

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2005-2008

**MEMORIA DE ACTUACIONES
DE SEGURIDAD VIAL 2007**



Presentación

Con objeto de abordar, de la manera más eficiente posible, el último año de implantación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, resulta imprescindible hacer balance de los acontecimientos y resultados acaecidos hasta el momento.

La continua reducción de la siniestralidad en las carreteras en los últimos tres años (descenso de un 32% en la cifra de víctimas mortales respecto al inicio del plan), añadido a los logros en lo que a concienciación de la ciudadanía se refiere, haciendo de la seguridad vial un tema de actualidad, resultan una clara fotografía de los avances alcanzados con la implantación del Plan.

En este año 2007, se podrían señalar determinadas actuaciones que han alcanzado una gran relevancia, tanto a nivel de opinión pública como a nivel de equiparación de nuestro sistema de gestión de la seguridad vial a otros países europeos más avanzados en este aspecto. Entre ellos cabría destacar:

- La Reforma del Código Penal en materia de seguridad vial, elevando a delitos penales determinadas actuaciones consideradas hasta entonces simples infracciones de tráfico.
- La creación del Centro Estatal de Denuncias Automatizadas muy significativo principalmente a nivel de gestión interna de la Dirección General de Tráfico.
- Por último, y como prueba de la especial atención que desde el Plan Estratégico de Seguridad Vial se presta a las necesidades actuales que van surgiendo, señalar la elaboración del Plan de Seguridad Vial para Motocicletas, colectivo de actuación en crecimiento desde el comienzo del Plan.

Además de los proyectos señalados, durante 2007 se continúan 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.

En base a lo anterior se puede afirmar que, en los últimos años, la seguridad vial en nuestro país se ha convertido en una prioridad política que, 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 2007, que recoge las principales iniciativas desarrolladas en el ámbito de la seguridad vial en España.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	5
1. EVOLUCIÓN DE LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS	7
1.1 Indicadores Relevantes	9
2. SITUACIÓN DE ESPAÑA EN LA UNIÓN EUROPEA	19
3. VALORACIÓN GLOBAL 2007	25
3.1 Incorporación de la seguridad vial, como formación obligatoria, al sistema educativo	43
3.2 Creación del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas y revisión y mejora del procedimiento sancionador	43
3.3 Reforma del Código Penal en materia de seguridad vial e incorporación de fiscales especializados	46
3.4 Trabajar por un conductor novel más seguro: Permiso de conducción a 1 euro al día	47
3.5 Mejora de la atención en los accidentes de tráfico y colaboración activa con las víctimas	48
3.6 Indicar con pictogramas los medicamentos que afectan a la conducción	49
3.7 Promover la elaboración de Planes de seguridad vial urbana	50
3.8 Elaboración de un Plan de seguridad vial para motocicletas	52
3.9 Medidas especiales para el sector de conductores profesionales	52
3.10 Auditorías de la red de carreteras del Estado	54
3.11 Incremento de la inversión en nuevas infraestructuras y en conservación de las existentes	55
3.12 Día europeo de la seguridad vial	56
4. PRINCIPALES INICIATIVAS DESARROLLADAS	57
4.1 Educación y formación vial	58
4.2 Concienciación de seguridad vial	62
4.3 Vigilancia y control	64
4.4 Seguridad de los vehículos	68
4.5 Infraestructuras y Gestión/información del tráfico	70
4.6 Seguridad vial y laboral en el transporte	73
4.7 Atención a víctimas y a sus familias	75
4.8 Investigación y análisis de seguridad vial	76
4.9 Participación de la sociedad civil	79
4.10 Coordinación entre Administraciones	81
5. RETOS	83

INTRODUCCIÓN

Tras pasado ya el ecuador del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005–2008, se pone de manifiesto la consolidación de gran parte de las medidas adoptadas en dicho Plan y la implantación de nuevas medidas de gran importancia y relevancia para la seguridad vial en España.

A lo largo de este año 2007 se ha mantenido la colaboración y coordinación entre los distintos agentes, tanto públicos como privados, responsables del desarrollo del Plan Estratégico y se ha instalado en la población un importante nivel de concienciación social sobre la seguridad vial.

Esta memoria de actuaciones 2007 recoge el análisis y valoración de los resultados conseguidos en el marco del citado Plan Estratégico, 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.

Esta valoración 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 y con la mirada puesta en la definición de un nuevo Plan para el próximo periodo.

Entre los aspectos que destacan del desarrollo del Plan de Actuaciones 2007 se pueden señalar:

- La colaboración y coordinación entre distintos agentes, si bien continúa siendo un factor clave sobre el que se deberá seguir trabajando.
- La mayor implicación con las asociaciones de víctimas.

- El incremento en el nivel de concienciación de la población sobre el comportamiento vial seguro.

La Memoria de Actuaciones 2007 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 2007:** reflexión sobre las principales cifras de siniestralidad del ejercicio 2007, evolución durante el último año de los objetivos más relevantes del Plan.
- **Proyectos clave del ejercicio 2007:** 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 2007:** ilustración de forma resumida de las principales iniciativas llevadas a cabo durante el ejercicio 2007.
- **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 y valoración del impacto del Plan en determinados colectivos.
- **Retos 2008:** 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 tabla muestra la evolución del Panel de Objetivos Estratégicos definidos en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.

	INDICADOR	2003	2004	2005	2006 (*)	2007	Objetivo 2008		Variación 2003-2007
1	Reducción del ratio fallecidos totales en accidente por millón de habitantes	127	110	102	93	86	76		-32,28%
2	Reducción del nº total de fallecidos	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.250		-29,19%
	Reducción del nº total de heridos graves	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	21.000	★	-26,65%
3	Reducción del ratio de fallecidos por cada 100 accidentes con víctimas	5,4	5,0	4,9	4,1	3,8	3,4		-29,63%
4	Reducción del número total de accidentes con víctimas	99.987	94.009	91.187	99.797	100.508	95.000		0,52%
5	Reducción del número de conductores y pasajeros de ciclomotor entre 15 y 20 años fallecidos en accidentes con víctimas	156	154	113	116	102	100		-34,62%
	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	1.428	1.172	1.200	★	-34,74%
6	Reducción del número de menores (<18 años) fallecidos como pasajeros de turismos en accidentes con víctimas	158	132	112	101	100	100	★	-36,71%
	Reducción del número de menores (<18 años) heridos graves como pasajeros de turismos en accidentes con víctimas	827	600	533	486	408	353		-50,67%
7	Reducción del número de conductores de turismo entre 18 y 34 años fallecidos en accidentes con víctimas	952	791	691	627	516	500		-45,80%
	Reducción del número de conductores de turismo entre 18 y 34 años heridos graves en accidentes con víctimas	4.286	3.158	3.264	2.867	2.516	3.000	★	-41,30%
8	Reducción del número de conductores de turismo > 34 años fallecidos en accidente de tráfico con víctimas	1.060	879	861	746	665	750	★	-37,26%
	Reducción del número de conductores de turismo > 34 años heridos graves en accidente de tráfico con víctimas	3.922	3.159	3.038	2.735	2.481	3.300	★	-36,74%
	Reducción del número de conductores de motocicleta > 34 años fallecidos en accidente de tráfico con víctimas	113	135	172	194	262	75		131,86%
	Reducción del número de conductores de motocicleta > 34 años heridos graves en accidente de tráfico con víctimas	723	752	1.015	1.175	1.398	600		93,36%
9	Reducción del número de peatones > 49 años fallecidos en zona urbana	204	210	222	194	202	100		-0,98%
	Reducción del número de peatones > 49 años heridos graves en zona urbana	957	1.076	1.028	919	881	700		-7,94%
10	Reducción del nº total de fallecidos en verano (julio+agosto)	1.119	918	748	711	748	725		-33,15%
	Reducción del nº total de heridos graves verano (julio+agosto)	5.370	4.060	4.253	3.803	3.803	4.400	★	-29,18%
11	Reducción del nº total de fallecidos fin de semana	2.401	1.980	1.879	1.813	1.703	1.550		-29,07%
	Reducción del nº total de heridos graves fin de semana	11.716	9.278	9.275	9.063	8.062	8.800	★	-31,19%

- Evolución positiva
- Evolución negativa
- ★ Superado el Objetivo 2008

INDICADOR		2003	2004	2005	2006 (*)	2007	Objetivo 2008		Variación 2003-2007
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	587	523	525	★	-39,40%
	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	3.315	2.862	3.000	★	-34,43%
13	Reducción de la edad media del parque móvil	59,0%	60,0%	62,0%	63,0%	63,0%	60,0%		6,78%
14	Reducción número total de ciclomotores implicados en accidentes con víctimas en zona urbana	16.931	16.078	14.832	14.921	13.900	13.500		-17,90%
15	Reducción número de motocicletas implicadas en accidentes con víctimas	10.211	10.591	12.722	16.025	19.030	9.500		86,37%
16	Reducción nº total de vehículos pesados de transporte de mercancías implicados en accidentes con víctimas en carretera y tipo de vía convencional	3.105	3.016	2.711	3.057	3.391	2.800		9,21%
17	Reducción del porcentaje de conductores que rebasan el límite de velocidad respecto al total de conductores controlados en carretera	-	N.D.	31%	31,7%	24,3%	15%		-23,3%
18	Incremento del número de controles totales de alcoholemia (en millones) hasta alcanzar el 20% del censo de conductores	2,476	3	4	4	4,7	4,6	★	89,82%
	Porcentaje de controles de alcoholemia sobre el censo de conductores	11,1%	11,8%	14%	15,8%	17,9%	20%		61,88%
19	Reducción del porcentaje de fallecidos con alcohol en sangre > (mayor o igual) 0,3 gr/l	37,3%	36,1%	34,1%	30,4%	31,0%	20%		-16,89%
20	Incremento del uso de cinturón de seguridad delantero en vía urbana	61,0%	N.D.	69,0%	81,6%	86,9%	90%		25,97%
	Incremento del uso de cinturón de seguridad trasero en vía urbana	34,0%	N.D.	46,0%	58,2%	69,0%	70%		102,94%
	Incremento del uso de cinturón de seguridad trasero en carretera	45,0%	N.D.	51,0%	74,6%	69,8%	75%		55,24%
21	Incremento del uso del casco por conductor de ciclomotor en vía urbana	66,0%	N.D.	94,5%	93,8%	95,2%	95%	★	44,24%
	Incremento del uso del casco por pasajero de ciclomotor en vía urbana	51,0%	N.D.	86,0%	78,5%	84,5%	75%	★	65,69%
22	Reducción del nº total de fallecidos en autopista	370	279	219	235	164	250	★	-55,68%
	Reducción del nº total de heridos graves en autopista	1.219	935	888	952	658	1.000	★	-46,02%
	Reducción del nº total de fallecidos en autovía	713	651	633	561	458	500	★	-35,76%
	Reducción del nº total de heridos graves en autovía	3.142	2.320	2.257	2.190	1.936	2.500	★	-38,38%
	Reducción del nº total de fallecidos en vía convencional	3.309	2.796	2.721	2.514	2.412	2.000		-27,11%
	Reducción del nº total de heridos graves en vía convencional	14.212	10.996	11.311	12.233	10.777	11.000	★	-24,17%
23	Reducción del número de accidentes con salida de la vía en carretera	19.420	17.761	17.726	19.346	19.141	17.000		-1,44%
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	1.403	1.490	750		71,26%
25	Reducción del número total de puntos negros o TCAs	959	780	739	749	802	860	★	-16,37%
26	Reducción del número de fallecidos por cada 100 accidentes en puntos negros o TCAs	5,60	6	5,9	5,6	4,1	5	★	-26,79%

■ Evolución positiva

■ Evolución negativa

★ Superado el Objetivo 2008

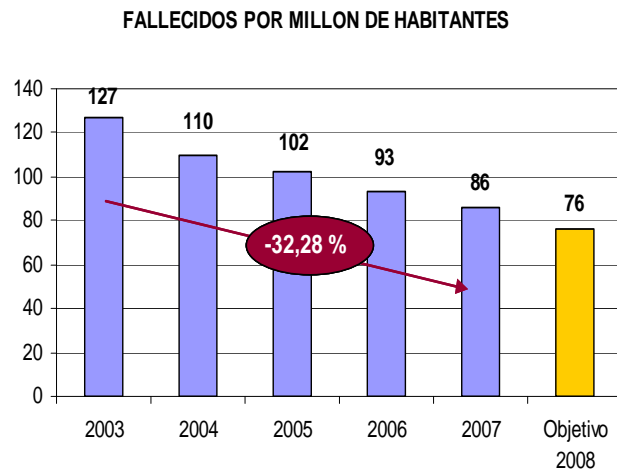
(*) Algunos datos correspondientes a 2006 se han modificado respecto a la Memoria 2006 por variaciones en las fuentes de datos.

1.1 Indicadores relevantes

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

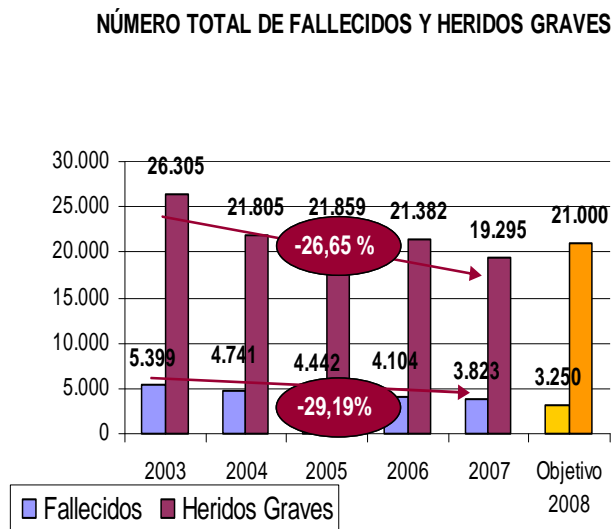
El ratio “fallecidos totales en accidente de tráfico por millón de habitantes” es, probablemente, el más relevante para poder medir el éxito de las medidas de seguridad vial, ya que refleja el coste humano de los accidentes de tráfico. Es necesario destacar que, gracias a los esfuerzos llevados a cabo 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 32,28% respecto de 2003 y en un 8% respecto al año anterior, logrando un tráfico más seguro para los usuarios. Consolida 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

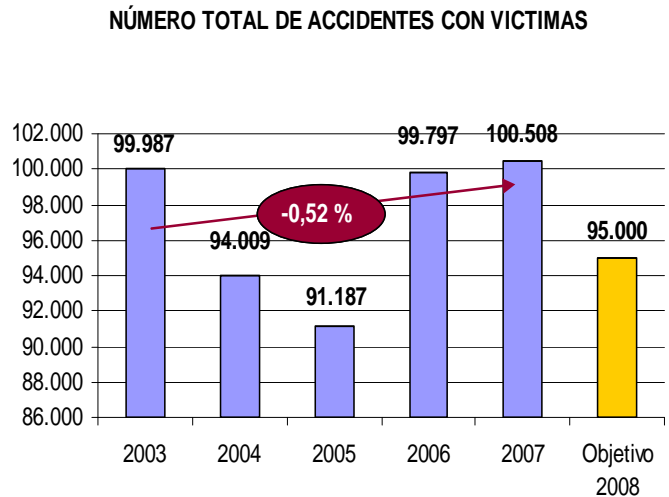
Esta reducción del número de fallecidos en accidentes de tráfico por millón de habitantes, viene acompañado de una reducción del total de fallecidos y el total de heridos graves en cifras absolutas. Los esfuerzos llevados a cabo por los distintos agentes públicos y privados implicados en el Plan se han visto recompensados por una disminución del total de fallecidos en accidente de tráfico de un 29,19 % en el periodo 2003-2007.



En consonancia con lo anterior, la cifra de heridos graves en accidente de tráfico se ha reducido en un 26,65% en el mismo periodo y un 9,7% respecto al año anterior.

1.1.3 Reducción del número total de accidentes con víctimas

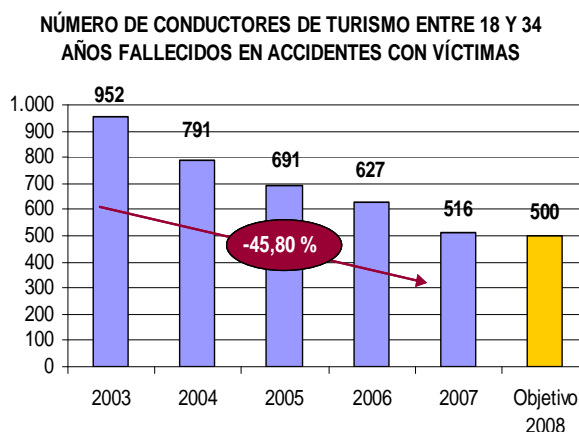
Los accidentes que se han producido a lo largo del 2007 han revestido menor gravedad, ya que, a pesar de que se ha incrementado el número de accidentes ha disminuido el número de víctimas.



Hay que considerar que en el año 2006 se incorporó un nuevo sistema de recogida de información de los accidentes de tráfico, causa del importante incremento en el número de accidentes de dicho año y los posteriores.

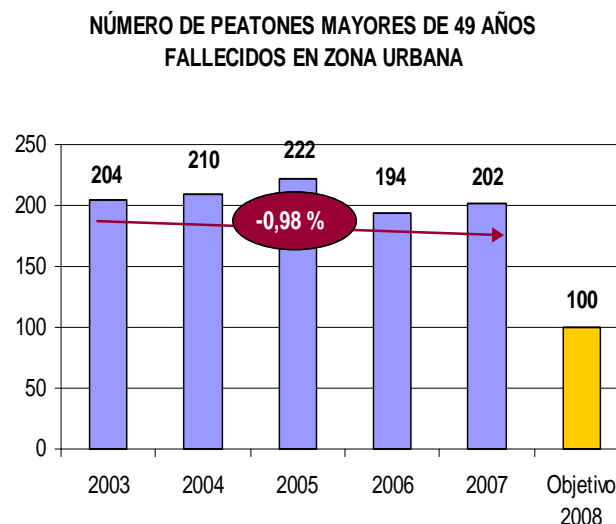
1.1.4 Reducción del número de conductores de turismo fallecidos entre 18 y 34 años

Se continúa con la tendencia decreciente del número de conductores de turismo fallecidos en el colectivo de los jóvenes (edad comprendida entre los 18 y los 34 años). Respecto al pasado año se ha logrado una reducción del 17,7%, situándose en este momento muy próxima a alcanzar el objetivo fijado para 2008.



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

A la vista del gráfico adjunto se comprueba como en el año 2006 hubo una bajada significativa de los peatones fallecidos pero, en este año 2007, de nuevo se ha incrementado en un 4,1% llegando, prácticamente, a alcanzar la cifra de partida de 2003.

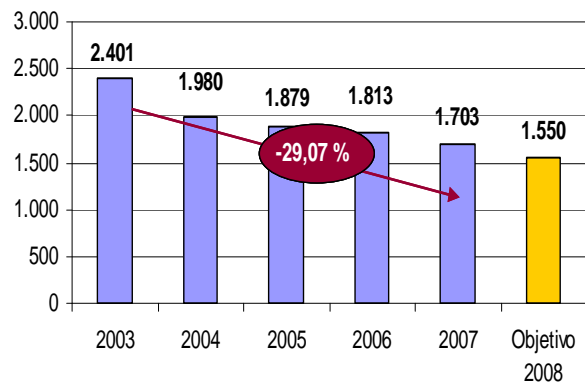


Este dato hace evidente la necesidad de plantear nuevas acciones de seguridad vial destinadas a este colectivo.

1.1.6 Reducción del número total de fallecidos en fin de semana

La especial incidencia que tiene la siniestralidad en los fines de semana, en los que afectan factores tan importantes como el alcohol y están implicados los jóvenes, se puede considerar un gran logro el hecho de que se haya conseguido reducir el total de fallecidos en fin de semana en un 29,07% respecto de los datos del 2003.

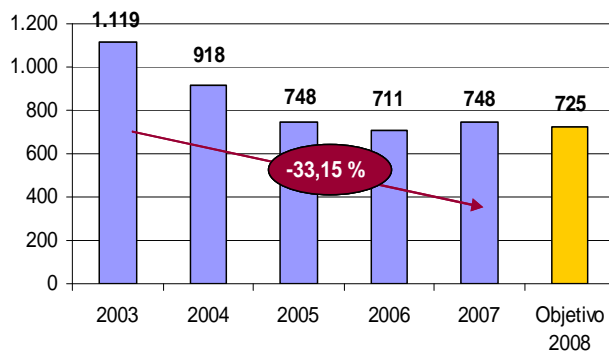
NÚMERO TOTAL DE FALLECIDOS EN FIN DE SEMANA



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

El incremento en el número total de fallecidos en la época estival parece ser debido, en gran medida, al incremento que ha tenido lugar en el número de desplazamientos realizados que ha alcanzado los 88 millones.

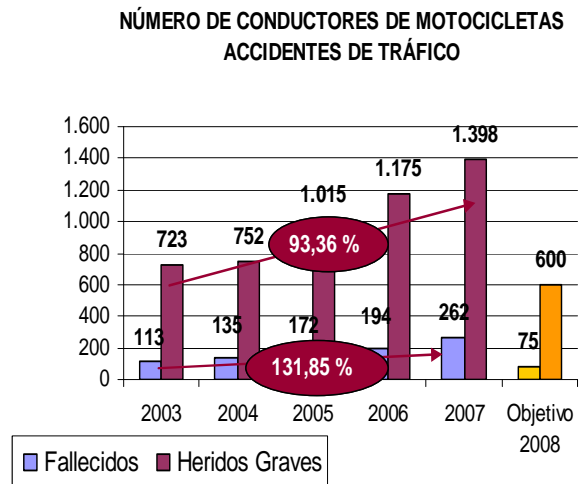
NÚMERO TOTAL DE FALLECIDOS EN VERANO



A pesar de este dato, supone una disminución del 33,15% respecto al año 2003 y se encuentra únicamente a un 3% de alcanzar el objetivo fijado para 2008.

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

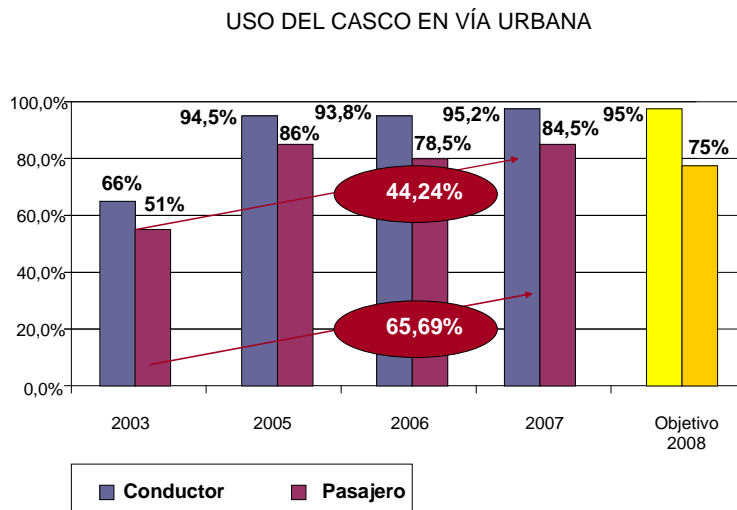
En línea con los datos que se han ido publicando a lo largo del año, el número de conductores de motocicleta fallecidos y heridos graves se ha incrementado respecto a los años anteriores.



Como medida de actuación a este respecto, a finales del año 2007 se ha presentado el Plan de Seguridad Vial de Motos, con objeto de actuar directamente sobre la problemática de los usuarios de las motocicletas.

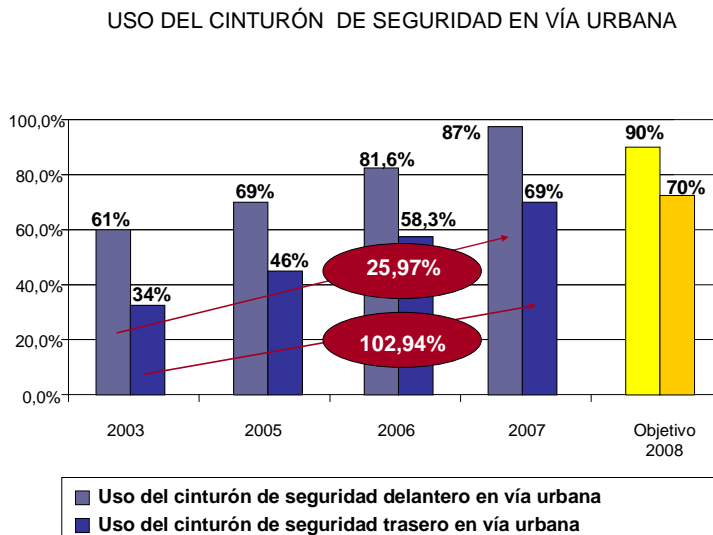
1.1.9 Incremento del uso del casco por el conductor y pasajero de ciclomotor en vía urbana

Como resultado de las campañas de concienciación y control realizadas por la Dirección General de Tráfico se ha instaurado el uso del casco en vía urbana en prácticamente la totalidad de la población, superando incluso el objetivo estratégico fijado para el año 2008.



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

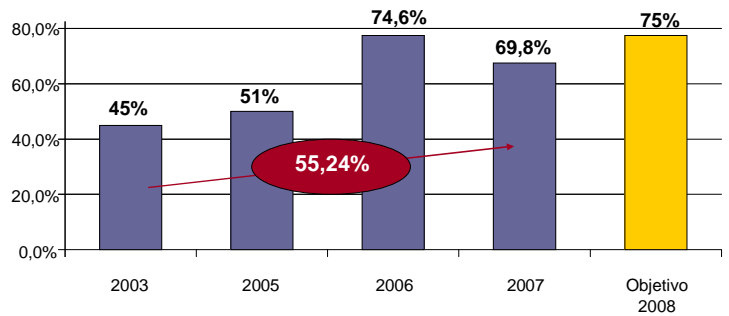
Las actuaciones llevadas a cabo durante el ejercicio 2007, en el marco del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, para concienciar acerca del uso de dispositivos de seguridad en vía urbana, han demostrado su efectividad. Cabe destacar el hecho de que, a un año de finalización del Plan, se está muy próximo a alcanzar el objetivo estratégico propuesto.



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 menor impacto en carretera en este año 2007, dando lugar a una disminución del 6 % en su utilización respecto al año anterior. Si bien, ha destacado la mejora que ha experimentado este indicador desde el año 2003.

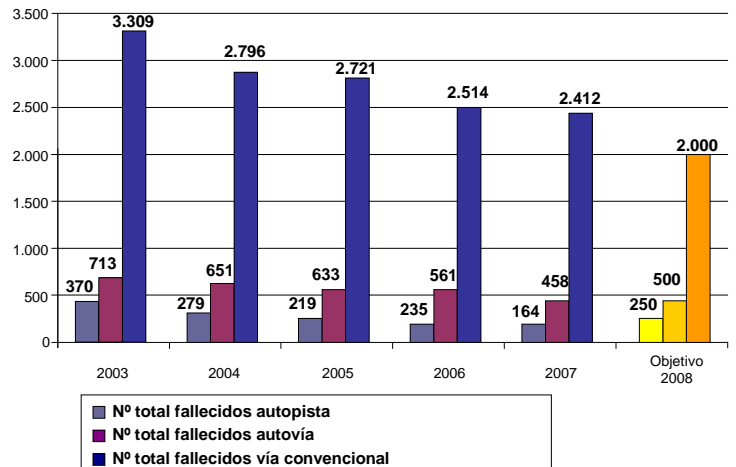
USO DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD TRASERO EN CARRETERA



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, principalmente en las autopistas y autovías habiéndose alcanzado, e incluso superado en ambos casos, el objetivo fijado para el año 2008.

NÚMERO DE FALLECIDOS POR TIPO DE VÍA



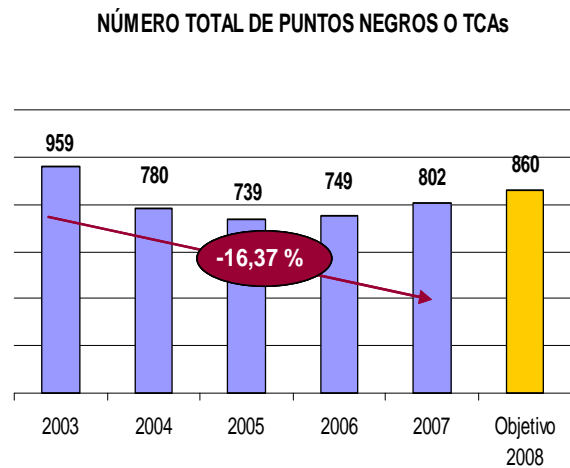
El número total de fallecidos en autovía ha disminuido un 35,76% desde el año 2003, lo que supone 255 fallecidos menos.

El total de fallecidos en autopistas ha descendido un 55,68 % desde el año 2003, lo que supone que en 2007 se registraron 206 fallecidos menos en autopista que en el año 2003.

El número total de fallecidos en vía convencional ha disminuido un 27,11% desde el 2003, lo que supone 897 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 2007 la cifra total de TCAS se ha incrementado ligeramente respecto a la del año anterior, el número total de TCAs se sitúa por debajo de la cifra objetivo establecida para el año 2008.



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, parece que, definitivamente ha traído consigo una disminución de la peligrosidad de los mismos. El esfuerzo constante de los propietarios de las vías 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 hasta alcanzar el objetivo estratégico fijado para el año 2008.

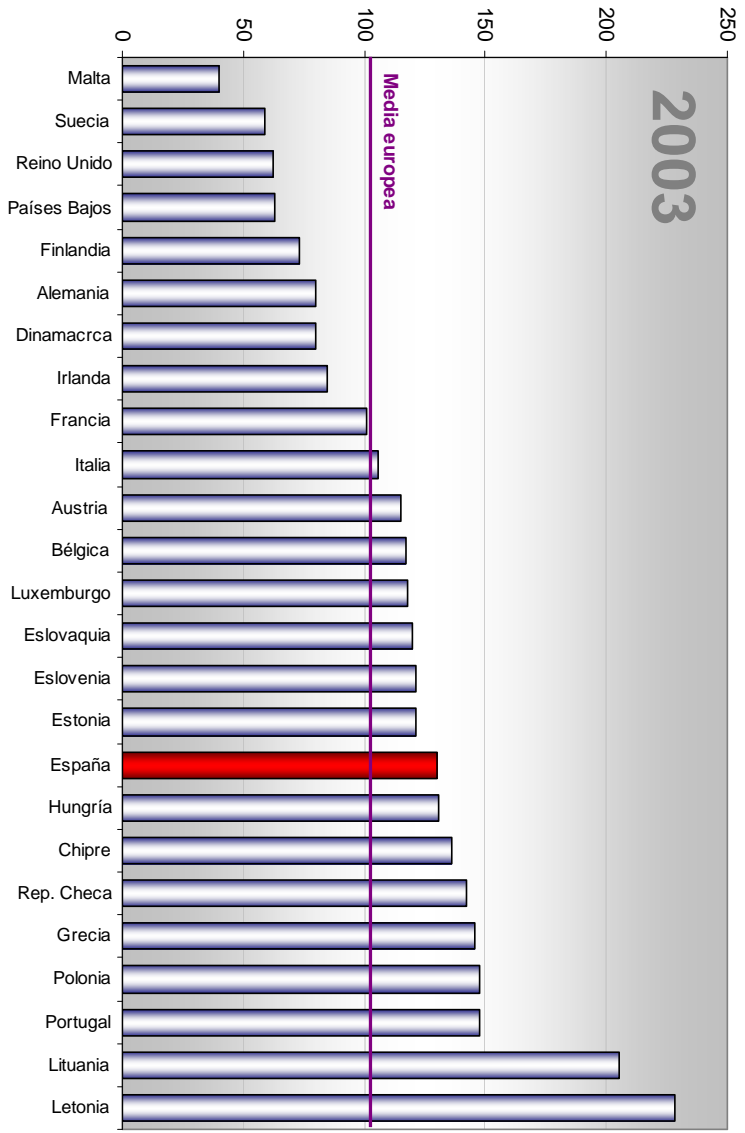
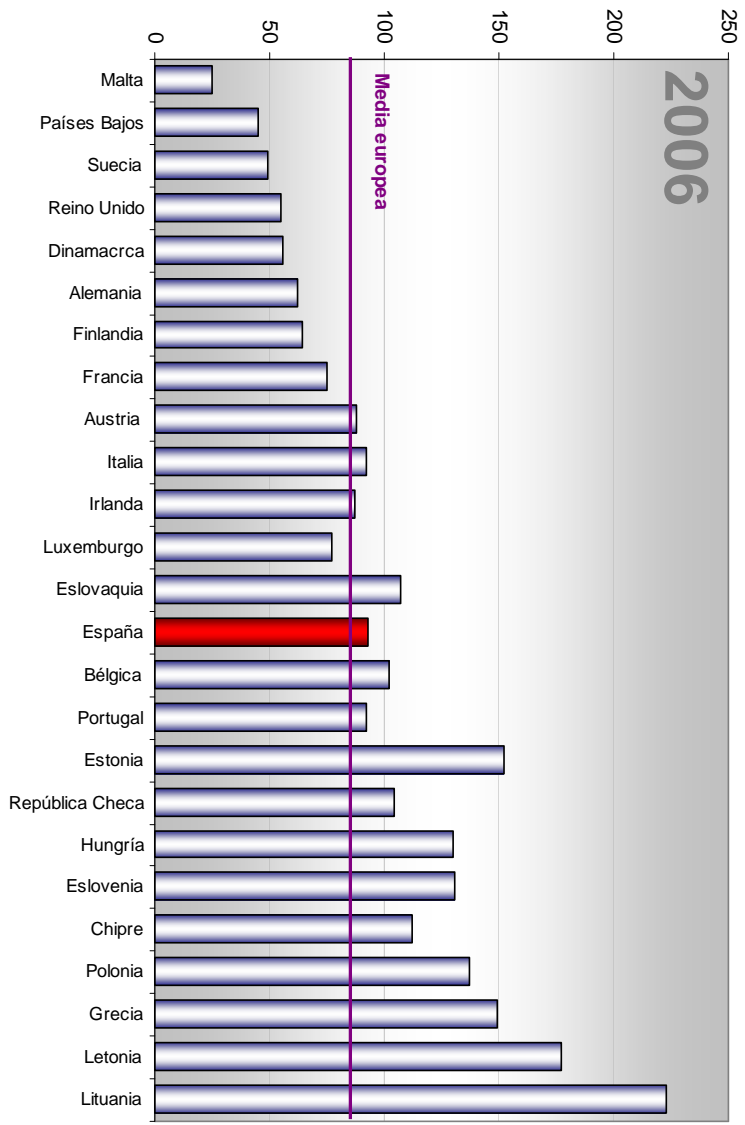


2. SITUACIÓN DE ESPAÑA EN LA UNIÓN EUROPEA

El 2007 ha continuado con la reducción de la siniestralidad conseguida en los años anteriores de implantación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, situándose, como se ha dicho anteriormente, la tasa de fallecidos por millón de habitantes en 86. Esto supone un descenso del 32,28% respecto al año 2003. La cifra de fallecidos se sitúa por primera vez por debajo de 4.000.

Estos resultados se han podido conseguir gracias al importante esfuerzo que las diferentes administraciones y colectivos sociales están llevando a cabo. No obstante, para alcanzar los objetivos europeos y nacionales, es necesario continuar trabajando de forma coordinada.

La **tasa de fallecidos por millón de habitantes** española en el año 2006 (93), último año con valores definitivos en el momento de redacción de esta memoria, se sitúa por debajo de países como Bélgica, República Checa, Eslovaquia, Chipre, Hungría, Eslovenia, Polonia, Grecia, Estonia, Letonia y Lituania. Si bien, se tienen que continuar aunando esfuerzos para conseguir resultados cada vez más próximos a la media europea y a países como Países Bajos, Suecia, Reino Unido, Dinamarca, Alemania y Finlandia.



Del análisis de los último datos disponibles a nivel europeo, se determina que la reducción de la siniestralidad en España en relación con dicha tasa (-28%) entre 2003 y 2006 ha sido más elevada que la reducción de la media europea (-17%), lo que supone un aliciente para continuar en el mismo camino trazado.

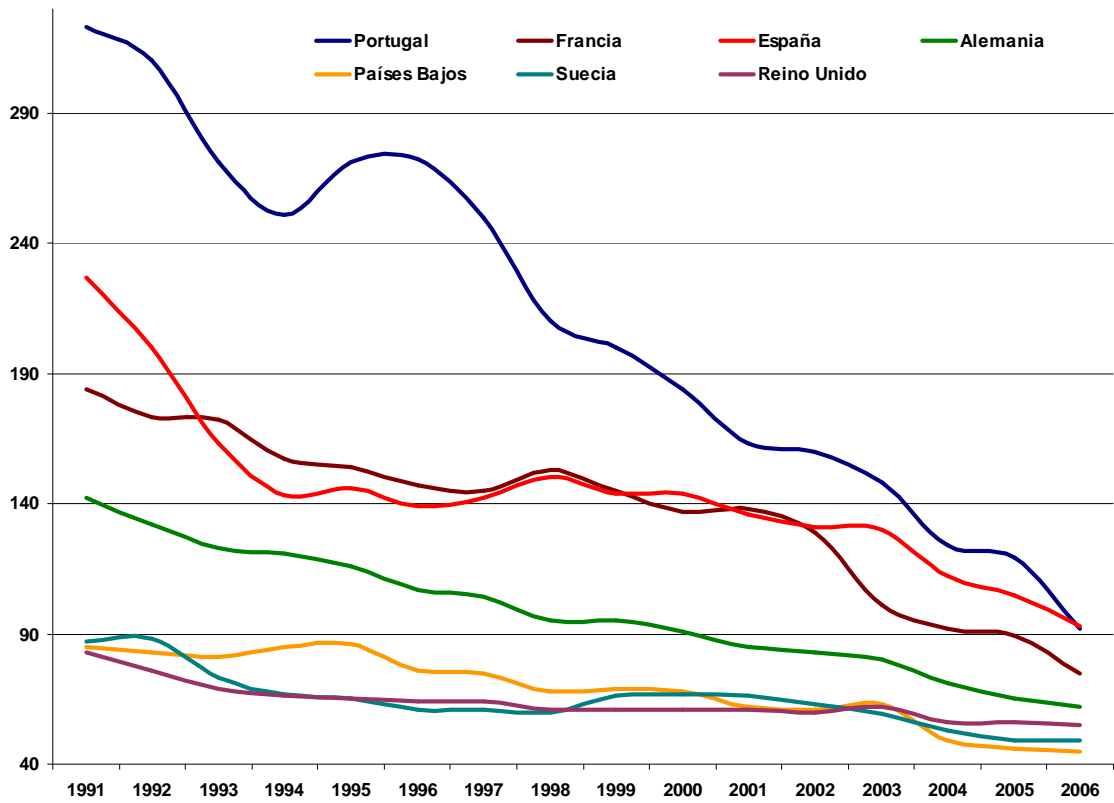
A continuación se muestra la comparativa de los datos a nivel europeo expresados en número de fallecidos por millón de habitantes en el periodo transcurrido entre 2003 y 2006.

País	2003	2006	% reducción
Malta	40	25	-38%
Suecia	59	49	-17%
Reino Unido	62	55	-11%
Países Bajos	63	45	-29%
Finlandia	73	64	-12%
Alemania	80	62	-23%
Dinamarca	80	56	-30%
Irlanda	85	87	2%
Francia	101	75	-26%
Italia	106	92	-13%
Austria	115	88	-23%
Bélgica	117	102	-13%
Luxemburgo	118	77	-35%
Eslovaquia	120	107	-11%
Eslovenia	121	131	8%
Estonia	121	152	26%
España	130	93	-28%
Hungría	131	130	-1%
Chipre	136	112	-18%
Rep. Checa	142	104	-27%
Grecia	146	149	2%
Polonia	148	137	-7%
Portugal	148	92	-38%
Lituania	205	223	9%
Letonia	228	177	-22%
Media	103	85	-17%

Tasa de fallecidos por millón de habitantes

En cuanto a la **evolución de los índices de siniestralidad vial**, desde 1991 a 2006, 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, Suecia y Alemania).

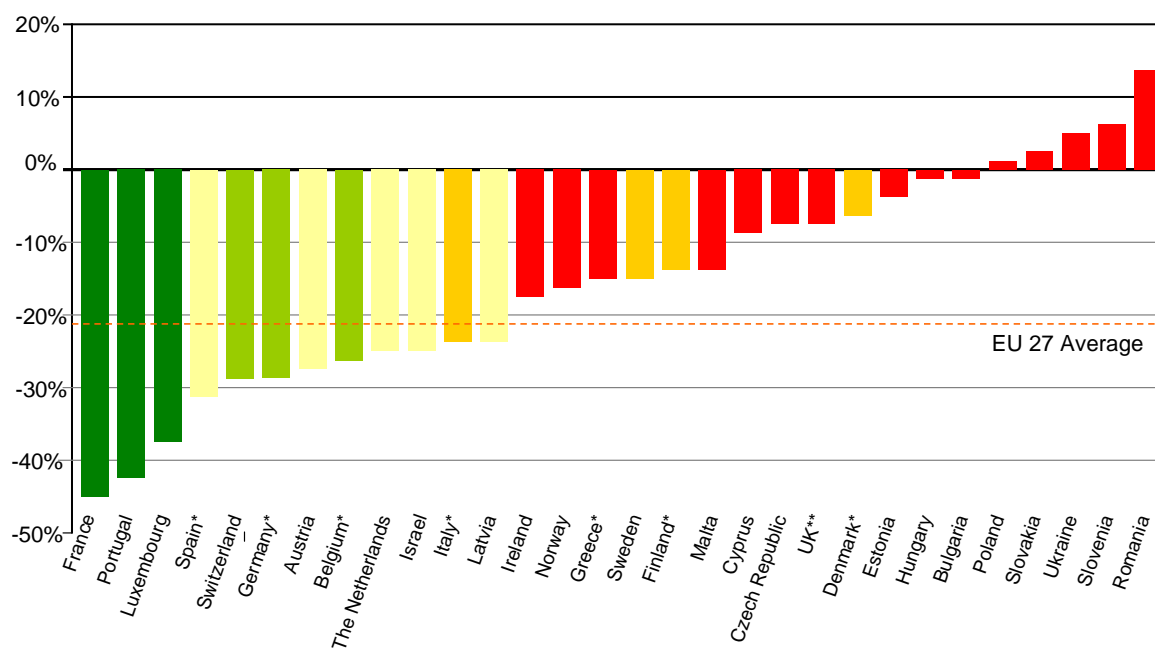


Fuente: Care y publicaciones nacionales 2006.

La siguiente tabla muestra el número de fallecidos por accidente de tráfico de los países de la UE en los últimos años y en la columna de la derecha la variación experimentada entre los años 2001 y 2007 (datos estos últimos provisionales en el momento de la redacción de esta memoria). Con estos datos se quiere ver como ha contribuido cada país en la consecución del objetivo de la UE de reducir en un 50% las víctimas mortales del año 2001 teniendo como horizonte el año 2010.

En este ranking de resultados, España se sitúa en el cuarto puesto, por detrás de Francia, Luxemburgo y Portugal, con un porcentaje del 30,7% de reducción (10 puntos porcentuales más que la media europea).

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2007/2001 (%)
Austria	958	956	931	878	768	730	691	-27,87
Belgium	1,486	1,306	1,214	1,162	1,089	1,069	*1,080	-27,32
Bulgaria	1,011	959	960	943	957	1,043	1,006	-0,49
Cyprus	98	94	97	117	102	86	89	-9,18
Czech Republic	1,334	1,431	1,447	1,382	1,286	1,063	1,222	-8,40
Denmark	431	463	432	369	331	311	*409	-5,10
Estonia	199	223	164	170	169	204	196	-1,51
Finland	433	415	379	375	379	336	*377	-12,93
France	8,162	7,655	6,058	5,530	5,318	4,703	4,620	-43,40
Germany	6,977	6,842	6,613	5,842	5,361	5,091	*4,958	-28,94
Greece	1,880	1,634	1,605	1,670	1,658	1,655	*1,605	-14,63
Hungary	1,239	1,429	1,326	1,296	1,278	1,303	1,230	-0,73
Ireland	411	376	335	374	396	365	*338	-17,76
Italy	6,691	6,739	6,065	5,625	5,462	5,462	*5,313	-20,59
Latvia	558	559	532	516	442	407	419	-24,91
Lithuania	706	697	709	752	760	760	739	4,67
Luxembourg	69	62	53	49	46	36	43	-37,68
Malta	16	16	16	13	17	11	14	-12,50
The Netherlands	1083	1069	1088	881	817	811	791	-26,96
Poland	5,534	5,827	5,640	5,712	5,444	5,243	5,583	0,89
Portugal	1,670	1,668	1,542	1,294	1,247	969	974	-41,68
Romania	2,454	2,414	2,232	2,446	2,623	2,573	2,794	13,85
Slovakia	614	610	645	603	560	579	627	2,12
Slovenia	278	269	242	274	258	262	293	5,18
Spain	5,517	5,347	5,400	4,749	4,442	4,104	3,823	-30,71
Sweden	551	532	529	480	440	445	471	-14,52
UK*	3,598	3,581	3,658	3,368	3,337	3,300	**3,300	-8,28
EU-27	53.958	53.173	49.912	46.870	44.987	42.921	43.005	-20,30



Percentage change in road deaths between 2001 and 2007

* BE, DK, FI, DE, GR, IE, IT and ES: provisional figures or national estimates based on provisional figures were used for 2007 as final figures for 2007 were not yet available at the time of print.

** 2006 figures were used in the case of the UK as numbers of road deaths in 2007 were not yet available at the time of print.

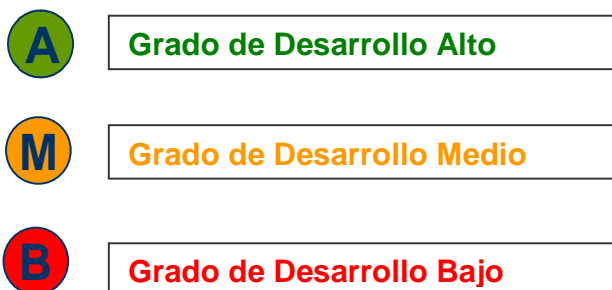
Fuente: Informe annual PIN 2008. European Transport Safety Council



Como se puede observar en el gráfico anterior **España continúa avanzando** en la lucha contra la siniestralidad y, de manera gradual, van apreciándose los resultados del duro esfuerzo realizado por el conjunto de agentes implicados liderados por la Dirección General de Tráfico.


3. VALORACIÓN GLOBAL 2007



A lo largo del ejercicio 2007 se han continuado desarrollando las actuaciones previstas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial logrando alcanzar grandes avances tanto en a nivel de reducción de la cifra de siniestralidad de las carreteras españolas como a nivel de proyectos clave que se han puesto en marcha como, por ejemplo, la reforma del Código Penal en materia de seguridad vial y en lo relativo a su impacto social.


A continuación, para obtener una visión general del estado de las actuaciones previstas en el Plan, se presenta gráficamente una valoración del grado de ejecución alcanzado por cada línea estratégica, aplicando una escala de alto, medio y bajo, en función de la relación entre las actividades previstas y las llevadas a cabo durante el 2007:






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. • Consolidación de las actividades de formación de formadores propuestas desde el Centro Superior de Educación Vial. 	Ministerio de Educación y Ciencia, DGT, CCAA, Jefaturas Provinciales de Tráfico.		<p>Se pospone para el año 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Renovación del material móvil de los parques infantiles de tráfico; se presume su realización en el año 2008.
1.2. Permisos y licencias: mejoras de los procedimientos asociados a la formación vial.	<ul style="list-style-type: none"> • Regulación conjunta del conductor novel. • (1) Incremento de la actividad inspectora en Escuelas Particulares de Conductores (EPC) y Centros de Reconocimiento de Conductores (CRC) y publicación anual del resultado de las inspecciones. • (1) Elaboración de manuales específicos de inspección/certificación para EPC y CRC. • (2) Implantación de un nuevo proceso telemático para el registro de resultados de revisiones, y creación del nuevo reglamento de CRC. • Formación y reciclaje de profesores y directores de EPC y de inspectores. • Diseño e implantación del permiso a 1 euro. 	DGT, CCAA.		<p>Se pospone para el año 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Introducción de un nuevo procedimiento de evaluación con ordenador de las pruebas teóricas para la obtención de los permisos y licencias: prevista la realización de pruebas piloto en el primer trimestre de 2008. - Puesta en marcha de una nueva prueba práctica de destreza para la obtención de licencia de ciclomotor. - Elevación a 16 años de la edad mínima para conducir ciclomotores. <p>Estas dos últimas acciones serán implantadas a través de la modificación del Reglamento de Conductores.</p>


Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	Observaciones
				<p>(1) Acciones que no se han desarrollado en 2007 y se estima que no se van ejecutar tampoco en 2008.</p> <p>(2) Acción que continúa en 2008.</p> <p>- En 2007 se han realizado pruebas piloto en la ciudad de Barcelona que continuarán en el primer trimestre de 2008 continuándose con la implantación.</p>
1.3. Reeducción y sensibilización vial de conductores.	<ul style="list-style-type: none"> • Desarrollo del programa informático para la aplicación del sistema de puntos. • 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.		


Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	Observaciones
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. • Elaboración y difusión de la revista "Seguridad Vial y Tráfico". 	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. • Fomento de las líneas de trabajo emprendidas por el grupo GT47 del Consejo Superior de Seguridad Vial (alcohol, drogas y medicamentos). • 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. • Mesa debate y de desarrollo de criterios médicos y propuestas de actuación en la seguridad vial. • 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, Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT).		


Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	Observaciones
3. Vigilancia y control				
3.1. Mejora de las actuaciones y medios para la vigilancia y control de la disciplina vial de los usuarios.	<ul style="list-style-type: none"> • (2) Creación del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automáticas. • Desarrollo continuo de las actuaciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil (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. • Atención de las llamadas de emergencia de la ciudadanía. • Aumento de la plantilla de los efectivos de la ATGC. • Aumento del número de vehículos camuflados de la ATGC, especializados en control y vigilancia de infracciones en movimiento. • Desarrollo y aplicación progresiva del proyecto PRIDE para dotar a la ATGC para la tramitación de denuncias en tiempo real. • Mejora del protocolo de atestados y de la formación de los agentes de la ATGC. • (1) Realización del plan de sistemas de la ATGC. • Incremento de las horas de vigilancia aérea. • (*) Dotación de la ATGC con instrumentos contrastados para el control del consumo de estupefacientes, drogas y sustancias similares en la conducción. • 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. • (2) Ampliación del número de centros de homologación de los cinemómetros y sus instalaciones. • Desarrollo e instalación de nuevos sistemas automáticos de detección de infracciones (distinto de cinemómetros). 	DGT Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, Ministerio de Sanidad y Consumo.		<p>(1) Acción que no se ha desarrollado en 2007 y se estima que no se va a ejecutar tampoco en 2008.</p> <p>(2) Acciones que continúan su desarrollo en 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En 2007 ha tenido lugar el lanzamiento de la creación del Centro Estrada y el comienzo de las obras de acondicionamiento de edificios, instalaciones, etc., proyecto que concluirá en marzo de 2008 comenzando entonces la explotación. - Está previsto que la Comunidades Autónomas continúen con el proceso de autorización de organismos notificados de forma que se provean de laboratorios para la homologación. <p>(*) Destacar la realización en el cuarto trimestre del año 2007 de pruebas piloto de control de consumo de drogas, estupefacientes o sustancias similares.</p>


Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	
<p>3.2. Impulso de reformas legales y de procedimientos para hacer más efectivo el procedimiento sancionador.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • (2) Mejora del sistema de gestión y tramitación de las denuncias y del procedimiento para dictar resolución. • Mejora del procedimiento para resolver los recursos en un plazo máximo de 3 meses. • Promoción del pago de las sanciones a través de entidades financieras e Internet. • Participación en grupos internacionales en materia de vigilancia. • (2) Impulso de las Reformas del Código Penal en materia de seguridad vial. • (2) Promoción de la especialización de los fiscales y juzgados en los delitos de tráfico. Creación de la figura del "Fiscal Coordinador de Seguridad Vial". 	<p>DG T Ministerio de Justicia.</p>	<p style="text-align: center;"></p>	<p>Se pospone para el año 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Implantación del pago con tarjeta de crédito. • 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>(2) Acciones que continúan su desarrollo en 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> - En 2007 se ha avanzado significativamente en este sentido principalmente a través de la externalización de la grabación del boletín de denuncia y tramitación y se continúa estudiando y rediseñando el resto de las fases del procedimiento. - Queda pendiente de entrar en vigor el 1 de mayo de 2008 la reforma del Código Penal referente a la conducción sin permiso. El resto de medidas adoptadas ya han comenzado a aplicarse en el mes de diciembre de 2007. <p>En 2007 se ha creado la figura del Fiscal General de Seguridad Vial y de los Fiscales Coordinadores a Nivel de Audiencia Provincial (50); está prevista para 2008 la creación de la figura del Fiscal a nivel de cada Tribunal Superior de Justicia.</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"> • Promoción de la instalación de sistemas de seguridad de serie en los vehículos e incentivar su demanda. • 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 del Estado 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. • Elaboración del Plan de renovación del Parque Nacional de Tractores Agrícolas de más de 20 años de antigüedad. • Planteamiento de medidas para incentivar la renovación del parque de vehículos pesados. 	Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, DGT, Ministerio de Economía y Hacienda, Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación.		<p>Se pospone para el año 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Mejora de la accesibilidad y adaptación de los vehículos para personas con movilidad reducida.
4.2. Mejora del sistema de gestión del registro de vehículos.	<ul style="list-style-type: none"> • (2) Desarrollo de un nuevo sistema de registro de vehículos. • (2) Simplificación de los trámites de matriculación, duplicados, transferencia y bajas de vehículos. • (2) 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 de Industria, Comercio y Turismo.		<p>(2) Acciones que continúan su desarrollo en 2008:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se han desarrollado en 2007 los temas referentes a normativa y desarrollo de pruebas piloto esperándose su implantación a lo largo del año 2008. - La implantación de la ITV para ciclomotores puede ser adoptada por la CCAA hasta el año 2009.

Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	
5. Infraestructuras y gestión/información del tráfico				
5.1. Mejora de la gestión e información del tráfico.	<ul style="list-style-type: none"> • (2) 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. • Incremento de la información digitalizada disponible sobre toda la red de carreteras. • Consolidación del sistema de gestión de incidencias que se producen en la carretera. 	DGT.		(2) Acción que continúa su desarrollo en 2008: - El Plan se ha elaborado en el año 2007 y su implantación comenzará en el ejercicio 2008.


Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	
<p>5.2. Conservación / mantenimiento, mejora y construcción de infraestructuras y acondicionamiento en pos de la seguridad vial.</p>	<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. • Reducción de las zonas de conflicto potencial, situadas principalmente en intersecciones y enlaces, en travesías y tramos periurbanos. • (2) 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. 	<p>Ministerio de Fomento, Propietarios de las vías.</p>		<p>(2) Acción que continúa en 2008:</p> <p>- En 2007 ha finalizado la realización de las auditorías y en 2008 está prevista la publicación de los resultados y la definición de medidas para subsanar las deficiencias encontradas.</p>


Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	Observaciones
5.3. Mejora de la explotación de la infraestructura.	<ul style="list-style-type: none"> • Publicación del mapa de los TCA's en la red vial con la participación de los titulares de las diferentes vías. • Tratamiento individualizado de los tramos de concentración de accidentes detectados. • Estudio de la señalización de los tramos de concentración de accidentes. • Gestión y participación en el proyecto EuroRAP. • Elaboración de una metodología de análisis de riesgos en los túneles de la red vial. • 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. • Ampliación del estudio sobre las carreteras más frecuentadas por ciclistas (Mapa de Tráfico de Ciclistas) y elaboración de un manual de criterios de gestión del tráfico. • Consideración permanente en la creación de nuevas infraestructuras y acondicionamientos del posible uso ciclista de las vías. • Elaboración de un "Plan de Promoción de Modos no Motorizados" que incluya un tratamiento específico de la circulación ciclista. • (2) 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. 	Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT), DGT, Ministerio de Fomento Propietarios de las vías, CCAA y Ayuntamientos.		<p>Se pospone para el año 2008:</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 la realización de una campaña de inspección. <p>(2) Acción que continúa su desarrollo en 2008.</p>


Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	Observaciones
<p>5.4. Desarrollo de auditorías, estudios y normativas para mejorar la seguridad vial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Elaboración y promoción de buenas prácticas de seguridad vial en el ámbito urbano. • Realización de Auditorías 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. 	<p>DGT, Propietarios de las vías.</p>		


Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	Observaciones
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 • Implantación de la señalización del contorno de los vehículos pesados con material reflectante para mejorar la visibilidad y la seguridad de terceros. • Control 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, DGT, Ministerio de Fomento, CCAA, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.		

Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	Observaciones
<p>6.2. Medidas adicionales de promoción de la seguridad vial en el transporte profesional y en el ámbito laboral.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Incorporación de la seguridad vial en los planes de movilidad y prevención de riesgos laborales de las empresas. • Potenciación de la mesa de trabajo entre el sector del transporte de mercancías y de viajeros y de las Direcciones Generales de Transportes por Carretera y Tráfico. • Impulso del Observatorio de la Seguridad en el Transporte de Mercancías y Viajeros. • Mejora del proceso de obtención de las autorizaciones complementarias para transportes especiales, a través de la tramitación vía electrónica de los informes de los titulares de las vías. • Fomento de la retirada de la actividad para conductores autónomos mayores de sesenta años. 	<p>Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales, Ministerio de Fomento, DGT.</p>		

Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	Observaciones
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. • Potenciación y promoción del uso del 112. • 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 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), Ministerio de Sanidad y Consumo.		

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"> • (2) Desarrollo del programa ARENA para la recogida informática de datos de accidentes de tráfico por la ATGC. • Evaluación, perfeccionamiento y desarrollo de la coordinación/interrelación entre diferentes bases de datos (hospitalarias, policiales, forenses, aseguradoras, carreteras, etc.) para 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. • Diseño y puesta en marcha del almacén de datos. • Desarrollo de un programa de investigación que incluya estudios en profundidad e informes descriptivos. • Sistema de recogida de la opinión de usuarios (barómetro de opinión de la ciudadanía). • Desarrollo de un sistema de evaluación de medidas/acciones y vigilancia de indicadores. • Participación en foros internacionales y grupos de investigación en materia de seguridad vial. • Puesta en funcionamiento del grupo de trabajo para la coordinación de investigación en seguridad vial. • Publicación diaria y mensual de los datos de accidentalidad. • Publicación de informes anuales, estudios e investigaciones sobre seguridad vial. • Elaboración de un Plan de Seguridad Vial para las motocicletas. 	Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT) Centros investigadores, sociedades científicas, otros organismos.		(2) Acción que continúa en 2008.

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"> • Creación del registro de entidades relacionadas con la seguridad vial. • Promoción de la participación de las organizaciones o entidades en los foros de debate, grupos de trabajo y proyectos europeos del Consejo Superior de Seguridad Vial. • Promoción del compromiso de las asociaciones en sus propios planes de seguridad vial, con objetivos y actuaciones concretas consensuadas en el Consejo Superior de Seguridad Vial. • Creación de nuevos grupos de trabajo sobre el control y disciplina, educación y formación, jóvenes, ocio y seguridad vial, seguridad en las motocicletas, etc. • Celebración del día europeo de la seguridad vial. 	Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT), Organizaciones y entidades profesionales, económicas y sociales relacionadas con la seguridad vial.		Se pospone a 2008: Aprobación de la normativa que modifica el funcionamiento del Consejo Superior de Seguridad Vial.

Línea estratégica	Principales acciones realizadas	Agentes participantes	Grado de desarrollo	Observaciones
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. • 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. • (2) Creación de la Asociación Iberoamericana de Seguridad Vial. 	Observatorio Nacional de Seguridad Vial (DGT) CCAA Ayuntamientos		<p>(2) Acción que continúa desarrollándose en 2008:</p> <p>- En 2007 se han sentado las bases para la creación de la asociación iberoamericana de seguridad vial y está prevista su puesta en marcha en 2008.</p>

De manera complementaria al desarrollo de las actuaciones previstas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial, se identificaron una serie de temáticas y acciones prioritarias y de gran impacto social para ser ejecutadas a lo largo del ejercicio 2007. A saber:

Proyectos Clave:

1. Incorporación de la seguridad vial al sistema educativo.
2. Creación del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas y revisión y mejora del procedimiento sancionador.
3. Reforma del Código Penal en materia de seguridad vial e incorporación de fiscales especializados.
4. Trabajar por un conductor novel más seguro: Permiso de conducción de 1 euro al día.
5. Mejora de la atención en los accidentes de tráfico y colaboración activa con las víctimas de accidentes de tráfico.
6. Indicar con pictogramas los medicamentos que afectan a la conducción.
7. Promover la elaboración de Planes de Seguridad Vial Urbana.
8. Elaboración de un Plan de Seguridad Vial para las motocicletas.
9. Medidas especiales para el sector de conductores profesionales.
10. Auditorias de la Red de Carreteras del Estado.
11. Incremento de la inversión en nuevas infraestructuras y en conservación de las existentes.
12. Día Europeo de la Seguridad Vial

3.1 Incorporación de la seguridad vial, como formación obligatoria, al sistema educativo

Continuando con el gran impulso otorgado a la incorporación de la seguridad vial en el sistema educativo en el año 2006 con la promulgación de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, en el ejercicio 2007 ha tenido lugar la implantación de los cursos correspondientes con lo establecido en el calendario de aplicación del currículo LOE (BOE 14/07/06).

A lo largo del año se han publicado en el Boletín Oficial del Estado y entrado en vigor tres Reales Decretos de Carácter Básico, por los que se establecen las enseñanzas mínimas a las que se refiere la LOE, en los ámbitos de Educación Infantil (BOE 04/01/07), Educación Primaria (BOE 08/12/06) y Educación Secundaria Obligatoria (BOE de 05/01/07) con el objetivo de afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad vial.

3.2 Creación del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas y revisión y mejora del procedimiento sancionador

En el año 2007 se ha iniciado el proceso de creación del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas mediante Orden del Ministerio de Interior de 2 de julio por la que se fijaba su localización en la provincia de León y se determinaba la realización en él de las funciones necesarias de apoyo telemático y administrativo para la tramitación de las denuncias cuya detección se haya realizado mediante medios técnicos.

Mediante concurso público, se adjudicó a una unión temporal de empresas constituida con este fin, firmándose el contrato de servicios el 3 de septiembre de 2007, con un presupuesto de 21,3 millones de euros.

El proyecto de puesta en marcha se ha realizado en dos fases, la primera de seis meses, comenzada en el mes de octubre de 2007, en la que se ha realizado la reforma y acondicionamiento del edificio y la instalación de los sistemas de información y comunicaciones. Y la segunda, de explotación, de dieciocho meses en que se consolidará el funcionamiento del Centro.

En el Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas se van a gestionar las denuncias de tráfico generadas con sistemas automáticos de detección de infracciones. Su creación supone la implantación de una cadena de control con las siguientes fases: detección de la infracción; transmisión automática de los datos al centro de tratamiento; identificación automática del infractor mediante consulta del registro general de vehículos; generación automática de la notificación de la denuncia y transmisión automática del boletín al infractor.

El principal objetivo de su creación es disponer de un sistema especial para el tratamiento de las denuncias procedentes de los sistemas automáticos que permita:

- Garantizar la necesaria capacidad de tramitación.
- Asegurar la unidad de criterio en el tratamiento de las denuncias con independencia del lugar donde se produzca la infracción, esto es, garantizar la igualdad de trato de todos los ciudadanos en toda la red de carreteras donde el tráfico es responsabilidad de la DGT.
- Acreditar la inmediatez en la notificación de las denuncias de infracciones de tráfico captadas por medios automáticos para salvaguardar la eficacia del procedimiento sancionador y el análisis de la totalidad de la información y datos generados por el sistema.

- Reducir los tiempos de tramitación.

Por otro lado, a lo largo del año 2007 también se han realizado grandes avances en lo referente a la **mejora del procedimiento sancionador**:

- **Proyecto PRIDE**: se ha continuado con la dotación de Terminales de Comunicaciones de Mano (TCM) a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, con sus correspondientes impresoras y tarjetas de comunicación. Concretamente se han desarrollado en el ejercicio dos pruebas pilotos de utilización de estos terminales en las provincias de Toledo y Segovia, resultando un rotundo éxito al alcanzarse un porcentaje de tramitación de denuncias entre el 90 y 98%.
- **Mejora del sistema de gestión y tramitación**: con el objeto de reducir de forma significativa el tiempo de resolución de las sanciones se han adoptado medidas tanto a nivel organizativo, a través de la externalización de la grabación de boletines de denuncias, como a nivel de sistemas de información, mediante la implantación de la anotación informatizada del sistema de notificación y de acuses de recibo.

3.3 Reforma del Código Penal en materia de seguridad vial e incorporación de fiscales especializados

En atención a la importancia creciente de la lucha contra los accidentes de tráfico y sus efectos, se ha visto necesario revisar y reforzar las actuaciones administrativas sancionadoras, así como, la actualización y adecuación del tratamiento penal.

Este ejercicio ha sido el de inicio de las funciones de la Fiscalía de Seguridad Vial de forma efectiva. Así, en este ejercicio esta Fiscalía ha desarrollado las siguientes acciones:

- Creación de la figura de los Fiscales delegados en el ámbito autonómico y provincial.
- Realización de los cursos de formación de Fiscales en los conocimientos específicos y multidisciplinares de seguridad vial:
 - Jornadas de Ávila, junio de 2007.
 - Fuerteventura, octubre 1007.
- Participación en grupos de trabajo con la DGT en temas como controles de drogas, tecnología de radares, etc.
- Interrelación con la Dirección General de Carreteras y la Dirección General de Industria.
- Interrelación con diversos agentes sociales: asociaciones de moteros, de ciclistas, de víctimas, etc.
- Creación del Foro Virtual de Seguridad Vial, pionero en su género, dirigido a los Fiscales de seguridad vial.

Una de las medidas de mayor impacto social en los últimos años que ha tenido lugar en 2007 ha sido la **Reforma del Código Penal** en materia de Seguridad Vial, elevada a Ley Orgánica 15/2007, el 30 de noviembre. En esta reforma se elevan a la categoría de delito determinados comportamientos de riesgo como excesos de velocidad e índices de alcoholemia elevados, la negación a someterse al test de alcoholemia, etc, que han entrado en vigor en fecha 1 de diciembre de 2007.

Del conjunto de medidas adoptado en la reforma, únicamente una queda pospuesta para entrar en vigor el 1 de mayo de 2008, la forma correspondiente a la conducción sin permiso de conducir, bien sea por pérdida de vigencia, eliminación total del saldo de puntos o por no haber obtenido nunca el permiso.

3.4 Trabajar por un conductor novel más seguro: Permiso de conducción a 1 euro al día

Con fecha 20 de septiembre de 2007, DGT e ICO firman un acuerdo de colaboración para la puesta en marcha del “Permiso de conducir por un euro al día”, que facilitará, a jóvenes entre 17 y 25 años, la obtención de préstamos al 0% de interés y sin ningún tipo de comisión, para que puedan obtener el permiso de conducción clase B.

Los objetivos del Programa “Permiso de Conducir por 1€ al día” son los siguientes:

- El incremento de la sensibilidad y la concienciación en materia de seguridad vial.
- La disminución del número de conductores sin permiso de conducir.
- Mayor facilidad para acceder al mercado de trabajo.
- Acceso, en condiciones preferentes, a fuentes de financiación.

El programa cuenta con un presupuesto de 50 millones de euros y establece que el importe del préstamo solicitado será de entre 500 y 1.000 euros que será reembolsado por los beneficiarios a las entidades financieras mediante cuotas mensuales constantes de no más de 30 € al mes.

Las autoescuelas colaboradoras deben garantizar unos niveles de calidad y de formación previamente establecidos y exigidos por el programa.

En el último trimestre del ejercicio han tenido lugar diversas campañas de divulgación y difusión de la iniciativa en los medios: internet, radio y prensa.



Señalar en este punto que, a fecha 31 de diciembre de 2007 se encuentran suscritas al programa un total de 1.980 autoescuelas y se han beneficiado 832 jóvenes.

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

En el año 2007 la Dirección General de Tráfico ha abierto una línea de subvenciones para las víctimas y asociaciones de víctimas de accidentes de tráfico por importe de 180.000 euros, estando prevista la continuidad de esta medida en el tiempo.

Añadido a esto, a lo largo del año se ha realizado un estudio de “Tiempos de atención sanitaria al accidentado de tráfico”. En dicho estudio se ha comprobado la gran heterogeneidad de los datos, no existiendo una fuente de información compartida a nivel de las Comunidades Autónomas y sus respectivos Servicios de Emergencias. Por ello se ha previsto, para el año siguiente, la elaboración de un “Protocolo de actuación o Guía de Buenas Prácticas sobre tiempos de atención sanitaria al accidentado de tráfico”.

Otra línea de trabajo, tanto desde la DGT como desde otros Ministerios, es la colaboración con asociaciones de víctimas, para la organización de congresos o jornadas sobre diversos aspectos de seguridad vial a lo largo del año.

3.6 Indicar con pictogramas los medicamentos que afectan a la conducción

Dentro de la política de sensibilización sobre los efectos de los medicamentos en la capacidad de conducción, el 11 de octubre de 2007 se aprobó el Real Decreto 1345/2007, por el que se regula el procedimiento de autorización, registro y condiciones de dispensación de los medicamentos de uso humano fabricados industrialmente.

Este Decreto, en su anexo IV, punto f) incluye el símbolo que debe aparecer en el etiquetado de los medicamentos indicando que pueden reducir la capacidad de conducir o manejar mercancía peligrosa: sobre fondo blanco, un triángulo equilátero rojo, con el vértice hacia arriba, y con un coche negro en el interior sobre fondo blanco.

Su tamaño se adaptará al del envase; en todo caso, el lado del triángulo no será inferior a 10 milímetros y deberá estar situado en un lugar bien visible del embalaje exterior.

3.7 Promover la elaboración de Planes de seguridad vial urbana

En este escenario, la mejora de la seguridad vial urbana sólo es abordable con la participación del conjunto de Administraciones Públicas y la colaboración de todos los agentes sociales y económicos implicados. Cada organismo y sector tiene que intervenir desde su ámbito territorial ejercitando las competencias que tiene atribuidas mediante acciones de diversa índole para encontrar soluciones a la compleja cuestión de la accidentalidad de tráfico a escala local, si bien es la administración local la que juega un papel decisivo en la reducción de la accidentalidad.

Con este objetivo se ha publicado, en el mes de febrero de 2007, el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana elaborado por la Dirección General de Tráfico.

Este Plan pretende avanzar en esta línea desde una doble vertiente, de acuerdo con los objetivos planteados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005–2008:



Por un lado, facilitando recursos e instrumentos a los responsables de la gestión municipal en materia de movilidad que les permita avanzar en la planificación de la seguridad vial urbana. Por el otro, definiendo objetivos comunes, estableciendo y consensuando procedimientos y metodologías que permitan analizar los problemas de seguridad vial que afecten a un determinado municipio, comparando su situación con la de otro, y concretando medidas y actuaciones comunes y homogéneas.

Para ello, se han venido realizando a lo largo del ejercicio diversas labores de presentación y difusión del mismo a los Ayuntamientos, bien sea en congresos, jornadas, etc., potenciando el establecimiento de mecanismos de colaboración con la Administración Local con objeto de impulsar el desarrollo de planes de seguridad vial urbana y conseguir la reducción de la siniestralidad en las ciudades.

3.8 Elaboración de un Plan de seguridad vial para motocicletas

En vista de la necesidad de una estrategia específica para el colectivo de los usuarios de motocicletas, dado el incremento que viene experimentando en estos últimos años el número de fallecidos en este tipo de vehículos, desde la Dirección General de Tráfico, se ha llevado a cabo la elaboración del Plan de Seguridad Vial para Motocicletas, presentado por el Ministro del Interior en diciembre de 2007.

En la confección de este plan a medida ha participado un grupo de trabajo de seguridad vial, el GT52, conformado por los sectores afectados y creado en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial, dando como resultado un análisis de las mejores prácticas internacionales y unas recomendaciones de acciones a llevar a cabo en todos los ámbitos relacionados con las motocicletas.

El Plan de Seguridad Vial para Motocicletas comenzará su implantación en el año 2008; se estructura en 4 ámbitos de actuación, 12 programa, 36 medidas y más de 70 acciones a ejecutar en los próximos 4 años.

3.9 Medidas especiales para el sector de conductores profesionales

Uno de los objetivos del Plan Estratégico 2007 es concienciar, formar y controlar de una forma más sistemática a los conductores profesionales. Las principales medidas adoptadas son:

- **Instalación del tacógrafo digital:** resulta obligatoria para aquellos vehículos antiguos de más de 3,5 tm destinados al transporte de mercancías y para vehículos de transporte de viajeros que dispongan de más de 9 plazas, incluida la del conductor; para aquellos vehículos de más de 5 tm la obligatoriedad de su instalación depende del recorrido al que se dediquen: si es nacional la obligatoriedad nace el 1 de enero de 2007 y si es internacional el 1 de enero de 2008.

A lo largo del año 2007 se han realizado campañas de inspección dirigidas a su comprobación, alcanzándose un total de 12.005 denuncias en controles realizados a vehículos nacionales y extranjeros por este concepto.

- **Formación obligatoria para conductores profesionales:** dentro del ámbito formativo, a lo largo de 2007 se han desarrollado diversas actuaciones:
 - En proceso de aplicación el Real Decreto que establece la obligatoriedad de formación inicial 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.
 - Publicación en el Boletín Oficial del Estado de Reales Decretos con nuevas cualificaciones profesionales:
 - Real Decreto por el que se establecen las cualificaciones profesionales de nivel 3 “Docencia teórico – práctica para la formación vial”, de la Familia Profesional de Servicios Socioculturales y a la Comunidad.
 - Real Decreto por el que se establecen las cualificaciones profesionales de nivel 2 “Conducción

de autobuses” y “ Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera”.

- **Cinturón de seguridad obligatorio en autocares y transportes:** la implantación del equipamiento de cinturones de seguridad en autocares y vehículos para el transporte escolar y de menores se ha constituido como obligatoria a partir del 20 de octubre de 2007 para aquellos vehículos de nueva matriculación.
- **Retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías:** con fecha 14 de julio de 2007 se adopta la Directiva 2007/38/CE del parlamento Europeo de 11 de julio relativa a este aspecto, con la finalidad de incorporar a determinadas categorías de vehículos pesados retrovisores que permitan reducir el ángulo muerto lateral y mejorando la visión indirecta de los conductores, al objeto de mejorar la seguridad vial y disminuir la siniestralidad.

3.10 Auditorías de la red de carreteras del Estado

Uno de los aspectos de mayor relevancia a la hora de reducir la cifra de siniestralidad en nuestro país es la mejora del estado del conjunto de la red de carreteras.

En este sentido, un área estratégica clave del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005 – 2008 se refiere al tratamiento de las infraestructuras e incluye, como una de sus acciones principales la realización de auditorías de la Red de Carreteras del Estado.

En el año 2007 se han finalizado las auditorías del 100% de las carreteras de la Red del Estado comenzadas en ejercicios anteriores, elaborándose un

informe sobre las mismas y un análisis de resultados. De cara al año siguiente está previsto definir actuaciones para mejorar los resultados de las revisiones y reducir los posibles defectos localizados.

3.11 Incremento de la inversión en nuevas infraestructuras y en conservación de las existentes

En línea con el proyecto clave anteriormente señalado, resulta indispensable el conseguir un buen estado de las infraestructuras a nivel general, bien sea a través de la creación de nuevas carreteras o de la mejora en el mantenimiento de las existentes.

Para ello, es necesario un alto nivel de implicación por parte del Ministerio de Fomento, concretamente de la Dirección General de Carreteras, y también, del resto de propietarios de las vías.

A lo largo de 2007 se han llevado a cabo diversas actuaciones significativas en este sentido como son la homogenización de itinerarios, mejora en la señalización, actuaciones dentro del Plan de Adaptación de Barreras para motoristas, etc.

El dato quizá más relevante es que en el año 2007 se han destinado un total de 1.079.300 euros en conservación y explotación de carreteras, lo que supone un 1,7% del valor patrimonial de la red y un incremento del 76% respecto al año 2003.

3.12 Día europeo de la seguridad vial

Este proyecto clave fijado para el año 2007 ha tenido su culminación en la Celebración del Día Europeo de la Seguridad Vial, en Madrid, el día 27 de abril de 2007.

Este primer “día europeo” se ha incluido en la “Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial”, celebrada del 23 al 29 de abril de 2007.

4. PRINCIPALES INICIATIVAS DESARROLLADAS

En el siguiente apartado se presentan de manera más detallada las principales acciones llevadas a cabo durante el año 2007 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.

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	Coordinación entre Administraciones

4.1 Educación y formación vial

Misión: “Lograr mejores comportamientos y una conducción más responsable, cívica y segura”

4.1.1 Impulso de la educación vial

Esta línea estratégica pretende “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 en el ejercicio se han desarrollado los cursos de **implantación progresiva de la seguridad vial en el currículo escolar** siguiendo los criterios establecidos en el Real Decreto de Calendario de aplicación de la LOE (Boletín Oficial del Estado de 14 de julio de 2006).

Asimismo, han publicado y/o entrado en vigor tres **Reales Decretos de carácter básico por los que se establecen las enseñanzas mínimas** del currículo LOE / Educación Vial de la Educación Infantil (BOE 4 de enero 2007), Primaria (BOE 8 de diciembre 2006) y Secundaria Obligatoria (BOE 5 de enero 2007) con la puesta en marcha, principalmente, de las asignaturas de Conocimiento del Medio y Educación para la Ciudadanía.

Continuando en la línea de los años anteriores, en el año 2007 también se han desarrollado importantes medidas para fomentar la formación tanto del profesorado como de la población en diferentes colectivos y de diferentes niveles educativos. A modo de resumen, los datos obtenidos para este ejercicio son los siguientes:

Alcance de la actividades educativas y formativas en seguridad vial
25 becas para cursos de postgrado "Educación Vial para profesores"
1.900 profesores con titulaciones por participar en cursos
3.000 centros alcanzados
570.000 alumnos de diferentes niveles educativos
410.280 personas de distintos colectivos

Dentro de estas actividades, destaca la participación de la Subdirección General de Formación Profesional en el Proyecto Grundvig 1, dentro del Programa Europeo Sócrates "ROSAE, Road Safety in Adult Education", a través de cursos presenciales y e-learning para personas adultas, educadores de adultos y profesorado de autoescuelas con un conjunto de productos diseñados específicamente para este fin.

Respecto a los numerosos materiales educativos en materia de seguridad vial editados y distribuidos durante el 2007, éstos superan los **1.200 folletos**, entre la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Educación y Ciencia, y unos **15.000 carteles y publicaciones** de temática diversa.

Añadido a lo anterior, se ha producido la renovación del material móvil en los 123 parques infantiles de tráfico existentes.

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".

La actuación más relevante que ha tenido lugar en este sentido en el año 2007 ha sido la puesta en marcha del **programa "Permiso a 1 euro"**.



Esta iniciativa, como se ha comentado anteriormente, ha constituido uno de los Proyectos Clave desarrollados por la Dirección General de Tráfico.

El programa se ha lanzado en el último trimestre del año y, a cierre del ejercicio, se habían beneficiado de él un total de **832 jóvenes** distribuidos entre las **1.980 autoescuelas** adheridas al mismo en el territorio nacional.

Otro hecho a destacar ha sido la importancia y relevancia que han cobrado en 2007 las motocicletas y los ciclomotores dado el incremento en la cifra de siniestralidad en esta tipología de vehículos y la consecuente elaboración del **Plan Estratégico de Seguridad Vial para motos**. Dentro de este Plan se contempla la actuación de elevar a 15 años, no a los 16 previstos con anterioridad, la edad mínima para la conducción de ciclomotores, que se pondrá en marcha el año que viene.

Añadido a esto hay que destacar el esfuerzo realizado en el ámbito de la formación y el reciclaje de profesores, directores y examinadores de Escuelas Particulares de Conductores reflejado en los 1.260 profesores y 208 examinadores formados.

4.1.3 Reeducación y sensibilización vial de conductores

Con el objetivo de “incrementar la sensibilización de los conductores a través de una nueva concepción de la autorización para conducir” se ha realizado una serie de iniciativas combinando dos elementos esenciales:

- Permiso por puntos: Los datos obtenidos al respecto en este año 2007 han sido los siguientes:

	2.007
Número de sanciones firmes tramitadas que han conllevado la retirada de puntos	774.308
Nº de puntos retirados	2.825.759

Encuadrado en este último aspecto, a lo largo de 2007 se ha desarrollado una estabilización jurídica y un análisis informático del permiso por puntos, en lo que se refiere principalmente al cálculo de puntos y la pérdida de vigencia. Resulta necesario ajustar jurídicamente las casuísticas que se presentan a través de una decisión jurídica que permita el paso al desarrollo informático de las mismas.

En el mes de octubre se ha lanzado un plan de extensión del permiso por puntos que permite cubrir el 75% de la población de cada provincia y que se extenderá hasta el mes de febrero de 2008 para cuyo desarrollo se han realizado reuniones con Jefes Provinciales y autoridades municipales con objeto de proporcionarles documentación e información al respecto.

- **Reforma del Código Penal en materia de seguridad vial** detallada en puntos anteriores del presente informe.

4.2 Concienciación de seguridad vial

Misión: “Concienciar e involucrar a la sociedad en la seguridad vial”

4.2.1 Incremento de la concienciación social sobre seguridad vial

La Dirección General de Tráfico continúa liderando y promoviendo esfuerzos de concienciación de los usuarios utilizando todos los medios de comunicación, televisión, radio, revistas, etc., con el objeto de subrayar las conductas preventivas al volante y señalar sus posibles consecuencias, como medio para reducir el número de accidentes y, con ello, el número de heridos y fallecidos.

Concretamente a lo largo del año 2007 la divulgación en este sentido promovida por la Dirección General de Tráfico ha consistido en lo siguiente:

Datos divulgación seguridad vial por la Dirección General de Tráfico
763 minutos en TV y 12.450 minutos en campañas de radio
Ratio de penetración de la campaña del 96%
1.200.300 folletos y tripticos editados:
- Permiso a 1 € (castellano + lenguas oficiales)
- Distracción
- Bicicleta
- Operación paso del estrecho
- Alcohol
15.000 carteles y cartas de calidad
2.100.000 revistas "Seguridad Vial y Tráfico" editadas
27.000 accesos a la revista via web

De manera complementaria a las campañas realizadas, la Dirección General de Tráfico también ha participado y organizado diversos congresos y jornadas sobre seguridad vial.

4.2.2 Acciones preventivas desde el ámbito sanitario

En el marco del convenio de colaboración firmado por el Ministerio del 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 a través de reuniones de la Comisión de Seguimiento y se han desarrollado actuaciones preventivas por parte del Ministerio de Sanidad y Consumo.

- Los ámbitos de trabajo resultado de este Convenio han sido los siguientes:
 - Indicadores de morbilidad: se han definido **75 indicadores de mortalidad y 7 de morbilidad de lesiones por acciones de tráfico**.
 - Consejo sanitario: **desde la** atención primaria de la salud se ha fomentado el consejo sanitario a fin de que los médicos proporcionen consejos sobre seguridad vial a sus pacientes; para ello se ha llevado a cabo, con fecha 15 de Junio de 2007, una **“Mesa de seguridad vial y atención primaria”** celebrada en el ámbito de la primera conferencia de prevención y promoción.

En el contexto de las acciones preventivas desde al ámbito sanitario cabe destacar la finalización y publicación de 4.000 ejemplares de la “Guía práctica clínica para la exploración médico-psicológica en los Centros de Reconocimiento Médico de Conductores”.

- Representación de España en organismos internacionales: la Dirección de Salud Pública acude a las reuniones anuales tanto en la OMS-Oficina Regional para Europa como en la Comisión Europea – Área de Salud Pública.

4.3 **Vigilancia y control**

Misión: “Hacer más efectiva la disciplina de los conductores”

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

Conseguir una conducta vial más segura a través del empleo de más y mejores recursos tanto humanos como técnicos, es el objetivo de esta línea estratégica cuyas actuaciones más relevantes realizadas durante 2007 han sido:

- **Creación del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automáticas (ESTRADA)**, que ha constituido otro de los Proyectos clave del año y que va a gestionar las denuncias de tráfico generadas con los sistemas de detección de infracciones, automatizándose así el procedimiento sancionador y conllevando una importante reducción en los plazos de tramitación.

Se pone en marcha siguiendo el ejemplo de Alemania, Reino Unido, Holanda y Francia con objeto de dar respuesta ágil, eficaz y eficiente a las necesidades derivadas de la implantación de los sistemas automáticos de detección y control de las infracciones.

Para su puesta en marcha ha sido necesaria una Reforma de la LOFAGE que otorgue al Director del Centro Estrada las competencias en materia de tráfico que actualmente están en poder de los Jefes Provinciales.

- Incremento de la plantilla real de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de 322 efectivos, alcanzando de esta manera, a final del año, un total de 8.665 agentes.
- Instalación de 188 cinemómetros en las carreteras españolas, alcanzando así un total de 505 instalaciones y superando el objetivo fijado al comienzo del Plan Estratégico de llegar a 500.
- Continuación con el desarrollo, por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil de 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 2007 se llevaron a cabo 7 Operaciones Especiales de Vigilancia y Control tratando 4 temáticas: Alcoholemia, velocidad, uso de cinturón y teléfono móvil

- **Campaña de control de velocidad:** llevada a cabo en los meses de marzo y agosto de 2007.

Control de velocidad					
Vehículos controlados		Vehículos denunciados		% vehículos denunciados	
marzo	agosto	marzo	agosto	marzo	agosto
1.646.339	1.328.714	40.587	34.088	2,47%	2,57%

- **Campaña de uso del cinturón de seguridad:** llevada a cabo en los meses de marzo y agosto de 2007.

	Uso de cinturón					
	Controlados		No usaban cinturón		% no uso	
	febrero	septiembre	febrero	septiembre	febrero	septiembre
Conductores	870.064	768.297	5.405	6.181	0,62%	0,80%
Asiento delantero	285.621	232.661	949	1.044	0,33%	0,45%
Asiento trasero	158.316	136.734	609	705	0,38%	0,52%
Total	1.314.001	1.137.692	6.963	7.930	0,53%	0,70%

- **Campaña de control de alcoholemia:** llevada a cabo en los meses de junio y diciembre de 2007.

	Control de alcoholemia					
	Controlados		Positivos		% positivos	
	junio	diciembre	junio	diciembre	junio	diciembre
Preventivos	335.876	341.873	4.031	3.308	1,20%	0,97%
Infracción	16.995	14.234	234	216	1,38%	1,52%
Accidente	3.324	3.471	209	245	6,29%	7,06%
Sintomas	42	148	15	28	35,71%	18,92%
Total	356.237	359.726	4.489	3.797	1,26%	1,06%

- **Campaña de control del uso del teléfono móvil:** llevada a cabo en noviembre de 2007

Utilización del teléfono móvil					
	Vehículos denunciados	% Vehículos denunciados	Utilizaban manos libres	% Utilización manos libres	
Vehículos controlados	961.758	6.568	0,68%	11.692	1,22%

- **Campaña de control del uso del casco:** llevada a cabo en julio de 2007

	Uso del casco		
	Controlados	No usaban casco	% no uso casco
Motocicletas	9.727	201	2%
Ciclomotores	13.104	1.288	10%

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

El año 2007 destaca por la significativa mejora del sistema de gestión y tramitación de denuncias, resultado, básicamente, de dos líneas de trabajo:

- **Mejoras organizativas:** a través de la externalización a una empresa privada el proceso de grabación de los boletines de denuncias, se ha visto incrementado en 600.000 el número de denuncias incluidas en el sistema, que antes no se tramitaban. En este sentido, se ha realizado un estudio comparativo entre el periodo del 01 de enero al 15 de septiembre de los años 2006 y 2007 y se observa un incremento en la tramitación del 104%.
- **Mejoras informáticas:** se ha instalado la anotación informatizada del sistema de notificación de denuncias y acuse de recibo y se está automatizando, en líneas generales, todo el proceso de gestión.

En la misma línea, ha tenido lugar una mejora en el procedimiento de resolución de recursos que, gracias a la reducción de la gestión interna, se resuelven en un plazo inferior a un mes.

Dentro del ámbito de las reformas legales, en el 2007 ha tenido lugar la Reforma del Código Penal en materia de Seguridad Vial, una de las acciones que han tenido mayor impacto social y que, por su importancia ha sido detallada en epígrafes previos del informe, incluida como Proyecto Clave del año.

4.4 Seguridad de los vehículos

Misión: “Promover la seguridad de los vehículos”

4.4.1 Promoción de sistemas de seguridad en vehículos

Esta línea va dirigida al incremento del número y la precisión de los elementos de seguridad activa y pasiva, con objeto de proteger a los conductores, pasajeros, menores, etc.

Para ello, a lo largo de 2007, en respuesta al impulso y apoyo a la investigación (I+D+i) en materia de seguridad de los vehículos y accidentalidad propuestos, se han desarrollado una serie de estudios y proyectos a cargo de la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA): “Evidencia científica alcohol locks”, “ Estudio derecho comparado alcohol lock”, “Libro coches seguros”, etc.

Al igual que en el ejercicio anterior se continúa con la representación de la Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial en foros nacionales e internacionales sobre seguridad en los vehículos. Acuden a reuniones en las Naciones Unidas, Bruselas, diversos foros nacionales, reuniones de Coordinación de Comunidades Autónomas, etc., alcanzando en este ejercicio un total de 126 reuniones, lo que indica el nivel de actividad que se desarrolla en este sentido.

Dentro de la línea de trabajo de difusión y sensibilización se han desarrollado una serie de campañas sobre la revisión del estado de los elementos técnicos de los vehículos a través de radio.

4.4.2 Mejora del sistema de gestión del registro de vehículos

La actuación más destacable en este punto y desarrollada a lo largo del año 2007 se centra en el desarrollo de un **nuevo sistema de registro de vehículos y en la simplificación de los trámites de matriculación**, duplicados, transferencia y bajas de los mismos.

A finales de 2007 se firma una encomienda de gestión con el Colegio de Gestores Administrativos para el inicio de la tramitación on-line de los trámites relacionados con los vehículos. Se ha realizado una experiencia piloto de este sistema en Andalucía implantándose la tramitación electrónica con gran éxito.

Uno de los proyectos de modernización administrativa es la consecución de la denominada “Hoja de Ruta Electrónica del Automóvil” para la cual se han realizado las siguientes actuaciones:

- **Bajas:** se han producido dos modificaciones legales, gracias a la Ley de Prevención de Fraude Fiscal que entró en vigor en 2006, y que ha permitido la eliminación de la exigencia de presentación del impuesto municipal y, también, el pago de la tasa correspondiente. Con estos avances, el proceso de bajas automáticas está simplificado y completado.
- **Transferencias:** a lo largo del mes de julio y septiembre se han realizado proyectos piloto al respecto, primero en Sevilla y después en el resto de Andalucía. Posteriormente se ha presentado al resto de Comunidades Autónomas, siendo de interés para comunidades como La Rioja, Comunidad Valenciana y Aragón.

- **Matriculaciones:** se ha finalizado el proceso de matriculación telemática a través del Colegio de Gestores. Asimismo, se ha trabajado en conseguir la ficha electrónica de los vehículos directamente de los fabricantes para agilizar y automatizar la tramitación.

4.5 Infraestructuras y Gestión/información del tráfico

Misión: “Lograr carreteras y tráfico más seguros”

4.5.1 Mejora de la gestión e información del tráfico

La 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 es el objetivo de esta línea de trabajo.

La acción más destacable en el ejercicio ha sido la elaboración del **Plan Nacional de Consolidación de los ITS (Intelligent Transport Systems)** de las carreteras de España.

La tecnología de los ITS facilita herramientas y mecanismos que permiten superar barreras geográficas, administrativas, organizativas y tecnológicas por lo que su implantación supondrá un gran avance en el intercambio de información y el acceso directo de la misma a los diferentes colectivos. Este tipo de tecnología aporta la lógica del desarrollo sostenible para el medio ambiente, la eficiencia y la seguridad de los ciudadanos.

En el Plan Nacional de Consolidación de los ITS, cuya implementación se iniciará en el ejercicio 2008, se distribuyen los sistemas por la función socioeconómica que prestan, estableciéndose las siguientes categorías:

- ITS para la seguridad.
- ITS para los servicios de información al usuario.
- ITS para la gestión de movilidad.
- ITS para la gestión de la logística.
- ITS para el transporte público local.

En el ejercicio 2007 se continúa con la inversión en el perfeccionamiento de los sistemas de información al usuario antes y durante el viaje, a través de Sms, Web, Wap, tfno. 902, etc.

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

Uno de los principales factores que intervienen en la siniestralidad es el estado de las infraestructuras. En este sentido conseguir carreteras más seguras a través de la realización de trabajos sobre rehabilitación de firmes, ejecución de variantes, reducción de zonas de conflicto potencial y adecuaciones y reformas ha sido uno de los ámbitos de trabajo de este ejercicio.

Los datos de licitaciones y presupuestos obtenidos al respecto para el año 2007 se detallan en el siguiente cuadro:

Actuaciones realizadas	Nº licitaciones	Presupuesto (MM €)
Rehabilitación de firmes	79	563,98
Reducción zonas de conflicto potencial	135	314,38
Adecuación y reforma de las autovías de 1ª generación	10	5.503
Ejecución de nuevas variantes de población	25	1.278,42

Cabe señalar en este punto el incremento progresivo de la dotación, por parte del Ministerio de Fomento, de los presupuestos destinados a conservación y explotación de las carreteras que en este año resulta un 8,9% superior al año anterior, lo que supone un 1,7% del valor patrimonial de la Red de Carreteras del Estado.

4.5.3 Mejora de la explotación de la infraestructura

Las principales medidas de ejecución en relación a la mejora de las infraestructuras han sido:

- **Ejecución del plan de protección de barreras para motociclistas** de acuerdo con la Orden Circular 18/2004 aprobada el 29 de diciembre de 2004. En 2007 se licitaron actuaciones por un total de 11, 3 millones de euros, que supone la adecuación de 302 km de barrera.
- **Publicación** por parte del Observatorio Nacional de Seguridad Vial del **estudio “Tráfico de ciclistas en algunas carreteras españolas”** donde se señalan las carreteras más frecuentadas por estos usuarios y se incluye un manual de criterios de gestión del tráfico para la seguridad de los ciclistas los fines de semana.

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

Con esta línea se busca potenciar todas aquellas actuaciones dirigidas al desarrollo de estudios, auditorías y normativas, de tal manera que la seguridad vial adquiere cada vez mayor importancia y peso en la planificación y desarrollo de las infraestructuras.

Durante el año 2007 han finalizado los trabajos de análisis del estado de seguridad vial de la infraestructura viaria de la Red de Carreteras del Estado con objeto de detectar riesgos potenciales. Los pasos posteriores irán dirigidos a la evaluación de los riesgos detectados y al planteamiento de posibles soluciones.

4.6 Seguridad vial y laboral en el transporte

Misión: “Hacer más seguro el transporte de viajeros y de mercancías”

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

Como hecho relevante en este ejercicio cabe señalar la publicación en el Boletín Oficial del Estado de dos Reales Decretos con **Nuevas cualificaciones profesionales** (INCUAL):

- Real Decreto por el que se establecen las cualificaciones profesionales de nivel 3 “**Docencia teórico-práctica para la formación vial**”, de la Familia Profesional de Servicios Socioculturales y a la Comunidad.
- Real Decreto por el que se establecen las cualificaciones profesionales de nivel 2 “**Conducción de autobuses**” y “**Conducción de vehículos pesados de transporte de mercancías por carretera**” de la Familia Profesional de Transporte y Mantenimiento de Vehículos.

Para conseguir un nivel óptimo en la seguridad vial a nivel profesional es necesario potenciar, además de la formación y la concienciación la realización de campañas de vigilancia y control. Para ello durante 2007 se han formado nuevos especialistas en materia de transporte (20 agentes) y se han realizado cursos de reciclaje (160 agentes).

Los resultados de las campañas de control realizados son:

Nº de vehículos nacionales controlados	960.027
Nº de vehículos extranjeros controlados	137.348
Nº total de vehículos controlados	1.097.375
Nº total de denuncias por inspección de tacógrafo	12.005
Nº total de denuncias por exceso de peso	21.817
Nº total de denuncias por incumplimiento de descansos	52.140
Nº total de denuncias por los conceptos mencionados	85.962

En lo que respecta a investigación y estudios han tenido lugar las siguientes actividades:

- Presentación de los estudios sobre la salud de los conductores en el transporte de mercancías por carretera
- Elaboración de un estudio en base a los partes de accidentes de la ATGC de 2005 y 2006, incluyéndose una reseña de ambos en el Observatorio Social 2006.
- Estudio sobre accidentalidad de los vehículos destinados al transporte de viajeros y de mercancías 2006, realizado por la Dirección General de Tráfico incluyéndose en el Observatorio Social 2007.

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.

Esta actividad ha llevado al desarrollo de una reunión orientada a la potenciación de la mesa de trabajo entre el sector de transporte de mercancías y de viajeros, y las Direcciones Generales de Transportes por Carretera y Tráfico.

De la misma manera se han llevado a cabo actividades para el fomento de la retirada de la actividad de conductores autónomos mayores de sesenta años, otorgando 707 ayudas por un importe de 39.380 millones de euros.

4.7 Atención a víctimas y a sus familias

Misión: “Mejorar la respuesta a los accidentes y atención a las víctimas”

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

En la línea de mejorar la coordinación y los tiempos de respuesta en el auxilio a las víctimas, se ha realizado un “**Estudio de tiempos de atención sanitaria inicial al accidentado de tráfico**” que servirá de **base para** elaboración en el año 2008 de un “Protocolo de actuación o Guía de Buenas Prácticas sobre tiempos de atención sanitaria al accidentado de tráfico”.

Otro avance muy significativo en este sentido lo constituye la **adhesión de España en 2007 al Memorando sobre e-call**. Este proyecto europeo establece que los vehículos homologados a partir de 2010 llevarán un dispositivo que hará automáticamente una llamada a Protección Civil (teléfono 112) en caso de puesta en uso del dispositivo, en cualquiera de los países de la Unión Europea adheridos al programa.

De esta manera se pretende agilizar el auxilio a las víctimas y contribuir a una disminución de los tiempos de respuesta.

Como último aspecto, señalar que desde la Dirección General de Salud Pública del Ministerio de Sanidad, se ha colaborado con la **asociación Stop Accidentes** en programas para promover la formación de profesionales que interviene en los accidentes de tráfico, con el fin de que puedan minimizar las secuelas psicológicas y sociales derivadas de los mismos. También con dicha asociación ha colaborado el Ministerio de Sanidad y Consumo en la celebración del IV Foro contra la violencia vial (10 de mayo de 2007).

Desde la Dirección General de Tráfico se ha colaborado en la organización de eventos dirigidos a las víctimas, apoyando principalmente a través de la realización de ponencias y la difusión y comunicación de las reuniones preparando folletos, destacándolo en su página web, etc.

4.8 Investigación y análisis de seguridad vial

Misión: “Información coordinada y orientada a mejorar la seguridad vial”

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

En el año 2007 se ha continuado desarrollando el programa ARENA para la recogida informática de datos de accidentes de tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Programa ARENA	Datos 2007
Nº de accidentes introducidos	125.114
Nº de bajas de accidentes introducidos	2.412
Nº de modificaciones de accidentes	316.964
Nº de usuarios con acceso	3.169
Nº de titulares de las vías a los que se les comunica diariamente la información	158
Nº de ayuntamientos incorporados al sistema	1 (Zaragoza)
Nº de ayuntamientos que suministran su base de datos	1 (Madrid)

En el año 2007 con el objetivo de continuar la mejora de los procesos estadísticos, se ha adquirido la plataforma TERADATA. Esta base de datos contendrá la información de vehículos, permiso por puntos, exámenes, procedimiento sancionador y accidentes, realizándose diversas pruebas de interrelación entre ellas. Se han migrado a la plataforma la totalidad de los informes incluidos en el denominado Almacén de datos y se pretende su puesto en funcionamiento en el año 2008.

En lo que respecta a la participación, principalmente del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, ha sido muy significativa en dos aspectos principalmente:

- En la realización continua de proyectos de investigación sobre accidentalidad y seguridad vial, destinando en el año 2007 un presupuesto para dicho fin de 2.466 millones de euros.

- Participando en los grupos de trabajo internacionales de bases de datos de accidentes de tráfico. Durante este año se ha asistido a las reuniones de:

- **Programa IRTAD (Internacional Road Traffic Accident Database):** se incluye dentro del programa de cooperación en el campo de la investigación sobre transporte por carretera y tiene como finalidad impulsar la seguridad vial, no sólo a través del mantenimiento y explotación de la base de datos internacional, sino también mediante el intercambio de experiencias en materias relacionadas con la seguridad vial.
- Grupo de trabajo **TRANS/WP.6:** estadísticas de transporte.
- **Programa CARE (Comunita Road Accident Database):** dependiente de la Unión Europea.
- **Proyecto Safety Net (Observatorio Europeo de Seguridad Vial):** integra los siguientes grupos de trabajo;
 - WP1: impulso de la utilización de la base de datos CARE, en el que se incluyen tareas como es la elaboración de un cuestionario estadístico de accidentes europeo y el desarrollo de una metodología europea común que posibilite la valoración de la infradetección de víctimas en accidentes.
 - WP2: pretende recabar datos de exposición al riesgo comparables entre países.
 - WP3: sobre indicadores de actividad.
- **Proyecto PIN:** compara la actuación de los Estados Miembros de la UE con la promoción de la seguridad vial en todas sus áreas con el fin de ayudar a dichos Estados a mejorar en este campo.
- **Proyecto europeo Sunflower+:** tiene como objetivo identificar las diferencias en el rendimiento de la seguridad vial de varios países europeos analizando los principales factores de riesgo (presentación 16 de enero).

- **Proyecto CIAT** (concentrador de información de accidentes de tráfico): en el año 2007, el ONSV, decidió abordar la problemática con origen en la situación de dispersión de datos, retrasos en el envío y recepción de la información y calidad de los mismos, a través de este proyecto. El objetivo es contar con una solución que permita la integración de datos y así su centralización y la de de los procesos de adquisición de los mismos, de forma que se puedan satisfacer todas las necesidades existentes y que el sistema creado pueda evolucionar según las necesidades futuras.

4.9 Participación de la sociedad civil

Misión: “Lograr una participación directa y efectiva de toda la sociedad”

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

Durante el año 2007 han tenido lugar las sesiones plenarias correspondientes. Además, dentro del seno del Consejo Superior de Seguridad Vial, se constituyó el Grupo de Trabajo “Motocicletas y Seguridad Vial”. Este Grupo de Trabajo, presidido por el Director General de Tráfico, ha contado en sus sucesivas reuniones – 21 de febrero, 24 de abril, 25 de julio y 19 de noviembre – con la participación de representantes de la Administración General del Estado, diversos Ayuntamientos y organizaciones de empresarios y asociaciones de usuarios relacionados con el sector de las dos ruedas. Fruto de este Grupo ha sido la elaboración del Plan de Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores señalado y detallado en otros apartados de esta Memoria.

También ha iniciado su andadura la Comisión Autonómica y la Comisión Local en las que se han tratado temas de interés para cada ámbito como la sanidad y la seguridad vial, nueva asignatura de Educación para la Ciudadanía, Plan Tipo de Seguridad Urbana, Catálogo y base de datos de experiencias y buenas prácticas en materia de seguridad vial, etc.

4.9.2 Promoción de la Seguridad Vial en la Sociedad Civil

La actuación principal en esta línea estratégica ha sido la celebración el día 27 de abril de 2007 del “**Día Europeo de la Seguridad Vial**”, dentro de la política de sensibilización a nivel europeo.

Este primer “día europeo” se ha incluido en la “Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial”, celebrada del 23 al 29 de abril de 2007.

4.10 Coordinación entre Administraciones

Misión: “Conseguir un nivel óptimo de coordinación entre las administraciones implicadas en la seguridad vial”

4.10.1 Mejora de la coordinación entre administraciones a distintos niveles

El eje central de esta línea estratégica es potenciar la coordinación de las diversas Administraciones: Estatal, Autonómica y Local con competencias en seguridad vial.

Cabe señalar, dentro del desarrollo de esta línea estratégica, la cada vez más estrecha colaboración de la Dirección General de Tráfico con Iberoamérica. Esta colaboración se hace patente en acciones tales como la celebración en la ciudad de Córdoba (Argentina), desde el 4 al 8 del mes de junio de 2007, del **VI Encuentro Iberoamericano sobre Seguridad Vial**. El mismo, como en las ediciones anteriores, fue organizado por la DGT de España y en él concurrieron autoridades vinculadas al tráfico de dieciséis países.

En la misma dirección se encuentra el impulso otorgado desde la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno celebrada en Santiago de Chile los días 8, 9 y 10 de noviembre para comenzar los contactos y trabajos con representantes gubernamentales que permitan hacer un diagnóstico de la situación de seguridad vial en Iberoamérica, como punto de partida y base para la futura creación de la **Asociación Iberoamericana de Seguridad Vial**.

Asimismo, ha tenido lugar la presentación ante el Congreso de los Diputados del Informe de Accidentalidad y Planes anuales de mejora y seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial que contemplan un tratamiento específico del ámbito urbano y potencian la coordinación local entre administraciones a distintos niveles.

Como aspecto a destacar, en relación al despliegue del Plan Tipo de Seguridad Vial, el ONSV ha realizado acciones de promoción con diversos municipios con el objetivo de establecer un marco de colaboración para la elaboración del correspondiente Plan Municipal.

Durante el año 2007 se ha realizado un plan anual y calendario de campañas especiales de control y vigilancia, en coordinación con la ATGC, CCAA y Ayuntamientos que presenta el siguiente detalle:

Febrero	<ul style="list-style-type: none">• Control sobre utilización del cinturón de seguridad y otros sistemas de retención homologados
Marzo	<ul style="list-style-type: none">• Control del transporte de mercancías• Control de excesos de velocidad
Mayo	<ul style="list-style-type: none">• Fumar y conducir
Junio	<ul style="list-style-type: none">• Operación europea "AD" Alcohol y drogas• Control sobre utilización del casco de protección y motocicletas• Equipos de seguridad autobuses
Julio	<ul style="list-style-type: none">• Control de excesos de velocidad
Septiembre	<ul style="list-style-type: none">• Control sobre utilización del cinturón de seguridad y otros sistemas de retención homologados y control del transporte escolar y de menores
Octubre	<ul style="list-style-type: none">• Control del transporte de mercancías• Distancia de seguridad
Noviembre	<ul style="list-style-type: none">• Control de utilización del teléfono móvil y distracciones
Diciembre	<ul style="list-style-type: none">• Control sobre tasas de alcoholemia

5. 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 la aplicación de las políticas de seguridad en vial en España.

Para el ejercicio 2008 se han definido 11 proyectos clave como elementos tractores que permitirán mejorar los resultados conseguidos hasta ahora.

- Implantación de la enseñanza obligatoria referente a la seguridad vial, siguiendo el calendario establecido:

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 y conductores.

En el año 2008 se continuará con la implantación de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 mayo y con la aplicación de las enseñanzas del currículo establecido, que fija como objetivos de la Educación primaria, secundaria obligatoria y bachillerato “fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico”, así como “afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad vial” dentro de las áreas educativas correspondientes y como tema transversal al currículo.

- Puesta en marcha del Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas:

En el año 2008 se realizarán acciones encaminadas a la puesta en funcionamiento de las instalaciones que albergarán el futuro Centro Estatal de Tratamiento de Denuncias Automatizadas, cuya función y objetivo fundamental consiste en gestionar la tramitación completa de las sanciones por infracciones de velocidad captadas por medios automáticos.

Una vez finalizadas las instalaciones, el reto principal para el año 2008 se refiere a la puesta en marcha del centro que se llevará a cabo de manera escalonada a través de una serie de actuaciones concretas previamente definidas.

- Extensión de las terminales automáticas de denuncia a la totalidad del territorio nacional (proyecto PRIDE) e implantación del pago con tarjeta:

Se va a continuar con el proceso de implantación progresiva del proyecto PRIDE (Proceso de automatización de denuncias) a través del cual se dota a los agentes de la ATGC, de terminales para la gestión automatizada de las denuncias desde la red viaria, mediante la elaboración de un Plan de Expansión detallado.

Asimismo se afrontará el reto de crear la “pasarela de pagos” entre la Dirección General de Tráfico y las entidades bancarias con objeto de permitir el pago de las sanciones mediante tarjeta de crédito en el momento de identificación de la sanción.

- Mejora y automatización de la gestión del Registro de Vehículos y del Registro de Conductores:

Con esta medida se quiere lograr una actualización inmediata del Registro Administrativo de vehículos y conductores, mediante una nueva herramienta informática, que gestione telemáticamente aquellos trámites en los que actualmente se producen más registros y demoras.

Se pretende que el nuevo permiso de circulación, refleje los cambios que se producen al adquirir un nuevo vehículo, al venderlo o al modificar los datos, y que se efectúen en la mayor brevedad posible, de tal forma que la realidad civil y administrativa del vehículo y del conductor sean siempre coincidentes.

- Implantación de la Reforma del Código Penal en materia de seguridad vial:

La implantación de la Reforma del Código Penal se ha llevado a cabo en su mayoría en el mes de diciembre del presente año 2007, a excepción de la parte correspondiente a la “conducción sin permiso”, cuya aplicación está prevista para mayo 2008.

Para la entrada en vigor de esta “conducción sin permiso” se va a crear, partiendo de la Subdirección General de Informática y Organización de Procedimientos de la Dirección General de Tráfico, el denominado, Punto Neutro Judicial, que permitirá la consulta directa desde los Tribunales de Justicia del Registro de Vehículos y del de Conductores e Infractores a través de un acceso Web.

Del mismo modo, desde la Fiscalía de Seguridad Vial se van a definir, en coordinación con las instituciones penitenciarias, penas alternativas consistentes básicamente en trabajos sociales y cursos de reeducación para aquellos casos que no tengan viabilidad penal, principalmente por

exceso de velocidad o de alcoholemia, con objeto de racionalizar los expedientes que lleguen a los juzgados.

- Inversión en nuevas infraestructuras y en conservación de las existentes

De cara al año 2008 es necesario seguir realizando de manera continua trabajos de mantenimiento y construcción de infraestructuras que proporcionen a los usuarios redes viarias en las mejores condiciones posibles.

- Impulso de la elaboración de un barómetro sobre el estado de seguridad de las infraestructuras:

Se trata de definir un conjunto de indicadores que permitan realizar un seguimiento de la seguridad de las infraestructuras en línea con los planteamientos de Europa. Eso permitirá a la DGT y el Ministerio de Fomento la participación en foros y grupos de trabajo europeos.

En el año 2008, se trabajará de manera coordinada entre ambos organismos con objeto de fijar los parámetros necesarios para la obtención futura de un “Barómetro de seguridad en las infraestructuras” que contemple una serie de indicadores definidos a nivel europeo que permitan al Observatorio Nacional de Seguridad Vial la participación en determinados foros y grupos de trabajo a nivel europeo con las ventajas que ello conlleva.

Se potenciará la creación de una “Comisión de Infraestructuras” bajo el paraguas del pleno del Consejo Superior de Seguridad Vial.

- Arranque del Plan de Formación para conductores profesionales

En la realización del análisis de resultados del ejercicio 2007 se han detectado una serie de necesidades de actuación entre las cuales se plantea el objetivo de concienciar y formar de una manera más sistemática a los conductores profesionales.

Para conseguirlo se va a llevar a cabo la aplicación de medidas ya adoptadas referentes a la elaboración y aplicación de dos Reales Decretos que van instaurar la conducción profesional lo que implica, necesariamente, la exigencia de una formación académica específica para poder ejercer como conductor de transporte profesional.

- Implantación del Plan de seguridad vial de motocicletas

El incremento del número de accidentes de tráfico en que el que están implicadas motocicletas, frente a la tendencia positiva del resto de vehículos, ha demandado la definición y puesta en marcha de una estrategia nacional para la seguridad de este tipo de vehículos con el objeto de disminuir la accidentalidad tanto en carretera como en zona urbana y reducir las consecuencias de los mismos.

Como respuesta a esta necesidad se ha elaborado el Plan Estratégico de Seguridad Vial para Motocicleta cuya implantación exitosa supone uno de los principales retos a desarrollar por la Dirección General de Tráfico para el año 2008.

- Promoción de la seguridad vial y la coordinación en el ámbito municipal:

En el ámbito urbano se producen 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 vial vinculados al tráfico urbano. A fin de conseguir en el 2008 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. Estos planes deberán recoger indicadores básicos, objetivos cuantificados, acciones para conseguir objetivos establecidos así como los requerimientos para su impulso político y de los diferentes sectores implicados en el ámbito local.

Añadido a esto, y con objeto de mejorar la coordinación y compartir las experiencias y buenas prácticas en seguridad vial en el ámbito urbano se va a organizar, por iniciativa de la Dirección General de Tráfico, un encuentro anual de municipios.

- Elaboración del Plan Estratégico de Seguridad Vial para el próximo periodo:

A la vista de los buenos resultados, tanto en reducción de la siniestralidad en los accidentes de tráfico como en la mejora en la gestión relacionada con la seguridad vial y, dado que esta próxima la finalización del Plan Estratégico de Seguridad Vial actual 2005-2008, se hace necesaria la elaboración de un nuevo Plan Estratégico para el siguiente periodo.

La elaboración de dicho Plan se realizará en la misma línea que el anterior, incorporando las mejoras y nuevas líneas de actuación que se han ido apreciando a lo largo de los cuatro años de implantación del plan actual.

