son las siguientes:

| | |
|---|---------|
| Nº de accidentes introducidos en ARENA | 118.538 |
| Nº de modificaciones de accidentes en ARENA | 132.913 |
| Nº de bajas de accidentes introducidos en ARENA | 829 |
| Nº de usuarios con acceso a ARENA | 2.925 |
| Nº de informes incorporados en ARENA | 17 |

Durante el 2006 y en línea con la mejora de la recogida, tratamiento, análisis y difusión de información de seguridad vial, se ha participado en los siguientes grupos de trabajo internacionales de bases de datos de accidentes de tráfico:

- **Programa IRTAD** (Internacional Road Traffic Accident Database)
- **Grupo de trabajo TRANS/WP**
- **Programa CARE** (Community Road Accident Database)
- **Proyecto SafetyNet** (Observatorio Europeo de Seguridad Vial)
- **Proyecto PIN** (Panel de indicadores de seguridad vial)

Otras acciones relevantes llevadas a cabo durante el 2006 en esta línea estratégica son:

- **Barómetro de opinión de la ciudadanía:** La creación de un sistema de recogida de la opinión de usuarios, mediante el cual se ha conocido la opinión de 4.000 ciudadanos (2.000 en junio y 2.000 en diciembre).
- El desarrollo del **Almacén de Datos**, incorporando distintas colecciones sobre Permiso por Puntos, accidentes con víctimas, accidentes mortales, denuncias, parque de vehículos, trámites y exámenes.

4.9 Participación de la Sociedad Civil

En el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 se definió como misión para el área estratégica relativa a la Participación de la Sociedad Civil **“Lograr una participación directa y efectiva de toda la sociedad”**. A continuación presentamos los logros más relevantes en cada una de las líneas estratégicas:

4.9.1 Potenciación del Consejo Superior de Seguridad Vial como foro permanente de participación social

Mediante esta línea estratégica se busca revisar la estructura y el funcionamiento del Consejo Superior de Seguridad Vial para lograr un foro continuo y abierto a todas las entidades que tengan entre sus objetivos trabajar a favor de la seguridad vial, así como, desarrollar otras fórmulas para lograr la participación y el diálogo con todos los agentes sociales, económicos y profesionales que puedan incidir en la seguridad vial.

Durante el año 2006, con el objeto de crear y consolidar los grupos de trabajo en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial, se ha llevado a cabo la creación de 1 nuevo grupo de trabajo y se han reactivado los grupos existentes, con una media de dos reuniones anuales por cada grupo de trabajo.

4.10 Coordinación entre Administraciones

En el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 se definió como misión para el área estratégica relativa a la Coordinación entre Administraciones **“Lograr una participación directa y efectiva de toda la sociedad”**. A continuación presentamos los logros más relevantes en cada una de las líneas estratégicas:

4.10.1 Mejora de la coordinación entre administraciones a distintos niveles

El eje central de esta línea estratégica es potenciar que las diversas Administraciones, CCAA y Ayuntamientos con competencias en materia de seguridad vial sumen y coordinen esfuerzos para, entre todos, ayudar a mejorar la seguridad vial en todo el territorio.

Se ha llevado a cabo una reunión preparatoria de la Comisión Local de Seguridad Vial dentro del Consejo Superior de Seguridad Vial, con el objeto de coordinar las medidas de seguridad vial en ámbitos locales.

Así mismo se ha desarrollado un Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana en el que se recogen los principios generales, la metodología a seguir para su elaboración y un conjunto de fichas tipo que sirven de guía para el desarrollo de acciones de seguridad vial en entornos urbanos.

Además, la DGT, consciente de la necesidad de entornos urbanos más seguros, ha participado en jornadas para la difusión de las actuaciones en materia de seguridad vial urbana que se están llevando a cabo.

Por último, es importante destacar que anualmente se presenta ante el Congreso de los Diputados el Informe de Accidentalidad y los Planes anuales de mejora y seguimiento del PESV que contemplan un tratamiento específico del ámbito urbano y potencian la coordinación entre administraciones a distintos niveles.

5. BALANCE DEL PLAN ESTRATÉGICO 2005 - 2008

Desde su puesta en marcha en el año 2005, el Plan Estratégico de Seguridad Vial se ha convertido en la hoja de ruta que debe guiar la política de seguridad vial en España en los próximos años.

Este Plan es el producto de un esfuerzo común de agentes públicos y privados, que cuenta con la implicación de los distintos Ministerios, así como, de las Administraciones Autonómicas y Administraciones Locales.

Hay que destacar, por tanto, el papel de aquellos propietarios de las acciones que durante estos dos años están contribuyendo al éxito actual del Plan Estratégico de Seguridad Vial y a la consecución de los objetivos estratégicos fijados.

- El papel relevante del Consejo Superior de Seguridad Vial, como órgano colegiado de carácter consultivo para el impulso y mejora de la seguridad vial tanto en el ámbito urbano como interurbano, ha desarrollado un papel fundamental en el desarrollo del Plan Estratégico de Seguridad Vial.
- El Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico, como centro de referencia que permite obtener una mayor y mejor información sobre la evolución de la siniestralidad vial en España. Paralelamente, dentro de la Dirección General de Tráfico, son igualmente destacables las actuaciones y el papel desempeñado por la Secretaría General o el Gabinete de Dirección
- Las Subdirecciones Generales de la Dirección General de Tráfico, estructuradas en Subdirección General de Educación, Divulgación y Formación Vial, de Tráfico y Movilidad, de Normativa y Recursos y de Sistemas de Información y Organización de Procedimientos, han posibilitado la ejecución de aquellas actuaciones en materia de seguridad vial más cercanas al ciudadano.
- El Ministerio de Educación y Ciencia, Ministerio de Fomento, Ministerio de Justicia, Ministerio de Industria, Turismo y Comercio, Ministerio de Economía y Hacienda, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación, Ministerio de Sanidad y Consumo y Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, sin los

cuales, los grandes objetivos y actuaciones, no se podrían haber llevado a cabo.

- La Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, que gracias a su dedicación y esfuerzo, realiza las actuaciones de vigilancia y control en nuestras carreteras.

Igualmente, es importante mencionar el impacto positivo que el Plan Estratégico de Seguridad Vial está teniendo en todos los foros, jornadas y reuniones de trabajo en los que se presenta, tanto a nivel nacional como internacional, despertando interés en muchos países de reciente incorporación a la UE y que desean evolucionar en sus políticas de seguridad vial.

Otros aspectos que han destacado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial han sido la capacidad de movilización de agentes públicos y privados hacia la consecución de los distintos objetivos, las campañas de publicidad y concienciación llevadas a cabo y los resultados obtenidos en proyectos clave como el Permiso por Puntos.

5.1 Valoración de la evolución de los principales objetivos estratégicos desde el inicio del Plan

El Plan Estratégico de Seguridad Vial, se está mostrando como una herramienta muy eficaz a la hora de disminuir la siniestralidad en nuestras carreteras, como así lo demuestran las significativas reducciones, que, año tras año, se están consiguiendo en los principales objetivos estratégicos:

- **Fallecidos en accidente de tráfico por millón de habitantes.** El principal logro el Plan Estratégico de Seguridad Vial ha sido la disminución de la siniestralidad. El indicador “fallecidos en accidente de tráfico por millón de habitantes”, muestra una mejora continua desde el inicio del Plan, logrando una **reducción de más de un 26% desde el 2003**.
- **Cifra total de fallecidos y heridos graves.** La cifra total de fallecidos en accidente de tráfico ha experimentado una **reducción de cerca del 24%**, lo que supone **1.295 fallecidos menos** al año respecto a los registrados en el 2003, el número de heridos graves ha continuado descendiendo desde el

inicio del Plan, registrándose en el 2006, **4.923 heridos graves menos que en el año 2003.**

- **Fallecidos y heridos graves en verano (julio y agosto).** El número total de fallecidos y heridos graves en accidente de tráfico en verano ha disminuido de una manera notable, logrando en el 2006 superar los objetivos establecidos para el 2008.

- **Fallecidos y heridos graves por tipo de vía.** Otro de los objetivos que reflejan claramente los logros obtenidos por el Plan Estratégico de Seguridad Vial ha sido la mejora en todo tipo de vías.

El número total de fallecidos y heridos graves en autopista y autovía registrado en el 2006 ha logrado superar los objetivos establecidos para el 2008, mientras que en el caso de los fallecidos y heridos graves en vía convencional, pese a no haber alcanzado todavía los objetivos establecidos para el 2008, los avances han sido espectaculares.

El número total de **fallecidos en autovía ha disminuido un 30,58%** desde el año 2003, lo que supone 218 fallecidos menos.

El total de **fallecidos en autopistas ha descendido un 37,30%** desde el año 2003, lo que supone que en el 2006 se registraron 138 fallecidos menos en autopistas que en el año 2003.

- **Uso del casco en ciclomotor.** Los avances en los indicadores ponen de manifiesto una mayor concienciación en el uso de dispositivos de seguridad. Se ha registrado un mayor uso de todos los dispositivos de seguridad, siendo necesario destacar el **incremento, en más del 40%**, del uso del casco por conductor de ciclomotor en vía urbana, respecto a los datos registrados en el 2003, y el **incremento, en más del 50%**, del uso del mismo por parte del pasajero en zona urbana.

En muchos casos, las cifras conseguidas, nos sitúan ya en este año 2006, muy próximos a los objetivos fijados para el 2008, no obstante, hay que continuar trabajando para conseguir mejorar en objetivos tan importantes, como la accidentalidad de las motocicletas, la implementación de los Planes de Seguridad Vial en entornos urbanos, el desarrollo de Planes de Seguridad Vial en las empresas, entre otros.

5.2 Proyectos Clave 2005-2008

Desde el inicio del Plan Estratégico de Seguridad Vial, los Proyectos Clave que se han ido seleccionando año tras año, se han mostrado como un conjunto de acciones, de rápida implementación y que han facilitado la consecución de objetivos y resultados a corto plazo.

Los Proyectos Clave desarrollados en los dos primeros años de vigencia del Plan, han sido los siguientes:

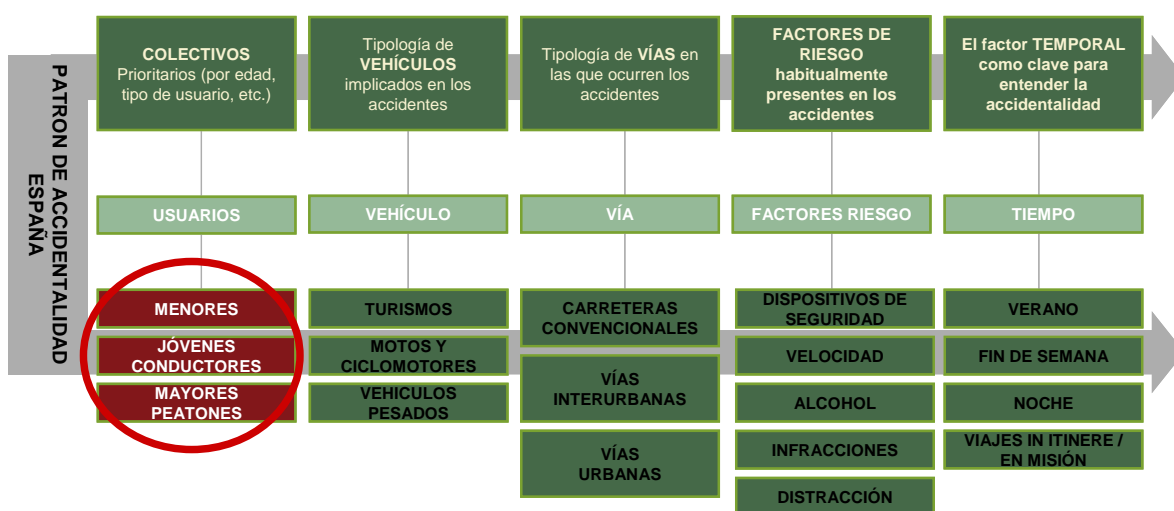
| Proyectos Clave 2005 | Proyectos Clave 2006 |
|---|---|
| Implantación del Permiso por Puntos | Permiso por Puntos |
| Aumento significativo de Agentes de Tráfico | Incremento de efectivos policiales para reforzar la presencia de la autoridad y mejora de los medios a su disposición. Creación del centro de denuncias automáticas |
| Planes Municipales de Seguridad Vial | Mayor implicación de los Ayuntamientos |
| Nuevo modelo de formación de conductores | Modificación de la prueba teórica para la obtención del permiso de conducción |
| Implantación de dispositivos tecnológicos de vigilancia | Nuevo tratamiento para conductores noveles |
| Nuevas campañas de información por grupos de riesgo | Operaciones especiales de vigilancia y control para consolidar el cumplimiento de las normas más elementales de la seguridad vial |
| Creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial | Colaboración de las empresas para incrementar la presencia de la seguridad vial en el ámbito laboral y profesional |
| Potenciación del Consejo Superior de Seguridad Vial | Mayor implicación del sistema judicial en la política de seguridad vial |
| | Tratamiento de los TCAs y zonas de conflicto potencial |
| | Auditorías de seguridad en la red de carreteras |

Es necesario destacar los siguientes logros en los proyectos clave desarrollados hasta la fecha en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial:

- El logro más representativo ha sido la puesta en marcha del **Permiso por Puntos**, proyecto clave que ha tenido una gran repercusión y ha exigido el trabajo conjunto de múltiples agentes, así como, una comunicación constante para dar a conocer las ventajas de dicho Permiso a la sociedad.
- La Dirección General de Tráfico puso en marcha desde el periodo 2004-2005 el **Observatorio Nacional de Seguridad Vial**, al objeto de disponer de un centro de referencia que permita obtener una mayor y mejor información sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.
- Se ha dotado paulatinamente de nuevas plazas y nuevos medios a la **Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil**.
- Durante los años 2005 y 2006 se ha revisado el modelo formativo existente, con el objeto de introducir una mayor presencia de **contenidos relacionados con la seguridad vial en todos los niveles formativos**. Se ha logrado la incorporación de la seguridad vial en el currículo escolar, así como, la incorporación de un mayor número de preguntas de seguridad vial en los temarios de los exámenes para la obtención del permiso de conducción
- También hay que destacar el éxito de las **campañas de información y concienciación**, así como la revisión del modelo formativo con el objetivo de disuadir las conductas de riesgo en los conductores.
- Otro de los logros más relevantes, ha sido la creciente **implicación de los ayuntamientos**, consiguiendo resultados muy positivos en cuanto a la coordinación de campañas de vigilancia y control, traspaso de información del Permiso por Puntos o la elaboración de Planes de de Seguridad Vial Urbana.

5.3 Impacto en los diferentes colectivos de la sociedad

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, a través de sus planes anuales y sus proyectos clave trata de dar respuesta a las problemáticas de seguridad vial que presentan una serie de colectivos. El patrón de accidentalidad de las carreteras españolas determina como colectivos prioritarios: menores, jóvenes conductores y mayores peatones. No obstante, y en función del resto de componentes del citado patrón, existen medidas dirigidas a otros colectivos más generalistas como es el caso de conductores o sociedad en general.



A continuación se presenta un cuadro resumen de las principales iniciativas llevadas a cabo en 2006 para cada una de las tipologías de usuarios antes referidas y una valoración cualitativa del posible impacto de las medidas adoptadas.

| COLECTIVO | ÁMBITO DE TRABAJO | PRINCIPALES INICIATIVAS | IMPACTO |
|---------------------|--|---|--|
| MENORES | Educación | Inclusión de la seguridad vial en el currículo escolar Elaboración y difusión de materiales didácticos Oferta de actividades: teatro, concursos Parques infantiles de tráfico | ALTO: se trata de una línea de trabajo consolidada a lo largo de muchos años y con elevado alcance |
| | Vigilancia y control | Campañas de vigilancia sobre el uso de dispositivos de seguridad para menores | MEDIO: concienciación de los padres |
| JÓVENES CONDUCTORES | Formación | Modificación de la prueba teórica de conducir Modificación de los requisitos y pruebas para la obtención de licencia de ciclomotor Refuerzo de la formación y del control de calidad en Escuelas de conductores, CRC, etc | MEDIO: aumento del nivel de exigencia de la Administración por tanto alto impacto, si bien este colectivo es poco sensible |
| | Vigilancia y control | Campaña control velocidad Campaña del uso de cinturón de seguridad Campaña de control de alcoholemia Campaña de control uso del casco Campaña de control uso del teléfono móvil | BAJO: continua siendo un colectivo poco sensible a estas medidas |
| MAYORES PEATONES | El Plan de actuaciones 2006 no contemplaba medidas específicas para este colectivo | | |

Señalar que, el Plan contempla, como se ha mencionado, medidas dirigidas a reducir el elevado número de accidentes con víctimas que se producen en las carreteras españolas, y que apoyan las acciones antes mencionadas:

| COLECTIVO | ÁMBITO DE TRABAJO | PRINCIPALES INICIATIVAS | IMPACTO |
|----------------------|----------------------------|--|---|
| SOCIEDAD EN GENERAL | Concienciación | Esfuerzos de comunicación, campañas de publicidad | ALTO: los mensajes claros y directos han originado que la seguridad vial sea uno de los aspectos que más preocupa a la ciudadanía |
| USUARIOS DE LAS VIAS | Seguridad de los vehículos | Más y mejores elementos de seguridad activa y pasiva para proteger a los conductores, pasajeros, peatones, etc. | ALTO: la dotación de elementos más seguros a los vehículos va ligado a la reducción de la lesividad de los accidentes |
| | Infraestructuras viarias | Conservación, mantenimiento, mejora y construcción de infraestructuras y acondicionamientos Auditorias, estudios y normativas | MEDIO: carreteras más seguras inciden directamente en la reducción de accidentes y de su lesividad. Si bien, debido al tiempo que requieren este tipo de actuaciones, no se aprecia un impacto alto en este año |
| | Atención sanitaria | Estudio de tiempos de respuestas de la urgencias sanitarias | BAJO: el impacto de esta medida se podrá valorar cuando se pongan en marcha las medidas que se derivan de este estudio |

6. RETOS

El éxito del Plan Estratégico de Seguridad Vial, los logros alcanzados y la aceptación de la metodología por parte de los agentes involucrados, (sin cuyo esfuerzo los logros conseguidos no hubieran sido posibles), hacen que el Plan Estratégico de Seguridad Vial se consolide como un marco metodológico imprescindible para lograr una mayor seguridad vial en España.

Continuando con la metodología de trabajo de este marco metodológico, se han establecido 12 proyectos clave a desarrollar durante el 2007 teniendo en cuenta los resultados obtenidos durante 2006, la evolución de la problemática de seguridad vial en España y las recomendaciones de todos aquellos que contribuyen a la mejora de la Seguridad Vial.

- Incorporación de la Seguridad Vial, como formación obligatoria en el sistema educativo:

Se trata de potenciar e impulsar, en la práctica educativa diaria, el desarrollo de programas de educación y seguridad vial que generen valores, actitudes positivas y comportamientos adecuados entre los usuarios de las vías públicas, ya sean peatones, viajeros o conductores.

- Creación del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas:

Con el objetivo de disponer de sistema sancionador eficaz (inmediato), objetivo (sin excepciones), proporcionado (de acuerdo a la infracción cometida) y disuasorio para que incida en el comportamiento del infractor, se plantea un conjunto de acciones que pretenden mejorar el ciclo completo, desde la detección de la infracción hasta la resolución sancionadora.

- Reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial e incorporación de fiscales especializado:.

En atención a la importancia creciente de la lucha contra los accidentes de tráfico y sus efectos y, revisadas y reforzadas las actuaciones administrativas sancionadoras, procede la actualización y adecuación del tratamiento penal de ciertas vulneraciones de la norma para dotar de una mayor coherencia a la política de seguridad vial.

- Trabajar por un conductor novel más seguro: Permiso a 1 euro:

Lograr una financiación sin intereses para los jóvenes que quieran optar a la obtención del permiso de conducir, contribuyendo así a una formación vial más completa y coherente con las necesidades actuales de la ciudadanía.

- Mejora de la atención en los accidentes de tráfico y colaboración activa con las víctimas de accidentes de tráfico:

Conseguir que la asistencia sanitaria llegue en el menor tiempo posible permitirá reducir la lesividad de los accidentes de tráfico. Para ello, se va a trabajar en dos líneas, por una parte, potenciando el 112 a través de la mejora de la coordinación entre los órganos de emergencia de las distintas comunidades autónomas y por otra, revisando los protocolos de actuación y tiempos de atención en emergencias.

- Indicar con pictogramas qué medicamentos afectan a la conducción:

Como parte del grupo de acciones preventivas desde el ámbito sanitario que potencia el Plan Estratégico de Seguridad Vial, ya que la medida de una incorporación gráfica de los efectos de los medicamentos resulta más visual y alcanza, en mayor medida, la conciencia de los conductores.

- Promover la elaboración de Planes de Seguridad Vial Urbana:

En el ámbito urbano se produce el 50% de los accidentes de tráfico y es donde se consolidan los hábitos y conductas de la conducción, por lo que se justifica un tratamiento especial y específico de los problemas de seguridad vinculados al tráfico urbano. A fin de conseguir una mayor implicación de la Administración local en la política de seguridad vial, una mejor planificación de las actuaciones y un tratamiento más adecuado a las especificidades del tráfico urbano, se

promoverá la elaboración e implementación de planes de seguridad vial en dicho ámbito.

- Elaboración de una Plan de Seguridad Vial para motocicletas:

El incremento del número de accidentes de tráfico en el que están implicadas motocicletas, frente a la tendencia positiva en el resto de vehículos, requiere definir y poner en marcha una estrategia nacional para la seguridad de este tipo de vehículos con el objetivo de disminuir la accidentalidad tanto en carretera como en zona urbana y reducir las consecuencias de los mismos. El resultado se plasmará en un Plan Sectorial que recogerá las líneas y acciones a realizar respecto al conductor, al vehículo, las infraestructuras, la formación y la sensibilización.

- Medidas especiales para el sector de conductores profesionales:

Este proyecto se basa en la realización prioritaria de una serie de actuaciones dirigidas a que el sector del transporte profesional presente comportamientos más seguros en la carretera, como pueden ser la impartición de cursos de formación, controles más exhaustivos o campañas de concienciación.

- Auditorias de la red de carreteras del Estado:

Con este proyecto se pretende revisar y mejorar la seguridad vial a través de estudios y revisiones de las carreteras de servicio de modo que se pueda asegurar que las carreteras operan en sus máximas condiciones de seguridad para todos los usuarios.

- Incremento de la inversión en nuevas infraestructuras y en conservación de las existentes:

Las infraestructuras y su estado son un elemento básico de la política de seguridad vial que requiere realizar continuamente trabajos de mantenimiento y construcción que proporcionen a los usuarios redes viarias en las mejores condiciones posibles.

- Día europeo dentro de la semana mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial:

Dentro de la política europea de sensibilización y liderado por la Comisión Europea se ha fijado el 27 de abril como "Día europeo de la seguridad vial" en el marco de la Semana Mundial de la Salud auspiciada por la Organización Mundial de la Salud.

El objeto de este proyecto es contribuir a la promoción de la seguridad vial en la sociedad civil; va dirigido a buscar ámbitos de participación entorno a la seguridad vial para la implicación de la ciudadanía.