Evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008

ANEXOS



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

agencia de evaluación y calidad

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

ANEXOS

I. Matriz de preguntas 3

II. El gasto público en seguridad vial. El programa 132B y sus indicadores y su seguimiento 22

III. Orden PRE/1134/2009, de 5 de mayo, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de Consejo de Ministros, por el que se aprueban los programas y políticas públicas que serán objeto de evaluación por la Agencia Estatal de Evaluación de Políticas Públicas y Calidad de los Servicios en 2009 36

IV. Fuentes de información 40

V. Resumen de algunos planes y estrategias actualmente vigentes, así como los programas, planes, estrategias, declaraciones, etcétera, realizados por la UE 45

VI. Propuestas programáticas y principales iniciativas parlamentarias 52

VII. Normativa 72

VIII. Resumen principales comparecencias en el Congreso de los Diputados 76

IX. Cuadro de prioridades de los planes de actuaciones anuales. 2007 y 2008 97

X. La descripción y ejecución del PESV 2005-2008 100

XI. El sistema de seguimiento del PESV 162

XII. Estudio cualitativo sobre la percepción de agentes sociales acerca del PESV 172

XIII. Grupo de discusión “La seguridad vial en la ciudad” 325

XIV. Entrevistas 343

XV. Estudio sociológico para evaluar diferentes políticas públicas 395

XVI. Nota metodológica de interpretación del modelo DRAG 435

XVII. Composición del CSSV 438

XVIII. Cuadros comparativos de Planes de seguridad vial 442

XIX. Modelos de actas de inspección de CRDC; de actas de inspección de autoescuelas y de centros de cursos de sensibilización 446

XX. Procedimiento notificación denuncia 456

XXI. BIBLIOGRAFÍA 461

ANEXO I

Matriz de preguntas

MATRIZ DE PREGUNTAS - TRÁFICO

Pertinencia: se pregunta por la necesidad social que motivó el Plan y si está adecuadamente atendida por los objetivos fijados por el Plan, viendo si las principales características de éste se ajustan a ella. El interés se centra en la relación entre el Plan y el problema de la siniestralidad.

Relevancia: se pregunta por la importancia del papel del Plan en el marco más amplio de la política de seguridad vial, tanto a nivel nacional como internacional. El interés se centra en el Plan como herramienta de intervención.

Coherencia: se pregunta por las características y la adecuación del diseño del Plan, viendo si éste obedece a una lógica clara y coherente, y si ésta luego se ha desarrollado correctamente. El interés se centra en el funcionamiento interno del Plan.

Complementariedad: se pregunta por la relación entre el Plan y el resto de políticas o agentes institucionales que pueden estar influenciando o siendo influenciados por él. El interés se centra en el contexto institucional del Plan.

Eficacia: se pregunta por el grado de cumplimiento de los objetivos del Plan, así como por otros posibles impactos no buscados cuando ello sea relevante. El interés se centra tanto en los resultados operativos como en los estratégicos.

Eficiencia: se pregunta por la relación entre los resultados de la intervención y el coste que ello ha implicado. El interés se centra en un análisis coste-eficacia de tipo comparativo.

Gobernanza: se pregunta por las herramientas y la capacidad del Plan para interaccionar con los Agentes sociales, incluyendo el punto de vista de éstos y su participación directa. El interés se centra en el papel de los agentes tanto en el diseño del Plan como en su implementación y posterior seguimiento.

Transparencia: se pregunta por el conocimiento y percepción que tiene el conjunto de la ciudadanía sobre el Plan y el problema de la siniestralidad en general. El interés se centra en el estudio de la percepción tras la aplicación del Plan.

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
1) *¿En qué medida responde el PESV al problema de seguridad vial identificado?* *1.a) ¿Responden su misión y visión a una correcta identificación del problema?* *1.b) ¿Se corresponden sus objetivos estratégicos con la caracterización del fenómeno de la siniestralidad en España?* *1.c) ¿Se adecua a los objetivos del PAESV y de la EEDS?*	**Pertinencia**	a) Cifras de siniestralidad en España respecto a otros países europeos. a) Grado de percepción ciudadana de la siniestralidad como problema. b) Comparación entre el patrón de accidentalidad para España y los 26 objetivos estratégicos del PESV. c) Grado de ajuste del Plan a las indicaciones del PAESV y la EEDS.	- Bibliografía: PAESV, Plan, planes de otros países y literatura especializada.
2) *En otros países, especialmente en aquellos con buenos resultados en la lucha contra la siniestralidad, ¿se ha utilizado un plan parecido?*	**Pertinencia**	Nº de países del entorno de España en los cuales hay planes estratégicos parecidos. Analizar cuanto se parece el PESV (en términos generales) a los planes de los países a los que les va mejor. Ver si se consideraron modalidades alternativas a un plan estratégico, y en caso afirmativo si se rechazaron por razones adecuadas.	- Bibliografía: PAESV, Plan, planes de otros países y literatura especializada.
3) *¿En qué medida el PESV, en tanto a plan estratégico, ha funcionado como herramienta principal y "fuerza motriz" de la política de*	**Relevancia**	Comprobar el grado de consenso sobre que sea el concepto "seguridad vial" sobre el que hay que trabajar. Analizar el proceso de elección de las	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
seguridad vial?		acciones efectivamente llevadas a cabo, viendo si estaba orientado por el plan. Comprobar si hubo decisiones, cambios o mejoras elegidas a partir de la información o el funcionamiento del propio plan.	clave. - Entrevistas con los propios diseñadores del Plan. - Análisis de documentación aportada por los gestores (p. e. actas de las reuniones del CSSV).
4) ¿En qué medida se ajustó el PESV a la percepción política sobre el problema de la seguridad vial? *4.a) ¿Estaba en consonancia con la agenda política del momento en que fue puesto en marcha?* *4.b) ¿Recibió un impulso o liderazgo político importante?* *4.c) ¿Hubo otros actores que jugaran también un papel importante en su incorporación a la agenda política?*	**Relevancia**	a) Comprobar las menciones al PESV (o a la idea de una visión estratégica para la política de seguridad vial) en los programas políticos y en las declaraciones públicas previas. b) Estudio de la creación reglamentaria del PESV y su formalización. b) Nº de comparecencias parlamentarias, reuniones de la comisión parlamentaria y otras actividades del ámbito político relacionadas con el PESV. c) Analizar la presencia de actores sociales o grupos de interés en el debate previo y en el proceso de creación del PESV.	- Programas de los grupos políticos. - Análisis de las informaciones aparecidas en los medios de comunicación. - Diario de sesiones del parlamento. - Actividades y publicaciones de los agentes relacionados con la seguridad vial. - El propio PESV y la normativa

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
			correspondiente.
5) *¿Es adecuada la estructura de órganos, competencias y funciones del PESV?* *5.a) ¿Permite su correcto funcionamiento en tanto que plan estratégico?* *5.b) ¿Se adecua dicha estructura a los objetivos que persigue el propio plan y a sus principales áreas y líneas de actuación?* *5.c) ¿Se corresponde con los procesos y la gestión del mismo que efectivamente se ha llevado a cabo?*	**Coherencia**	a) Analizar si la estructura de órganos y funciones cumple con los requisitos para la gestión por programas. b) Analizar si la atribución de funciones se justifica o explica en base a los grandes objetivos estratégicos del PESV. c) Comprobar el grado de desarrollo de los principales procesos del PESV (en concreto su formalización y puesta en funcionamiento, y la gestión del presupuesto por programas). c) Comprobar en qué medida trabajan los propietarios de las acciones bajo la guía del PESV. c) Grado de coincidencia de la percepción de los actores sobre las competencias y funciones, entre ellos y con los gestores del PESV. c) Ver si existen funciones que no están claras o parecen atribuidas a distintos órganos. c) Ver si hay órganos que no realizan las funciones encomendadas o realizan más	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores. - Análisis de la documentación del PESV. - Análisis de documentación aportada por los gestores (p. e. actas de las reuniones del CSSV).

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
		de la cuenta.	
6) *¿Responde el diseño de la estructura del PESV a las principales causas de la siniestralidad?* *6.a) ¿Se corresponden las áreas de actuación con las causas explicativas de los accidentes, según la evidencia española e internacional y según el PAESV?* *6.b) ¿Se corresponden la cantidad, intensidad y prioridad de las acciones con la relevancia de dichas causas?* *6.c) ¿En qué medida están detectadas y recogidas las posibles diferencias en la siniestralidad según tipos de vías y ámbito geográfico?*	**Coherencia**	a) Grado de correlación entre causas de los accidentes y áreas del Plan: ¿hay causas sin áreas o áreas sin causas? a) Relación entre la intensidad de las causas en España respecto al resto de Europa (p.e. evidencia de si se bebe más en España). a) Comparación de la estructura del Plan con la de planes de otros países. b) Relación entre el peso explicativo de cada causa (estadísticamente) y los siguientes valores para cada área: número de acciones, distribución de prioridades y grado de desarrollo posterior que ha habido. c) Nº de acciones que incorporan criterios diferenciadores (por via, por CCAA, etc.) en: su descripción, sus participantes o sus indicadores. c) Correspondencia entre acciones que incorporan criterios diferenciados y patrón de la siniestralidad.	- Bibliografía: PAESV, Plan, planes de otros países y literatura especializada. - DRAG (2004).
7) *¿Se ha explicitado la cadena causal en la cual se*	**Coherencia**	a) Grado de utilización de referencias a literatura especializada sobre cada causa	- Bibliografía: PAESV,

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
sustenta la intervención en su conjunto? *7.a) ¿Se han detallado las hipótesis originales que identifican cada una de las causas de los accidentes como tales?* *7.b) ¿Se ha detallado el vínculo de dichas hipótesis con las líneas y acciones del plan?* *7.c) ¿Se han detallado los cambios esperados en cada ámbito tras la aplicación del plan?* *7.d) ¿Se ha detallado el vínculo de los resultados de las acciones con los objetivos generales del plan?*		usadas en la elaboración del Plan. b) Grado de detalle sobre las relaciones causales alcanzado durante la elaboración del Plan. c) Nº total de entre las 18 líneas estratégicas donde su descripción incluye mención a cambios esperados. d) Nº total de entre las 18 líneas estratégicas donde se puede trazar totalmente la cadena causal (desde la acción a la reducción de la siniestralidad).	Plan, literatura esp. y materiales usados en la elaboración del Plan. - Entrevistas con los propios diseñadores del Plan.
8) El diseño de las acciones concretas, ¿se ajusta adecuadamente a un esquema teórico que las sustente?	**Coherencia**	En el proceso de elaboración del Plan, grado de utilización de fuentes externas y literatura especializada para el diseño de las acciones. Nº de acciones donde haya dudas sobre su vinculación con la hipótesis causal correspondiente. Nº de acciones que puedan entrar en contradicción, generándose trade-offs, efectos de sustitución o peso muerto.	- Bibliografía: PAESV, Plan, literatura esp. y materiales usados en la elaboración del Plan. - Entrevistas con los propios diseñadores del Plan.
9) ¿En qué medida se identificó correctamente a los actores destinatarios de cada acción en el	**Coherencia**	a) Analizar cuál fue el proceso de	- Bibliografía: PAESV, Plan, literatura esp. y

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
momento de diseñarla? *9.a) ¿Se llevó a cabo un procedimiento específico de identificación y selección de actores?* *9.b) ¿Son en todos los casos los más adecuados para inducir cambios en la dirección deseada, o existen otras posibilidades?* *9.c) ¿En qué medida se ha tenido en cuenta las consideraciones sobre los propios actores respecto a su idoneidad?*		identificación de actores. a) Comprobar si se explicitan las razones por las cuales se seleccionó a los actores. b) Estudiar si existen actores importantes que no se identificaron. c) Nº de acciones donde se puede constatar que se consultó a los actores identificados como "propietarios" y "participantes" antes del diseño de la acción. c) Grado de satisfacción de los actores con la consideración de sus posibles sugerencias.	materiales usados en la elaboración del Plan. - Entrevistas con los propios diseñadores del Plan. - Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores.
10) ¿Se ajusta el sistema de seguimiento y de indicadores a la estructura del resto del Plan? *10.a) ¿La estructura de acciones y objetivos del Plan coincide con la de indicadores?* *10.b) Tal como están diseñados los indicadores, ¿producen la información adecuada para tomar decisiones?* *10.c) ¿La periodificación del seguimiento es la más adecuada?*	**Coherencia**	a) Comprobar si hay indicadores de resultado para todo lo que se considera objetivos y de actividad para todo lo que sean acciones, y si en conjunto dan una estructura consistente. a) Analizar si hay indicadores que pueden llevar a confusión entre ellos (parecer contradictorios, parecer lo mismo,… etc.). b) Ver si ha habido indicadores que no se han usado, o se han usado otros que no estaban previstos.	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores. - Análisis de la documentación del Plan.

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
		b) Comprobar si ha habido problemas para producir la información de los indicadores. b) Ver si los indicadores tienen especificada una cifra objetivo que hay que alcanzar, si son unívocos…etc. c) Analizar, para cada línea, si la periodificación se corresponde con los ritmos de ejecución de las medidas y con las necesidades informativas de los indicadores.	
11) ¿Se ha diseñado el sistema de seguimiento para su correcta interpretación y utilización?	**Coherencia**	Ver si los indicadores son fáciles de entender y manejar. Ver si el propio sistema incorpora mecanismos de transmisión del seguimiento a los distintos actores (propietarios, participantes, agentes sociales), e incentivos para que hagan uso de ello.	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores. - Análisis de la documentación del Plan.
12) ¿En qué medida es la intervención coherente con los planes de Seguridad Vial de CCAA y CCLL?	**Complementariedad**		

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
13) Respecto a las acciones del Plan que han requerido de la intervención de otras AAPP, ¿en qué medida han sido objeto de coordinación? *13.a) En la medida en que las Administraciones locales tienen una fuerte incidencia en materia de seguridad vial y competencias ejecutivas en dicha materia, ¿se han tomado en consideración los diferentes niveles de dotación de recursos de las administraciones locales?* *13.b) En el caso de aquellas CCAA con competencias en materia de tráfico (o en otros ámbitos que el Plan haya identificado como relevantes para la seguridad vial) ¿Es compatible (o coherente) la intervención con las políticas de las CCAA? ¿Existe alguna forma de coordinación con las CCAA?* *13.c) ¿Cuál es el grado de compatibilización, y si se ha explorado, de las acciones del PESV y los planes urbanísticos? ¿Los planes urbanísticos tienen en cuenta el PESV?*	**Complementariedad**		
14) ¿Cómo se relaciona el Plan con el resto de otras políticas del Estado impulsadas desde centros de decisión que el Plan identificada como relevantes para la seguridad vial? Por ejemplo las de infraestructuras (PEIT), educación o industria	**Complementariedad**		

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
(planes RENOVE, VIVE, PREVER).			
15) ¿Se detecta que alguna de las acciones del Plan debería estar complementada con otras políticas impulsadas desde otro centro de decisión política que no hayan sido contempladas? *15.a) ¿Ha tomado en consideración el Plan actuaciones de otros departamentos en materia de movilidad, transporte y acondicionamiento de infraestructuras? (por ejemplo la eliminación de puntos negros, las mejoras de señalización, etc.)*	**Complementariedad**		
16) ¿En qué medida se han llevado a cabo las acciones previstas? (indicadores de actividad del plan).	**Eficacia**	Nº de acciones efectivamente ejecutadas respecto al número total de acciones previstas. Nº de acciones que no se han completado (o se realizaron parcialmente). Nº de acciones previstas que no se llevaron a cabo en absoluto.	- Entrevistas con los gestores. - Análisis de la documentación del Plan.
17) ¿En qué medida se han alcanzado los objetivos operativos del plan? (indicadores de resultado del plan).	**Eficacia**	Análisis de los indicadores estratégicos de resultado, para todo el periodo de aplicación del plan.	- Entrevistas con los gestores. - Análisis de la documentación del Plan.

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
18) *¿Qué impacto global en la reducción de la siniestralidad ha tenido la aplicación del Plan?* *18.a) ¿En qué medida se puede detectar cambios en la conducta social en los grupos objetivo que sean imputables a la intervención?* *18.b) Aquellos aspectos en los que más (menos) ha incidido el Plan, ¿se corresponden con aquellos que mayor (menor) impacto tienen en la siniestralidad?*	**Eficacia**	a) Cambios en el uso del cinturón, del casco, etc. b) Relación entre la evidencia estadística sobre aquellos factores que más han reducido la siniestralidad y lo que el PESV haya puesto en marcha en ese ámbito.	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores. - Análisis de la documentación del Plan. - DRAG (2007). - Bibliografía especializada.
19) *En concreto, ¿cómo han funcionado las nuevas medidas más relevantes? (como el Fiscal Delegado Coordinador de Seguridad Vial o el carné por puntos).*	**Eficacia**	Analizar en profundidad el desempeño de las principales medidas del PESV.	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores. - Análisis de la documentación del Plan.

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
20) ¿Existen indicios respecto a la posibilidad de que haya efectos de sustitución o peso muerto para algunas de las acciones?	**Eficacia**		
21) ¿En qué medida puede obtenerse información respecto al coste de las acciones del Plan y su relación con las acciones llevadas a cabo?	**Eficiencia**	Para una acción cualquiera del Plan, analizar la viabilidad de un potencial análisis coste-eficacia.	- Reunión de trabajo con la Subdirección Adjunta de Administración Económica (DGT).
22) Respecto a aquellas acciones sobre las que se dispone de información sobre ejecución a través del programa 132B de Seguridad Vial, ¿en qué medida hay acciones con buenos resultados y bajo coste (o viceversa)?	**Eficiencia**	Para cada acción: proporción incremento de los resultados / proporción de incremento de los costes.	- Información presupuestaria del programa 132B. - Reunión de trabajo con la Subdirección Adjunta de Administración Económica (DGT).
23) Respecto al presupuesto de las líneas estratégicas contenido en los planes de actuaciones (2007 y 2008), ¿en qué medida se relaciona con los resultados obtenidos anteriormente?	**Eficiencia**	Analizar si existe relación entre aquellas líneas que han tenido mejores (peores) resultados y su evolución presupuestaria. Grado de inclusión de criterios de eficiencia en la elaboración de los presupuestos y la asignación de recursos.	- Entrevistas con los gestores. - Documentación del Plan. - Reunión de trabajo con la Subdirección Adjunta de Administración Económica

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
			(DGT).
24) ¿En qué medida se ha utilizado información (estudios o estimaciones) de naturaleza económica para la asignación de recursos y la elaboración de los presupuestos?	**Eficiencia**	Estudiar el uso de información económica en el proceso de asignación de recursos. Número de estudios o estimaciones económicas utilizadas.	- Entrevistas con los gestores. - Reunión de trabajo con la Subdirección Adjunta de Administración Económica (DGT).
25) El sistema de seguimiento, ¿permite identificar las posibles causas que hay detrás de los resultados obtenidos?	**Gobernanza**	Grado de utilización de la información de seguimiento en la explicación del éxito/fracaso de las medidas por parte de gestores y actores. Analizar para cuantas acciones se puede trazar una relación clara entre las actividades desarrolladas y el correspondiente indicador de actividad. Analizar para cuantas acciones se puede trazar una relación clara entre los indicadores de actividad y los de resultado. Ver si debido al comportamiento de algún indicador, durante la ejecución del Plan se introdujeron cambios importantes en las medidas correspondientes.	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores. - Análisis de la documentación del Plan.

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
26) ¿En qué medida los agentes sociales participan en el sistema de seguimiento? *26.a) ¿En qué medida los agentes sociales participan en la elaboración del seguimiento y la producción de datos?* *26.b) ¿En qué medida los agentes sociales reaccionan ante el seguimiento y proporcionan feedback (se apropian de él)?* *26.c) ¿En qué medida los agentes difunden la información del seguimiento?* *26.d) ¿En qué medida cumple el Consejo Superior de Seguridad Vial sus funciones de seguimiento y participación?*	**Gobernanza**	a) Número de indicadores de cualquier tipo que requieran la participación de los agentes. a) Ver si hay algún agente que explicite su participación. b) Comprobar si los indicadores que usan los actores coinciden con los de los gestores y con los del resto de actores. b) Ver si ante la evolución de algún indicador los agentes han reaccionado de alguna forma. c) Número de publicaciones, o información en la web, o notas de prensa, sacados por los actores que hacen referencia a los datos del seguimiento. d) Ver por qué canales han adquirido la información de seguimiento que realmente usan los agentes. d) Analizar cómo han funcionado los comités de trabajo del CSSV. d) Número de informes producidos por el consejo, de consultas recibidas y de reuniones hechas.	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores. - Análisis de la documentación del Plan. - Análisis de documentación aportada por los gestores (p. e. actas de las reuniones del CSSV). - Análisis de las informaciones aparecidas en los medios de comunicación.

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
27) ¿En qué medida participaron los propietarios de las acciones y los agentes sociales en el diseño del PESV y de las acciones mismas? *27.a) ¿Se habilitó un sistema de participación adecuado?* *27.b) ¿Se incorporó las sugerencias hechas por los actores?* *27.c) ¿Están satisfechos los actores con su participación?* *27.d) ¿Existe relación (positiva o negativa) entre el grado de aplicación y éxito conseguido en las acciones, y el grado de consulta que se hizo con los agentes afectados?*	**Gobernanza**	a) Analizar el grado de desarrollo de los mecanismos que se habilitaron para participar. b) Número aproximado de sugerencias de los actores que se incorporaron. c) Ver la valoración explícita del conjunto de actores sobre su participación. d) Relacionar para las acciones más importantes el grado de aplicación y éxito (según indicadores) y lo que digan los actores que han participado.	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores. - Análisis de la documentación del Plan.
28) ¿Coinciden los agentes sociales en su valoración de la aplicación del PESV con la hecha por los gestores?	**Gobernanza**	¿Existen acciones en las que los gestores o los propios agentes consideren que debería haber habido una participación más activa de los agentes durante su aplicación? ¿En cuantos aspectos o medidas concretas difiere la opinión de los gestores de la de los actores? ¿Existen publicaciones (o notas de prensa… etc.) de los gestores y de los actores donde pueda verse diferencias de	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores. - Análisis de la documentación del Plan. - Análisis de las informaciones aparecidas

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
		claras de valoración? Respecto a la nueva edición del Plan, ¿coinciden las propuestas de los actores con el nuevo diseño que se está elaborando?	en los medios de comunicación.
29) ¿En qué medida se ha incorporado la capacidad de actuación de los propios agentes sociales (como plataforma de difusión de información o como propios impulsores de programas o actuaciones)?	**Gobernanza**	Percepción de los propios actores sobre si se les ha aprovechado. Número de actuaciones de los actores que han contado con la presencia/colaboración/apoyo de la DGT.	- Entrevistas con actores clave. - Cualitativo de actores. - Análisis de la documentación del Plan. - Análisis de las informaciones aparecidas en los medios de comunicación.
30) ¿En qué medida se ha observado una mayor actividad y movilización de la sociedad civil en torno al problema de la seguridad vial?	**Gobernanza**	Número de nuevos actores o instituciones sociales que han aparecido tras la aplicación del Plan. Grado de aumento de la presencia de la problemática de la seguridad vial en los medios de comunicación. Incremento de la actividad llevada a cabo	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Análisis de las informaciones aparecidas en los medios de

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
		por los actores que ya estaban.	comunicación.
31) ¿Ha sido difundida y explicada la ejecución del Plan de forma suficiente y adecuada entre los agentes sociales e instituciones destinatarios?	**Transparencia**	Grado de satisfacción de los agentes sociales con la información que se les ha subministrado. Analizar el contenido de las reuniones del CSSV. Comprobar si ha habido otras formas de comunicación entre gestores y agentes sociales.	- Entrevistas con los gestores. - Entrevistas con actores clave. - Cualitativos de actores. - Actas de las reuniones del CSSV.
32) ¿En qué medida es accesible, clara y comprensible la información sobre el Plan puesta a disposición del público?	**Transparencia**	Grado de consistencia a lo largo de la documentación relativa al Plan (p.e. que se presente siempre el mismo tipo de información y de la misma manera). Analizar la accesibilidad a la información a través de la página web de la DGT y del Observatorio.	- Página web de la DGT. - Documentación relativa al Plan.
33) ¿En qué medida es consciente la ciudadanía de las características de la política de seguridad vial? ¿Y de la existencia del Plan?	**Transparencia**	Explotación estadística de preguntas de encuestas de percepción.	- Encuesta Ómnibus (Agencia). - Encuestas CIS. - Barómetro OSV.

Pregunta	Criterio	Indicadores	Fuentes
34) ¿En qué medida coinciden las características del Plan con la percepción que tiene la ciudadanía acerca de la siniestralidad? *34.a) ¿Coincide el diseño del Plan (objetivos, prioridades y líneas de actuación) con la percepción ciudadana sobre las causas de la siniestralidad?* *34.b) ¿Coincide la ejecución del Plan (grado de implementación de las acciones) con la percepción ciudadana sobre los progresos hechos en materia de seguridad vial?*	**Transparencia**	Explotación estadística de preguntas de encuestas de percepción.	- Encuesta Ómnibus (Agencia). - Encuestas CIS. - Barómetro OSV.
35) ¿En qué medida se asocian los principales resultados conseguidos en materia de seguridad vial con la existencia del Plan?	**Transparencia**	Explotación estadística de preguntas de encuestas de percepción.	- Encuesta Ómnibus (Agencia). - Encuestas CIS. - Barómetro OSV.
36) ¿Cómo valora globalmente la ciudadanía la lucha contra la siniestralidad?	**Transparencia**	Explotación estadística de preguntas de encuestas de percepción.	- Encuesta Ómnibus (Agencia). - Encuestas CIS. - Barómetro OSV.

ANEXO II

El gasto público en seguridad vial. El programa 132B y sus indicadores y su seguimiento

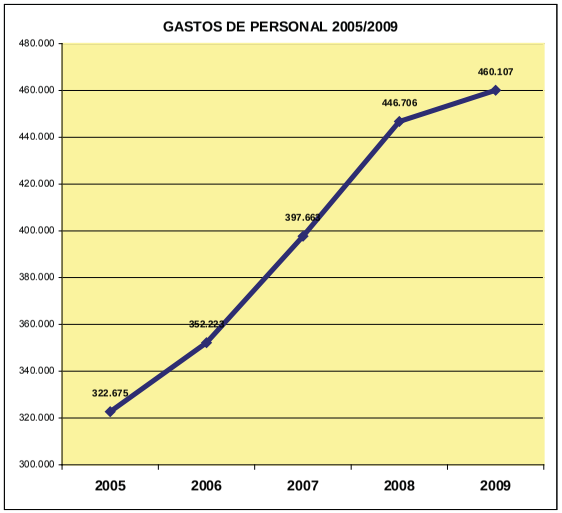
PRESUPUESTOS PROGRAMA 132B: Seguridad Vial

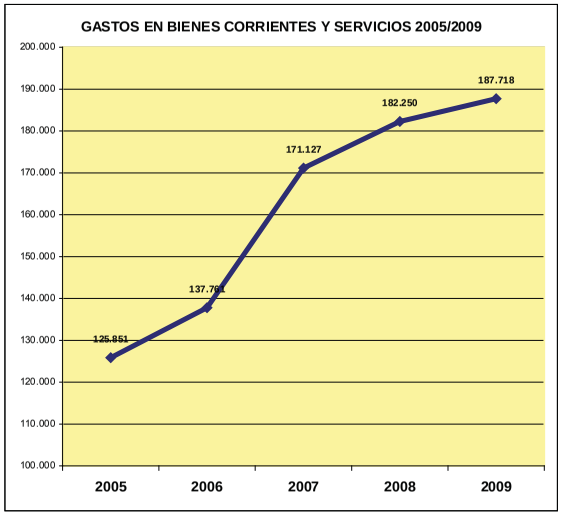
Presupuesto

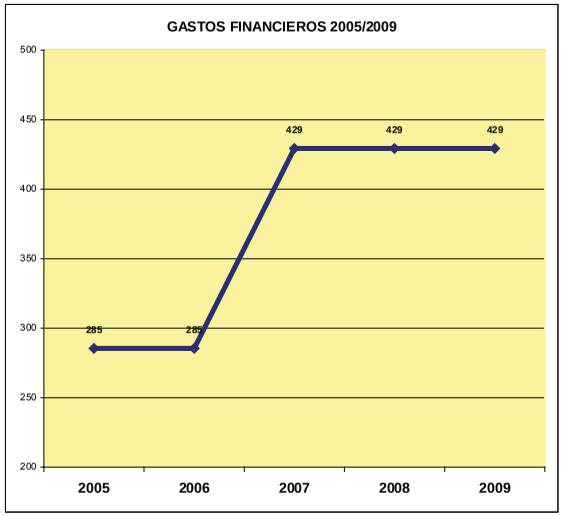
	Capítulo	2005	2006	Variac. 05/06	2007	Variac. 06/07	2008	Variac. 07/08	2009	Variac. 08/09	Variac. 05/09
1	GASTOS DE PERSONAL	322.675	352.223	9,2%	397.663	12,9%	446.706	12,3%	460.107	3,0%	42,6%
2	GASTOS CORRIENTES EN BIENES Y SERVICI	125.851	137.761	9,5%	171.127	24,2%	182.250	6,5%	187.718	3,0%	49,2%
3	GASTOS FINANCIEROS	285	285	0,0%	429	50,4%	429	0,0%	429	0,0%	50,4%
4	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3.500	3.801	8,6%	3.482	-8,4%	3.482	0,0%	3.312	-4,9%	-5,4%
6	INVERSIONES REALES	160.575	175.725	9,4%	195.540	11,3%	208.250	6,5%	212.415	2,0%	32,3%
8	ACTIVOS FINANCIEROS	1.373	1.490	8,5%	1.490	0,0%	39.908	2578,3%	1.545	-96,1%	12,5%
	TOTAL PROGRAMA	614.259	671.285	9,3%	769.732	14,7%	881.026	14,5%	865.526	-1,8%	40,9%

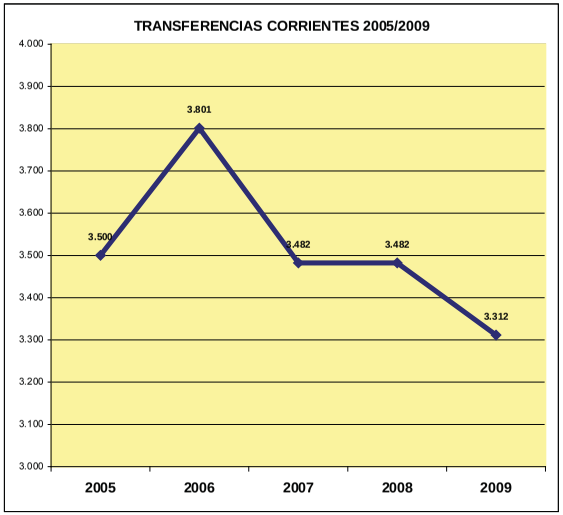
Programa 132B: Seguridad Vial

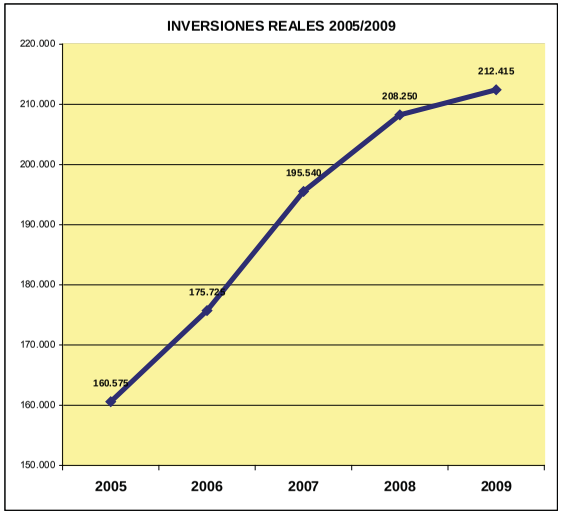
Presupuesto 2005 / 2009

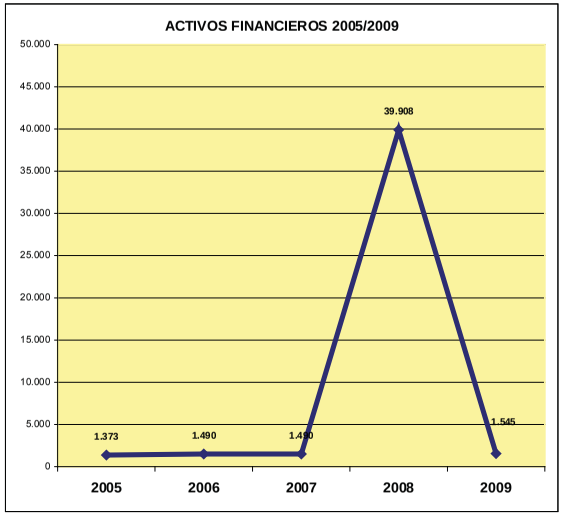










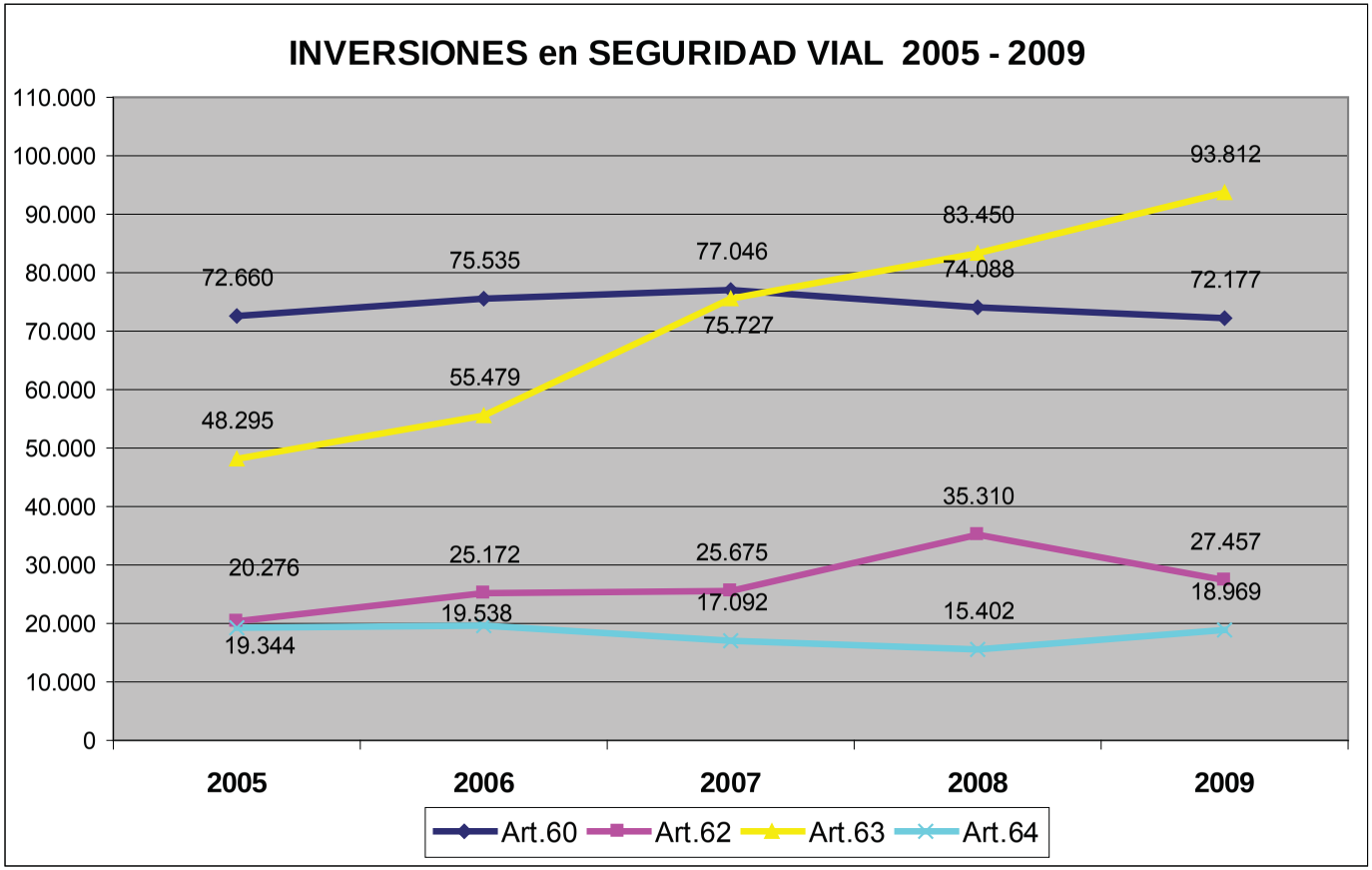


PRESUPUESTO PROGRAMA 132B: CAPÍTULO 6

	Capítulo	2005	2006	Variac. 05/06	2007	Variac. 06/07	2008	Variac. 07/08	2009	Variac. 08/09	Variac. 06/09
60	**Inversión nueva en infraestructuras y bienes destinados al uso general**	**72.660**	**75.535**	***4,0%***	**77.046**	***2,0%***	**74.088**	***-3,8%***	**72.177**	***-2,6%***	***-4,4%***
	Sistemas de transmisión de información		2.379		936	*-60,7%*	1.401	*49,6%*	1.250	***-10,7%***	***-47,5%***
	Comunicaciones		1.879		750	*-60,1%*	1.249	*66,5%*	1.250	*0,1%*	*-33,5%*
	Postes de auxilio		500		186	*-62,8%*	152	*-18,4%*			
	Actuaciones especiales : en tramos y puntos peligrosos		20.000		27.400	*37,0%*	23.669	*-13,6%*	19.000	***-19,7%***	***-5,0%***
	Sistemas integrados gestión tráfico interurbano		51.031		41.379	*-18,9%*	39.190	*-5,3%*	42.096	***7,4%***	***-17,5%***
	Gestión tráfico zona centro		10.000		16.499	*65,0%*	12.891	*-21,9%*	13.800	*7,0%*	*38,0%*
	Gestión tráfico zona noroeste				1.062		4.432	*317,3%*	6.100	*37,6%*	
	Gestión tráfico otras zonas		12.203		16.875	*38,3%*	6.154	*-63,5%*	6.200	*0,7%*	*-49,2%*
	Red nacional ETD,S y metereológicas		3.128		50	*-98,4%*	1.689	*3279,0%*	1.966	*16,4%*	*-37,2%*
	Gestión de tráfico sur		13.200		4.808	*-63,6%*	7.118	*48,0%*	7.130	*0,2%*	*-46,0%*
	Gestión de trafico este		12.500		2.085	*-83,3%*	6.906	*231,2%*	6.900	*-0,1%*	*-44,8%*
	Sist.de innovación tecnológica : aplicados a gestión de tráfico		**2.125**		**7.331**	***245,0%***	**9.828**	***34,1%***	**9.832**	***0,0%***	***362,7%***
62	**Inversión nueva asociada al funcionamiento operativo de los servicios**	**20.276**	**25.172**	***24,1%***	**25.675**	***2,0%***	**35.310**	***37,5%***	**27.457**	***-22,2%***	***9,1%***
	Proyecto no agregado: Centro tratam. de denuncias automatizadas				7.500		3.412	*-54,5%*			
	Vigilancia de la circulación		17.407		15.211	*-12,6%*	24.447	*60,7%*	17.938	***-26,6%***	***3,0%***
	Helicópteros		2.800		1.600	*-42,9%*	2.530	*58,1%*	2.100	*-17,0%*	*-25,0%*
	Vehículos de vigilancia		3.596		2.917	*-18,9%*	7.312	*150,7%*	6.169	*-15,6%*	*71,5%*
	Material de trasmisiones y equipos espciales		3.011		2.694	*-10,5%*	5.414	*101,0%*	7.070	*30,6%*	*134,8%*
	Sist.de radiocomunicaciones digitales de emergencia del estado		8.000		8.000	*0,0%*	9.190	*14,9%*	2.599	*-71,7%*	*-67,5%*
	Fondos Bibliográficos		18		19	*2,6%*	19	*0,0%*	19	***2,7%***	***5,4%***
	Edificios Administrativos		7.746		2.946	*-62,0%*	7.432	*152,3%*	9.500	***27,8%***	***22,6%***
	Edificios para servicios		300		300	*0,0%*	300	*0,0%*	300	*0,0%*	*0,0%*
	Edificios para organización periférica		7.446		2.646	*-64,5%*	7.132	*169,6%*	9.200	*29,0%*	*23,6%*

63	**Invesión de reposición asociada al func. operativo de los servicios**	**48.295**	**55.479**	***14,9%***	**75.727**	***36,5%***	**83.450**	***10,2%***	**93.812**	***12,4%***	***69,1%***
	Edificios Administrativos		19.736		24.121	*22,2%*	20.621	*-14,5%*	21.000	***1,8%***	***6,4%***
	Edificios para serv. Centrales		3.200		1.200	*-62,5%*	612	*-49,0%*	1.000	*63,4%*	*-68,8%*
	Edificios para organización periférica		11.656		15.826	*35,8%*	11.847	*-25,1%*	10.000	*-15,6%*	*-14,2%*
	Edificios para fuerzas de vigilancia		4.880		7.095	*45,4%*	8.162	*15,0%*	10.000	*22,5%*	*104,9%*
	Vehículos		9.469		10.449	*10,4%*	13.374	*28,0%*	14.698	***9,9%***	***55,2%***
	Vehículos para serv. Administrativos centrales		85		85	*0,0%*	98	*15,2%*	98	*0,0%*	*15,2%*
	Vehículos para org. Adminstrativa periférica		350		350	*0,0%*	360	*2,9%*	360	*0,0%*	*2,9%*
	Vehículos para vigilancia del tráfico		8.800		9.764	*11,0%*	12.676	*29,8%*	14.000	*10,4%*	*59,1%*
	Vehiculos para formación y educación vial		234		250	*6,9%*	240	*-4,0%*	240	*0,0%*	*2,6%*
	Mobiliario y enseres		4.327		4.327	*0,0%*	4.415	*2,0%*	4.500	***1,9%***	***4,0%***
	Formación Vial		1.061		1.061	*0,0%*	1.216	*14,6%*	1.300	***6,9%***	***22,5%***
	Parques infantiles		600		600	*0,0%*	653	*8,8%*	500	*-23,4%*	*-16,7%*
	Material didáctivo y de apoyo		461		461	*0,0%*	563	*22,2%*	800	*42,1%*	*73,5%*
	Equipos ofimáticos e informáticos		17.605		32.152	*82,6%*	37.628	*17,0%*	43.943	***16,8%***	***149,6%***
	Ofimática		1.137		1.558	*37,1%*	975	*-37,5%*	3.300	*238,6%*	*190,3%*
	Equipos de informática		9.968		24.094	*141,7%*	30.153	*25,1%*	38.800	*28,7%*	*289,2%*
	Equipos para automatización de denuncias		6.500		6.500	*0,0%*	6.500	*0,0%*	1.843	*-71,6%*	*-71,6%*
	Vigilancia de la circulación		3.282		3.616	*10,2%*	6.197	*71,4%*	8.371	***35,1%***	***155,1%***
	Material de trasmisiones y de vigilancia		2.058		3.116	*51,4%*	3.717	*19,3%*	3.000	*-19,3%*	*45,8%*
	Renovación y equipamiento de helicópteros		1.224		500	*-59,2%*	2.480	*396,1%*	5.371	*116,5%*	*338,8%*
64	**Gastos de inversiones de carácter inmaterial**	**19.344**	**19.538**	***1,0%***	**17.092**	***-12,5%***	**15.402**	***-9,9%***	**18.969**	***23,2%***	***-2,9%***
	Para proyectos no agregados		19.538		17.092	*-12,5%*	15.402	*-9,9%*	18.969	***23,2%***	***-2,9%***
	Investigación		2.060		2.466	*19,7%*	2.670	*8,3%*	3.819	*43,0%*	*85,4%*
	Educación e información a través de medios		16.478		13.626	*-17,3%*	11.508	*-15,5%*	14.100	*22,5%*	*-14,4%*
	Desarrollo de sist. Tráfico inteligente		1.000		1.000	*0,0%*	1.224	*22,4%*	1.050	*-14,2%*	*5,0%*
	TOTAL INVERSIÓN	**160.575**	**175.725**	***9,4%***	**195.540**	***11,3%***	**208.250**	***6,5%***	**212.415**	***2,0%***	***20,9%***

	TOTAL PRESUPUESTO PROGRAMA	**614.259**	**671.285**	***9,3%***	**769.732**	***14,7%***	**881.026**	***14,5%***	**865.526**	***-1,8%***	***28,9%***


INVERSIONES en SEGURIDAD VIAL 2005 - 2009
110.000
100.000
90.000
80.000
70.000
60.000
50.000
40.000
30.000
20.000
10.000
0
2005
2006
2007
2008
2009
72.660
75.535
77.046
74.088
72.177
48.295
55.479
75.727
83.450
93.812
20.276
25.172
25.675
35.310
27.457
19.344
19.538
17.092
15.402
18.969
Art.60
Art.62
Art.63
Art.64

OBJETIVOS E INDICADORES DE SEGUIMIENTO : PROGRAMA 132B: SEGURIDAD VIAL

Fomentar una conducción responsable y mejorar la atención al usuario

			2007	2008	2009
Resultados	Positivos por alcoholemia en los conductores fallecidos en accidente de tráfico (%)	Previsto	23	20	18
		Real		20	
		%		*0,0%*	
	Uso del casco (%)	Previsto	96	97	98
		Real	96	98	
		%	*0,0%*	*1,0%*	
	Uso del cinturón de seguridad (%)	Previsto	81	85	90
		Real	81	85	
		%	*0,0%*	*0,0%*	
	Uso de sistemas de retención infantil (%)	Previsto	82	87	90
		Real	82	87	
		%	*0,0%*	*0,0%*	
	Asistencias atendidas por la ATGC (Nº en miles)	Previsto	42	40	39
		Real	42	40	
		%	*0,0%*	*0,0%*	
	Dismin. Veloc.>15% vehíc por el carril controlado mediante el radar (%)	Previsto	2	5	2
		Real	2	4	
		%	*0,0%*	*-20,0%*	
Actividad	Denuncias formuladas por los agentes (Miles)	Previsto	2.260	1.860	2.016
		Real	1.977	1.996	
		%	*-12,5%*	*7,3%*	

	Conductores sobre el total controlados en campañas especiales de vigilancia	Previsto	11	11	29
		Real	28	28	
		%	***154,5%***	***154,5%***	

Fomentar una conducción responsable y mejorar la atención al usuario

			2007	2008	2009
Medios	Agentes que componen la ATGC (Nº)	Previsto	8.750	9.500	9.763
		Real	9.807	10.307	
		%	***12,1%***	***8,5%***	
	Vehículos adquiridos ATGC (Nº)	Previsto	704	986	1.300
		Real	930	1.015	
		%	***32,1%***	***2,9%***	
	Terminales PRIDE adquiridos (Nº)	Previsto	868	867	1.095
		Real	1.051	1.050	
		%	***21,1%***	***21,1%***	
	Cinemómetros adquiridos para vehículos (Nº)	Previsto	72	20	10
		Real	30	47	
		%	***-58,3%***	***135,0%***	

Mejora de la fluidez del tráfico

			2007	2008	2009
Resultados	– Días sometidos a operaciones especiales (Nº)	Previsto	40	41	40
		Real	39	41	
		%	***-2,5%***	***0,0%***	
	– Relación nº de desplaz. l/r operaciones especiales y p/vehículos (Cociente)	Previsto	1,56	2,60	2,62
		Real	2,59	2,61	
		%	***66,0%***	***0,4%***	

	– Relación nº de desplaz. En día laborables y p/vehículos (Cociente)	Previsto	16,52	11,91	11,90
		Real	11,90	11,93	
		%	***-28,0%***	***0,2%***	
	– Desplaz. l/r durante las operaciones especiales sometidos a retenciones (%)	Previsto	8,00	8,66	8,63
		Real	8,64	8,67	
		%	***8,0%***	***0,1%***	
	Relación nº de desplaz. En día laborables y p/vehículos (Cociente)	Previsto	4,00	4,44	4,25
		Real	4,42	4,45	
		%	***10,5%***	***0,2%***	
Actividad	Mensajes emitidos al usuario (Nº)	Previsto	275.000	600.000	600.000
		Real		600.000	
		%		***0,0%***	
	Consultas de los usuarios atendidas (Miles)	Previsto	2.100	1.500	2.000
		Real		2.000	
		%	***-100,0%***	***33,3%***	
	Conexiones con emisiones de radio (Nº)	Previsto	90.000	89.000	90.000
		Real	79.000	89.900	
		%	***-12,2%***	***1,0%***	

Mejora de la fluidez del tráfico

			2007	2008	2009
Medios	Sistemas de información disponibles (Nº)	Previsto	7	7	7
		Real	7	7	
		%	***0,0%***	***0,0%***	

	Puntos de toma de datos en funcionamiento (Nº)	Previsto	450	470	600
		Real	459	555	
		%	***2,0%***	***18,1%***	
	Nuevos paneles en funcionamiento (Nº)	Previsto	200	300	342
		Real	294	345	
		%	***47,0%***	***15,0%***	
	Empleados públicos (centros de gestión) (Nº)	Previsto	120	120	120
		Real	120	120	
		%	***0,0%***	***0,0%***	
	Coste de los nuevos centros de gestión nuevo edificio de la Jefatura.	Previsto	9.000.000		1.082.760
		Real	6.935.270	5.917.240	
		%	***-22,9%***		

Gestión adecuada permiso de cond. y mejora del procedimiento sancionador

			2007	2008	2009
Resultados	Conductores con puntos retirados (Nº en miles)	Previsto	1.200	550	900
		Real	754	530	
		%	***-37,2%***	***-3,6%***	
	Permisos de conducción retirados (Nº en miles)	Previsto	250	250	250
		Real	226	150	
		%	***-9,6%***	***-40,0%***	
	Conductores que han seguido cursos de recuperación de permiso (Nº)	Previsto	8.000	25.000	10.000
		Real	1.098	4.000	
		%	***-86,3%***	***-84,0%***	
	Recursos resueltos dentro del plazo (Nº en miles)	Previsto	200	230	250

		Real	161	175	
		%	***-19,5%***	***-23,9%***	
	Recursos resueltos dentro del plazo (en %)	Previsto	100	100	95
		Real	100	90	
		%	***0,0%***	***-10,0%***	
	Recursos a favor de la Administración (%)	Previsto	90	90	90
		Real	92	92	
		%	***2,2%***	***2,2%***	
Actividad	Días de media entre presentación de recurso y resolución (Nº)	Previsto	65	65	65
		Real	65	65	
		%	***0,0%***	***0,0%***	
Medios	Letrados (Nº)	Previsto	60	60	55
		Real	44	45	
		%	***-26,7%***	***-25,0%***	

Fomentar la educación en seguridad vial en la enseñanza obligatoria.

			2007	2008	2009
Resultados	Escolares que han recibido materiales o actividades de educación vial (Nº)	Previsto	500.000	600.000	700.000
		Real	560.000	700.000	
		%	***12,0%***	***16,7%***	
Actividad	Jornadas para coordinadores y formadores (cursos) (Nº)	Previsto	20	22	30
		Real	32	30	
		%	***60,0%***	***36,4%***	
	Jornadas para coordinadores y formadores (asistentes) (Nº)	Previsto	1.000	1.200	1.700
		Real	1.750	1.500	
		%	***75,0%***	***25,0%***	

Medios	Coste de elaboración de materiales	Previsto	500.000	1.600.000	1.800.000
		Real	1.808.000	1.600.000	
		%	***261,6%***	***0,0%***	
	Horas dedicado a actividades de educación vial (Nº)	Previsto	4.100	4.000	106.000
		Real	6.776	10.000	
		%	***65,3%***	***150,0%***	
	Personal dedicado actividades formación del Centro Sup Educación Vial (Nº)	Previsto	11	11	74
		Real	7	70	
		%	***-36,4%***	***536,4%***	

Informar sobre los efectos positivos de las conductas preventivas y de seguridad vial e implicar a los sectores sociales en el debate

			2007	2008	2009
Resultados	Resultado del barómetro opinión nivel preocupación ciudadanos (%)	Previsto	9	10	10
		Real	10	10	
		%	***6,3%***	***-4,0%***	
Actividad	Minutos/año de presencia de cada campaña en T.V. (Nº)	Previsto	30	70	70
		Real	763	70	
		%	***2443,3%***	***0,0%***	
	Minutos/año de presencia de cada campaña en Radio (Nº)	Previsto	12.600	14.000	14.000
		Real	12.452	14.000	
		%	***-1,2%***	***0,0%***	
Medios	Coste de las campañas (Miles)	Previsto	22.000	19.557	19.350
		Real	18.777	19.557	
		%	***-14,7%***	***0,0%***	

Reforzar el control de calidad de escuelas particulares de conducción y Centros de Reconocimiento Médico (CRM).

			2007	2008	2009
Resultados	Nº de inspecciones sin incidencias /nº inspecciones total de CRM (%)	Previsto		93	90
		Real		85	
		%		***-8,6%***	
	Nº inspec sin incidencias /nº total de inspecs escuelas particulares conducción (%)	Previsto		95	93
		Real		90	
		%		***-5,3%***	
	Nº de inspecciones positivas / nº inspecciones total de CRM (%)	Previsto	11		
		Real	30		
		%	***185,7%***		
	Nº inspec positivas / nº total inspec escuelas particularesconducción (%)	Previsto	2		
		Real	10		
		%	***363,0%***		
Actividad	Inspecciones de CRM (Nº)	Previsto	800	800	800
		Real	550	500	
		%	***-31,3%***	***-37,5%***	
	Inspecciones de escuelas particulares de conducción (Nº)	Previsto	4.400	3.000	4.000
		Real	3.615	3.000	
		%	***-17,8%***	***0,0%***	
	Profesores formados (Nº)	Previsto	1.500	1.800	1.300
		Real	1.260	5.058	
		%	***-16,0%***	***181,0%***	

	Examinadores que han seguido formación o reciclaje presencial (Nº)	Previsto	240	140	120
		Real	208	336	
		%	***-13,3%***	***140,0%***	
Medios	Horas de formación impartidas (Nº)	Previsto	1.400	999	978
		Real	1.398	996	
		%	***-0,1%***	***-0,3%***	
	Coste de formación (Euros)	Previsto	1.000.000		
		Real			
		%			

ANEXO III

Orden PRE/1134/2009, de 5 de mayo, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de Consejo de Ministros, por el que se aprueban los programas y políticas públicas que serán objeto de evaluación por la Agencia Estatal de Evaluación de Políticas Públicas y Calidad de los Servicios en 2009

I. DISPOSICIONES GENERALES

MINISTERIO DE LA PRESIDENCIA

7697 *Orden PRE/1134/2009, de 5 de mayo, por la que se dispone la publicación del Acuerdo de Consejo de Ministros, por el que se aprueban los programas y políticas públicas que serán objeto de evaluación por la Agencia Estatal de Evaluación de Políticas Públicas y Calidad de los Servicios en 2009.*

El Consejo de Ministros, en su reunión de 8 de abril de 2009 y a propuesta de la Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, ha adoptado un Acuerdo por el que se aprueban los programas y políticas públicas que serán objeto de evaluación por la Agencia Estatal de Evaluación de Políticas Públicas y Calidad de los Servicios en 2009.

Para general conocimiento se dispone su publicación como anejo a la presente Orden.

Madrid, 5 de mayo de 2009.–La Vicepresidenta Primera del Gobierno y Ministra de la Presidencia, María Teresa Fernández de la Vega Sanz.

ANEJO

Acuerdo de Consejo de Ministros, por el que se aprueban los programas y políticas públicas que serán objeto de evaluación por la Agencia Estatal de Evaluación de Políticas Públicas y Calidad de los Servicios en 2009

Es voluntad del Gobierno el impulso de la evaluación de los resultados de los programas y políticas públicas, así como el desarrollo de la transparencia, la mejora del uso de los recursos y la calidad de los servicios a los ciudadanos; razón por la cual, se creó la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios, cuyo Estatuto prevé en su artículo 23 que corresponde al Consejo de Ministros la aprobación de los programas y políticas públicas que serán objeto de evaluación por la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios.

En su virtud, a propuesta de la Ministra de la Presidencia, el Consejo de Ministros en su reunión de 8 de abril de 2009, acuerda:

Primero. *Objeto de las evaluaciones.*–Los programas y políticas públicas objeto de evaluación en 2009 corresponden al Programa Nacional de Reformas de España y a la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible; incluye también el sistema de gestión colectiva de los derechos establecidos por la política de propiedad intelectual, las medidas de racionalización y mejora de la Incapacidad Temporal y el Programa de Formación de la Cooperación Española al Desarrollo.

Segundo. *Términos de las evaluaciones.*–Las evaluaciones se realizarán, en colaboración con los departamentos ministeriales y organismos correspondientes, de acuerdo con el plan de evaluaciones 2009 de la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios, que se adjunta como anexo.

Tercero. *Publicación y entrada en vigor.*–El presente acuerdo tendrá efectos a partir de la fecha de su aprobación y se publicará en el «Boletín Oficial del Estado».

cve: BOE-A-2009-7697

ANEXO

Plan de Trabajo de Evaluaciones 2009

Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios (AEVAL)

De acuerdo con el artículo 23 del Estatuto de la Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios, el Plan de Trabajo de evaluaciones para el año 2009 corresponde a los programas y políticas públicas que a continuación se relacionan:

1. Programa Nacional de Reformas de España.

De acuerdo con lo establecido en el propio Programa Nacional de Reformas de España (PNR), la Agencia hará la tercera evaluación anual del grado de aplicación y de éxito de cinco políticas o intervenciones concretas contenidas en el PNR:

1.1. Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, siguiendo las pautas del programa de acción europeo 2001-2010, ha definido un ambicioso conjunto de objetivos, áreas estratégicas y líneas de intervención, cuya finalidad es la reducción de la siniestralidad en carretera que constituye, además, un objetivo primordial de la política del Gobierno.

Terminado el período de ejecución del Plan, la evaluación se centrará en el grado de implementación y éxito del conjunto de las medidas que integran el mismo.

Fecha de presentación de la evaluación: diciembre de 2009.

1.2. Gestión y Funcionamiento de las Confederaciones Hidrográficas.

Esta evaluación sirve a un doble objetivo ya que por un lado se inscribe en la evaluación anual del Programa Nacional de Reformas, y por otro en la de la Estrategia Española de Desarrollo Sostenible que la AEVAL, junto con el Observatorio de la Sostenibilidad, ha de realizar respecto del grado de aplicación y éxito de algunas de las políticas incluidas en ella.

Una de ellas es la referida a la gestión de los recursos hídricos al amparo de los criterios definidos en la Directiva Marco de Agua del Parlamento Europeo y del Consejo 2000/60/CE, de 23 de octubre, por la que se establece un marco comunitario de actuación en el ámbito de la política de aguas.

En este contexto y en el marco definido por la legislación española de aguas, se evaluarán las actividades llevadas a cabo por las Confederaciones Hidrográficas del Segura y Guadiana relativas a la protección del Dominio Público Hidráulico y a infraestructuras hidráulicas.

Fecha de presentación de la evaluación: primer trimestre de 2010.

1.3. Plan Nacional de Transición a la Televisión Digital Terrestre.

Entre las actuaciones que se vienen desarrollando en materia de incorporación de la sociedad española a las tecnologías de la información y de las comunicaciones, figura la de la implantación de la Televisión Digital Terrestre (TDT). La implantación de la TDT en España es una actuación de gran impacto, por afectar al principal medio de comunicación de masas y en consecuencia, a los operadores, las Administraciones Públicas y la ciudadanía en general.

El proceso que permite dicha implantación, se está realizando mediante la ejecución del Plan Nacional de Transición a la TDT. Dado que el cese de las emisiones en televisión analógica está previsto para abril de 2010, la evaluación verificará el grado de cumplimiento del citado Plan de Transición a la TDT.

Fecha de presentación de la evaluación: diciembre de 2009.

1.4. Política de bonificaciones y reducciones de cuotas de la Seguridad Social destinada a las personas en situación de discapacidad.

El Plan de Trabajo correspondiente a 2008 de la Agencia, incluyó por mandato del Consejo de Ministros, la evaluación de la eficacia de la política de bonificación y reducción de cuotas de la Seguridad Social, centrándose en cuatro colectivos.

cve: BOE-A-2009-7697

Dada la importancia que esta política tiene para el mantenimiento y generación de empleo, en el año 2009, se ampliará esta evaluación a las bonificaciones y reducciones de cuotas destinadas al fomento del empleo en el colectivo de personas desempleadas en situación de discapacidad.

Fecha de presentación de la evaluación: diciembre de 2009.

1.5. Programa Aprendiendo a Exportar.

Entre las actuaciones que se vienen desarrollando en materia de fomento de la internacionalización de la empresa española se encuentra el programa Aprendiendo a Exportar (APEX) que tiene como objetivo final aumentar la base de empresas españolas que se inician en la internacionalización.

Este Programa, que se enmarca dentro del Plan Estratégico del ICEX 2009-2012, se orienta a reforzar la cultura de la internacionalización, aumentando la base de empresas españolas con presencia en el exterior.

La evaluación se centrará en el grado de implementación y éxito del citado Programa. En sucesivos ejercicios se considerará la extensión de la evaluación a otros instrumentos de la política de internacionalización.

Fecha de presentación de la evaluación: diciembre de 2009.

2. El sistema de gestión colectiva de los derechos establecidos por la política de propiedad intelectual.

El Plan de Trabajo de la Agencia en 2008 contempló por encargo del Consejo de Ministros, la realización de una evaluación del sistema de gestión colectiva de los derechos de propiedad intelectual, a desarrollar en dos fases.

Finalizada la primera fase, esta segunda evaluación se centrará en el alineamiento del sistema español de gestión colectiva de los derechos de propiedad intelectual con los vigentes en los países de nuestro entorno, en la percepción del sistema español de gestión colectiva de los derechos de propiedad intelectual por las diversas entidades y colectivos relacionados con el mismo y en la profundización de la aplicación de los fondos asistenciales, promocionales y de formación gestionadas directamente por las propias Entidades de Gestión o a través de las Fundaciones.

Fecha de presentación de la evaluación: diciembre de 2009.

3. Las medidas de racionalización y mejora de la gestión de la Incapacidad Temporal.

La gestión de las prestaciones por Incapacidad Temporal debe compatibilizar los derechos y las garantías referidas a la salud del trabajador con la racionalidad en el uso de los recursos públicos y la mejora de la productividad.

A este fin se han destinado una serie de medidas de racionalización y mejora de la gestión de la prestación que han sido adoptadas con este fin.

La evaluación se centrará en las contingencias referidas a enfermedad común y accidente no laboral y abordará aspectos relativos a información, incentivos y sensibilización; las medidas adoptadas en los últimos años y la identificación de buenas prácticas en distintos ámbitos territoriales.

Fecha de presentación de la evaluación: diciembre de 2009.

4. Los Programas de Formación de la Cooperación Española al Desarrollo.

Estos programas se conforman como un instrumento para promover el desarrollo a través del fortalecimiento institucional, reforzando la capacitación técnica de los recursos humanos de las instituciones públicas.

La evaluación se centrará en la planificación, ejecución y resultados de dichos programas, abordando su integración dentro de la estrategia general de la cooperación española para el desarrollo así como la eficacia de las actividades desplegadas para el logro de los objetivos asignados.

Fecha de presentación de la evaluación: diciembre de 2009.

cve: BOE-A-2009-7697

ANEXO IV

Fuentes de información

DOCUMENTOS QUE CONSTITUYEN EL PESV 2005-2008

El conjunto de documentación oficial relativa al PESV que se ha revi sado y consultado es la siguiente:

- PESV 2005-2008: Medidas Especiales de Seguridad Vial 2004-2005
- PESV 2005-2008: Plan de Acciones Estratégicas Claves 2005-2008
- PESV 2005-2008: Plan de Seguridad Vial Urbana Tipo
- Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2006
- Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2007
- Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2008
- Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2005
- Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2006
- Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2007

DOCUMENTACIÓN OFICIAL DIRECTAMENTE VINCULADA A LA SEGURIDAD VIAL

Se han ut ilizado también los siguientes documentos clave (nacionales e internacionales) relacionados con la seguridad vial:

- Libro Blanco. La po lítica europea de transportes de cara al 20 10: la hora de la verdad.
- Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial
- Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial (OMS)
- Programa Nacional de Reformas
- Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes
- Estrategia Española de Desarrollo Sostenible
- Estudios y estadí sticas de l a DGT y el ONSV (accesibles desde su s páginas *web*).
- Normativa (ver Anexo IV).

ESTUDIOS Y TRABAJOS DE INVESTIGACIÓN

Se han consul tado y ut ilizado datos de los siguientes trabajos de investigación relacionados con diversos ámbitos de la seguridad vial:

- Actualización del modelo DRAG – España, INSIA (julio de 2009)
- Informes de evolución de la seguridad vial, INSIA (julio de 2009)

- "The influence of heavy goods vehicle traffic on accidents on different types of Spanish interurban roads", INSIA y Universidad Politécnica de Madrid (varios autores).
- Análisis de la Accidentalidad Mortal en Fines de Semana. 2000-2006, INTRAS (diciembre 2007).
- Análisis de la Accidentalidad Mortal en Verano (Julio y Agosto). 2000-2007, INTRAS (diciembre 2007).
- "Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos", Jesús Monclús.

REUNIONES DE TRABAJO CON LOS GESTORES DEL PESV

Se llevaron a cabo diversas reuniones de trabajo con el ONSV, con el objeto de obtener un conocimiento en profundidad sobre la ejecución y las características de la intervención, así como disponer de la información necesaria para la elaboración de la evaluación.

ENTREVISTAS CON LOS PROPIETARIOS DE LAS ACCIONES Y CON AGENTES CLAVE

Se realizó una serie de entrevistas en profundidad con parte de los propietarios y gestores de las grandes líneas estratégicas del PESV, así como también con algunos agentes sociales clave. En concreto, se entrevistó a representantes de las siguientes instituciones:

- Subdirección General de Ordenación Normativa (DGT), Ministerio del Interior
- Subdirección General de Formación para la Seguridad Vial (DGT), Ministerio del Interior
- Subdirección General de Gestión del Tráfico y Movilidad (DGT), Ministerio del Interior
- Subdirección Adjunta de Administración Económica (DGT), Ministerio del Interior
- Dirección General de Carreteras, Ministerio de Fomento
- Dirección General de Transportes, Ministerio de Fomento
- Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial, Ministerio de Industria
- Dirección General de Transporte y Energía, Comisión Europea.
- Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
- Federación Española de Municipios y Provincias

- Instituto Universitario de Investigación del Automóvil, Universidad Politécnica de Madrid
- Real Automóvil Club de España
- MAPFRE

ESTUDIO CUALITATIVO ENTRE AGENTES SOCIALES

Se llevó a cabo una selección de 26 organizaciones y agentes sociales que habían estado vinculados de alguna forma con el PESV o la política de seguridad vial reciente (en la mayoría de los casos, agentes que figuraban como participantes en el propio proceso de diseño del plan), y que representaban en su conjunto las principales áreas de actuación en las que ha operado el PESV.

Con cada uno de los representantes de dichas organizaciones se llevó a cabo una entrevista en profundidad que trató básicamente dos grandes aspectos: la percepción y satisfacción de los agentes respecto a las grandes líneas de la política de seguridad vial (el diagnóstico de la situación y el contexto internacional, la elección de un plan estratégico como herramienta principal, su participación en el mismo, etcétera), y su percepción sobre la ejecución y el desarrollo de cada una de las principales áreas estratégicas del PESV (incluyendo los mecanismos y órganos de seguimiento y control del mismo).

GRUPO DE DISCUSIÓN "LA SEGURIDAD VIAL EN LA CIUDAD"

Se organizó un grupo de discusión en torno a la cuestión de la seguridad vial en los núcleos urbanos, en el que participaron representantes de las siguientes organizaciones:

- Federación Española de Municipios y Provincias
- Confederación Estatal de Asociaciones Vecinales
- Fundación Movilidad
- CONBICI
- Federación Profesional del Taxi en Madrid
- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
- Ecologistas en Acción

ENCUESTAS DE PERCEPCIÓN CIUDADANA

Con el objeto de conocer la percepción ciudadana respecto a las principales cuestiones relacionadas con la seguridad vial, así como también analizar el proceso de comunicación y difusión que ha tenido el PESV, se ha explotado la información contenida en las siguientes encuestas:

- Encuestas de opinión del CIS nº 2586 y 2624: "Opiniones de los españoles ante el carné de conducir por puntos I y II" (diciembre de 2004 y octubre de 2005)
- Barómetro de Seguridad Vial de la DGT (diciembre de 2008)
- Encuesta Ómnibus de la AEVAL (octubre de 2009), que contiene un bloque centrado en la percepción social sobre la política de seguridad vial y el PESV

ANEXO V

Resumen de algunos planes y estrategias actualmente vigentes, así como los programas, planes, estrategias, declaraciones, etcétera, realizados por la UE

Nombre del plan	Estrategia Nacional de Seguridad Vial de Australia	→ Planes bianuales de Seguridad Vial de Australia
Periodo cubierto	2001-2010	2 años
Objetivos numéricos	Reducir la tasa anual de fallecidos por cada 100.000 hab. en al menos un 40%, desde el 9,3 en 1999 hasta no más del 5,6 en 2010 [c]	Alineados con la estrategia nacional
Número de medidas	Aparecen 8 objetivos estratégicos genéricos, no medidas concretas	107, en el caso del plan 2001-2002
Número de páginas del documento	22	22 en el 2001-2002, 36 en el 2003-2004
Justificación general del Plan	Sí	Sí
Justificación individual de las medidas	(Objetivos estratégicos): sí	En general, cada uno de los objetivos se justifica con investigaciones
Asignación clara de responsabilidades	No	No, son planes que proponen o sugieren medidas
Indicadores de seguimiento	No se especifican, pero sí se menciona su necesidad	No
Evaluación del plan	Sí: una evaluación e informes periódicos	No, la evaluación y el seguimiento se citan en la estrategia nacional indicándose que tanto la una como el otro son necesarios
Estimación eficacia de las medidas	Sí, en cada objetivo estratégico	Sólo en casos concretos
Estimación del coste de las medidas	No, si bien se hace una estimación del coste de los accidentes de tráfico	No
Estimación de efectos colaterales	No, aunque se indica que se deben tener en cuenta los diferentes objetivos sociales a la hora de seleccionar las medidas de seguridad vial	No
Análisis de riesgos o amenazas al plan	No	No, aunque algún apartado se dedica a analizar los factores que pueden afectar al éxito o fracaso
Propuestas destacadas	Objetivos estratégicos: Mejorar la conducta de los usuarios Mejorar la seguridad de las vías Mejorar tanto la compatibilidad de los vehículos como la protección de todos los ocupantes Utilizar la tecnología de los coches para reducir el error humano Mejorar la equidad de los riesgos de los distintos grupos de usuarios Mejorar los servicios médicos y de rescate Mejorar las políticas y programas de seguridad vial a través de la investigación de resultados Fomentar las alternativas al uso de vehículos de motor a través del planeamiento urbanístico y la planificación del territorio, entre otras	Medidas para desincentivar el exceso de velocidad Mejora de los puntos negros Refuerzo de los programas para la reducción de la conducción bajo los efectos del alcohol Mejora de los esfuerzos para reducir la fatiga al volante Implementación y seguimiento de programas de rehabilitación de infractores con el alcolock Estudio de la posibilidad de embargar el coche a quien carezca de permiso de conducción Priorización de las actuaciones en función del análisis coste-beneficio Mejora de la velocidad comercial de taxis y buses con carriles específicos

Fuente: Elaboración propia con datos de Monclús, J., Planes estratégicos de seguridad vial. Fundamentos y casos prácticos. 2007., y datos propios.

Programa de Seguridad Vial de Austria[4]	Estrategia de Seguridad Vial de Canadá	Programas nacionales de Seguridad Vial en Dinamarca	Finlandia. El programa de Seguridad Vial 2006-2010
2002-2010	2002-2010	2001-2012	2006-2010
50% reducción de fallecidos y 20 % reducción de accidentes con víctimas de cara a 2010	Sí	40% de reducción en el número de fallecidos y heridos graves	Mantiene los objetivos del anterior: reducir antes de 2010 el número de fallecidos por debajo de los 250, y a menos de 100 antes de 2015
114	No se incluye una lista cerrada de medidas, sino ejemplos de acciones en marcha y de posibles nuevas medidas.	62	Sin determinar, ya que resulta difícil distinguir entre propuestas concretas de las sugerencias o comentarios generales
40	Dos documentos: uno de 34 pag. y otro de 22, formato apaisado	52	52
Sí	Sí	Sí	Sí
Sí	Sí	Sí	Sí, en términos generales, pese a que es difícil distinguir las medidas de otros contenidos
No	Cuando se indican los ejemplos de posibles medidas se dice de quién depende o quién las propone, pero no se establece claramente la relación entre medidas y responsables	División entre nivel estatal, regional y local	Para cada área de trabajo general se indican las principales entidades responsables de su implementación
En algunos casos concretos, si bien se menciona la necesidad de gestionar el programa en su conjunto basándose en indicadores	Sí.	No se detallan, si bien se indica su necesidad y se dedica una sección epecífica al seguimiento de los objetivos del plan	Sí, se indican cuáles deben ser los indicadores, aunque muchas veces no se indica el valor de referencia ni el objetivo
Se habla de evaluación continua y de un informe intermedio a medio plazo	El concepto se cita en varias ocasiones, pero no queda claro el procedimiento de evaluación de la estrategia en su conjunto	Implícita a través del énfasis que se pone en la evaluación y cuantificación de costes y seguimiento	El Comité consultivo de seguridad vial recibirá un informe de progreso anual elaborado por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones
Sí, para cada una de las 28 áreas de trabajo prioritarias	En casos aislados se indica su potencial de reducción	Sí, excepto en las medidas de tipo general en donde ello no es posible	Sí, en casos de medidas concretas y utilizando una herramienta informática especial también para cada ámbito de trabajo prioritario
No. Sin embargo se incluye una sección específica sobre los costes de la accidentalidad [5]	En casos aislados se indican relaciones coste-beneficio de determinadas medidas	Sí *(Ver gráfico pág. 561)*	Indirectamente, ya que se indica el coste de prevención de una víctima mortal, tanto para todo el programa como para cada una de las principales áreas de trabajo
No	No	No	No, aunque se indica que algunas pueden tener efectos sobre la movilidad de personas o mercancías
No	No	No, aunque se incluye una explicación de los factores que pueden influir en los resultados	No, si bien se incluye una sección sobre el desarrollo de las condiciones propicias para los trabajos de seguridad vial
Labor continua de comunicación	Formación sobre el comportamiento seguro de los vehículos pesados	Motivar a los ciudadanos de que participen directamente en las medidas de seguridad vial	Programa TARVA (ver Supreme, selección de mejores prácticas en seguridad vial)
Aprobación del plan o programa de seguridad vial en el Parlamento nacional	Programas de evaluación y auditoría de la seguridad vial en todas las compañías de transporte	Recomendar a empresas públicas y privadas la elaboración de planes de seguridad vial	Instalación de bandas sonoras
Colaboración administrativa fluida y continua entre todos los niveles	Desarrollo de una norma para la sujeción de la carga	Reforzar el papel de las entidades regionales y locales	Nuevos carriles para adelantamiento
Movilización de la financiación necesaria	Lucha contra el cansancio	Evaluación de proyectos piloto de instalcaión de cámaras de semáforo en rojo	Barreras de separación de sentidos de circulación en carreteras convencionales
Página web con información sobre seguridad infantil y formación básica	Embargo del vehículo en caso de reincidencia en alcohol	Estimular la elaboración de planes locales de seguridad vial en el 50% de los municipios	Límites variables de velocidad
Apoyo a las iniciativas de la UE sobre avisa-cinturón	Instalación de alcolocks	Creación de comités locales de seguridad vial	Promoción del casco y reflectantes
Sistema de rehabilitación de conductores sancionados por alcohol	Cuantificación de costes sociales sobre alcoholismo	Promover que los padres caminen o vayan en bici con los hijos a la escuela o guardería	Límites progresivos de velocidad en núcleos urbanos
Apoyo a estudios UE sobre alcolock	Promoción del uso de sensores pasivos para identificar a conductores embriagados	Preparar el sistema de seguridad vial para usuarios de edad avanzada	Mejora de la formación en seguridad vial a los técnicos de planificación urbanística
Control de velocidad media	Permiso de conducir progresivo	Fomentar la conexión de bases de datos	Lucha contra la reincidencia en infracciones por consumo de alcohol (embargo de coches in situ)
Sistema de acceso a la conducción multifase, con supervisión durante un año	Campañas educativas	Auditorías de seguridad vial en carreteras de nueva construcción	Revisión recomendaciones sobre límites de velocidad
Plan contra la modificación técnica de ciclomotores	Eliminación de todas las excenciones de uso del cinturón	Cursos de rehabilitación de conductores con problemas de alcohol	Sistema automático cobro sanciones
Plan de control de la distancia de seguridad con introducción de marcas viales para ayudar	Base de datos de mejores prácticas		Seguridad vial en las empresas
Uso obligatorio de luces diurnas	Mejora en la recogida de datos de los accidentes y exposición al riesgo		Renovación parque
Manual para auditorías de proyectos de carreteras	Mejoras en los vehículos		Actualizar procedimientos de control de los tiempos de conducción
	Programa de seguridad en vías rurales		Carné por puntos
	Sistemas de información SIG		Avisa-cinturones

Estrategia de seguridad vial de Noruega	Estrategia de seguridad vial de Nueva Zelanda	Estrategia de seguridad vial del Reino Unido	El Programa de Acción suizo "Via Sicura"
2002-2011	2003-2010	2000-2010	2005-2020
Se suma a la visión cero; pero, el objetivo es reducir por debajo de los 200 fallecidos antes de 2012	Rebajar la cifra anual de fallecidos por debajo de las 300 y la de víctimas hospitalizadas por debajo de las 4.500	Reducir 40% el número de víctimas mortales y graves; 50% reducción en número de niños fallecidos y heridos graves y 10% reducción en la tasa/Km. heridos leves	Reducción número de fallecidos a menos de 300 antes de 2010 y reducción número de fallecidos a menos de 3.000 para 2010. Reducciones posteriores del 30%
50 más o menos	8 áreas prioritarias y ejemplos de medidas concretas, pero sin lista exhaustiva	144 ampliadas con otras 21 en la primera revisión trienal publicada en 2004	56
38	38	80	74
Sí	Sí	Sí	Sí
Sí, en términos generales	Justificación de las áreas prioritarias	Sí, aunque no con un formato unívoco medida-justificación sino áreas generales	Sí, y con ejemplos de accidentes reales ilustrados con fotos
Sí, en la mayoría de los casos	No	Sí	No, al menos de forma individual para cada medida. Pero se pide colaboración entre las regiones
No, en términos generales	No, salvo excepciones. Sí se indican los indicadores de actividad y modelos informáticos empleados como herramientas de gestión	No	No se detallan pero se mencionan y se insiste en que deben permitir la comparación entre regiones
No	Inicial (1 año después de lanzarse la estrategia) y luego cada dos años	Sí, cada tres años. Se realiza con ayuda de un panel asesor de seguridad vial	Creción de un Consejo de Seguridad vial para asistir en la imple-- mentación y evaluación del plan cada 4 años
Se indica que la eficacia ya ha sido tenida en cuenta para la elaboración de la estrategia, aunque por lo general el documento no incluye información detallada	Sí, aunque no se indica en el documento	Sí	Sí
Igual que en el apartado relativo a la eficacia	Sí, aunque no se incluye la información en el documento, sí se dice que se hace	No, pero sí se aportan muchos datos económicos en relación con los accidentes y las medidas de seguridad vial	Sí, y también de los beneficios asociados
Breve mención a la posibilidad de que se generen efectos colaterales en la movilidad derivados de algunas de las medidas del plan	No	No, salvo escasas excepciones	Sí, de modo general
No	No, aunque se incluyen algunos condicionantes para el éxito	No, excepto por la mención a un posible aumento del tráfico y, por tanto, de la exposición al riesgo	Se citan diversos factores clave del éxito
Inclusión de criterios de seguridad vial a la hora de la planificación territorial	Embargo vehículo a conductores que cometan tres infracciones relacionadas con el alcohol en menos de 4 años y suspensión de licencia durante 4 años	Seguridad para los niños (muy importante): dotarles de habilidades para desplazarse con seguridad, auditorías de las calles, promoción de cascos de bici	Optimización de la gestión del tráfico y la visibilidad
Desarrollo de ITS			Ayuda psicológica a las víctimas
Señalización variable			Promoción de proyectos piloto para implantar nuevas medidas
Desdoblamiento de carreteras convencionales	Alcolocks	Enfasis en los primeros años tras aprobar el carné	Mejora de los contactos internacionales
Guardarraíles	Programa "Practice" para conductores noveles 120 horas supervisadas	Mejora del nivel de los cursos de formación avanzada	Separación física de los flujos (sentidos) de circulación en carreteras con calzada única
Zonas de cruce seguras para peatones y ciclistas	Estrategia de seguridad vial para vehículos pesados	Inclusión de la conducción nocturna y en condiciones climatológicas adversas	
Auditorías de seguridad vial para vías existentes y nuevas	Nuevas iniciativas de educación más focalizadas en conocimientos de seguridad vial y concienciación	Mejor supervisión policial	Auditorías de seguridad vial en los proyectos de infraestructuras
Normativa sobre límites de velocidad (hasta max 100km/hora en autovías de baja siniestralidad)	Lucha contra las infracciones más graves	Seguridad para peatones, ciclistas	Acuerdos para persecución de infractores extranjeros
Prohibición de usos de móviles sin manos libres	Reuducir la velocidad	Campañas sobre alcohol, drogas y somnolencia al volante	Sistemas de control de calidad de los exámenes médicos
Límite 0,2 alcohol/l sangre	Fomento del uso de los cinturones de seguridad	Infraestructuras: planes locales de transporte para hacer los barrios más seguros; mejorar la seguridad vial en toda la ciudad, no sólo en puntos de concentración de accidentes; auditorías de seguridad vial en la red nacional; base de datos con mejores prácticas; nueva jerarquía de carreteras y límites de velocidad (valor máximo y no objetivo)	Prohibición total del alcohol en noveles y profesionales
Carné por puntos	Mejora de la seguridad de peatones y ciclistas		Comité Nacional de Seguridad Vial
Supervisión cumplimiento normas de tráfico	Mejora de la flota de vehículos		Coordinación de los controles policiales
Control automático de la velocidad	Revisión de la estrategia de seguridad vial para comunidades		Uso obligatorio de la luz diurna
Revisión del sistema de sanciones			Obligación para los médicos de advertir de efectos de las medicinas
Mejora de la formación de conductores, motociclistas	Integración de la seguridad vial en el transporte		Equipos para comprobar la distancia de seguridad
Formación obligatoria en primeros auxilios	Comunicación entre los participantes de la estrategia		Sistemas de control de calidad de en los exámenes
Grupos de estudio de los accidentes		Vehículos más seguros	

Estrategia de seguridad vial de Alemania¨	Plan estratégico 2003-2008. Soluciones de transporte más ¨ seguras, simples e inteligentes	Plan de choque francés
Desde 2001	2003-2008	2002-2005
Aspiración: prevenir fallecidos y víctimas en el tráfico mediante la prevención de los factores que causan los accidentes, entre otros	El objetivo general es reducir antes de 2008 la tasa de fallecidos a menos de 1,0 fallecidos por cada 100 millones de millas recorridas ´	No
Más de 100	Cada agencia estatal implicada (5) diseña sus propios planes detallados con medidas	16 (2002)+ 60 (2003)+ 15 (2005)
		El presidente de la República dijo en 2002 que su mandato se iba a centrar como primera prioridad en los accidentes de tráfico.
		Sí, a nivel local: deben rellenarse unas completas fichas de cada medida
El Gobierno alemán pretende que la responsabilidad sea compartida por todos los agentes sociales		No, pero hay un delegado interministerial para la seguridad vial y un comité interministerial para la seguridad vial, y un consejo nacional de seguridad vial
No se indican, pero sí que la implementación del programa será objeto de seguimiento continuo y si es preciso, modificación		Sí, a nivel local, en las fichas que han de rellenarse: contienen indicadores de actividad, impacto y resultado
		Sí, a nivel local, en las fichas que han de rellenarse
		Sí, a nivel local, con una relación de los medios necesarios cualitativos y cuantitativos
Se focaliza en cinco áreas: 1. Mejora de la cultura en relación con el tráfico y la movilidad 2. Protección de los usuarios vulnerables 3. Reducción del riesgo de accidente en conductores noveles 4. Disminución del peligro potencial de accidente de los vehículos pesados 5. Aumento de la seguridad vial en las carreteras rurales * Desde 1971 existen comisiones pluridisciplinares para el análisis de los accidentes a nivel local y comarcal. Deben analizar por ley todos los PCA y proponer medidas correctoras. Cada comisión se reúne al menos dos veces al año. Además, existe un Estudio alemán de investigación en profundidad de los accidentes": unos 2.000/año		Año 2002 Introducción sistema automático de control y sanción Penas de cárcel más duras Incremento de las sanciones de retirada de puntos Permiso provisional para noveles Más sanción a reincidentes El juez puede dictar setencias prohibiendo la conducción profesional y de por vida y la realización de cursos de concienciación Más cooperación entre autoridades locales Más implicación del profesorado en la educación vial Los accidentes de tráfico: cuestión de salud pública Más investigación en profundidad Más apoyo a las victimas Año 2003: Ley de la violencia vial Año 2005: Permiso de conducir 1€/día Lucha contra la alteración de los sistemas de limitación de velocidad Mapa de localización de accidentes Código de buenas prácticas

Plan Estratégico de Seguridad Vial de Grecia	El concepto de seguridad sostenible de los Países Bajos [y]	Estrategia de seguridad vial de Polonia GAMBIT 2005	Plan de Seguridad Vial de Portugal
2001-2005	2001-2020 y 2002-2010 [z]	2005-2025	2003-2010
20% de reducción del número de fallecidos hasta 2005 y 40% de cara al 2015	Reducción del 30% en el núm. de fallecidos y del 25% en el número de heridos graves con respecto a 1998 (max. 750 muertos /año y 14.000 heridos graves) en 2010	Para 2007: <4.300 fallecidos/año. Para 2010: <3.500; para 2013: <2.800 (reducción 50% respecto a 2003). 2020: <1.500/año. Reducir 35% muertos en otras vías	Disminución de fallecidos y heridos graves al 50% de cara a 2010 y reducción del 60% de peatones y usuarios de vehículos de dos ruedas en el ámbito urbano
Cuatro subprogramas con medidas	Aquí se pretende que la totalidad de la red viaria reciba las medidas de seguridad vial diseñadas en la primera fase		
Fue adoptado oficialmente por el gobierno griego, aunque fue elaborado como investigación universitaria a encargo del Mº Economía	El objetivo nacional es dividido en objetivos regionales	Incardinado en la Estrategia Nacional de Desarrollo 2007-2013	Se hace un diagnóstico de situación en 2002 para identificar las deficiencias principales
Sí, cada subprograma encarga a un ministerio su definición e implementación. La implementación general es del comité de seguridad vial del Ministerio de Orden Público		La responsabilidad global es el Ministerio de Transporte (la oficina central para la seguridad vial) y colaboración de organismos y organizaciones	Auspiciado por el Ministerio de Administración Interna y desarrollo coordinado por 7 ministerios sectoriales y la asociación de ayuntamientos
Sí, lo hace un comité interministerial: sistema de seguimiento cuantificado con tres niveles de valoración numérica		Los expertos critican la falta de medidas de seguimiento	Para la gestión del plan se nombraron dos comisiones: una a nivel político-ministerial y otra de carácter técnico
Sí		Los expertos critican la falta de énfasis en evaluación	
	En 1997, se calculó una inversión necesaria de 182 milones de euros repartidos entre los gobiernos centrales y regionales	Incluido dentro del Plan Nacional de Salud para buscar ayudas del Banco Mundial, el BEI y otros fondos europeos. Incluye una estimación de costes (6,5 millones de euros)	
		El Gambit 2005 se relaciona con otras políticas nacionales como la de transportes o el plan nacional de salud	
No, pero, cita tres principales requisitos para el éxito de los trabajos	No, pero sí (en el plan del 97) los beneficios estimados expresados en reducciones potenciales de víctimas	Se han estimado los efectos hasta el año 2013.	
1. Infraestructuras seguras	A nivel nacional:	Establecimiento y desarrollo de las bases para acciones a largo plazo (Leyes, financiación, investigación)	
Auditorías de seguridad vial	Reducción de la conducción bajo efectos de drogas, alcohol, medicinas		
Programa de investigación			
2. Seguridad de los usuarios y los vehículos	Conductores noveles: limitaciones máximas, permisos por puntos y permiso provisional	Promoción del comportamiento seguro de los usuarios de las vías.	
Incentivos para la mejora del equipamiento de seguridad pasiva de los vehículos	Promoción de sistemas de ayuda a la conducción	Incremento de la protección de los peatones, los niños y los ciclistas	
3. Vigilancia efectiva del cumplimiento de las normas	Proyectos para sistema de control adaptativo de la velocidad		
Mejora de los servicios de los bomberos	Mejora seguridad ciclomotociclistas	Construcción y mantenimiento de una infraestructura vial segura, con auditorías de seguridad en todos los proyectos	
	Mejora visibilidad bicicletas		
4. Tratamiento post-accidente efectivo	Cultura de la seguridad en empresas e industrias		
Desarrollo de planes de emergencia y de centros locales de coordinación	Red jerárquica de carreteras		
Investigación para la minimización de las consecuencias de los accidentes	A nivel regional:	Decremento de la gravedad y las consecuencias de los accidentes fomentando el concepto de vías benignas	
	Ampliación zonas con límite 30km/h y 60km/h		
También hay programas de formación e información y acciones para la concienciación y educación vial	Rediseño carreteras inseguras		
	Programas locales de educación para grupos de riesgo	Creación de un sistema de asistencia a las víctimas	
	Incremento vigilancia policial		
	Planificación del territorio		
	Medidas en el ámbito del sector del transporte comercial	Mejora de la seguridad de los vehículos	
	Acciones educativas para padres, estudiantes y personal escuelas		

Estrategia nacional de seguridad vial de la República Checa	La visión cero en Suecia	BUENAS Y MEJORES PRÁCTICAS
2004-2010		Fondo de seguridad vial belga: Se usan los ingresos por multas para los objetivos de seguridad vial (vigilancia y control) Se han de justificar los gastos, y lo que no se haya gastado o justificado se tiene que devolver Funciona desde 2004
Reducción del 50% accidentes de cara a 2010 (<650 fallecidos/año)	En Suecia no existen planes específicos de seguridad vial La Seguridad vial constituye uno de los seis objetivos generales del sistema sueco de transportes:	
77	1. Un sistema de transportes accesible	Zonas de baja velocidad en áreas residenciales: mejor práctica. En Reino Unido han demostrado que las zonas 30km/h reducen un 27% los accidentes.
	2. Una alta calidad del transporte	
	3. El desarrollo regional positivo	Gestión de puntos negros: ha de tener condiciones, como una buena identificación, deficiones concisas y estudio periódico; implica a autoridades de tráfico nacionales, regionales y locales. La relación coste-beneficio depende de las disposiciones adoptadas.
	4. Un tráfico seguro	
Sí, brevemente	5. Un medioamente sano	
	6. Un sistema de transportes equitativo para ambos sexos	Inspecciones de seguridad vial en las vias: revisión periódica realizada por expertos con visitas a la red viaria en cuestión.
	La visión cero asume que no es éticamente aceptable que alguien muera o sufra heridas graves dentro del sistema viario de transportes, y que cuando eso sucede es por un fallo en la interacción entre las entidades que forman dicho sistema	
Como seguimiento se propone la evaluación anual		Reflexión lateral de las bicicletas: En los Países Bajos, tuvo como resultado un descenso de los ciclistas víctimas de accidente durante la noche y el crepúsculo del 4% y una general del 1%
Sí, una evaluación anual	Las entidades responsables son los políticos y gestores de seguridad vial en su conjunto, incluidos los usuarios de las vías: o sea, una responsabilidad compartida entre quien diseña y quien utiliza la vía	El continuo educativo en Francia: Se extiende desde la escuela infantil hasta después de sacarse el carné y se van adquiriendo conocimientos adaptados a la edad del usuario. Ahora se están planteando seguir como formación continua y la atención a los usuarios de más edad y atención a las víctimas.
Sí, en estimación de su potencial de prevención de fallecidos		
	Incorpora a las vías el concepto vía benigna o benevolente bajo tres criterios:	La señal de la luz en Letonia: Es una campaña para que los peatones usen chalecos o cosas reflectantes. Los alumnos de distintos colegios recibieron chalecos y se animó a la gente a donar cazadoras: se les ponían reflectores y se daban a familias de renta baja. La tasa media de peatones que llevan reflectantes ha pasado del 4 al 20%.
Se calcula un coste socioeconómico asociado de más de 1.715 millones de euros	1. La conducta peligrosa tiene que prevenirse mediante medidas técnicas mientras sea posible 2. Si ocurre un accidente, deben existir medidas técnicas y estructurales que ofrezcan protección frente a lesiones graves 3. Si finalmente no resulta posible prevenir la lesión, sus consecuencias deben ser minimizadas con procedimientos óptimos de rescate y asistencia médica	
Sí, se realiza un DAFO		Salas de seguridad en Suecia: Son lugares donde hay accesorios educativos para fomentar un uso activo y apropiado de los sistemas de seguridad de los coches entre los conductores noveles, tanto teóricos como prácticos. El coste es de unos 25.000 euros.
Construcción de isletas a la entrada de las poblaciones		
Incremento de la motivación a las autoridades locales (subvenciones)		
Incremento del flujo de información entre médicos y pacientes sobre la influencia de las medicinas	Entre las principales líneas de actuación están:	
Incremento en el uso del cinturón entre la policía y el personal militar	Seguridad de las infraestructuras (rotondas, barreras de separación de flujos de circulación)	Evaluación psicológica para tráfico de los conductores ebrios en Austria: Si hay >0,16% en sangre o rechaza hacer la prueba de alcoholemia el conductor ha de someterse a una prueba psicológica para evaluar la probabilidad de conducir ebrio en el futuro. Si la evaluación es negativa, se le retira el permiso hasta que se recupere la capacidad de conducción o disposición para adaptarse al tráfico. Incluye una multa, al menos 4 meses de suspensión y participación en un curso de reciclaje de conductores.
Protección de usuarios vulnerables		
Planes locales de seguridad vial		
Programa "Camino seguro a la escuela"Apoyo a ONG para hacer patrullas escolares	Seguridad de los vehículos (EuroNCAP, estímulo a la flota de vehículos seguros)	
Identificación de puntos negros		
Implementación de auditorías de carreteras en nuevos proyectos	Transportes más seguros (sistemas de aseguramiento)	
Implementación de evaluaciones de seguridad vial en las carreteras existentes	Estudios en profundidad de los accidentes mortales	
Formación en primeros auxilios en las escuelas y área del cuidado de la salud	Promoción activa del desarrollo de normas técnicas sobre sistemas de avisa-cinturón y alcolock	
Mejora en la formación práctica en primeros auxilios en las autoescuelas	Cámaras de velocidad	Otros: Carriles de emergencia en atascos en Alemania y Suiza, o el registro Rhône de Francia.
Mejorar los controles a empresas del transporte	Inspectorado de carreteras	

ANEXO VI

Propuestas programáticas y principales iniciativas parlamentarias

EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL

PROPUESTAS EN EDUCACIÓN VIAL	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Educación vial en la enseñanza obligatoria			x	x			x				x		x	x2		
Mejora en la formación de los conductores			x	x									x1	x		
Cuerpo/escala de técnicos de tráfico: examinador, investigación de accidentes y coordinación de la educación vial											x					
Educación viaria para disminuir los accidentes de tráfico						x										
Prevención para disminuir los accidentes de tráfico						x										
Programa Nacional de Educación Vial												x				
Promoción de la colaboración y participación de autoescuelas en el proceso educativo												x				
Ayudas para abaratar las tasas de la DGT												x				
Promoción de las escuelas de conducción segura														x		

x1: Incorporando la seguridad vial
x2: En todos los tramos educativos.

CONCIENCIACION DE SEGURIDAD VIAL

PROPUESTAS EN CONCIENCIACIÓN	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA																	
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC		
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008		
Campañas de prevención para jóvenes sobre conductas de riesgo			x				x				x	x2	x1					
Mejora en la cobertura del Consorcio de Compensación de Seguros para bajar los precios y descender el número de conductores sin seguro			x	x														
Mayor atención a colectivos vulnerables							x											
Ideograma en medicamentos que informe sobre los efectos en la conducción											x							
Programas específicos de prevención de accidentes los fines de semana													x1					
Programas específicos de prevención de accidentes en conducción nocturna													x1					
Campañas específicas a grupos de riesgo													x					
Aumento de divulgación de información en seguridad vial para los jóvenes				x														

x1: Dotación anual de 120 millones de euros suplementarios quedando afectadas las cantidades excedentes que anualmente se transfieren a la AGE desde la Jefatura Central de Tráfico.
x2: En colaboración con las CCAA y FEMP.

VIGILANCIA Y CONTROL

PROPUESTAS EN VIGILANCIA Y CONTROL	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Limitación a 30 km/hora máximo en zonas escolares o de centros de mayores			x	x												
Mayor coordinación entre la Guardia Civil, las policías autonómicas y las policías locales							x									
Carné por puntos							X				x	x6	x			
Radares							X1				x2	x5		x		
Penalización severa de la alcoholemia y las drogas							x									
Tolerancia 0 alcohol											x					
Limitación de velocidad en circunstancias concurrentes							x									
Aumento de la ATGC											x3	x7	x4	x4 y7		
Plan Nacional de auditorías de seguridad											x					
Sistema de gestión del tráfico en todas las carreteras del PIT (2004-2007)											x					
Generalización de los centros locales de gestión del tráfico											x					
Cumplimiento efectivo de las normas de Tráfico													x			
Límites de velocidad "realistas" para que sean respetados						x										

x1: Grabación en cd que se pasa a la DGT
x2: Radares fijos
x3: 4.000 agentes
x4: 1.000 plazas al año/año en 3 años ; 2008: hasta 11.000
x5: en TCA (más prevención y menos recaudación).
x6: Revisión, inapropiado diseño y gestión
x7: Y mejora de sus condiciones laborales y medios

PROPUESTAS EN VIGILANCIA Y CONTROL	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
No impunidad a conductores irresponsables													x			
Aumento de controles y sanciones												x1	x			
Reorganización del Ministerio Fiscal													x			
Reforma de cuerpos policiales								x								
Aprobación de una LO de Seguridad Pública								x								
Estatuto específico para la ATGC												x				
Refuerzo de las medidas de control relacionadas con los riesgos de las adicciones en seguridad vial, sobre todo en noveles														x		
Programa de financiación del carné de conducir que premie a jóvenes responsables en la devolución														x		
Potenciación nuevas tecnologías para tramitaciones en línea														x		
Revisión del procedimiento sancionador														x		

x1: En los fines de semana.

SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

PROPUESTAS EN SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2004	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Ayudas a la industria automovilística para generalizar sistemas de seguridad en serie en los vehículos			x	x1			x							x2		
Prohibición de incitar a la velocidad en los anuncios de vehículos							x									
Publicidad responsable											x					
Incentivos fiscales a la renovación del parque de vehículos							x				x					
ITV a ciclomotores											x					
Actualización del registro de vehículos											x					
Estímulo a los sistemas de control de velocidad de los vehículos											x					
Potenciación de los sistemas que recuerden el uso del cinturón											x					
Impulso sistemas de retención de los niños											x					
Transposición de la Directiva de los sistemas de retención de niños											x					
Implantación de los cinturones de seguridad en autobuses escolares											x					
Implantación de sistemas inteligentes de transporte (ITS)													x			
Ayudas fiscales a la compra de sistemas de retención infantil															x	

x1: Vincular las ayudas a la industria a la colocación en serie de dichos sistemas de seguridad
x2: Promoción en medidas de seguridad activa y pasiva e impulso de la demanda

INFRAESTRUCUTRAS Y GESTIÓN / INFORMACIÓN DE TRÁFICO

PROPUESTAS EN INFRAESTRUCTURAS	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA																
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Aumento de presupuesto para la mejora de la red estatal de carreteras			x							x4	x	x				
Señalización de puntos negros						x3										
Supresión de puntos negros			x			x3	x					x				
Inventario de TCA			x	x									x2			
Señalización de TCA			x	x							x					
Supresión de TCA			x	x									x	x		
Mejora en los TCA			x													
Aumento de presupuesto para mejora en la señalización de las carreteras			x	x		x	x					x	x	x		
Protección lateral de motoristas			x	x		x	x				x1			x		
Aumento de carreteras con doble vía							x									
Mejor iluminación en las carreteras							x									
Mejora del drenaje en las carreteras							x									
Limpieza de márgenes							x									
Ampliación de las zonas de descanso							x									
Aumento de seguridad para ciclistas y motoristas											x	x				
Evaluación continuada de la señalización, sobre todo en obras											x					
Fomento de la separación de tráficos no homogéneos											x					

x1: En viales más frecuentados
x2: Mapa de carreteras
x3: Plan específico
x4: Para garantizar la seguridad vial junto con una movilidad sostenible.

PROPUESTAS EN INFRAESTRUCTURAS	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Aumento del crédito en conservación de las carreteras				x									x	x		
Aumento de presupuesto para la seguridad en túneles											x1		x	x		
Aumento de la seguridad en pasos a nivel											x1	x3	x	x		
Regla general: Planificación con evaluación de impacto ecológico																x2
Plan de Auditorías en la red nacional de carreteras												x				
Creación del coordinador general de la seguridad vial en obras e infraestructuras de Fomento												x				
Informe de SV en todos los proyectos de construcción y reforma según los parámetros europeos.														x		
Catálogo de la SV en las infraestructuras viarias, en colaboración con las CCAA														x		
Plan de mejora en las vallas														x		
Dotación a toda la red de sistemas avanzados de señalización y prevención de lugar y situaciones de riesgo													x			

x1: De acuerdo con las CCAA y las CCLL
x2: "Evitar tentaciones técnicas de proyectos ostentosos".
x3: Mediante su eliminación.

PROPUESTAS EN INFRAESTRUCTURAS	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Barómetro de la seguridad en las infraestructuras viarias en colaboración con las CCAA y las CCLL														x		
Aumento de las autovías															x	

SEGURIDAD VIAL LABORAL Y EN EL TRANSPORTE

PROPUESTAS EN SEGURIDAD VIAL LABORAL	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Estudio de implantación de limitadores de velocidad en colectivos profesionales			x	x												
Estudio de implantación de limitadores de velocidad en noveles			x	x												
Estudio de implantación de limitadores de velocidad para su generalización			x	x									x1			
Fomento de la colaboración de las empresas para potenciar la formación continuada de sus conductores profesionales											x					
Medidas para combatir los accidentes graves y mortales relacionados con el tráfico y la seguridad vial														x		
Fomento acciones para mejorar la SV y la salud en los trabajadores del sector del transporte por carretera														x		

x1: Aplicación de la normativa europea. Transporte de mercancías y pasajeros, y luego, turismos, de forma voluntaria, progresiva e incentivada.

ATENCIÓN A VÍCTIMAS Y SUS FAMILIAS

PROPUESTAS EN ATENCIÓN A VÍCTIMAS	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Aumentar los equipos de ayuda			x											x3		
Mejorar la asistencia psicológica a las víctimas			x	x								x2	x			
Mayor atención a colectivos vulnerables							x									
Plan Nacional de evacuación urgente sanitaria (max 30')											x	x1				
Mejorar los servicios de urgencia													x			
Asistencia legal a las víctimas													x			
Mejora ayuda a las familias de las víctimas				x												
Atención a las víctimas con el máximo consenso						x										
Ley de atención integral para accidentes de tráfico, en colaboración con CCAA y CCLL												x				
Incorporar a la Oficina judicial los accidentes de tráfico														x		

x1: Tiempo máximo de llegada 20'
x2: Ayuda psicológica garantizada
x3: Tiempos de llegada en 10´zona urbana y 20' en zona interurbana

INVESTIGACIÓN Y ANÁLISIS DE SEGURIDAD VIAL

PROPUESTAS EN INVESTIGACIÓN	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Sistema de investigación de las causas de los siniestros											x					
Refuerzo de la investigación en seguridad vial											x					
Impulso de programas de investigación de medidas de seguridad vial en infraestructuras viales												x				

PARTICIPACIÓN DE LA SOCIEDAD CIVIL

PROPUESTAS EN PARTICIPACIÓN CIUDADANA	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2004	2008	2008

COORDINACIÓN ENTRE ADMINISTRACIONES

PROPUESTAS EN COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Creación de una Agencia de Seguridad Vial							x1					x1	x2			
Plan Nacional de Evacuación urgente sanitaria											x					
Colaboración para aumentar la seguridad en túneles y pasos a nivel con CCAA y CCLL											x					
Creación de equipos multidisciplinares de atención a las víctimas											x					
Descentralización de la gestión de la seguridad vial								x								
Consejo Estatal de Seguridad Interior								x				x3				
Creación de un ente auditor para el Estado y las CCAA												x				
Colaboración con CCAAy FEMP para los programas específicos para jóvenes												x				
Elaboración con las CCAA del catálogo de SV en infraestructuras viarias														x		
Promoción del PESV con las CCAA para garantizar un tratamiento integral														x		
Con la FEMP: Planes municipales de SV obligatorios para ciudades de más de 40.000 habitantes														x		
Comisión autonómica y local de SV dentro de las Junmtas Autonómicas de SV																

x1: Agencia Estatal de Seguridad Vial

x2: Agencia Nacional de Seguridad Vial

PROPUESTAS EN COORDINACIÓN ADMINISTRATIVA	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Barómetro de la seguridad en las infraestructuras viarias en colaboración con las CCAA y las CCLL														x		

OTRAS MEDIDAS

OTRAS PROPUESTAS	PARTIDOS POLÍTICOS CON REPRESENTACIÓN PARLAMENTARIA															
	Na Bai		BNG		CiU		IU		PNV		PP		PSOE		UPyD	CC
	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2004	2008	2008	2008
Transferencia de competencias		x	x	x												
Nuevo Plan de Seguridad Vial							x						x3	x4		
Descenso de la siniestralidad para 2008							x1						x2			
Generalización de los trenes y bus búhos							x									
Sistema de transporte sostenible									x							
Pacto por la convivencia, ocio y tiempo libre de los jóvenes													x			
Movilidad: políticas de gestión de demanda que pongan límites al expansionismo de energías, materiales y ocupación del territorio		x														
Plan estatal de movilidad juvenil														x		
Mayor dotación a la DGT (medios, resaldo normativo y administrativo)														x		

x1: en 50% x2: en 40% en 5 años x3: PESV x4: PESV hasta 2012

PRINCIPALES INICIATIVAS PARLAMENTARIAS

Año 2004

PRINCIPALES INICIATIVAS PARLAMENTARIAS			
AÑO 2004			
TEMA	**FECHA APROBACIÓN**	**PARTIDO**	**INICIATIVA**
Elaboración del "Libro Blanco de la Seguridad Vial"		PS	Moción
Solicitud de creación de una Comisión no permanente para trabajar sobre la seguridad vial y la prevención de accidentes de circulación	21/05/2004	PS-CiU	Creación Comisión
Sobre la creación de una Secretaría de Estado de Seguridad Vial, dependiente de la Vicepresidencia Primera del Gobierno		CiU	Proposición no de Ley (PNL)
Adopción de las medidas necesarias para la puesta en marcha del permiso por puntos, y así combatir los accidentes de tráfico	05/10/2004	PS	Moción
Reforma del Reglamento del Congreso para la creación de una Comisión Permanente Legislativa de Seguridad Vial		CiU	Proposición de Ley (PL)
Medidas para proteger la vida de los jóvenes y mejorar la seguridad en el tráfico	23/11/2004	PS	PNL
Necesaria puesta en marcha de medidas para prevenir los accidentes de tráfico de los jóvenes	23/11/2004	CiU	PNL
Instando al Gobierno a reducir la siniestralidad mediante el establecimiento del permiso de conducir por puntos	24/11/2004	CiU	PNL
Número de accidentes de tráfico ocasionados por especies cinegéticas	24/11/2004	PS	PNL

Rebaja IVA en el precio de los asientos infantiles para acoplar en los coches	24/11/2004	CiU	PNL
Relativa a la seguridad vial de los motoristas (guardarraíles)	24/11/2004	PS	PNL
Generalización de un sistema automatizado de control de tráfico mediante radares	24/11/2004	PS	PNL
Establecimiento del permiso de conducir por puntos	24/11/2004	PS	PNL
Instando al Gobierno a que, para combatir los accidentes, se adopte las medidas necesarias para puesta a punto "carné por puntos"	24/11/2004	PS	Moción
Mejora de la seguridad vial, especialmente para los motoristas y ciclistas, de los guardarraíles de las carreteras españolas	24/112004	CiU	PNL
Medidas del Gobierno para palir el déficit de infraestructuras que padece Cataluña mediante un "Plan Catalunya de infraestructuras"		CiU	Moción
Diversas cuestiones relativas a la siniestralidad en las carreteras españolas de los vehículos de dos ruedas (barreras de seguridad)	24/11/2004	ER	PNL
Medidas destinadas a introducir el uso del cinturón de seguridad en los autobuses escolares	01/06/2005	PP	PNL
Realización de campañas de educación vial que fomenten la figura del "conductor alternativo"	01/06/2005	Varios	PNL
Relativa a la edad reglamentaria para conducir ciclomotores y evitar su siniestralidad	01/06/2005	ERC	PNL
Dotación presupuestaria para aplicar norma y calendario intervenciones en todos los túneles de más de 500 metros de longitud	15/06/2005	PP	PNL

Año 2005

PRINCIPALES INICIATIVAS PARLAMENTARIAS			
AÑO 2005			
TEMA	**FECHA APROBACIÓN**	**PARTIDO**	**INICIATIVA**
Elaboración, en coordinación con las CCAA, de un Plan Nacional de Evacuación Sanitaria urgente, tiempo máximo 15 minutos		PP	PNL
Elaboración y desarrollo de un Plan Plurianual de lucha contra la alcoholemia en la conducción		PP	PNL
Instando al Gobierno a mejorar la señalización de los pasos de peatones	20/02/2005	CiU	PNL
Creación de un Gabinete de Gestión de la circulación vial		PP	PNL
Eliminación de los límites de velocidad de las personas con discapacidad que posean carné de conducir	28/02/2005	PP	PNL
Criterios que aplicará el Gobierno con respecto a la liberalización de los peajes en las autopis-tas (consecuencia de interpelación)	08/03/2005	PP	Moción
Diversas cuestiones sobre el aumento de plan-tilla, sueldo, plan de riesgos laborales, ATGC		PP	Moción
Diversas cuestiones relativas al incremento de la seguridad vial de los motoristas	01/06/2005	PP	PNL
Exigencia de alcoholímetros en los estableci-mientos de ocio nocturno como elemento disuasorio para consumidores de alcohol	01/06/2005	CiU	PNL
Instando al Gobierno a fomentar el acuerdo entre las empresas de asistencia en carreteras (grúas) y las aseguradoras	15/06/2005	CiU	PNL
Medidas a adoptar para dotar de suficiente personal a la DGT	28/06/2005	IV-IU-ICV	PNL

Créditos de permiso de conducción destinados a jóvenes	05/10/2005	IV-IU-ICV	PNL
Instando al Gobierno a que se promueva y potencie el uso y posibilidades que ofrece la telefonía móvil y el sms en particular	29/10/2005	PS	PNL
Relativa a la modificación del Código Penal para mejorar la incriminación de las conductas y reforzar la eficacia de las penas por delitos contra la seguridad vial		PS	PNL
Obtención de permisos temporales de matriculación de turismos adquiridos por ciudadanos comunitarios	29/11/2005	CiU	PNL
Relativa a la adopción de medidas preventivas de seguridad vial en los puntos negros	29/11/2005	CiU	PNL
Instando al Gobierno a que promueva y potencie el uso de dispositivos reflectantes de contorno de vehículos pesados	29/11/2005	PS	PNL
Relativa a la supresión de los puntos negros en las carreteras españolas	29/11/2005	ER	PNL
Relativa al impuesto de valor añadido a los vehículos destinados al transporte de personas con minusvalías	15/02/2006	CiU	PNL
Relativa a la aplicación de un tipo superreducido de IVA a todas las ventas o entregas de cascos	22/02/2006	PP	PNL

Año 2006

PRINCIPALES INICIATIVAS PARLAMENTARIAS			
AÑO 2006			
TEMA	**FECHA APROBACIÓN**	**PARTIDO**	**INICIATIVA**
Control del Gobierno en la venta de vehículos en la vía pública	22/02/2006	CiU	PNL
Puesta en marcha de un Plan de erradicación de los puntos negros y aumento de la seguridad en la Red Nacional de Carreteras	22/02/2006	IV-IU-ICV	PNL
Modificación Ley 37/1992, de 28 de diciembre (IVA) para la clarificación vehículo destinado al transporte de personas con minusvalía	05/04/2006	PS	Proposición de Ley (PL)
Instando al Gobierno a que, ante el aumento de circulación de autocaravanas se tomen medidas para su regulación y apoyar su desarrollo	09/05/2006	PS	Moción
Instando al Gobierno a realizar y poner en marcha un Plan de choque contra los accidentes de tráfico por consumo de drogas		PP	PNL
Relativa al cambio de color y homologación de la señal luminosa que los vehículos prioritarios y de urgencias tienen en la actualidad	22/11/2006	PS	PNL
Relativa a la mejora de la seguridad en los autocares a través del uso del cinturón de seguridad	22/11/2006	CiU	PNL
Implantación del sistema E-Call	22/11/2006	ER	PNL
El envejecimiento de la población y su relación con la conducción de vehículos	20/02/2007	PS	PNL
Introducción de pictogramas referentes a la conducción en los envases médicos	20/02/2007	PS	PNL
En varias ocasiones se dirigen los distintos grupos al Gobierno para solicitar la firma de convenios de reconocimiento recíproco de permisos (México, Irlanda, Bolivia)			

Año 2007

PRINCIPALES INICIATIVAS PARLAMENTARIAS			
AÑO 2007			
TEMA	**FECHA APROBACIÓN**	**PARTIDO**	**INICIATIVA**
El Senado insta al Gobierno a que los vehículos a motor circulen con las luces de cruce encendidas en las vías interurbanas	06/022007	ECP	Moción
Sobre el envejecimiento de la población y su relación con la conducción de vehículos	07/03/2007	PS	PNL
Medidas de política general para la eliminación de los puntos negros de las carreteras del Estado y mejorar la seguridad vial en las mismas	23/03/2007	CiU	Moción
Sobre la pérdida del permiso de conducción por el transcurso del plazo de 4 años desde su caducidad	09/05/2007	ECP	Moción
Medidas necesarias a adoptar por el Gobierno para la regulación y apoyo al desarrollo de la actividad autocaravanística	17/04/2007	PS	Moción
35 enmiendas al Proyecto de Ley de modificación de Ley sobre responsabilidad civil y seguro automóviles en la circulación	11/07/2007		Enmiendas
Adoptar las medidas necesarias al objeto de reducir la elevada siniestralidad de las motocicletas en las carreteras de España	11/09/2007	PP	Moción
Modificación de la Ley Orgánica 10/1995, de 23 de noviembre, del Código Penal en materia de seguridad vial	29/11/2007	PS, CiU, ERC, IU-ICV, CC-NC, y	PNL
Seguridad vial en los caminos rurales	11/12/2007	PS	PNL
Sobre la pérdida del permiso de conducción por el transcurso del plazo de 4 años desde su caducidad	11/12/2007	PS	PNL
Elaboración y puesta en marcha por la DGT de un dispositivo especial para la regulación y vigilancia del tráfico rodado de vehículos los fines de semana	11/12/2007	PP	PNL

Año 2008

PRINCIPALES INICIATIVAS PARLAMENTARIAS			
AÑO 2008			
TEMA	**FECHA APROBACIÓN**	**PARTIDO**	**INICIATIVA**
Relativa a las condiciones laborales de los agentes de tráfico y medidas a adoptar		GMx	PNL
Moción por la que se insta al Gobieno a que organice un Encuentro de Ciudades para el intercambio de mejores prácticas en materia de seguridad vial	14/05/2008	PS	Moción
Sobre medidas necesarias para recoger en la ITV la lectura del cuentakilómetros	10/10/2008*[1]	PS	PNL
Detenerse o estacionar en los aparcamientos reservados para personas con discapacidad comporte pérdida de puntos del carné	21/10/2008	ERC, IU, ICV	PNL
Moción para instar al Gobierno a identificación, señalización y posterior eliminación de puntos negros existentes en carreteras de la red estatal	12/11/2008	PP	Moción
Estudio de mejoras en la señalización de los pasos de peatones	04/12/2008	PP	PNL
Relativa a un plan integral de eliminación de puntos negros en las carreteras*[2]		PP	PNL

*1 Fecha de su debate en pleno. Única fecha disponible.
*2: No se contestó porque ya había salido como Moción. (*N de la DGT*)

ANEXO VII

Normativa

MARCO NORMATIVO

NACIONAL

- Ley 18/1989 de 25 de julio, de Bases sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial . (BOE núm. 178, de 27 de julio; corrección de errores en BOE núm. 75, de 28 de marzo).

- RDL 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el texto articulado de la LSV (BOE nº 63, de 14 de marzo; corrección de errores BOE nº 185, de 3 de agosto).
  Modificada por:
  - Ley 5/1997, de 24 de marzo (BOE núm. 72, de 25 de marzo);
  - Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre, por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos (Disposición final cuarta) (BOE núm. 22, de 26 de enero de 1999).
  - Ley 11/1999, de 21 de abril (BOE núm. 96, de 22 de abril)
  - Ley 43/1999, de 25 de noviembre (BOE núm. 283, de 26 de noviembre).
  - Ley 55/1999, de 29 de diciembre (Disposición adicional vigésima octava) (BOE núm. 312, de 30 de diciembre).
  - Ley 19/2001, de 19 de diciembre (BOE núm. 304, de 20 de diciembre).
  - Ley 62/2003, de 30 de diciembre (BOE núm. 313, de 31 de diciembre).
  - Real Decreto 1428/2003, de 21 de noviembre (BOE núm. 306, de 23 de diciembre).
  - Ley 17/2005, de 19 de julio (BOE núm. 172, de 20 de julio), por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

- Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de procedimiento sancionador en materia de Tráfico , Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial. (BOE núm. 95, de 21 de abril).

- Real Decreto 318/2003,de 14 de marzo, por el que se modifica y adapta el Real Decreto 320/1994, de 25 de febrero, por el que se aprueba el Reglamento de Procedimiento Sancionador en Materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

- Ley 17/2005, de 19 de julio (BOE núm. 172, de 20 de julio), por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos y se modifica el texto articulado de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

- Ley 11/2007, de 22 de junio, de acceso electrónico de los ciudadanos a los servicios públicos (BOE nº 150, de 23 de junio).

- Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción (BOE nº 190, de 10 de agosto).

- Ley Orgánica 15/2007, de 30 de noviembre, por la que se modifica la LO 10/1995, de 23 de noviembre del Código Penal en materia de Seguridad Vial (BOE nº 288, de 1 de diciembre).

- Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores (BOE núm. 138, de 8 de junio de 2009).

- Ley 16/1979, de 2 de octubre, sobre Tasas de la JCT, actualizada por Ley 2/2008 de 23 de diciembre (BOE de 24 de diciembre de 2008)

- RD 1124/1991, de 12 de julio, después sustituido por el RD 2168/1998, de 9 de octubre, por el que se regula la Organización y Funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad en la Circulación Vial.

- Ley 11/1999, de 21 de abril, de modificación de la Ley 7/1985, de 2 de abril, Reguladora de las Bases de Régimen Local, y otras medidas para el desarrollo del Gobierno Local, en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial y en materia de aguas (BOE nº 96, de 22 de abril)

- Ley Orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, de Transferencias de Competencias Ejecutivas en materia de Tráfico y Circulación de Vehículos a Motor a la Comunidad Autónoma de Cataluña (BOE nº 300, de 16 de diciembre).

- Ley 14/1997 de 24 de diciembre, del Parlamento de Cataluña, de creación del Servicio Catalán (BOE, nº 36, de 11 de febrero).

- Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo, sobre el traspaso de servicios y funciones de la Administración General de la Generalidad de Cataluña en materia de tráfico y circulación de vehículos a motor (BOE nº 79, de 2 de abril).

- Real Decreto 3256/1982, de 15 de octubre, sobre traspaso de servicios del Estado a la Comunidad Autónoma del País Vasco en materia de ejecución y la legislación del Estado sobre tráfico y circulación de vehículos (BOE nº 287 de 30 de noviembre).

Por otro lado, también existe una amplia regulación relativa a la inclusión de la Seguridad vial en el curriculo educativo como materia transversal en diferentes ciclos formativos:

- Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación.

- Real Decreto 1630/2006, de 29 de diciembre, por el que se establecen las enseñanzas mínimas del segundo ciclo de Educación Infantil.

- Real Decreto 1513/2006, de 7 de diciembre, por el que se establecen las enseñanzas mínimas de la Educación primaria.

- Real Decreto 1631/2006, de 29 de diciembre, por el que se establecen las enseñanzas mínimas correspondientes a la Educación Secundaria Obligatoria.

- Real Decreto 1467/2007, de 2 de noviembre, por el que se establece la estructura de Bachillerato y se fijan sus enseñanzas mínimas.

INTERNACIONAL

- LIBRO BLANCO: La política europea de transporte de cara al 2010.

- Programa de acción europeo de seguridad vial (2003-2010).

- Programa de acción europeo 2001-2010: Reducir a la mitad el número de víctimas de accidentes de tráfico en la Unión Europea de aquí a 2010: una responsabilidad compartida.

- Directiva 2002/15/CE de 11 de marzo de 2002 del Parlamento Europeo y el Consejo relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera.

- Programa de acción europeo de seguridad vial 2003-2010 elaborado por la Comisión Europea (julio de 2003).

- Recomendación de la Comisión sobre la aplicación de las normas de seguridad vial (abril de 2004).

- Reglamento (CE) nº 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo de 15 de marzo de 2006 relativo a la armonización de determinadas disposiciones en materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) nº 3821/85 y (CE) nº 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) nº 3820/85 del Consejo.

ANEXO VIII

Resumen principales comparecencias en el Congreso de los Diputados

COMISIÓN NO PERMANENTE DE SEGURIDAD VIAL Y PREVENCIÓN DE ACCIDENTES DE TRÁFICO. CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

VIII LEGISLATURA

20 de mayo de 2004. Sesión 1ª

Constitución. Preside Carme Chacón, vicepresidenta primera del Congreso de los Diputados. Presidente, Jordi Jané (CiU). Vice presidente primero, Agustín Jiménez (PSOE), y vicepresidente segundo, Antonio González (PP).

Secretarios, Esperanza Farrera (PSOE) y Elías Arribas (PP).
Intervienen Jordi Jané, presidente; Victorino Mayoral Cortés, portavoz del PSOE; y Federico Souvirón, del PP.

Jordi Jané: La seguridad, política prioritaria para todos. Responsabilidad de diferentes ministerios: Fomento, Interior, Justicia, Educación… no se debe abordar de forma aislada. VMC y FS se felicitan por la creación de la comisión.

28 de junio de 2004. Sesión 2ª

Preside Jordi Jané.

Comparece José Antonio Alonso, ministro del Interior, a petición propia y de los grupos PP y CiU Explica las líneas generales de su departamento en materia de seguridad vial.

- Líneas estratégicas:

  1. Coordinación entre administraciones: Interministeriales y entre E, CCAA y CCLL.

  2. Aumento de la participación de la sociedad civil (hay muchas organizaciones que se dedican a esto y a sí aumenta la concienciación).

  3. Mejor información.

  4. Mejora de los usuarios de la red viaria: campañas específicas (alcohol, cinturón, casco).

  5. I+D+i en industria del automóvil.

6. Mejora de las infraestructuras.

7. Primeros auxilios, atención a las víctimas y asistencia a familiares. Reducir tiempos de aviso y asistencia.

Medidas a corto plazo:

- Modificaciones legislativas: reglamento general de vehículos, el de conductores (ciclomotores: aumento edad para carné a 16 años, a 18 para segundo pasajero)
- Carné por puntos.
- Seguridad viaria: tráfico más seguro, más fluido, servicios administrativos más eficaces: radares en las carreteras; aumento de agentes de la ATGC; acuerdo con Sanidad para campañas y reportajes; armonización de contenidos; atención psicológica a las víctimas
- Educación vial (campañas, revista de Tráfico)
- Aumento de vigilancia y control
- Aprobación de un PESV horizonte 2010.
- Creación del Observatorio de Seguridad Vial.
- Creación de una Agencia Estatal de Seguridad Vial a medio plazo.

29 de septiembre de 2004. Sesión 3ª

Preside: Jordi Jané.

Interviene el Secretario de Estado de Infraestructuras y Planificación, Víctor Morlán, para "informar sobre los planes del Gobierno para mejorar la seguridad en las carreteras dependientes de la Administración General del Estado, los programas al respecto y las actuaciones para la eliminación de los llamados puntos negros".

La SV es un aspecto fundamental del servicio que presta una red viaria a la sociedad. El estado y las características de las carreteras es una de las causas de los accidentes.

La red de carretera s el Estado (RCE) tiene 24.813 km., de los que 8. 765 son autovías y autopistas y 10.048 km., son carreteras convencionales. Es el 15% del total de carreteras, pero canaliza el 50% del tráfico del país. Las tasas de mortalidad han ido bajando en los últimos 15 años, pero sigue siendo el más inseguro de los medios de transporte.

En 2003 hubo en la RCE 18.288 accidentes con víctimas (fallecidos y heridos). En relación con la UE: las tasas son equiparables en índice de peligrosidad pero estamos por detrás en el índice de mortalidad.

La ministra de Fomento ha asegurado en diversas ocasiones que la seguridad en el transporte es prioritario para el Gobierno.

Necesidad de adecuados niveles de conservación, tratamiento de puntos negros y actuaciones preventivas, lo que supone la necesidad de unas adecuadas inversiones.

El valor patrimonial de las carreteras del Estado (no se incluyen las autopistas de peaje) es de 50.000 millones de euros. Actualmente, las inversiones en conservación son aproximadamente del 1% de este valor patrimonial (la mitad de lo indicado internacionalmente). En la legislatura se quiere alcanzar dicho 2%.

Hay los siguientes planes:

1. Plan de choque de conservación: firmes y estructuras.
2. Seguridad vial: señalización (anunciado ya por la ministra el 1 de junio de 2004 en el Congreso).

Los dos planes suman 157 obras con un coste previsto de 289 millones de euros. La licitación está prevista antes de agosto de 2004. Finalmente serán 160 obras con un presupuesto de 305,86 millones de euros (5,8% más de lo previsto).

El Plan de choque de conservación de firmes y estructuras contempla 63 actuaciones con un presupuesto de 193 millones de euros (refuerzo de firmes y reparación y conservación de puentes y viaductos). Al final, la licitación se realizó para 62 obras y un presupuesto de 194,73 millones de euros (0,4% más de lo previsto).

El Plan de choque de seguridad vial y de señalización son 94 actuaciones con un presupuesto de 95 millones de euros. Se hará:

- Tratamiento de TCA.
- Actuaciones preventivas.
- Obras de mejora de la señalización orientativa en autovías.

Al final, la licitación se ha hecho para 98 obras (4,2% más) y con un presupuesto de 111,53 millones de euros (17,4 millones de euros más).

El inicio de las obras está previsto antes de acabar 2004.

Se están elaborando, además planes de conservación y seguridad vial de todos los modos, que incluyen a la carretera, a finalizar en los próximos meses.

El objetivo general es disminuir el número de accidentes y la gravedad de los mismos. Como objetivos específicos hay que citar los siguientes:

- Tratamiento de los TCA respetando la homogeneidad de itinerarios.
- Mejora del nivel de equipa miento de seguridad de las vías : actuaciones preventivas pendientes:
    - o Barreras de seguridad vial
    - o Balizamiento
    - o Mejoras puntuales en trazado
    - o Acondicionamiento de travesías

- Homogeneidad de los itinerarios en función de una jerarquiza ción de la red, para facilit ar la per cepción de las car acterísticas de la carretera y no transmitir la id ea errónea que incite a la ve locidad cuando las características del trazado no lo permiten (especialmente en autovías de primera generación).
- Proporcionar posibilidades de recupe ración al con ductor en caso de pérdida de control del vehículo, así como la supresión del riesgo en la carretera, incluyendo protección para moto cicletas. Para ello, se desarrollarán las siguientes estrategias:
    - o Los criterios de seguridad vial se van a incluir en todas las actividades de la DG de C arreteras, empezando desde la planificación y sigu iendo por la redacción de los proyectos, la construcción, conservación y explotación. Concretamente, implantando auditorías de segurida d vial en proye ctos y explotación de la red.
    - o Desarrollo de propu estas anuales de a ctuación específica de seguridad vial: finan ciación mediante la efectividad espe rada que relaciona a los accidente s con víctimas, que se esper a evitar gracias a la actuación, con e l coste de ésta, siempre supeditado a la actuación en los otros TCA. Se priorizará también las actuaciones preventivas que mejoren o subsanen carencias funcionales o de equip amiento que den homogeneidad a los itinera rios, también en función del índice de efectividad esperado. Y teniendo el cuenta e l equilibrio territorial.

También se llevará a cabo la potenciació n de la elaboración y actualizació n de la normativa de reco mendaciones técnicas de diseño y equipamien to de carreteras relacionadas con la seguridad vial en la circulación: protección de motoristas, balizamientos y marcas viales.

Todo esto significa u n aumento importante de inversione s: se va a ver en los PGE de 2005: el presupu esto en conservación y seguridad vial va a ser aumentado en un 9,8% respecto a 2004. De este a umento, 194 millones de euros son los co rrespondientes a TCA y actuaciones preventivas: el re sto, para conservación.

También se va a poner en marcha un plan para 8 años pa ra reducir el número de pasos a nivel en la red viaria: 4.423 en trámite: participación destacada de CCAA y CCLL. En los PGE de 2005 se destin arán 70 m illones de euros para la eliminación de pasos a nivel.

Asimismo está prevista la creación de la Agencia Nacional de Seguridad en el transporte como organismo dependiente del Ministerio de Fomento para abordar estos temas. Los objetivos son:

- Profundizar en el conocimiento de las causas de la siniestralidad de los distintos modelos de transporte.
- Observatorio permanente de seguridad en el transporte (incluye análisis comparado de políticas y medidas de otros países).
- Impulso de actuaciones administrativas eficaces en materia de seguridad.
- Difusión de la cultura de seguridad entre responsables de infraestructuras, operarios, fabricantes de vehículos y material de transporte, usuarios y opinión pública. Impulso a nuevas disposiciones de seguridad (NNTT) y relanzar la cooperación institucional.

Conscientes de que las actuaciones de la DG Carreteras son complementarias y deben coordinarse con la DGT.

Máxima coordinación: participación en planes transnacionales de seguridad vial establecidos con carácter anual o plurianual como instrumentos que intentan conjugar los esfuerzos hechos por todas las administraciones para reducir la siniestralidad.

La seguridad vial va a ser prioritaria en la actuación del Ministerio de Fomento en esta legislatura: así lo ha hecho saber la ministra.

EN RESPUESTA A INTERPELACIONES:

- Es una política transversal, que se va cuajando.
- Los planes están en fase de elaboración, estarán finalizados a final de 2004.
- Travesías: convenios de colaboración con variedad de fórmulas.
- (A preguntas del representante del PP sobre si la duplicación de agencias si se crea la también anunciada en el Ministerio del Interior, que estaría dentro de Transportes y otras cosas, además de la necesaria transversalidad _Sanidad, Educación, etc._) Agencia Nacional de Seguridad Vial: colaboración con CCAA y CCLL. En la Agencia de seguridad en el transporte indudablemente tendrá presencia otros ministerios del Gobierno afectados por el tema de la seguridad, eso es obvio. Ahora, no le puedo avanzar cuál va a ser esa presencia, cómo se va a plantear, hasta que el propio documento no esté elaborado, no esté ya perfilado el anteproyecto, que me imagino que, como se hace tradicionalmente, se someterá a la consideración de los departamentos del Gobierno afectados.

19 de octubre de 2004. Sesión 4ª

Preside: Jordi Jané.

Comparece el Ministro del Interior, José Antonio Alonso, para "explicar la reforma de la Ley de Seguridad Vial". A petición propia.

El carné por puntos estaba en el programa de todos los partidos: existe unaminidad en la necesidad de terminar con el drama humano, social y económico que significan los accidentes.

"El proyecto de Ley pretende modificar el texto articulado sobre la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial, lo llevamos al Consejo de Ministros el pasado viernes 15 y será objeto del natural tratamiento legislativo en esta Cámara y en el Senado, que son las que tienen la legitimación democrática. Pero previamente tiene que pasar, como saben, por exigencias de esta reforma, por exigencias legales, por el llamado Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial".

Se quiere que la Ley tenga un carácter básicamente reeducador y "que pueda modificar el comportamiento de los conductores de este país desde un punto de vista claro: la autoexigencia de responsabilidad en el manejo de vehículos de motor". La ley "tiene también un carácter evidentemente sancionador, pero quiero destacar que este carácter sancionador es un carácter derivado de la exigencia lógica del propio carné por puntos. Es decir, si se pierden puntos es evidente que el conductor recibe de alguna manera una sanción, pero no en el sentido técnico, sino en el sentido más abierto, más cultural de la palabra". La ley "se enmarca en una idea general de atender a las causas que de un modo prioritario, de un modo principal producen los accidentes de circulación y que, por lo tanto, son las causas que, siguiendo el anexo de la ley, van a provocar una mayor pérdida de puntos. Ya saben, estamos muy preocupados por la conducción etílica o bajo la influencia de drogas tóxicas o estupefacientes, y estamos muy preocupados también por la conducción con exceso de velocidad, lo cual tiene un adecuado reflejo en el aspecto de pérdida de puntos que describe la propia ley".

Los cursos (de sensibilización y reeducación) "constituyen uno de los aspectos más relevantes del sistema, puesto que a través de los mismos se persigue modificar el comportamiento básico del infractor que puede provocar accidentes y las conocidas trágicas consecuencias. Resulta evidente por lo demás —y quiero destacarlo de un modo muy expreso— que la intensidad y contenido de los cursos de sensibilización vial van a garantizar en todo caso que los cursos no sean un trámite. Es decir, los cursos van a servir sin duda alguna para el fin que se pretende. Por tanto, vamos a evitar cualquier situación de fraude o de tolerancia, o cualquier situación que hiciera perder vigor a estos cursos de sensibilización vial que consideramos básicos dentro de la estructura general de la reforma normativa".

Para impartirlos sería "necesa rio un m áximo de 400 centros y he mos calculado también, en base a los datos de infracciones graves y muy graves del registro de conductore s, que la pre visión de conductores que tendría n que utilizarlo sería de unos 6. 000 conductores al año que pueden perder el permiso de con ducción, y un máximo de 60. 000 que pueden estar interesados en realizar los cursos de recuperación parcial de los puntos. Así, 400 centros con estas previsiones nos darían un promedio de 240 alumn os por centro y año que permitiría hacer un curso cada mes con un máximo de 20 alumnos y planifica r un calendario de cursos para que el ciuda dano estuviera perfecta y plenamente informado. El contenido de los cursos —les describo las líneas básicas— sería el siguiente. En primer lugar, la seguridad vial como proble ma social gra ve; en segundo lugar, las consecuencias de los accidentes de tráfico, muertos, heridos, inválidos, parapléjico s, tetrapléjicos, etcétera, en ter cer lugar, la impo rtancia del cumplim iento de las normas que regulan la cir culación y que de terminan la responsabilidad administrativa, civil y penal, y en cuarto lugar, el accidente, la física y dinámica de los accidentes y de su impacto en la vida de las personas".

El "anteproyecto n o requiere para su pu esta en práctica ma yores recursos humanos, pero sí r equiere una inversión de 1,6 millone s de euros, que tenemos presupuestada, para desarrollar material informático y de comunicación necesario para poner en fun cionamiento real esta reforma de la Ley de Tráfico, Circula ción y Seguri dad Vial. La dotación presupue staria naturalmente irá con cargo al presu puesto del organismo autón omo Jefatura Central de Tráfico que, com o muy bien saben, depende del Ministerio del Interior".

El representante del PP indica que pe rcibe "lagunas en cuanto a la organización del Registro Central de Puntos, la n otificación de la pérdida de los mismos, la constatación de su recuperación, y una cosa que nos parece fundamental para su eficacia, la coordina ción entre los difere ntes cuerpos policiales y las administra ciones locales, autónomas y central". Y pregunta por la posibilidad de retirar p ara siempre el carn é a alguie n que pierda todos los puntos varias veces. "*Ad aeternum*", que dice el ministro.

El representante de Convergencia i Un ió recuerda que "e n la pasa da legislatura fue el primer grupo que planteó una pro puesta articulada con un sistema de puntos. Quiero re cordar la propuesta que entró en el registro d e la Cámara el 3 de a bril del año 2001, firmada por Convergèn cia i Unió, en forma de enmienda, la número 159, a la anterior tramitación de la Ley de seguridad vial, una propuesta en la que pedíamos articular ya un sistema de permiso por puntos". El permiso por puntos pe rmite ligar educación y sanción.

8 de marzo de 2005. Sesión 6ª

Preside: Jordi Jané.

Comparece Luis Montoso, director de INTRAS, para hablar sobre la seguridad vial y los sistemas de formación de conductores, con especial referencia a la formación para la recuperación de puntos, y sobre las previsiones de desarrollo de los cursos que deberán implantarse a partir de la aprobación del permiso de conducir por puntos.

Cita los datos de la OMS y que "hay muchos estudios como el de la National Highway Traffic Safety Administration o el proyecto Réagir en Francia, y también estudios muy importantes, en nuestro país que generalmente no mencionamos. Todos coinciden más o menos en que entre un 4 y un 10 por ciento de los accidentes son explicables por el estado del vehículo, entre un 15 y un 35 por ciento son explicables por la circunstancias de la vía y entre un 70 y un 90 por ciento son explicables por el factor humano".

El "sistema educativo del conductor ha estado mucho tiempo centrado en cuatro grandes estrategias (…):la educación vial en los colegios, que nunca ha acabado de funcionar; las campañas de Tráfico excesivamente dispersas y pobres en medios para la magnitud del problema al que nos enfrentamos; la enseñanza en las autoescuelas, demasiado centrada en el manejo motriz de un vehículo y en la enseñanza de las normas y las leyes; y las sanciones de Tráfico, que desde luego recaudan fondos, son fáciles de aplicar y no requieren especialización. Precisamente en este contexto, complementando la sanción con la educación, es donde se enmarca el sistema de carné por puntos".

El "sujeto al conocer los peligros de su conducta se convierte en un transmisor de la seguridad vial. Además, la educación tiene muchísima más permanencia en el tiempo que la sanción, porque la sanción, salvo que se aplique con gran rigor, no sue le modificar el comportamiento, sino que lo que hace es simplemente inhibirlo".

Hay diferentes sistemas de "reciclaje" de conductores. La primera estrategia es la que se ha basado en el reaprendizaje de las normas y de las leyes. Normalmente, este modelo ha fracasado porque los sujetos generalmente conocen las normas, lo que pasa es que no las cumplen; ese no suele ser el problema. La segunda estrategia han sido los cursos de potenciación de destrezas y de habilidades en la conducción. Tampoco este sistema ha tenido éxito, ya que los sujetos no infringen las normas por conducir mal; la causa de los accidentes de tráfico generalmente no está en la carencia de aptitudes, de habilidades. La tercera estrategia han sido los trabajos

sociales, o las denominadas penas de impacto, asistiendo a hospitales o centros de parapléjicos o tetrapléjicos. Personalmente no veo esta estrategia como muy válida, primero, porque puede generar un fuerte rechazo y un fuerte miedo en algunas personas y, segundo, porque el sujeto ciertamente recibe un impacto, pero no se le reeduca en materia de seguridad vial, salvo que la reeducación forme parte del sistema de la pena de impacto, cosa que normalmente no ocurre. En cuarto lugar están las estrategias que se basan en el cambio de actitudes y la reeducación en materia de seguridad vial. Este es el modelo que ha dado más resultados y por el que nosotros hemos optado en el Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial tras el encargo que nos hizo la Dirección General de Tráfico de elaborar los cursos de recuperación de puntos".

Se está elaborando un programa de formación, casi ya ultimado, que tiene tres grandes ejes. Primero, se centra en la sensibilización, en el cambio de actitudes y en el conocimiento de aquellos elementos que resultan vitales en la seguridad vial para tomar decisiones adecuadas y evitar el peligro en la conducción. Segundo, tiene un programa amplio, claro y preciso para que se evite lo que ocurre en otros países de ambigüedades y generalidades, y el programa es de todo aquello que ha de seguir el sujeto que pase por los cursos de recuperación de puntos. Tercero, se han elaborado unos materiales que recogen todo el programa, en donde se desarrollan todos los temas de manera unificada, para evitar que cuando se le envíe a recuperar los puntos cada formador explique lo que quiera, o que cada infractor que va a los cursos estudie cosas diferentes a los que estudian otros sujetos, como ocurre en algunos países. Los formadores tendrán una formación previa, lo cual es vital para el éxito del sistema.

Desgrana los diferentes temas de los cursos. Y termina contando que "a diferencia de otros problemas de salud pública, los accidentes son bastante prevenibles, y además, señorías, con una variable, nuestros muertos mueren sanos".

A las INTERPELACIONES

Hay "miles de conductas tremendamente peligrosas que no son ilegales. Por ejemplo, ya que ha sonado un teléfono móvil, usar el teléfono móvil manos libres le puedo asegurar que conlleva un riesgo de accidente extraordinario, que posiblemente sea el equivalente en una persona normal a una tasa de alcoholemia de un 1, pero no es ilegal. Su señoría sabe que distraerse no es ilegal; S.S. sabe que llevar el reposacabezas mal no es ilegal; S.S. sabe que llevar a un niño en el asiento lateral trasero no es ilegal, pero es peligroso porque el más seguro es el central; S.S. sabe que no es ilegal tener una alergia, pero es peligroso. Dicho de otra manera, el sistema formativo se centró demasiado en lo legal y despreció lo seguro, que es lo que hay que enseñar".

"Según todos los estudios, para que una sanción cumpla realmente sus objetivos es vital que cumpla una serie de principios, algunos de ellos muy complejos, por ejemplo que sea lo más rápida posible, a contingencia con la conducta es vital; y otro de los principios (no voy a extenderme en los

demás) es que la sanción se a proporcional lógicamente a la infracción cometida".

"Isabel la Católica al que conducía bebido le cortaba una oreja. Me parece exagerado. El arzobispo, virrey, patriarca y capitán general de Valencia en el siglo xvi ponía pena de excomunión mayor al que aparcaba mal el carro. No nos podemos quejar ahora del cepo, la grúa o la multa, porque más vale eso que ir al fuego eterno del infierno por haber infringido. De manera que el procedimiento sancionador ahora no está tan endurecido como en el pasado".

25 de mayo de 2005. Sesión 7ª

Comparece el Director General de Tráfico, Pere Navarro, para explicar, entre otras cosas, el Plan de Nacional de Radares y por qué la Guardia Civil de Tráfico no está recibiendo el aumento de sueldo al que se comprometió en sede parlamentaria.

Sobre el aumento de sueldo para la Guardia Civil de Tráfico:

"La Guardia Civil depende orgánica y estructuralmente de la Dirección General de la Guardia Civil, pero funcionalmente depende de la Dirección General de Tráfico; es decir, es la Dirección General de Tráfico la que marca planes, programas de actuaciones y campañas en despachos periódicos con los mandos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Cualquier política de seguridad vial tiene como elemento básico y fundamental un adecuado nivel de control y vigilancia de la disciplina en nuestras carreteras; control y vigilancia de la disciplina en nuestras carreteras que corresponde a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. En las carreteras viene a ser algo así como el elemento de la política de seguridad vial de la Dirección General de Tráfico, especialidad que recae en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil".

"A mayor presencia de agentes en las carreteras, disminuyen los accidentes y disminuyen los siniestros. No hace falta hacer un gran estudio para decir que, a mayor control y vigilancia, menos accidentes de tráfico. (…) En estos momentos la plantilla aprobada de la Guardia Civil de Tráfico es de 8.639 personas; la plantilla realmente cubierta es de 8.186 guardias. Nos encontramos con una plantilla de 8.639 personas y una plantilla real de 8.186 guardias, es decir, con 453 vacantes. En todo caso, porque el aspecto cambia de un día para otro, quédense con la idea de que son unos 8.600 la plantilla teórica aprobada y unos 8.100 la plantilla real en estos momentos".

En el año 1980 había 10 millones de vehículos y una plantilla real de la Guardia Civil de 6.988 efectivos, es decir, había 0,69 guardias por cada 1.000 vehículos; en el año 1990, 15 millones de vehículos, 7.600 guardias, 0,48 guardias por cada 1.000 vehículos; y en el año 2004, un parque de 27 millones de vehículos, 8.639 guardias de plantilla, 0,32 guardias por cada 1.000 vehículos.

"Como antecedentes nos con stan los siguientes. En el año 1993 el pla n estratégico básico de seguridad vial, apro bado por Consejo de Ministros el 5 de marzo, establece como objetivo el incremen to de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil ha sta alcanzar la cifra de unos 9.000 en los próxim os cinco a ños, era el año 1993. En el a ño 1995 se aprueba el plan de potenciació n de las u nidades operativas, elaborado por la propia Dire cción General d e la Gua rdia Civil, y estab lece como obje tivo que la A grupación de Tráfico de la Guardia Civil alcance una plan tilla operativa de 14.000 efectivos en el añ o 2002. En el propio Congreso de los Diputados se constitu ye una Comisión en 1995 con el en cargo de e studiar las causas de los a ccidentes de trá fico y arbitrar soluciones. El Congreso, ustedes, aprobó como una de sus recomendaciones aumentar progresivamente los efectivos de los mie mbros de la Agrupa ción de Trá fico de la Guardia Civil h asta alcanzar una cifra de 10.000 agentes. Año 1995. Nos consta también una reunión de 4 de septiembre de 2001 entre el director general de la Guardia Civil y el vice presidente del Gobierno y e l ministro del Interior, que a cordaron incrementar en 1.633 componentes la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para alcanzar al final de la legislatura un total de 10.000 efectivos. Vu elvo a re cordarles que la plantilla actual de Tráfico es de 8.600 y la realmente cubierta es de 8. 100. (…) En el año 2001 se a cuerda que la retribu ción de la Agrupa ción de Tráfico de la Guardia Civil pase a la Dirección General de Tráfico; siempre lo había pagado la Dirección General de la Guardia Civil y en el año 2001 se acuerda que pase a pagarlo la Dire cción General de Tráfico y que se incluya en el presupuesto de la mism a. Atención, la Dirección Gene ral de Tráfico paga las retribuciones pero no hay auton omía en cuanto a la fijación de las cuantías, conceptos, estructura salarial, selección y demás. Creo que es importante que les e xplique cómo se a ccede a la e specialidad de Tráfico de la Guardia Civil. Primero hay que aprob ar el acce so a la Academia de la Guardia Civil de Bae za y supe rar el curso de un año para acce der a la Guardia Civil. Hay que pasar un año de prácticas de stinado en una unidad y luego hay que pasar dos años de servicio efectivo pero como Guardia Civil destinado en la Guardia Civil. E ntonces y solo enton ces puede solicitarse el destino en la especialidad de Tráfico de la Guardia Civil. Se presenta la solicitud correspondiente a la convocatoria, hay que aprobarla y superar un curso de cinco m eses en la Academia de la Guardia Civil de Mérida para acceder a la especialidad de Tráfico. te nemos un problema de falta de solicitudes para acce der a la e specialidad de Tráfico de la Guardia Civil. A título anecdótico o informativo les diré qu e en la especia lidad de motoristas en el año 1995 se convo caron 250 plaza s y se pre sentaron 1.500 solicitudes; en 2000 se convocaron 300 plaza s y se pre sentaron 1.400 solicitudes; en 2003 se con vocaron 860 plazas y se presenta ron 743 solicitudes; menos solicitudes que las plazas convocadas; y en 2004 se convocaron 500 plazas y se presen taron 391 solicitude s; solicitudes; después del curso, de estos 391 aprobaron 107. Las plazas convocadas eran 500. Es decir, ha ido hacién dose menos atractiva la e specialidad de la Guardia Civil, probablemente porque ha y especialidades que lo son má s o en todo caso que son más modernas dentro de la Guarcia Civil —la Guardia Civil del mar, el servicio d e protección a la naturale za, delincuencia internacional, delitos informáticos..., en fin, hay otras e specialidades— y

porque el trabajo en la carretera es duro y difícil, con servicio en fines de semana y vacaciones, que coinciden con el aumento de desplazamientos con lo cual queda claro que lo que hemos de hacer todos es intentar hacer más atractivo el destino en la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Aumentar plantilla es fácil; aumentamos la plantilla pero solo conseguiríamos ampliar el número de vacantes".

"A tal efecto, nosotros diseñamos tres medidas: primero, aumentar las retribuciones de la Guardia Civil (…); Segundo, vamos a reducir de dos a un año la antigüedad exigida en la Guardia Civil para poder solicitar la especialidad de Tráfico; (…) En tercer lugar, incorporamos la imagen de la Guardia Civil de Tráfico en todas las campañas de divulgación de la Dirección General de Tráfico" para prestigiarla.

"A partir de aquí la Dirección General de Tráfico se pone en contacto con la Dirección General de la Guardia Civil y dice: Vamos a ver, necesitamos ampliar, mejorar las retribuciones de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Nos gustaría hacerlo con un complemento específico. La Dirección General de la Guardia Civil nos dice: No, háganlo por la productividad. De acuerdo. Vemos que el complemento de productividad alcanza en estos momentos al 11 por ciento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y decimos, vamos a extender a la totalidad de la plantilla el complemento de productividad. De acuerdo con la Dirección General de la Guardia Civil, elaboramos el diseño, hacemos los números y determinamos la cuantía de la solicitud. La cuantía de la solicitud era de 480.000 euros para 2004 y atención, 11.600.000 euros para 2005. Ustedes saben que esto va a Economía y Hacienda, a la Dirección General de Costes. Hacemos la primera solicitud y nos autorizan el incremento de 480.000 euros para 2004 y nos dicen no al aumento de los 11 millones de euros para 2005".

Explica las dificultades para el aumento: "nos encontramos en una situación de bucle. Me explico. La situación de bucle viene a ser algo así como que va la Dirección General de Tráfico y presenta la solicitud: ¡Hombre!, pero esto es Guardia Civil, esto hay que verlo en el contexto global de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, de las retribuciones de todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, en fin, de cómo van evolucionando todas estas cosas. Por otro lado, la Guardia Civil dice: Esto, como el que paga es Tráfico, es un tema de Tráfico. Es decir, por un lado es un tema de Tráfico y por otro cuando va Tráfico dicen: No, ¡hombre!, esto no es un tema de Tráfico, esto es mucho más complejo —y lo entiendo— y esto hay que verlo en el conjunto de todas las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, la retribución, en fin, convenios, incrementos salariales y demás. Este es un poco el bucle en el cual nos encontramos. El 1 de abril el secretario general de Presupuestos se dirige a la subsecretaria por escrito pidiéndole que avale la solicitud desde el punto de vista de todas las negociaciones de incrementos salariales de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado. El 4 de mayo la subsecretaria y el que suscribe se reúnen con el secretario general de Presupuestos y el director general de Costes para explicarles qué hay y enviar todos los datos y demás, y en estos momentos estamos. Ya no es que no; ya es: Bueno, pero vamos a ver cómo inciden los incrementos salariales que haya para el resto de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad. (…) No es nada fácil la negociación con el

Ministerio de Economía y Hacienda, no les descubro nada a ustedes. Es todo mucho más complicado de lo que yo pen saba, pero el sen tido común a la larga se impone. Todo el mundo está de acuerdo. Ya nadie nos dice que no, todo el m undo lo ve claro, nos dice qu e sí, y e stamos mirando en esto s momentos la cuantía y las fa ses en la s que se va hacer este incre mento salarial."

Sobre el Plan de radares:

"Saben que la política de seguridad vial que nosotro s estamos impulsando, por razones obvias, es relativamente sencilla, es alcohol, velocidad, cinturón de seguridad y mu ltinfracciones; para el alcoh ol tenemos los controles de alcoholemia, para los multinfractores estamos con el permiso por puntos, al multinfractor con e l permiso por punto s se le ata ca, y para el tema de velocidad está el plan de radares, esto como líneas estratégicas básicas".

"La previsión era in stalar 14 ra dares fijos en 2005. El ministro del Interior nos dice: No, quiero muchos más radares. A partir de aquí el equipo de la Dirección General de Tráfico se pone a trabajar. En Reino Unido tienen 1.000 radares, en los Países Bajos 350, en Francia 700, y en todos los casos el sistema ha de mostrado su eficacia en la reducción de la velo cidad, disminución de los accidente s y modificación del comporta miento de los conductores. La velocida d está presen te en el 30 po r ciento de los accidentes con víctimas en la s vías convencionales y en el 20 por ciento en las vías rápidas y autopistas; la velocidad inadecuada está detrás del 40 por ciento de los acciden tes mortales en carretera por salida de la vía, en algo así como el 25 por ciento de la s colisiones; todo el mundo entiende que, a mayor velocidad, necesitamos mayor e spacio recorrido para e l tiempo d e reacción, mayor distancia de frenado y que hay mayor riesgo de accidente".

Hubo unas experien cias piloto y "a pa rtir de aquí elaboramos un plan para la instalación de radares fijos. Me imagino que conocen los datos principales porque fueron presentados en su día por el min istro en diciembre del año pasado, pero viene a ser algo así como previsión de plan para la instalación de 500 ra dares fijos en las carretera s españolas en el período 2005-2007, en tres fases. En la primera, en el año 2005, se instalarán 125 radares fijos; en 2006, 175 ra dares fijos y en 2007, 200 radares fijos. Inversión prevista: 55 millones de euros en tres años. Además de estos 500 rad ares, estarán en servicio 300 radares m óviles de la Agrupación de Tráfico de la Gua rdia Civil; es decir, nos vamos a un escenario de 800 ra dares en las carrete ras españolas a 31 de diciembre de 2007".

"Ubicación de los ra dares. Para el año 2005, como tenem os una cierta urgencia para proceder a su in stalación y disponemos de poco tiempo, con la Agrupación de T ráfico, con las je faturas provinciales y de sde la DGT se decidió el plan de ubicación de los 125 ra dares que hay para este año y se hace en autopistas y autovías porque disponemos de fibra óptica para poder enviar todas las imágenes, los datos y las fotos al centro d e control. Para 2006 y 2007 hemos enviado a todos los te rritorios, a ca da provincia, cuántos radares hay previsto colocar y le pedim os al territorio que nos diga dónde quiere co locarlos. Nos consta que ha habido reun iones en lo s territorios con titulares de carreteras, con automóvil club, con todos los que

de alguna u otra forma tien en que ver con los temas de seguridad vial, y el territorio será el que nos dirá dónde quiere que coloque mos sus radares, porque es importante que el ciudadano sienta que los radares son su yos, trabajan para él, están a su servicio y a su disposición; por ello hay que implicarlos en la colocación de los radares".

"En lo que hace referencia al año 2005 la distribución es la siguiente por comunidades autónomas: Madrid, 37 rad ares; Galicia, 13; Ca stilla y Le ón, 21; Aragón, 10; Comunidad V alenciana y Murcia, 12; Andalucía occidental, 9; Andalucía oriental, 12; Canta bria, 5; Asturias, 6; La Rioja, 2. Estos son los que están en proceso de instalación a lo la rgo del añ o 2005. Estos radares evidentemente estarán señalizados, transparencia informativa total; todos estarán debidamente señalizados con una señaliza ción visible que advierta de que allí hay un radar para el control automático de velocidad, se publicará el mapa de los ra dares en los medios de comunicación, en la web de la Dir ección General de Tr áfico se publica rá asimismo el mapa y la ubicación de los rad ares y la Dire cción General de Tráfico se compromete a hacer una información continu a sobre el seguimiento antes y despué s de la instalación de los rad ares de cómo iba la accidentalidad antes y cómo iba la accidentalidad después de lo s radares. El sistema lo cono cen: detecta la velocidad a la que se cir cula, toma la foto, la s fotos con los dato s del vehículo (la foto permite la ide ntificación de la matrícula, la le ctura perfecta de la matrícula) son enviada s al centro de gestión de Tráfico, por vía óptica y en los o tros casos por ra diofrecuencia; se en viarán por ra diofrecuencia, pero si en algún caso en algu na zona no hubiera suficien te cobertura se grabarían en un DVD que pa saría al ce ntro de gestión, que procesa e sas fotografías en las que sale el punto kilom étrico, la velocidad exacta a la que circulaba el vehículo y luego el día, la hora, el min uto y la m atrícula, con perfecta identificación de la matrícula. Estos datos son enviados al centro de proceso de datos, y a partir de la matrícu la identifica al titular del vehículo, a quien se le notifica la den uncia para que iden tifique al condu ctor. La tramitación posterior es idéntica al actual procedimiento sancionador."

"Los objetivos son r educir un 10 por cie nto las víctimas m ortales de los accidentes de tráfico". (…) "Qu eremos reducir drásticamente los excesos de velocidad, queremos rebajar las velocidades medias de circula ción, crear la demanda de instala ción de reguladore s de velocida d en lo s vehículos" (…) "así se e stá creando una de manda, y cuando hay dema nda al fin al la industria lo inco rpora de se rie en los ve hículos. (…) Estam os valorando la posibilidad de en alguna fase p osterior, con toda la señalización, coloca r el radar de manera ro tatoria, algo así como que de cada tres instalaciones en una esté el radar, y cada m es la empresa en cargada de é l lo puede ir cambiando aleatoriamente, porque la in tención tampoco es sacar m iles y miles de denuncia s. Nos puede suponer un cierto ahorro, creemos que podía tener la mism a eficacia y estamos valorán dolo. Estamos trabajan do en una experien cia piloto de control de velo cidad por tram os de carre tera que es: le ctura de matrícula aquí, le ctura de ma trícula al cabo de cinco kilómetros, conocemos el punto kilométrico, cono cemos el tiempo por e l reloj de satélite, tenemos la velocidad media; y además de la velocidad puntual del radar e sto nos p ermitiría ir a velocid ades medias, controlar tramos de carretera".

También habla del reglamento general de conductores.

25 de mayo de 2005. Sesión 9ª

Preside: Jordi Jané.

Comparece la ministra de Sanidad y Consumo, Elena Salgado, para informar sobre las líneas generales del nuevo programa sobre seguridad vial que va a poner en marcha.

(También se tratan otros temas: acuerdo entre empresas de asistencia en carretera _grúas_ y aseguradoras; seguridad en túneles; cursos de reeducación; establecimiento de la velocidad máxima en 130 km/h para turismos en autovías y autopistas).

Define como "epidemia evitable" los accidentes de tráfico, que son un problema de salud pública.
Con el lema La seguridad vial no es accidental, la Organización Mundial de la Salud, que consagró el Día Mundial de la Salud del año 2004 a la seguridad vial.

"Cerca del 40 por ciento de los ingresos que se producen en el Hospital Nacional de Parapléjicos de Toledo tienen como causa un accidente de tráfico y un análisis estadístico muestra que casi un 70 por ciento de los pacientes que entran en ese hospital han sufrido un accidente de circulación durante el fin de semana. Los datos de 2003 nos dicen que la media de edad de las víctimas es cada vez menor. El 80 por ciento de los ingresados por lesiones en ese hospital corresponde a jóvenes entre 15 y 25 años y, al mismo tiempo, han aumentado las lesiones de médula espinal a nivel cervical, es decir, las tetraplejias."

"El objetivo fundamental del ministerio de potenciar la acción preventiva de la Administración sanitaria. (…) Así, las acciones deben ir encaminadas al desarrollo y la gestión de la infraestructura vial, a la producción de vehículos más seguros, a la aplicación rigurosa de las normas de circulación, a la planificación de la movilidad, a la prestación de servicios sanitarios y hospitalarios y también de protección infantil y a la planificación urbana y ambiental. Atendiendo a esa necesidad de concertación, el Gobierno ha modificado la normativa reguladora de la Comisión Interministerial de Seguridad Vial para unir a las competencias de coordinación de los distintos ministerios que la conforman una competencia nueva, aprobar el plan estratégico de seguridad vial y el seguimiento, análisis y aprobación anual de los planes de actuaciones que van a desarrollarlo. Por otra parte, el Observatorio Nacional de Seguridad Vial de la Dirección General de Tráfico se encargará del impulso de las políticas de seguridad vial, basadas en los aspectos de la seguridad vial y el análisis de los datos y las estadísticas relacionadas con ésta, que se convertirá así en un valioso instrumento para aglutinar las políticas públicas y en una fuente de información para las administraciones y los particulares".

"La colaboración del sector sanitario en este proceso es muy importante. Su labor —si puedo resumirla — debe consistir en fortalecer la base científica, dispensar servicios adecuados de atención previa a la hospitalización, de asistencia hospitalaria y de rehabilitación, desplegar actividades de promoción y contribuir a la aplicación y a la evaluación de las distintas intervenciones. Por eso el Ministerio de Sanidad participa de forma muy relevante en los programas de prevención de accidentes de tráfico, en las campañas de información para que los ciudadanos sean conscientes de la magnitud del problema, evitando una imagen fatalista y, por tanto, haciendo ver a los ciudadanos que existen posibilidades de hacer frente a este problema: que los accidentes no son inevitables. El ministerio está trabajando, a través de la Dirección General de Salud Pública y del Plan Nacional sobre Drogas, con la Dirección General de Tráfico en la formulación de un marco de actuaciones conjuntas dirigido a la prevención de las lesiones por accidentes de tráfico, en línea con lo que propugna la Organización Mundial de la Salud y respetando siempre las competencias de la Administración autonómica y de la local. En pocas semanas vamos a proceder a la firma del acuerdo específico de colaboración para el año 2005 en el convenio marco. Los objetivos del marco de colaboración expresados en el convenio son fundamentalmente: en primer lugar, reducir los accidentes de tráfico relacionados con el consumo de alcohol y otras drogas psicoactivas, a través del desarrollo conjunto de medidas de prevención y de promoción y protección de la salud; en segundo lugar, promover el uso de medidas de seguridad pasiva por la población en general, con especial incidencia en los colectivos más vulnerables y en particular en los niños; en tercer lugar, impulsar en el ámbito de la atención primaria de salud las intervenciones breves en materia de información y consejo sanitario; en cuarto lugar, mejorar la calidad de la información sanitaria e impulsar una explotación conjunta de bases de datos sanitarias y policiales, que es algo que no existe en este momento; en quinto lugar, sensibilizar y concienciar a la opinión pública; en sexto lugar, potenciar los procedimientos de detección y control de los problemas de salud relacionados con la accidentalidad y, por último, promover actuaciones dirigidas a la mejora de la atención sanitaria a las víctimas. Para el logro de dichos objetivos desde el ministerio contemplamos una serie de actividades en las distintas áreas que se encuadran en el marco de la interterritorialidad en que nos movemos; en el caso del tráfico habrá que decir también en el marco de la internacionalidad. Respecto de la información sanitaria, hemos finalizado el estudio de mortalidad a 30 días que se realizó por la Dirección General de Salud Pública en colaboración con la Sociedad Española de Epidemiología y la Dirección General de Tráfico. Este estudio, que se presentó en octubre del año 2004, se está difundiendo a través de diversos cauces y está disponible en la página web del ministerio. Asimismo, nos proponemos desarrollar antes de que termine la legislatura y en colaboración con la Sociedad Española de Epidemiología un conjunto de indicadores de morbilidad y mortalidad útiles para la vigilancia epidemiológica de las lesiones por vehículo de motor y realizar un estudio sobre la viabilidad de conectar de forma real las bases de datos sanitarias y policiales, lo que nos permitiría el seguimiento real de los muertos a 30 días por accidentes de tráfico, dado que ahora solo tenemos la información que nos llega de los hospitales. En lo que se refiere a promoción, prevención y protección de la salud

contemplamos, en primer lugar, las medidas divulgativas e informativas. En cada accidente de tráfico —ustedes lo saben mejor que yo — confluyen diversas circunstancias que determinan la aparición de ese accidente, pero todas las investigaciones coinciden en señalar el comportamiento humano como el factor más determinante de los accidentes, por encima de como los ambientales o los mecánicos del vehículos Entre estos factores humanos el consumo de alcohol ocupa, sin duda, un lugar predominante. El abuso de bebidas alcohólicas está implicado entre el 30 al 50 por ciento de los accidentes mortales, entre el 15 y el 35 por ciento de los accidentes con heridos graves y en el 10 por ciento de los accidentes sin víctimas. (…) Con el objetivo de continuar con la concienciación de los riesgos del consumo de alcohol por los jóvenes, el Ministerio de Sanidad y Consumo pondrá en marcha durante el último trimestre de este año otra campaña de publicidad sobre alcohol y jóvenes, continuando con la que se realizó el año pasado dirigida a disminuir las consecuencias sanitarias debidas al uso del alcohol por los jóvenes, y entre ellas por supuesto se encuentran los posibles accidentes de tráfico. Se utilizarán en una campaña, con un presupuesto de 1.200.000 euros, espacios en televisión y en radio, en prensa nacional, publicidad exterior y salas cinematográficas. En el marco de esas acciones, el ministerio también va a participar en la Conferencia Europea sobre Seguridad Vial organizada por el Ministerio del Interior, que va a prestar una atención especial a la intervención sanitaria. Como medidas educativas se va a promover la educación vial en el medio escolar en colaboración con el Ministerio de Educación y Ciencia. Se han publicado ya 2. 000 ejemplares de un cuaderno didáctico sobre seguridad vial en la enseñanza obligatoria, que se ha distribuido entre las consejerías de educación para su reparto por los colegios y del que se ha agotado ya la primera edición, por lo que se va a hacer una reedición conjunta entre el Ministerio de Educación y el de Sanidad y Consumo, y está por supuesto en la página web del ministerio. Se ha determinado que un tercio de los accidentes de circulación se produce interviniendo el factor de distracción, derivada en numerosas ocasiones de somnolencia o de otros síntomas causados por medicamentos. Por ello, y como una medida específica legislativa tendente a atajar este problema, el nuevo proyecto de ley del medicamento va a regular la exigencia de una información más completa y clara en los prospectos respecto de los efectos de los fármacos y, en concreto, de aquellos que puedan tener alguna incidencia sobre la capacidad de conducción de vehículos. Esta información, que se incluirá en los prospectos, estará también disponible desde el ministerio para que todos los profesionales sanitarios que prescriban esos medicamentos realicen también advertencias específicas a los pacientes que se los recetan. Por otra parte, el grupo de trabajo GT47, creado en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial, sobre alcohol, otras drogas y medicamentos se va a encargar de articular medidas preventivas. Asimismo, accidentes recientes nos han recordado la importancia de la promoción del uso de los dispositivos de protección infantil y por eso el Ministerio de Sanidad y Consumo y la Dirección General de Tráfico se proponen la revisión y edición conjunta del material divulgativo existente sobre dispositivos de seguridad y retención infantil dirigido tanto a los padres como a los profesionales sanitarios y vamos a impulsar medidas, intervenciones específicas, sobre consejo médico dirigido a padres en el ámbito de la pediatría y obstetricia en relación con el correcto uso de esos dispositivos de seguridad infantil. Como les he dicho, la intervención sobre

esos factores de riesgo, accidentes de tráfico que tienen alguna relación con el consumo de alcohol, de drogas y de medicamentos, debe hacerse desde el ámbito de atención primaria de salud y, por eso, en colaboración con las sociedades científicas hemos comenzado a trabajar para fomentar el desarrollo de intervenciones preventivas y actividades formativas en ese ámbito de la atención primaria. Quiero señalarles el caso particular de los mayores de 60 años. En pocos años prácticamente la mitad de los conductores de nuestro país será mayor de esa edad. Esto no quiere decir que no tengan capacidad para conducir, pero presentan problemas específicos que deben ser muy tenidos en cuenta a la hora de prescribir medicamentos (las personas mayores de 60 años consumen cuatro veces más medicamentos que las personas jóvenes), ya que no suele preguntarse a estas personas si conducen ni se les informa de que deben hacerlo bajo determinadas cautelas si padecen determinadas enfermedades. Según los datos del último estudio Mapfre de seguridad vial, el 48 por ciento de los mayores de 60 años no pregunta al médico si su medicación puede interferir con la conducción y el 34,8 por ciento necesita audífono y no lo lleva cuando conduce. En las prestaciones que contiene nuestro Sistema Nacional de Salud está incluida ya este tipo de atención, pero tenemos que insistir desde las administraciones públicas para que médicos y pacientes tengan presentes estas circunstancias que pueden salvar tantas vidas. No podemos olvidar la importancia de la formación del personal sanitario en este ámbito, y por eso en septiembre está programado un taller sobre epidemiología y prevención de lesiones por accidente de tráfico en el marco de la decimosexta edición de la Escuela de verano de salud pública. En lo que se refiere a la investigación, estamos tramitando un convenio con el Instituto de Estudios de Alcohol y Drogas de la Facultad de Medicina de la Universidad de Valladolid para desarrollar una investigación en materia de prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el consumo de alcohol. Se va a trabajar en el marco de un proyecto europeo sobre la implantación experimental del interlock o alcoholock, que va a probarse en España en los medios de transporte público, en concreto en las provincias de Valladolid y de Zamora. Se trata, como saben, de un dispositivo que mide el grado de alcoholemia en el aire expirado, que se conecta normalmente al contacto del vehículo y que impide el arranque y la conducción del vehículo bajo los efectos del alcohol. Queremos analizar la percepción de los usuarios del transporte público y de la población en general sobre la instalación de dicho dispositivo y aprovechar la ocasión para sensibilizarles sobre el problema del consumo del alcohol y la conducción de vehículos. El convenio que vamos a firmar con la Universidad de Valladolid contempla también la realización de un informe sobre la mortalidad atribuible al consumo de alcohol en España que incluya las tendencias que tenemos en este momento respecto de las estimaciones sobre el consumo de alcohol. El ministerio está participando también en la instauración de un procedimiento para detectar el consumo de drogas distintas del alcohol en los conductores. Actualmente se está desarrollando en Galicia una experiencia piloto sobre uno de estos dispositivos y desde el Ministerio de Sanidad consideramos que esta es una línea en la que conviene insistir. Todos estos objetivos están siendo expuestos por la representación española ante los órganos correspondientes de la Unión Europea en materia de salud pública, porque hemos de tener en cuenta el

programa de acción europeo de seguridad vial que tiene como objetivo reducir a la mitad el número de víctimas de tráfico para el año 2010". "Indirectamente el aumento de tráfico en especial en las grandes ciudades contribuye a la morbilidad respiratoria y pulmonar a causa de las emisiones de gases. Su aparente comodidad nos aparta del ejercicio físico y favorece la obesidad y otros problemas de salud. También el tráfico es una fuente de ruido que perturba la concentración y el sueño, y por eso las medidas que se adopten para reducir el número de muertes y discapacidades que se producen en nuestras vías pueden incidir sobre nuestra salud de otras maneras. No queremos negar aquí las ventajas que el transporte motorizado supone para nuestra sociedad: posibilita el desplazamiento fácil y eficiente de personas y de mercancías y contribuye, por tanto, al desarrollo social y económico, pero tampoco debemos cerrar los ojos a sus efectos adversos".

Intervención de Federico Souvirón (PP): "En Andalucía, Baleares, Cataluña, Extremadura, Galicia, La Rioja, Madrid, País Vasco o Valencia conviven con el 112 otros números que pueden llevar a confusión en momentos determinados en que es absolutamente necesario que el número que se necesita venga a la cabeza".

"Hoy el modelo es llegar al lugar del accidente, estabilizar al herido y trasladarlo al centro hospitalario". Pregunta por los datos de tiempos de asistencia a los heridos, vehículos con unidades de soporte vital, si existe algún protocolo común para los casos de accidentes, creación de centros de enfermos medulares además del de Toledo y Cataluña; ayuda psicológica a víctimas.

Intervención de Jordi Jané (CiU): datos del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC):. "Una atención de emergencia correcta reduce los muertos en un 11 por ciento y los discapacitados en un 12 por ciento". "Debería existir a nivel de Gobierno un órgano transversal que fuera la máxima autoridad en materia de seguridad vial, que coordinara desde su Ministerio de Sanidad hasta el Ministerio de Educación, el Ministerio del Interior, el Ministerio de Industria, del que depende toda la industria del automóvil, y el Ministerio de Fomento, es decir, todos los ministerios que están involucrados de manera directa: una secretaría de Estado".

Sobre las INTERPELACIONES:

Jordi Jané (CiU) había dicho que "el 66 por ciento, es decir, la inmensa mayoría de los muertos en accidente de tráfico se producen en los primeros 20 minutos. Tras un accidente, en esos primeros 20 minutos, se produce el 66 por ciento de los muertos. El 35 por ciento de los muertos se produce transcurridas más de cuatro horas desde que tiene lugar el accidente. Si sumamos ese 35 por ciento con ese 66 por ciento obtenemos una cifra tal que significa que en esas primeras cuatro horas es importantísimo que el accidentado reciba atención sanitaria". La ministra responde: "La misma encuesta nos dice que con una atención más rápida se hubiera podido reducir el número de muertos en un 11 por ciento". "Los datos que tenemos nos permiten afirmar que las comunidades autónomas, que es a quien corresponde la competencia de atención a las víctimas de accidentes de

tráfico, tienen tiempos de respuesta de las UVI mó viles que se sitúan entre los diez y los quince minutos".

"Las unidades de las que se e stán dotando las com unidades autónomas en estos momentos están procediendo a la renovación de sus equipos móviles para permitir este soporte vital básico en el lugar del accidente. A título de ejemplo, en los ú ltimos tres años, algu na comunidad, como Castilla-La Mancha, por citar una que probablemente antes de las transferencias estaba peor dotada, ha triplicado las unidades móviles disponibles y ha incorporado tres helicópteros, cuando antes no tenía ninguno. Todas las comunidades autónomas están haciendo esfuerzos en este sentido".

Sobre la pregunta de si existe protocolo común: "Como tal, formalizado, no existe. Sería una buena idea —y re cojo esa sugerencia— discutir un protocolo común con las sociedades científicas, con los servicios de atención urgente y, por supuesto, con las comunidades autónomas. (..) Yo estaría de acuerdo en realizar un estudio sobre la situación que nos permitiera tener más datos acerca de esa atención sanitaria urgente y no únicamente eso s datos de media que nos proporcionan las comunidades autónomas y que lo pudiéramos adoptar como ba se para establecer y difund ir unas guías de buenas prácticas, unos protocolos, que pudieran ser seguidos por todas las comunidades autónomas. Es una sugerencia que, con mucho gusto, recojo".

Sobre incidencia de los medicamentos en la conducción: "Aparte de que con las sociedades de med icina familiar y co munitaria y con las comunidades autónomas estamos desarrollando un pequeño programa, de manera que los profesionales de la a tención primaria ha gan primero la pregunta de si la persona co nduce y den con sejos sobre las precauciones que tiene que observar si se prescribe uno u otro medicamento. Esa es una sugerencia que también recojo con gusto".

"Las familias de las víctima s. En los h ospitales sí existen servicios de atención psicológica a las víctimas."

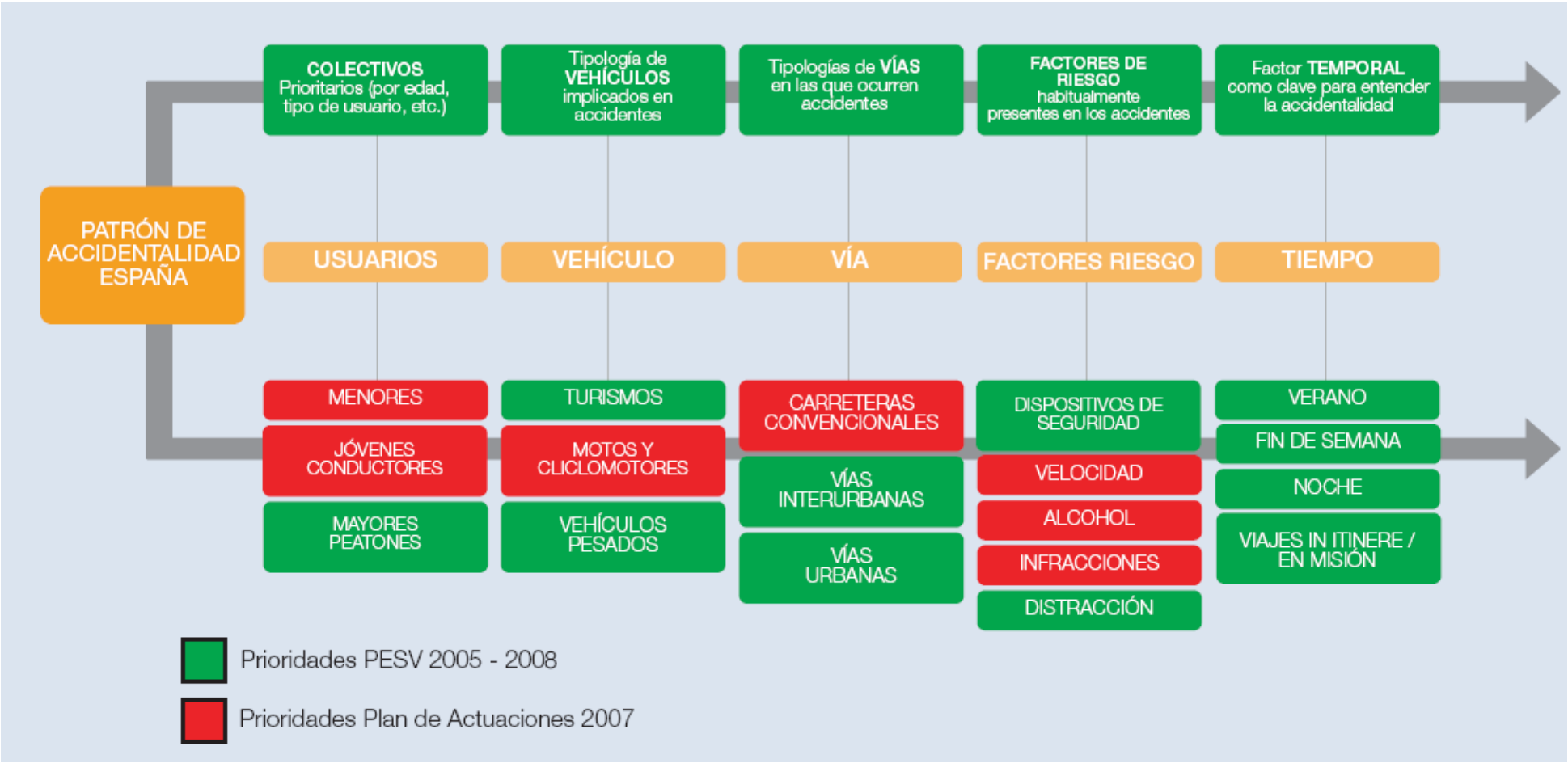
Sobre una Secretaría de E stado que aglutine las com petencias de coordinación en materia de seguridad vial: "No m e corresponde a mí decir cuál debe ser la organización de la Administración del Estado. En definitiva, creo que lo que se n os está pidiendo es una mayor y mejor coordina ción y que la seguridad vial ocupe un lugar más importan te dentro de la agen da política". "Sí creo que sería útil que, a través de la Dirección General de Salud Pública de las comunidades autónomas, pudiéramos tener protocolos de acción común para dar respuesta a los accidentes".

A una petición de co mpromiso del PP sobre la e laboración de un plan de tratamiento de las emergen cias y urgencias sanitarias: "A lo que sí n os podemos comprometer es a tratar de co nsensuar protocolos comunes con las comunidades au tónomas, a hacer un estudio de la situación actua l, un estudio con datos más amplios que los que disponemos en estos momentos, un estudio comparado. Aquí se nos han dado algunas cifras y creo que hace falta profundizar algo má s y ver cómo podemo s mejorar entre todos e sa capacidad de respuesta".

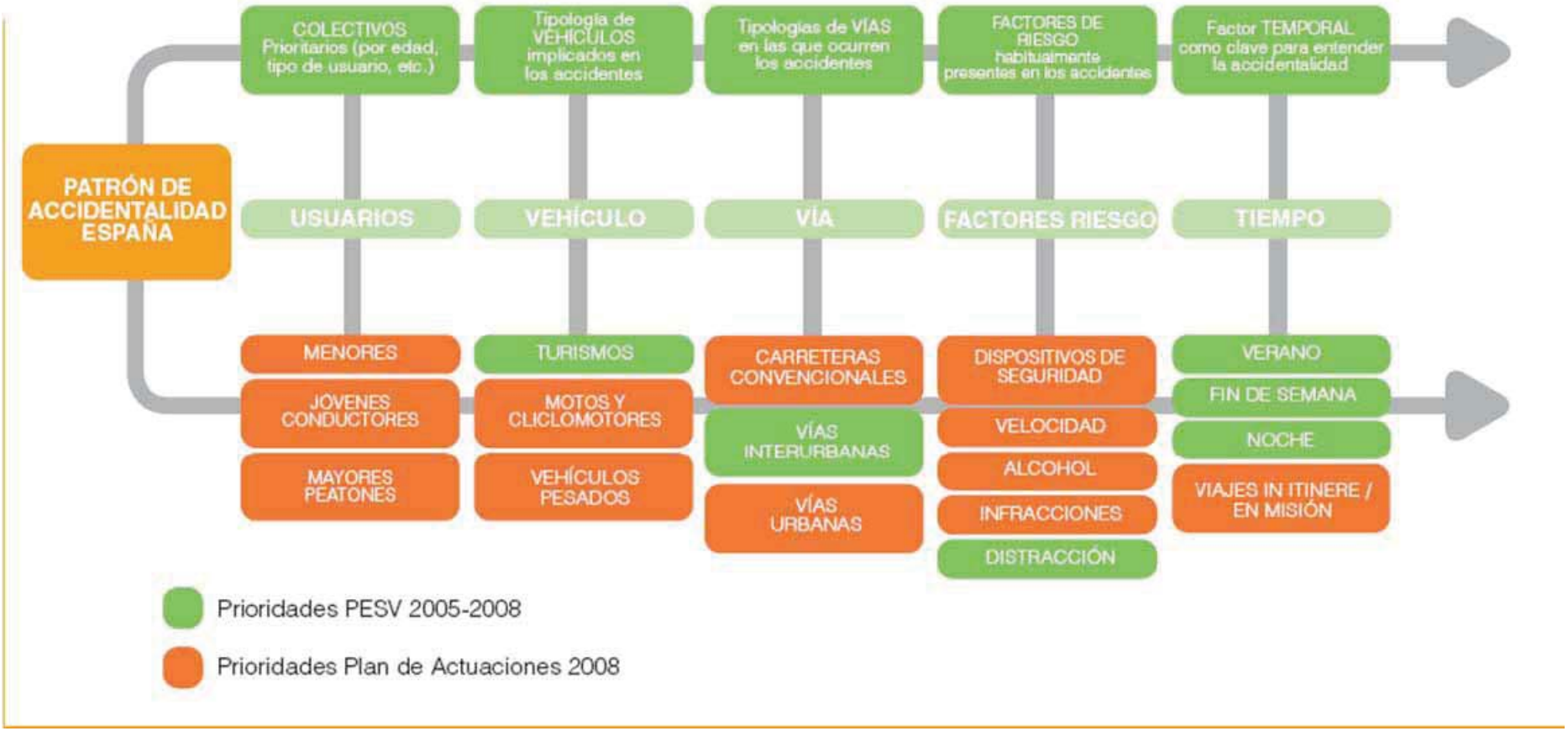
ANEXO IX

Cuadro de prioridades de los planes de actuaciones anuales. 2007 y 2008

Cuadro de prioridades de 2007



Cuadro de prioridades de 2008



ANEXO X

La descripción y ejecución del PESV 2005-2008

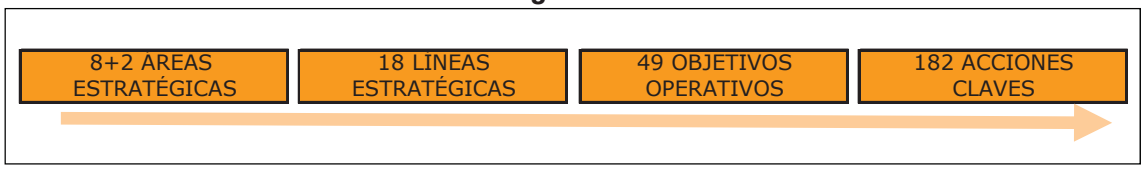
El Plan de acciones estratégicas claves 2005-2008

El documento fundamental del PESV es el Plan de Acciones Estratégicas Claves 2005-2008. Este documento, de acuerdo con la visión de los autores, nace con el propósito último de que las medidas especiales 2004-2008 tengan un efecto duradero en el tiempo, por lo que consideran que es imprescindible acompañarlas de un Plan de acciones estratégicas en el que la sociedad civil y el resto de administraciones desempeñen un papel clave, tanto en su elaboración, como en su puesta en funcionamiento y seguimiento.

Este documento engarza la ejecución de siete de las ocho medidas especiales proyectadas en 2004 (la creación del Observatorio Nacional de Seguridad Vial ya había tenido lugar en julio de 2004) e incorpora nuevas medidas, muchas de ellas a llevar a cabo en concurrencia con otras administraciones, para el ámbito temporal 2005-2008.

En este sentido, la DGT diseña un conjunto de estrategias específicas y acciones claves de acuerdo con el siguiente esquema:

Estrategia del PESV



Fuente: PESV 2005-2008. Plan de acciones específicas claves.

Estructura del PESV



Fuente: Elaboración propia.

El análisis de la ejecución del PESV se realiza por áreas estratégicas para cada uno de los ejercicios de los que se tiene información.

Área 1: EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL **, cuya misión es "lograr mejores comportamientos y una conducción más responsable, cívica y segura" se desarrolla en tres líneas estratégicas:**

1.-Impulso de la educación vial:

C_1

La presencia de la seguridad vial en el currículo escolar se potenció a través de la publicación de la Ley Orgánica 2/2006, de 3 de mayo, de Educación (LOE), dónde se establece para cada etapa los objetivos generales y dispone en su artículo 17. n) como objetivo de la educación primaria el "fomentar la educación vial y actitudes de respeto que incidan en la prevención de los accidentes de tráfico", y en su artículo 33. n), como objetivo del Bachillerato "afianzar actitudes de respeto y prevención en el ámbito de la seguridad vial". Además, establece una nueva área educativa denominada "Educación para la ciudadanía y los derechos humanos (ECDH)", que se impartirá en uno de los cursos del tercer ciclo de educación primaria (artículo 18.3) y en uno de los tres primeros cursos de Educación Secundaria Obligatoria (ESO) (artículo 24.3), así como "Educación ético-cívica" en cuarto curso de ESO (artículo 25.1).

Como se ve, la línea estratégica se centra en los ciudadanos de menor edad con el objetivo de incidir, *ab initio*, podría decirse, en su comportamiento de peatón y futuro conductor (de la bicicleta al vehículo de motor, pasando por el ciclomotor y la motocicleta). De ahí que figure el recuadro de la **C_1**, aunque parezca "prematura" esta distinción.

Por su parte, y en apoyo a la inclusión de la seguridad vial en currículo escolar, la Subdirección General de Formación para la Seguridad Vial de la DGT ha diseñado contenidos de seguridad vial en distintos formatos para la formación del profesorado de todos los niveles educativos:

Durante el año 2005 se realizaron cursos de educación vial para profesores de educación infantil, primaria y secundaria y cursos de educación vial para jóvenes (asistieron un total de 784 profesores y alumnos); cursos para padres y monitores (se formaron 255 padres y monitores) y "Cursos a la policía local" (alcanzaron a 230 policías locales). Se realizaron diversas ediciones de concursos: los XL concursos de educación vial en parques infantiles de tráfico, el XXVI Concurso nacional de seguridad vial en ciclomotor, los VI concursos de proyectos de educación vial en el ámbito escolar, el V Concurso de teatro sobre educación vial, dirigido a personas con discapacidad, el VI Concurso de relatos cortos para mayores "Letras para el Camino", y se realizaron investigaciones sobre la "identificación de variables psicológicas predictoras de conductas de riesgo en la conducción de ciclomotores y motocicletas en adolescentes y jóvenes y construcción de un cuestionario de evaluación".

Durante el año 2006 se subvencionaron 25 becas para el curso de postgrado de la UNED "Educación vial para profesores", se realizaron actividades de educación y formación vial para los diferentes niveles educativos desarrollados por el MEC, que alcanzaron a un total de 65 profesores y 6.200 alumnos, y se editaron y difundieron 5.100 ejemplares del "Cuaderno Didáctico sobre Educación Vial y Salud" (2ª edición).

Esta labor de promoción de la inclusión de contenidos de seguridad vial en el currículo escolar se intensificó en el año 2007, cuando entraron en vigor tres Reales Decretos de carácter básico, de desarrollo de la LOE[1], por los que se establecían las enseñanzas mínimas en el currículo de los estudiantes de los diferentes niveles educativos. Se llevaron a cabo asimismo medidas de fomento de la formación, tanto del profesorado como de la población, en diferentes colectivos.

[1] Real Decreto 1513/2006 de Educación Primaria, Real Decreto 160/2006 de Educación Infantil y Real Decreto 1631/2006 de ESO. Posteriormente se publicó el Real Decreto 1467/2007 de Bachillerato.

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

Fuente: Elaboración propia con datos de la Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2007.

No obstante, estas acciones tienen un serio condicionante: La educación es una materia transferida a las CCAA (excepto las ciudades de Ceuta y Melilla). Si bien el contenido del currículo educativo viene tasado en la LOE, las CCAA tienen competencia para su desarrollo, por lo que la implantación efectiva de estas medidas y otras de acompañamiento (formación del profesorado, estudios de variables psicológicas asociadas a comportamientos, etcétera.) se desconoce. El PESV no dispone de un buen sistema de coordinación con el resto de administraciones que permita una implantación homogénea ni una información fluida de sus resultados.

La DGT mantiene convenios de colaboración con diferentes CCAA, como Andalucía, Galicia, Valencia y Castilla la Mancha. Al mantener relaciones periódicas, la Subdirección General de Formación puede valorar los resultados obtenidos, pero sobre las restantes CCAA los únicos datos disponibles son los pedidos de material de seguridad vial que se formalizan en la subdirección mencionada.

Además, en muchos casos son los coordinadores de formación provincial de la Dirección General de Tráfico, quienes realizan "labores comerciales" entre el profesorado de la CCAA con el fin de concienciar a este colectivo sobre la importancia de la materia, y ofrecer los contenidos para facilitar su implantación. La Subdirección de Formación organiza encuentros con profesores, universidades, organizan cursos sobres seguridad vial y acuden al "Proyecto Aula" para contactar con docentes y ofrecerles sus contenidos. Pero el vehículo conductor no parece ser el apropiado, ya que, según las fuentes consultadas, se demanda un formato más atractivo, formatos multimedia[2], etcétera.

2.- Permisos y licencias: mejora de los procesos asociados a la formación vial:

C1

En las pruebas de obtención del permiso y licencia de conducir de todos los tipos de vehículos se han incluido contenidos relativos a la seguridad vial, de tal forma que, en la actualidad, el 30 por ciento de las preguntas de los exámenes de los permisos más comunes versan sobre estas materias, y de un 25 por ciento en los permisos de ciclomotor. La prueba teórica incorpora 13 cuestionarios generales, 6 para personas sordas y 6 para lectura comprensiva.

Como material también se elaboró, en 2006, el primer borrador del Manual del curso de reeducación. Y se realizaron actividades de formación y

[2] Valga como ejemplo (aunque fuera del periodo de ejecución del PESV) la Guía Didáctica de Educación Vial para el primer ciclo de la Educación Primaria, que la DGT ha publicado en octubre de 2009, que se presenta como un folleto que presenta los contenidos incluidos en un CD-ROM.

reciclaje para profesores. En total, se beneficiaron de estos cursos 1.260 profesores y 208 examinadores.

El PESV perseguía la modificación de los requisitos y pruebas para la obtención de licencia de ciclomotor, elevando a 16 años la edad mínima para conducir ciclomotores. Esta medida provocó un importante debate entre agentes implicados y finalmente la edad mínima se ha establecido en 15 años a través del Real Decreto 818/2009, de 8 de mayo, por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores. Esta reforma legal está incluida en el Plan Estratégico de Seguridad vial para motos.

Otra medida que se ha ejecutado dentro de esta línea fue implantar el crédito de 8 puntos para los conductores noveles, medida que se recogió en la Ley del carné por puntos en 2006 indicando que los titulares de un permiso o licencia de conducción con una antigüedad no superior a tres años, salvo que ya fueran titulares de otro permiso de conducción, dispondrán de ocho puntos.

Se realiza una intensa labor de control e inspección sobre los centros de reconocimiento de conductores (CRC) y autoescuelas que se ha llevado a cabo a través de un protocolo de inspecciones coordinado desde la Subdirección General de Formación para la Seguridad Vial de la DGT. Las inspecciones de estos centros son realizadas por personal de las Jefaturas Provinciales de Tráfico. Algunas están reglamentadas, como la apertura y modificación sustancial de elementos, y otras se realizan puntualmente en función de la disponibilidad de personal para inspeccionar[3].

Durante el año 2005 se actualizaron de los protocolos de intervención médica y psicológica en los CRC, que se aplicarían a partir de 2006, año en el que se hizo un gran esfuerzo en el refuerzo de la formación y del control de calidad de las escuelas de conductores, CRC y centros de recuperación de puntos.

No obstante, cabe mencionar que estas inspecciones se realizan rellenando un *checklist*[4] cuyo contenido está más encaminado a conocer la dotación de los centro que a valorar la calidad de la formación o del servicio realizado.

Finalmente, durante el año 2007 se puso en marcha el programa "Permiso a 1 Euro", medida de la que a finales de ese año se habían beneficiado un total de 832 jóvenes. Los resultados de la ejecución del programa no parecen mostrar niveles de éxito apreciables; las entidades financieras no parecen haber demostrado interés especial en la gestión del programa.

3.- Reeducación y sensibilización vial de conductores: C_1

[3] En el Anexo XIX se pueden ver modelos de las inspecciones en CRC, en autoescuelas y centros de cursos de reeducación.
[4] Anexo XIX.

Dentro de esta línea se incluyó el desarrollo de la implantación del carné por puntos que ya se había recogido en el documento Medidas Especiales 2004-2005, así como diferentes medidas necesarias para tratar de asegurar la máxima efectividad de dicho permiso, el desarrollo del *software* necesario para la gestión de los puntos por parte de las autoridades de Tráfico, y la elaboración de los cursos de reeducación y sensibilización para conductores.

La llamada "Ley del carné por puntos" fue aprobada el 19 de julio de 2005[5], aunque no entró en vigor hasta 2006, tiempo durante el cual se implementaron todas las medidas que debían acompañar la puesta en marcha de esta norma.

Antes (la DGT realizó incluso un estudio previo de impacto social) y después de dicha aprobación se desplegó una intensa campaña informativa en radio, televisión y la página *web* de la DGT, y se repartieron 16 millones de folletos informativos. Además, se editaron diferentes manuales y se realizó una jornada formativa/divulgativa con la prensa acerca del permiso por puntos.

Denuncias y puntos retirados

	2006	2007
Nº de denuncias tramitadas que han conllevado retirada de puntos	372.007	774.308
Nº de puntos retirados	1.241.562	2.825.759

Fuente: Elaboración propia con datos de la Memorias de Actuaciones de Seguridad Vial 2006 y 2007.

Como se ha indicado, para la aplicación del carné por puntos fue necesario desarrollar un sistema informático que soportara la información necesaria para gestionar esta información (el desarrollo de este sistema se adjudicó por un importe de 1,2 millones de euros). Si bien en el ámbito de la DGT la implantación se llevó a cabo con normalidad, el ámbito urbano (la mayoría de los ayuntamientos) no estaba en disposición de poder aplicar con homogeneidad este sistema (especialmente por carencias de adaptación y compatibilidad de las bases de datos). Tanto es así que, aún en la actualidad, existen ayuntamientos que no retiran puntos por infracciones que deberían conllevarlo, aunque no pueden descartarse otras razones de carácter no tecnológico[6].

Mediante la Orden INT/2596/2005, de 28 de julio, se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial con dos objetivos claros: sensibilizar y reeducar. Previamente se había diseñado un procedimiento para la concesión de los centros que impartirían estos cursos. Por resolución de la DGT de 5 de mayo de 2006 (BOE 21 de junio de 2006) se hizo efectiva la

[5] Ley 17/2005, de 19 de julio, por la que se regula el permiso y la licencia de conducción por puntos. También se modifica el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial.

[6] Ejemplo de esta implantación progresiva y dilatada en el tiempo puede ser el convenio que el Ayuntamiento de Madrid está a punto de firmar con la DGT, para que sea este organismo, dependiente del Ministerio del Interior, el que gestione el cobro de las multas que se impongan en la capital española través del radar, y cuya eficacia era claramente mejorable en el Consistorio madrileño.

adjudicación del concurso a la Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE), organización que representa a más de l 85% de las escuelas particulares de conductores existentes en España (203 centros). En los casos de Catalunya y el País Vasco (CCAA con competencias en Tráfico), las concesiones se adjudicaron, respectivamente, al Real Automóvil Club de Catalunya (RACC) y a la CNAE.

El ministro del Interior, José Antonio Alonso, explicaba en su comparecencia en la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de los Accidentes de Tráfico[7] que los cursos de sensibilización y reeducación "constituyen uno de los aspectos más relevantes del sistema, puesto que a través de los mismos se persigue modificar el comportamiento básico del infractor", y que dichos cursos "van a servir sin duda alguna para el fin que se pretende. Por tanto, vamos a evitar cualquier situación de fraude o de tolerancia, o cualquier situación que hiciera perder vigor a estos cursos de sensibilización vial que consideramos básicos dentro de la estructura general de la reforma normativa".

Los casos de multirreincidencia, en los que hay conductores que, según el relato del fiscal de Seguridad Vial "tras la condena, salen conduciendo el vehículo y lo siguen haciendo a diario con en ocasiones, cinco o seis condenas al mes, sin que la pena surta efecto disuasorio", han empujado a la DGT, la CNAE y la propia fiscalía, a proyectar un protocolo sobre posibles alternativas, que se someterá a la aprobación de la Fiscalía General del Estado y el Consejo General del Poder Judicial.[8]

[7] Sesión del 19 de octubre de 2004. Diario de Sesiones.

[8] También se está trabajando en la actualidad (es decir, ya fuera del periodo de ejecución del PESV 2005-2008) en el contenido de los cursos de sensibilización y reeducación para los reincidentes, con la intención de que no hagan "el mismo curso" otra vez, sino que esté adaptado a ese colectivo concreto.

Área 2: Concienciación y Seguridad Vial, **cuya misión es "Concienciar e involucrar a la seguridad vial" se desarrolla en dos líneas estratégicas:**

1.- Incremento de la concienciación social sobre seguridad vial: C_1

La DGT, a través de la Subdirección de Formación en Seguridad Vial, desarrolla un programa de campañas de concienciación anual. La elección de las campañas se basa en estudios realizados por el ONSV, en las campañas diseñadas en la UE para desplegar simultáneamente en todo el territorio y en estudios de encuestas de población (se realizan 2.300 entrevistas entre conductores). Los resultados de estas campañas son estudiados a través de controles realizados durante e inmediatamente después de estas campañas, así como a través de investigaciones de mercado continuas con las que se miden los indicadores de eficacia de la publicidad, la imagen proyectada y la influencia en la modificación de conductas.

En 2005 se puso en marcha una campaña de ámbito nacional con el lema "No podemos conducir por ti", consistente en anuncios publicitarios en televisión, cine e Internet, que dio cobertura al 98.5% de la población. Se realizó también una campaña radiofónica continuada a través de las grandes cadenas de cobertura nacional: Cadena Ser, COPE , Onda Cero, Punto Radio y EFE Radio, en programas de máxima audiencia. Asimismo, se elaboró un vídeo divulgativo explicando los principales aspectos de carné por puntos. Aprovechando la Vuelta Ciclista a España 2005 se realizaron actuaciones de promoción de la seguridad vial: inserciones gráficas específicas para ciclistas en el Libro de Ruta de la Vuelta; carteles oficiales de la Vuelta con el lema "Usa la cabeza, usa el caso"; inclusión del *logo* de la DGT en la lista de patrocinadores, etcétera.

En 2006, hubo campañas generalistas y se cambió de denominación la revista "Tráfico" por la de "Seguridad Vial y Tráfico". En 2007 se realizaron las siguientes campañas de divulgación:

Datos de divulgación seguridad vial por la Dirección General de Tráfico

763 minutos en televisión y 12.450 minutos en campañas de radio
Ratio de penetración de las campañas: 96%
1.200.300 folletos y trípticos editados:
- Permisos 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 a través de la *web*

Fuente: Elaboración propia con datos de la Memoria de Actuaciones 2007. DGT.

Igualmente, dentro de esta línea, se estableció la mejora del seguimiento y control de la publicidad en relación con los vehículos y conducción. Esta labor la ejerce el director general de Tráfico, competente para la sanción de infracciones en esta materia en virtud del artículo 52 del Real Decreto Legislativo 339/1990[9]. Durante el año 2005, se realizaron 209 expedientes sancionadores por incitación a la competición y sobre valoración de los dispositivos de seguridad.

Finalmente se establecía la participación de la DGT en congresos y jornadas sobre seguridad vial mediada, que se ha ejecutado con su amplia participación en la organización y participación en todo tipo de foros relacionados con la seguridad vial durante los últimos años: En 2005 la DGT participó en los siguientes eventos: Curso de Medicina de tráfico sobre alcohol, otras drogas, medicamentos y seguridad vial; colaboraciones en las jornadas sobre violencia vial organizada por Stop Accidentes; Conferencia sobres seguridad vial organizada por el Instituto Europeo de salud y bienestar social; I Congreso de accidentología vial organizada por la Junta y AEAV, II Jornadas sobre la búsqueda de soluciones al problema de accidentes de tráfico organizada por la Universidad de Zaragoza, etcétera.

En 2006, la DGT participó en diversos congresos y jornadas sobre seguridad vial: jornadas anuales sobre salud y seguridad vial; jornadas sobre permiso por puntos, en Madrid y Barcelona, organizado por la DGT, RACC, MAPFRE y los ayuntamientos de Madrid y Barcelona; y en 2007, igualmente, se participó y organizaron diversos congresos y jornadas sobre seguridad vial.

2.- Acciones preventivas desde el ámbito sanitario: C_1

Al objeto de desarrollar acciones para prevenir los accidentes de tráfico y reducir la gravedad de las lesiones derivadas de los mismos, en 2005 se firmó un Convenio de colaboración entre el Ministerio de Interior y el Ministerio de Sanidad y Consumo. Para eso se promocionó el consejo sanitario (desde el ámbito de atención primaria) y se armonizaron los contenidos de los materiales formativos y divulgativos relativos a hábitos nocivos, dispositivos de retención infantil y seguridad durante el embarazo. Se fomentó el trabajo emprendido por el Grupo 47 "Alcohol, drogas y medicamentos" del Consejo Superior de Seguridad Vial.

Igualmente, y de acuerdo con las acciones recogidas dentro de esta línea, se elaboró durante 2006 la Guía de práctica clínica para la exploración médico-psicológica en los CRC.

Durante el año 2007, siempre dentro del citado convenio de colaboración, se definieron 75 indicadores de mortalidad y 7 de morbilidad de lesiones por acciones de tráfico. Además, se fomentó que desde la atención primaria los médicos proporcionen consejos de seguridad vial a sus pacientes, y se publicaron 4.000 ejemplares de la Guía.

[9] Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo, por el que se aprueba el Texto Articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

Finalmente, dentro de las actuaciones en el ámbito internacional, la Dirección General de Salud Pública participó en reuniones anuales, tanto en la oficina regional para Europa de la OMS como en la Comisión Europea en su área de salud pública.

Sin embargo, y pese a este relatorio de actuaciones, los datos sobre las acciones cuya ejecución corresponde a administraciones distintas de l Ministerio de Interior son escasos y poco concretos.

Área 3: Vigilancia y Control, **cuya misión es "hacer más efectiva la disciplina de los conductores" se desarrolla en dos líneas estratégicas:**

1.- Mejora de las actuaciones y medios para la vigilancia y control de la disciplina vial de los usuarios

El PESV recoge un total de diecisiete medidas dentro de esta lín C_1 estratégica, entre las que destacan:

✓ Creación del Centro Estatal de Tratamien to de Denuncias Automatizado (CESTRADA) (3.1.A.1.): el Centro se puso en marcha en marzo de 2008 con el fin de realiza r la tramitación completa de las sanciones captadas por me dios automatizados. Supone la implanta ción de una cadena de control con la s siguientes fases: detección de la infra cción, transmisión automática de los datos a l centro de tratamiento, identificación automática del infracto r mediante consulta del registro general de vehículos, generación automática de la notificación de la denuncia y transmisión automática del boletín al infractor. La creación de este centro a reducido significativamente los tiempos de notifica ción de las sanciones lo que, a juicio de la DGT, confiere a la administración una imagen más eficaz.

✓ Desarrollo continuo de la s actuaciones de la ATGC de asistencia y auxilio al conductor (3.1.A.2). Los agentes de la ATGC prestan apoyote todo tipo a los conductores: averías, asistencia en accidentes, información sobre rutas de viaje… Esta acción lleva aparejada una mejora las comunicaciones, tanto a nivel interno (proyecto SIRDEE) como externo (aumento de líneas telefónicas) que en 2006 no se había ejecutado aún 10. En 2007 se siguió potenciando esta la bor, integrando los COTAS (Centros Operativos de Tráfico) de los subsectores en los Centros Operativos Complejos (COC) de las Comandancias, lo cual permitirá a los COTAS el apoyo inmediato de las unidades de seguridad ciudadana de la co mandancia y de otras especialidades. Por otro lado, en 2007 se dotó a los COT AS de medios especiales para poder controlar y gestionar las patrullas en servicio, para disminuir los tiempos de intervención y optimizar su empleo (video-wall, AVL, SIRDEE).

Nº de actuaciones de la ATGC de auxilio y asistencia en accidentes de tráfico

AÑO	AUXILIOS	ACCIDENTES	TOTAL
2005	1.004.376	91.701	1.096.077
2006*	752.952	7.255	760.207

*: De enero a septiembre.
Fuente: Elaboración propia con datos de la ATGC.

✓ Atención de las llamadas de emergencia de la ciudadanía (3.1.A.4): Se han atendido en el periodo entre 35.000 y 10.000 llamadas.

Según la Subdirección responsable de la gestión de esta acción, su función "es la concentración y difusión de información, y nuestra respuesta a los

[10] Según las fichas de seguimiento.

agentes implicados de emergencia es in mediata". El indicador de resultado de esta a cción pedía, precisamente el tiempo de respuesta medio a la s llamadas de emergencia.

✓ Ampliación de la plantilla de los efect ivos de la ATGC (3.1.A.5): medida que ya se recogía en el documento de Medias Espe ciales de Seguridad Vial 2004-2005, se desarro lla en esta línea aunque, en esta ocasión, sin marcar ningún objetivo numérico para cuantificar el aumento. Durante la vigencia del Plan la plantilla real aumento en 1.169 efectivos.

Número de agentes de la ATGC

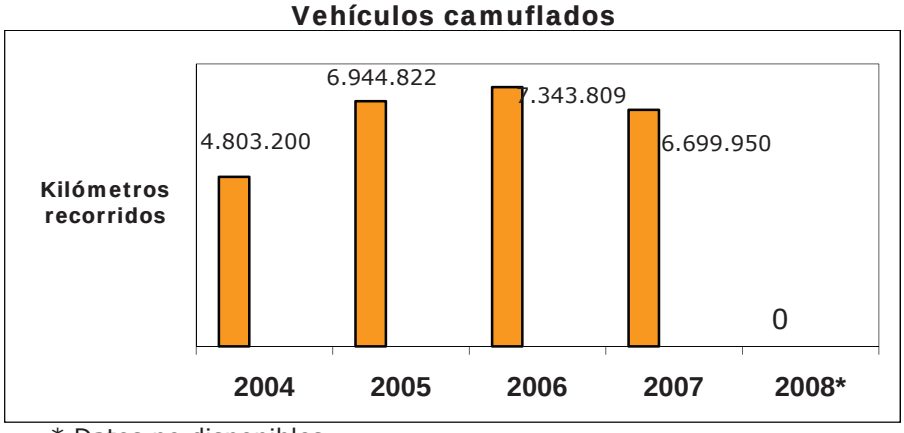
*	Situación a 31/12/2004	2005	2006	2007	2008
Incremento en el nº de agentes	8.639	8.641	8.808	9.807	9.808

Fuente: Elaboración propia con datos de la ATGC.

Para acceder a la ATGC se necesita un a ño de antigüedad en el cuerpo, no tener más de 33 añ os y pasa r un curso de forma ción. Durante el período 2004-2006 la demanda de este tipo de pu estos bajo significa tivamente no cubriéndose las pla zas ofertadas, esta tendencia ha cambia do debido, en gran medida, a un sistema de incentivos por penosidad y riesgo aplicado a este colectivo.

✓ Aumento del número de vehículos camu flados (3.1.A.6): Según los datos facilitados, hay 259 vehículos camuflados en toda Españ a, de los que 145 son etilómetros y 114 son ra dares móviles. El ma yor número de vehículos (72) se a dquirió en 2007. Sin emba rgo, en 2006, sólo se adquirieron seis nue vos vehículos. Por tanto, no se ha cumplido el objetivo indicado en el An exo: Calendario de Acciones cla ves, que era llegar a 300. Sí se ha logrado la cantida d prevista en el Plan de Vigilancia de la Agrupación de Tráfico (250)[11].

Vehículos camuflados

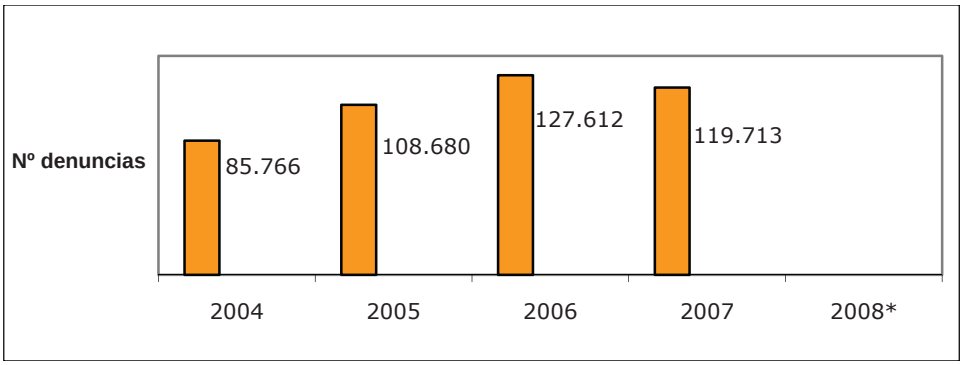


* Datos no disponibles.

Fuente: Elaboración propia con datos de la SG de Gestión de Tráfico y Movilidad.

[11] Fichas de seguimiento de 2007.

Denuncias de los vehículos camuflados



* Dato no disponible.
Fuente: Elaboración propia con datos de la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

El objetivo de estos coches "de colores comerciales" es detectar con mayor facilidad las infracciones graves relacionadas directamente con la seguridad vial, como el empleo irregular del móvil, no utilizar el cinturón de seguridad, la conducción temeraria, la invasión de la izquierda de la calzada, o no respetar la prioridad de paso.

Los gestores consideran esta medida "útil, y contribuye a la disuasión de conductas infractoras, dado que se observa la circulación tal y como transcurre en realidad, siendo lo ideal combinarlos con otras patrullas de vehículos uniformados cuya misión principal es la prevención". Y es que creen estos gestores que la palabra "adecuada para definir este tipo de servicio es la eficacia, por lo que se considera conveniente potenciarlo en aras a una mayor seguridad vial, que se traduce en la disminución tanto de los accidentes como de las víctimas, pero manteniendo la proporción adecuada con los servicios uniformados, que deben prevalecer cuando no sea posible simultanear ambas modalidades, dada su mayor eficacia preventiva y para atender incidencias"[12].

✓ Desarrollo y aplicación progresiva del sistema PRIDE (3.1.A.7): a través de este proyecto de automatización de denuncias se dota a los agentes de la ATGC de terminales para la gestión automatizada de denuncias desde la red vial. Este sistema informático nació en 2001 (aunque con diferentes funcionalidades) y se pilotó en prueba en las provincias de Toledo y Segovia. A la finalización del PESV los agentes disponían de 10.50 terminales TCM y se tramitaron durante el año 2008 un total de 84.801 denuncias a través de este sistema.

Con el fin de tener una ordenación y regulación de los datos, se dispone de conexiones entre las CCAA, las Diputaciones y los Ayuntamientos. No obstante algunos están tramitándose aún.

[12] Fichas de seguimiento 2007.

Conexiones al PRIDE

Ayuntamientos en fase de conexión	151
Ayuntamientos en fase de conversaciones	53
CCAA y Diputaciones provinciales en fase de conexión	4

Fuente: Elaboración propia con datos del Manual para la implantación de secciones de control de velocidad en carreteras con radares fijos. 2006. DGT. Datos actualizados el 30 de noviembre de 2006.

✓ Mejora del protocolo de atestados y de la formación de los agentes de la ATGC (3.1.A.8). Según las fichas de seguimiento, en 2006 se estaba desarrollando (y previsto terminar en el transcurso del año) el módulo de expedientes dentro del sistema informático SIGO de la Dirección General de la Guardia Civil, para facilitar la elaboración de atestados e informes por accidentes de circulación, así como otro tipo de diligencias confeccionadas por los especialistas de la ATGC. También se organizaron cursos de reciclaje para el personal de dicha especialidad (120 alumnos al año).

Aunque se cubren todas las plazas (entre enero y mayo de 2006 se impartieron 6.440 horas de formación en la Escuela de Mérida, para un total de 1.417 alumnos), se evidencia un descenso en el número de solicitantes en los cursos básicos, que continuará al año siguiente. También se mencionan deficiencias en la intranet para poder llevar a cabo teleformación, ya que está condicionada por las limitaciones de la red informática, que "no está todavía instalada en todas las unidades hasta nivel Destacamento y no tiene el ancho de banda necesario"[13].

En 2007, se continuó con la potenciación de los cursos de acceso a la especialidad, perfeccionamiento y actualización, al objeto de formar un número suficiente para cubrir "el previsible incremento"[14] de la plantilla y la "formación óptima" de sus integrantes. En 2007 estaban previstos[15] los siguientes cursos: Manejo de equipos de control de velocidad y foto control; jornadas experimentales de actualización para personal de motoristas; jornadas de actualización en la inspección de transporte por carretera, y sobre expedientes del sistema SIGO.

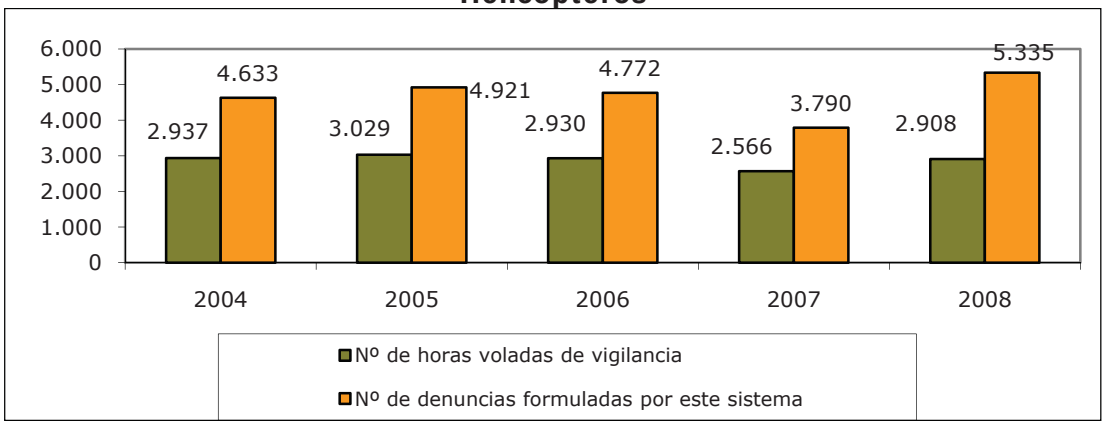
También en materia de formación, se pueden destacar las jornadas que la Dirección General de Transporte por Carretera ha comenzado a organizar en materia de manipulación de tacógrafos destinadas a las fuerzas encargadas de la vigilancia del transporte por carretera[16]. Consciente de la necesidad de formación en esta materia, la DGTC ha organizado también unas reuniones técnicas sobre manipulación de tacógrafo digital en las que han participado expertos de todos los sectores afectados. La intención ha sido extraer unas conclusiones que permitieran definir unos procedimientos aplicables a los controles.

✓ Incremento de las horas de vigilancia aérea (3.1.A.10): Se cuenta con un helicóptero menos desde 2007 (se pasa de 19 a 18. Las bases se encuentran en Madrid, A Coruña, Zaragoza, Valencia, Málaga y Sevilla. En

[13] Fichas de seguimiento 2007.
[14] Fichas se seguimiento 2007.
[15] Fichas de seguimiento 2007: en realidad, es una previsión.
[16] Plan de Inspección del Transporte por Carretera. 2009.

2008 se estableció además la base de Valladolid como permanente. En las bases de Zaragoza, Valencia, Sevilla y Málaga hay con carácter habitual dos helicópteros destinados. En A Coruña y Valladolid hay uno, por no disponer de hangar e instalaciones propias. El resto de aparatos está en Madrid, donde se encuentra la central de Operaciones y Mantenimiento, así como la Escuela de Pilotos.

Helicópteros



Fuente: Elaboración propia con datos de la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

Por otro lado, la DGT cuenta con los siguientes medios humanos destinados a las unidades de helicópteros: 28 pilotos, 22 mecánicos, 5 operadores de vídeo y 13 personas del personal administrativo e ingeniería. El objetivo de esta acción en 2007 es "continuar con la expansión de la nueva modalidad de vigilancia mediante cámaras giro-estabilizadas en el helicóptero, que supone una disminución considerable del número de efectivos de la ATGC por servicio, al no ser necesarios notificadores en tierra, que se pueden emplear en otras tareas"[17]. En 2007, este servicio se prestaba únicamente en los subsectores de Madrid, Valencia y A Coruña.

✓ Dotación de la ATGC con instrumentos contrastados para el control del consumo de sustancias estupefacientes, drogas y sustancias similares en la conducción (3.1.A.11): Hasta 2006 no hay datos de denuncias formuladas por estos sistemas. Pero en dicho año se produjeron ya 1.276 denuncias, y al año siguiente, 1.977. No se dispone de datos de 2008. En el cuadro siguiente se ofrecen datos sobre los instrumentos adquiridos en 2006 y 2007 que son los años de los que se dispone de información.

Control de sustancias estupefacientes

	2006	2007
Etilómetros evidenciales	50	75
Etilómetros digitales	260	680

Fuente: DGT.

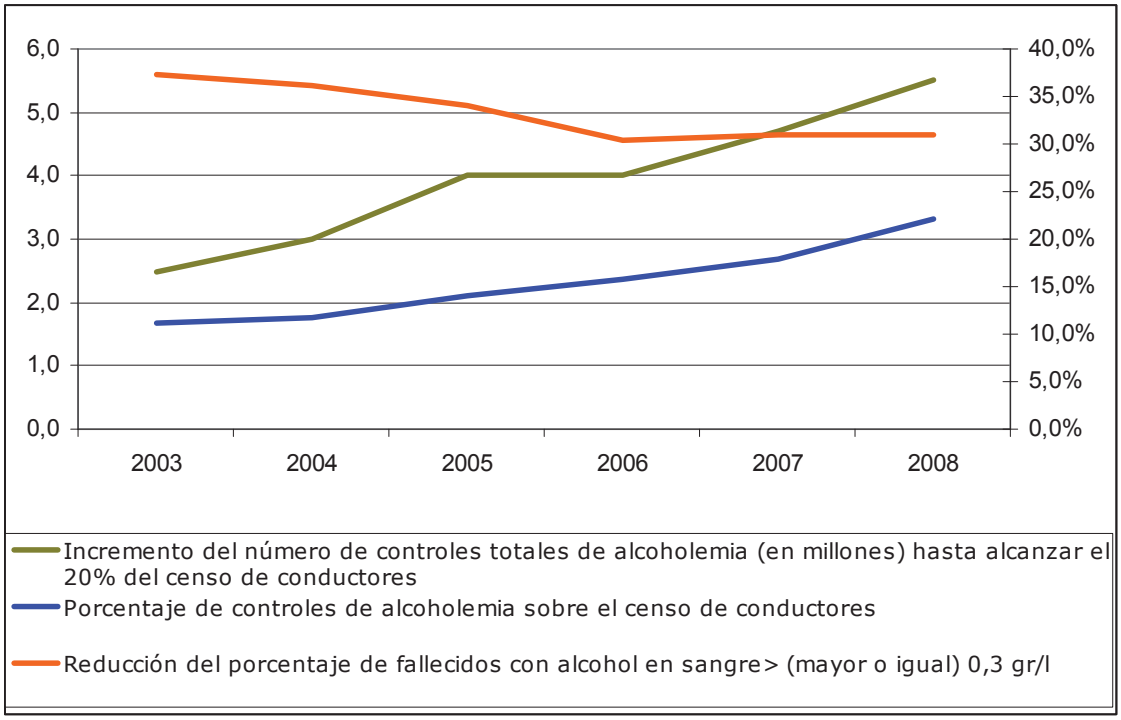
En 2007 se realizan pruebas de campo con aparato de una empresa americana y se estaba pendiente de iniciar las pruebas con otro de otra empresa. La ATGC consideraba en ese momento "prioritaria" la reforma de la Ley de Enjuiciamiento Criminal y las otras normas legales necesarias para

[17] Fichas de seguimiento de 2007.

poder emplear algunos de los sistemas analizadores de drogas en controles de carretera y a los usuarios de vehículos implicados en accidentes o que hayan infringido la norma[18].

✓ Refuerzo de las actuaciones de vigilancia con campañas de información sobre conductas de riesgo (3.1.A.12.): las campañas sobre conductas de riesgo se diseñan a nivel operativo desde la ATGC y la aprueba y lanza la DGT. Se han venido realizando durante la vigencia del Plan dos tipos de campañas: las nacionales, que se diseñan en el ámbito del Ministerio del Interior y se realizan en toda España (se informa e invita a Catalunya y País Vasco y a las policías locales a adherirse) y las europeas, que se desarrollan de acuerdo con un calendario anual fijado en el ámbito de la UE.

Controles de alcoholemia y fallecidos con alcohol en sangre



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

La ATGC considera la realización y el anuncio de campañas de control de conductas muy positiva, ya que se puede verificar que, "a mayor número de controles, menor número de denuncias" y que, además, supone "paralelamente, pedagogía y disuasión". El presupuesto destinado es, en 2006[19], de 13,5 millones de euros.

[18] En fichas de seguimiento de 2007.
[19] Fichas de seguimiento de 2007.

Campañas de control de la ATGC

Nº CAMPAÑAS	2004	2005	2006	2007	2008
Control de conductas de riesgo	6	8	8	8	8
Horas dedicadas a campañas	4.560.203	6.275.788	6.149.967	6.741.777	6.717.763
Nº de denuncias en campañas	212.957	175.667	119.238	196.478	117.732

Fuente: Elaboración propia con datos de la ATGC.

Campañas de seguridad vial durante los años 2005-2008

2005		2006		2007		2008	
CAMPAÑA	**FECHA**	**CAMPAÑA**	**FECHA**	**CAMPAÑA**	**FECHA**	**CAMPAÑA**	**FECHA**
Teléfono móvil	14-27 feb	Teléfono móvil	20 feb-5 mar	Teléfono móvil	12-25 nov	Cinturón seguridad	11-24 feb
		Exceso de peso y seguros	13-19 mar	Cinturón	12-25 feb		
		Fumar y conducir	1-15 abr	Transporte mercancías	12-18 mar		
		Casco	10-23 jul	Casco	14-17 may		
Velocidad	11-24 abr	Velocidad	7-20 ago	Velocidad	13-26 mar	Velocidad	14-20 abr
		Horas de conducción y tacógrafos	18-24 sep	Especial motocicletas y ciclomotores	2-15 jun		
Velocidad	1-14 ago	Velocidad	2-15 oct	Velocidad	6-19 ago	Velocidad	11-24 ago
				Velocidad	7-20 ago		
Casco protector	16-29 may	Casco protector	10-23 abr	BUS. Transporte viajeros	23-29 jul	Teléfono móvil (distracciones)	12-25 nov
Cinturón de seguridad	13-25 jun	Cinturón seguridad	6-19 nov	Cinturón seguridad	12-25 feb	Alcohol y droga	8-21 dic
Cinturón de seguridad	17-30 oct	Cinturón seguridad	1-14 may	Cinturón seguridad	3-16 sep	Especial (casco, doc. Motocicletas)	12-18 may
Alcoholemia	11-24 jul	Alcohol y droga	5-18 jun	Alcoholemia	4-17 jun	Alcohol y droga	2-15 jun
Alcoholemia	9-22 dic	Alcohol y droga	11-24 dic	Alcoholemia	10-23 dic		

Fuente: Elaboración propia con datos de l a Subdirección General de Gesti ón del Tráfico y Movilidad.

Además, la ATGC vigila y con trola en su labor diaria la s infracciones que suponen una mayor cau sa de acciden tes y ma yor lesividad para los ocupantes de los vehículos siniestrados.

De los datos que arrojan los resultados de estas campañas se puede deducir que prácticamente no hay variación sobre el porcentaje de vehículos detenidos por la utilización del teléfono móvil hasta 2008 (se pasa de un 20% a un 13% de vehículos detenidos); que un 22% de los conductores en 2008 utilizan el manos libres; que el salto cualitativo en el uso del casco tanto en ciclomotores como en motocicletas se dio en 2007 (se pasa de 2.972 denunciados en 2006 a 786 en 2007 en ciclomotores y de 533 a 132 en motocicletas en idéntico periodo), o que lo mismo ocurre con el cinturón de seguridad, sobre todo en los pasajeros traseros, porque se pasa de 5.292 pasajeros traseros denunciados en 2006 a 683 en 2007.

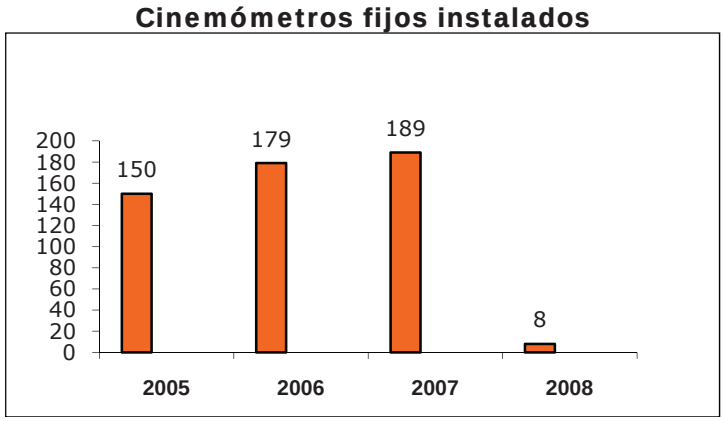
✓ Instalación de cinemómetros fijos (3.1.B.1): El número de radares y su ubicación ha sido una de las polémicas más concurrentes del periodo de vigencia del PESV. Han ocupado dichos debates a la sociedad, a los medios de comunicación y a los representantes políticos. Concretamente, en el seno de la Comisión no permanente de Seguridad Vial y Prevención de los Accidentes de Tráfico tuvieron lugar numerosos debates sobre el tema y una comparecencia expresamente convocada para hablar sobre este asunto[20]. En su comparencia, según el Diario de Sesiones, el director general de Tráfico asegura que la política de seguridad vial que se está impulsando "es relativamente sencilla: alcohol, velocidad, cinturón de seguridad y multinfracciones: Para el alcohol tenemos los controles de alcoholemia, para los multinfractores estamos con el permiso por puntos (…), y para (…) la velocidad está el plan de radares[21]". Añade que estas cuatro actuaciones son las líneas estratégicas básicas de dicha política. En dicha intervención asegura asimismo que la ubicación de los radares se consulta con "el territorio" (los titulares de las vías, agentes interesados, etcétera.) porque "es importante que el ciudadano sienta que los radares son suyos, trabajan para él, están a su servicio y a su disposición; por ello hay que implicarlos en la colocación de los radares".

La principal crítica de la oposición (principalmente el PP) es que la DGT ha ido sustituyendo a los agentes de la ATGC por radares, con lo que se disminuye la presencia de la Guardia Civil en las carreteras. Sin embargo, desde el Gobierno se asegura que, de esta forma, la ATGC se dedica a otras labores de vigilancia y control que no pueden realizarse por las máquinas como los radares. Pero también critica la oposición la ubicación de los cinemómetros, acusando a la DGT de afán recaudatorio y no de colocar los radares donde sería necesario, que es "donde se producen los accidentes"[22], algo que los responsables de la DGT niegan.

Como se ha visto más arriba (Medidas Especiales 2004-2005), desde 2005 a 2008 se han instalado 526 cinemómetros fijos, distribuidos de la siguiente

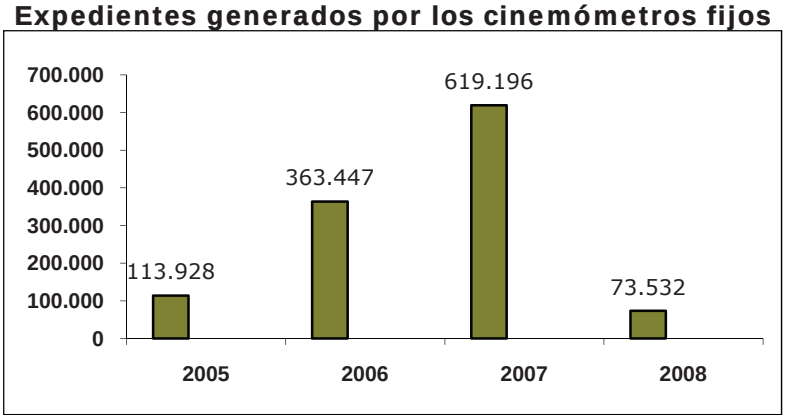
[20] Comparecencia del director general de Tráfico el 25 de mayo de 2005, a propuesta de los grupos parlamentarios socialista, popular y catalán, para "explicar el Plan Nacional de Radares".
[21] El subrayado es nuestro.
[22] Diario de Sesiones de 12 de diciembre de 2007. Comparecencia del director general de Tráfico para informar sobre el balance que realiza la Dirección General de Tráfico en relación con las actuaciones realizadas y resultados obtenidos en la legislación en materia de seguridad vial. Intervención de Federico Souvirón (PP).

forma en el periodo (se incluye 2008 au nque el plan de Radares ten ía un horizonte temporal 2005-2007):



Fuente: Elaboración propia con datos de la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

El número de radares se equipara con el de secciones de control don de existe un cinemómetro instalado. Y en lo que hace a las denun cias tramitadas, los datos son los siguientes:

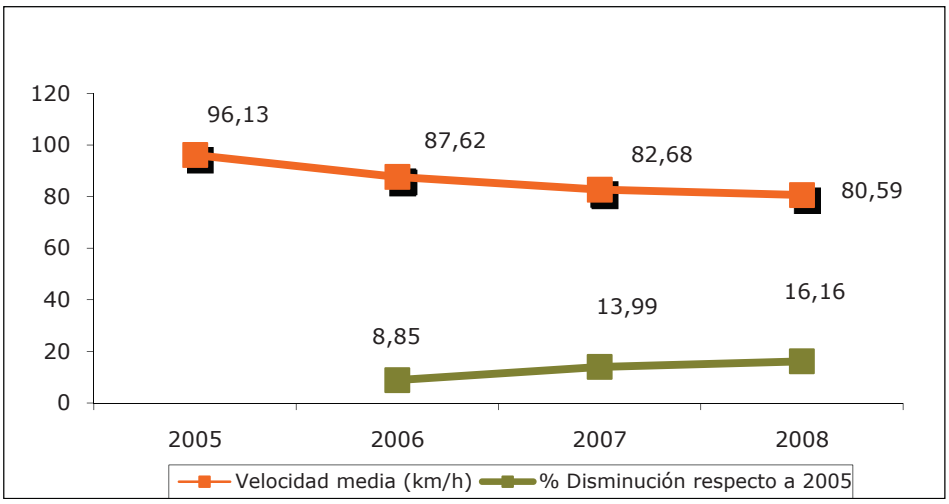


Fuente: Elaboración propia con datos de la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

Debe indicarse que el número de denuncias que han sido tramitadas a partir de esos expedientes no dependen de la Subdirección de Gestión de Tráfico y Movilidad, sino del Centro de Proceso de Datos. A p artir de marzo de 2008, es el CE STRADA el que se e ncarga de la tram itación de las denun cias generadas por los cinem ómetros fijos. Desde la Subdirección citada se enviaron al CESTRADA desde marzo a diciembre de 2008 algo más de dos millones de imágenes tomadas por estos radares.

Se ha documentado la dism inución de la velo cidad media e n los tra mos controlado por los cinem ómetros, con lo que se cumpliría el principal objetivo de su insta lación, que era disminuir la velo cidad en los tra mos controlados. Gráficamente, se refleja así:

Disminución de la velocidad media en tramos controlados por radar



Fuente: Elaboración propia con datos de la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

El objetivo final era reducir un 10% las víctimas mortales de los accidentes de tráfico.[23]

✓ Elaboración y diseño de la campaña de información sobre los cinemómetros fijos y publicación de los resultados (3.1.B.2.): Gráficamente:

Campañas de publicidad

2005	2006	2007	2008
11-24 abr	7-20 ago	13-26 mar	14-20 abr
1-14 ago	2-15 oct	6-19 ago	11-24 ago

Fuente: Elaboración propia con datos de la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

La DGT tiene un compromiso total con la transparencia en lo referente a los radares fijos. Se publica su ubicación y se anuncia en las carreteras en los ITS.

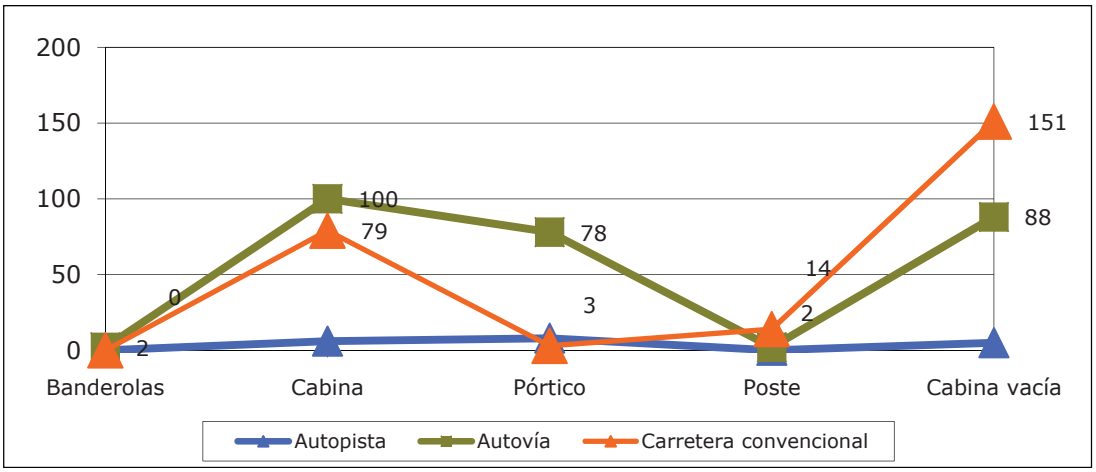
La distribución de los puntos de control se realiza en vías con distinto límite de velocidad, con más radares cuanto más alta es la velocidad límite. Por ejemplo, en el caso de los instalados en 2006, en las carreteras con límite de 50 kilómetros/hora había 2 radares; en las de 60 kilómetros/hora, 3; en las que el límite estaba entre 70 y 90, 27 radares; en las carreteras con límite de velocidad de 100 kilómetros/hora había 30 radares y 19 en las carreteras cuyo límite de velocidad era de 120 kilómetros por hora.

En lo que hace a la situación geográfica de los puntos de control, estaban en 2006 más o menos homogéneamente repartidos por los siete CGT, con algo más de una docena de radares en cada una de las áreas de influencia de los mismos. Por otro lado, como se puede ver reflejado en el gráfico *infra* las carreteras convencionales tienen más radares de los que pudiera

[23] Intervención del director general de Tráfico ante la Comisión no permanente de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados el 25 de mayo de 2005. Diario de Sesiones.

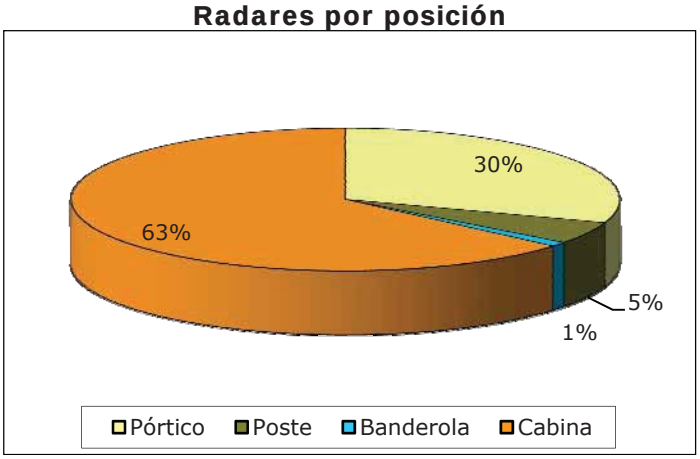
parecer según la "creencia popular", y han ido aumentando, junto con los de las autovías, en mayor proporción que los de las autopistas.

Radares según tipo de vía (2009)



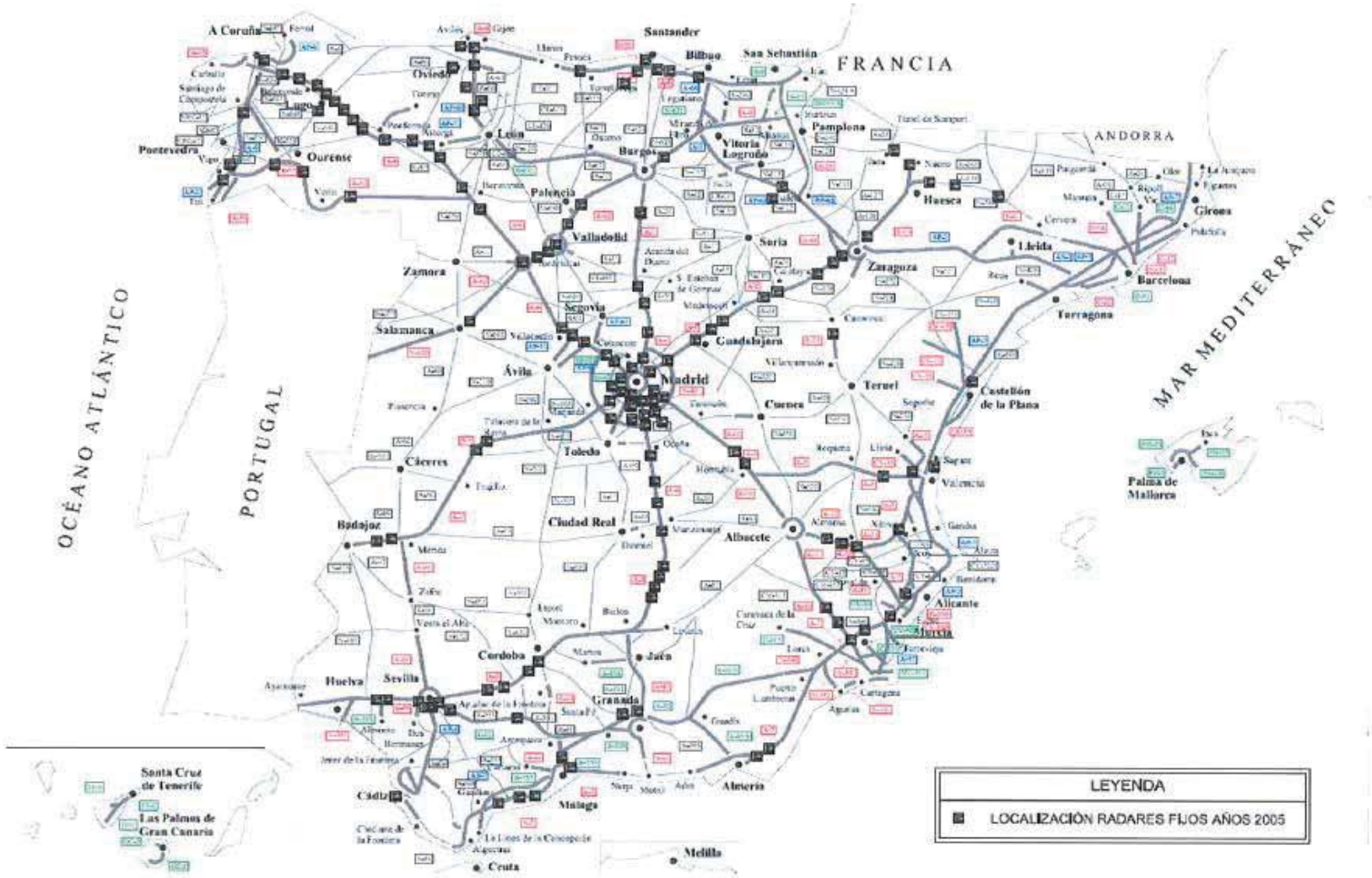
Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Radares por posición

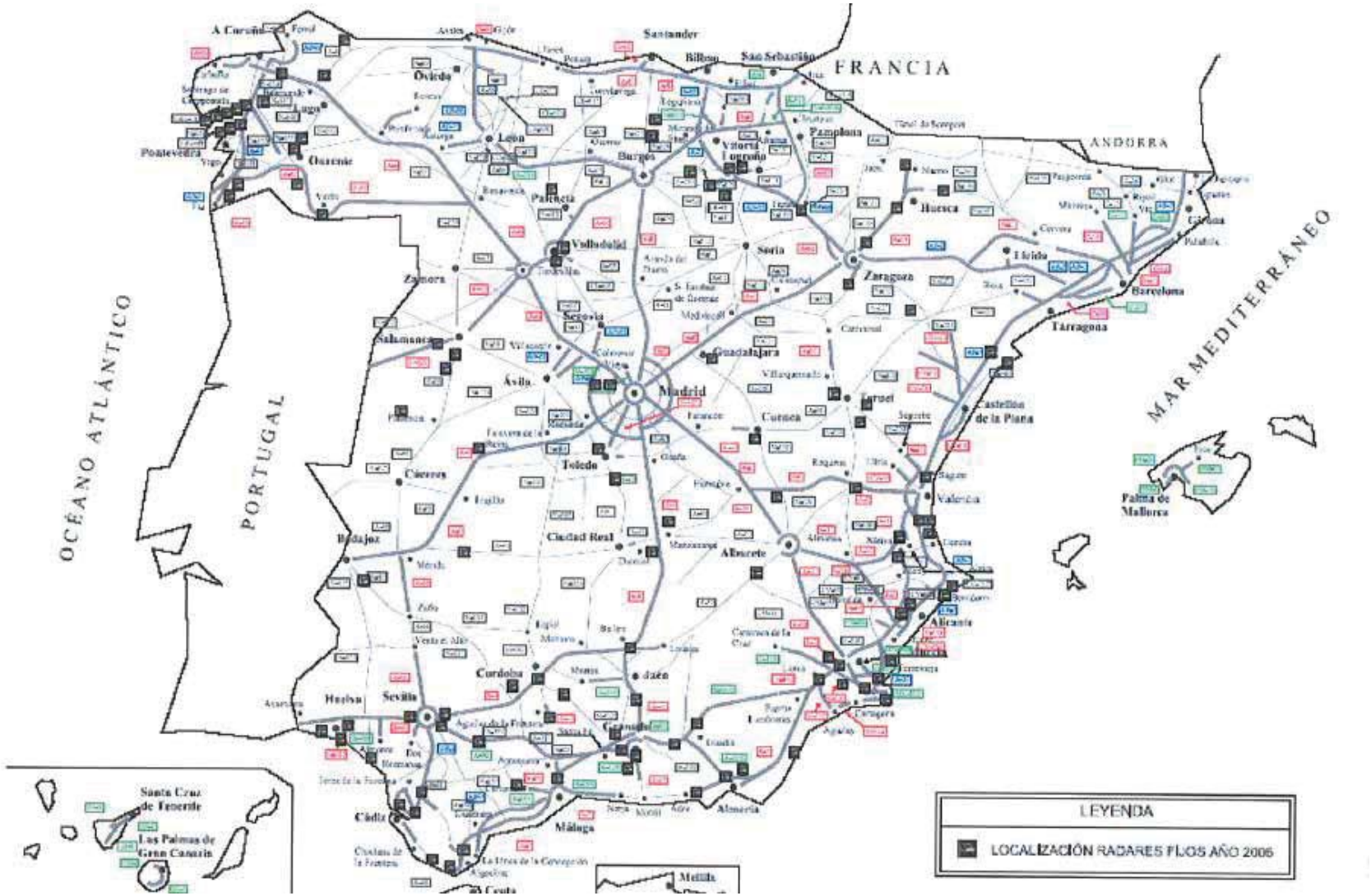


Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Por último, en los dos mapas siguientes se puede seguir la evolución de la instalación de los puntos de control de velocidad según el Plan de instalación de radares.



Fuente: Justificación implantación. **Puntos de control de velocidad. 2005.** Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad.



Fuente: Justificación implantación. **Puntos de control de velocidad. 2006.** Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

✓ Promoción de la instalación de cinemómetros de control de velocidad en zonas urbanas (3.1.B.3): Se han instalado cinemómetros en zona urbana a través de convenios como los que hay con los Ayuntamientos de Vigo, Pamplona y Palma de Mallorca. Posiblemente, a través del convenio de Seguridad Vial próximo a ser firmado entre el Ministerio del Interior y la FEMP se puedan posibilitar más acciones de este tipo.

✓ Desarrollo e instalación de nuevos sistemas automáticos de detección de infracciones (distintos a los cinemómetros) (3.1.B.5): Algunos sistemas están en fase de proyecto o han sido instalados en los años 2007-2009. Todos ellos están pendientes de homologación por el Centro Español de Metrología así como su operatividad en el CESTRADA. Son diferentes sistemas de control de acceso por semáforos (foto rojo) a diferentes puntos de autovía (por ejemplo, la A-1, la A-5 y la SE-020); sistemas de control de velocidades medias (AP-6, túnel de Guadarrama; o sistemas de vigilancia y control en plataformas reservadas a transporte público (puente de Hierro-San Juan).

La DGT ha anunciado que comenzará a sancionar a primeros del año próximo 2010 a los conductores que sean detectados a más velocidad de la permitida en los denominados "radares de tramo", unos sistemas que permiten medir la velocidad media de un vehículo en un determinado tramo de la vía (en principio, en los túneles más peligrosos); estarán indicados igual que los radares fijo y están homologados por el Centro Español de Metrología. La DGT pretende que este sistema de control de velocidad tenga también su aplicación en los conocidos como "foto rojo", semáforos instalados en muchas travesías y que pasan a fase roja cuando se supera la velocidad permitida[24].

✓ Ampliación del número de centros de homologación de cinemómetros: Según los datos facilitados por la DGT, hay cinco fabricantes de cinemómetros homologados: Autovelox, Cegasa, Eypscap; Indra y Siaisa.

2.- Impulso de reformas legales y de procedimiento para hacer más efectivo el procedimiento sancionador

C1

Mejorar el procedimiento sancionador era uno de los objetivos marcados en esta línea, a través del cual se pretendía reducir el tiempo de llegada de las sanciones, mejorar la instrucción del procedimiento sancionador para poder dictar resolución en el plazo de dos meses y resolver los recursos presentados en el plazo máximo de tres meses. Más allá de la agilización del sistema de tramitación automática del centro de tratamiento automatizado no parecen haberse mejorado los procesos internos de la DGT en la tramitación del procedimiento sancionador.

De hecho en las fichas de seguimiento se consideran acciones relacionadas con el proyecto PRIDE las contenidas en la acción 3.2.A.3. (mejora del procedimiento para resolver los recursos en un plazo máximo de 3 meses), y se afirma que la implementación estaba prevista para 2007, sin más detalles.

[24] Fuente: informaciones de prensa.

A finales de octubre de 2009 se ha aprobado la modificación de la Ley sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en la que se revisa en profundidad el procedimiento sancionador.

La "lentitud" de dicho procedimiento preocupaba, por ejemplo, al fiscal de seguridad vial, que asegura en la Memoria de 2008 que esta lentitud hace "que el efecto disuasorio de la sanción administrativa quede diluido por el transcurso de un tiempo, a todas luces excesivo, entre la comisión de la infracción y la imposición de la sanción".

Otras medidas para mejorar el procedimiento fueron implantar el pago con tarjeta de crédito, la promoción del pago de sanciones a través de entidades financieras y el establecimiento de la reducción del 30% por pronto pago que, de forma efectiva, se viene descontando del importe de la sanción cuando ésta se abona dentro de los primeros treinta días después de la notificación, que fue implantada en 2006 y que se verá modificada tras la aprobación de la reforma de la Ley de octubre de 2009 (el descuento pasa a ser de un 50%).

El procedimiento sancionador anterior a la reforma aprobada por la Ley 18/2009 era muy lento, con el consecuente retraso en la aplicación de la sanción (cuando no sucedía que prescribía el plazo) y el aumento consiguiente de la sensación de impunidad, y cuando menos disminuir el carácter reeducador de la misma. En el Anexo XXII se puede ver un diagrama en el que se resume el antiguo proceso y el proyectado por la ley recientemente aprobada.

Por otro lado, esta línea estratégica contemplaba el impulso de reformas legales en materia de seguridad vial y la implicación del sistema judicial en la disminución de los accidentes de tráfico. Así, para la adecuación del tratamiento penal, se publica la Ley Orgánica 15/2007 de 30 de Noviembre de Reforma del Código Penal. A través de esta reforma se eleva a categoría de delito determinados comportamientos de riesgo como excesos de velocidad, índices de alcoholemia, negación a la realización del test de alcoholemia, etcétera. Esta Ley entró en vigor el 1 de diciembre de 2007, a excepción de la reforma de la conducción sin permiso de conducir, cuya entrada en vigor se aplazó al 1 de diciembre de 2008.

Actuaciones judiciales

Igualmente se creó la Fiscalía de Sala Coordinador de Seguridad Vial, junto con un Fiscal Adscrito y Fiscales Delegados[25], que ha supuesto una nueva cultura sobre seguridad vial dentro en el Ministerio Fiscal, y ha publicado memorias anuales desde entonces, la última, sobre 2008, en la que relata el conjunto de actuaciones y preocupaciones del ministerio fiscal en materia de seguridad vial.

[25] Instrucción 5/2007 sobre los fiscales de sala coordinadores de siniestralidad laboral, seguridad vial y extranjería y sobre las respectivas secciones de las fiscalías territoriales.

El Ministerio Fiscal ha impulsado los juicios rápidos y las conformidades, desde "el convencimiento de que suponen una respuesta inmediata y rehabilitadota en los delitos de tráfico". En poco tiempo, dice la Memoria del fiscal de seguridad vial de 2008, "se entrega en el Juzgado el permiso de conducir y se paga la multa. En la mayoría de los conductores que hasta ese momento no se han enfrentado a la justicia penal, la respuesta pronta genera una reflexión y toma de conciencia que les lleva a no volver a delinquir en el futuro". Todo ello ayudado por la intensificación de las actuaciones de la policía judicial de tráfico y del número de controles aleatorios, de alcoholemia y de velocidad, así como la "eficacia y plena dedicación de la ATCG".

En todas las memorias, el fiscal hace mención a la "grave situación de casi total incumplimiento de la pena por falta de recursos" y también "el atraso que en las grandes capitales sufren las ejecutorias, y las consecutivas conducciones posteriores de vehículos, impunes tras haberse pronunciado sentencia firme con privación del permiso de conducir". En este caso, se proponen diferentes medidas, como la intervención, por parte de la policía, del permiso de conducir[26].

En el primero de los casos, según los datos que manejan en la Fiscalía, uno de los factores que sin duda dificulta el inmediato cumplimiento de las penas de Trabajos en Beneficio de la Comunidad (TBC), que se aceptan en muchos casos como alternativa a la prisión, es el escaso número de plazas para la realización de los mismos: en enero de 2009, el número de plazas ofertadas[27] era de 11.404 más 3.600 en Catalunya, lo que es claramente insuficiente; el porcentaje de condenas pendientes de cumplimiento ronda el 80 y puede superar las 50.000 condenas en espera a ser ejecutadas (36.600 a 7.12.09). Todo ello con el riesgo de que prescriban un gran número de penas, lo cual frustra "el proceso resocializador" y origina "sentimientos de impunidad". No obstante, cuando se cierra el presente Informe, el Gobierno ha aprobado la creación de talleres en los que los penados recibirán formación y ayudarán a la concienciación o realizarán trabajos en entidades vinculadas con la seguridad vial.

Para tratar de atajar esta situación, se han discutido diferentes medidas, entre ellas, la realización de cursos suplementarios y de exigencias superiores a los que ya están regla mentados para la reeducación y recuperación de puntos o carné, o requerir prestaciones o servicios de utilidad social.

Y es que el número procedimientos ha crecido especta cularmente con la aplicación de la Instrucción 3/2006 de la Fiscalía General del Estado (FGE),

[26] Así lo hacen en La Rioja, según la Memoria del fiscal de seguridad vial.

[27] Memoria del fiscal de seguridad vial 2008, citadas como facilitadas por la Secretaría General de Instituciones Penitenciarias. Como ejemplo cita la Memoria en 2008, el centro de inserción social Victoria Kent recibió 6.400 ejecutorias por TBC para su tramitación, de los que únicamente fueron incoados por los juzgados de vigilancia 1.155 expedientes y ello frente a los 217 del año anterior, lo que supone un aumento de 432%.

así como la entrada en vigor de la Ley 15/2007, tal y como se ve en el gráfico siguiente:

Procedimientos penales por delitos contra la seguridad vial

Procedimientos penales por delitos contra la seguridad vial	2005	2006	2007	2008
Velocidad excesiva	-	-	-	789
Conducción alcohólicas/drogas	30.246	34.376	39.798	53.750
Conducción temeraria	1.888	1.514	1.329	1.221
Conducción con desprecio a la vida	178	100	138	125[28]
Negativa sometimiento pruebas	954	670	1.155	1.337
Conducción sin permiso	-	-	-	29.548
Riesgo para la circulación	1.187	1.037	1.506	985
TOTAL	**34.453**	**37.697**	**43.926**	**87.755**

Fuente: Elaboración propia con datos de la Memoria del fiscal de Sala coordinador de seguridad vial 2008.

Se puede apreciar, a través del cuadro , que el mayor aumento en 2008 se debe a procedimientos relacionados con los artículos 379.2 y 384 del Código Penal, ya que en el primero de ellos, que recoge la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas (cabe señalar que gran parte del número de los accidentes con resultados de consecuencias para la vida y la integridad física se encuentran vinculados la conducción bajo la influencia de bebidas alcohólicas) y la conducción sin permiso (y eso que entró en vigor en mayo de 2008). Es destacable asimismo, para el fiscal, la menor repercusión del delito de conducción por velocidad excesiva, aunque sigan siendo casi 800 casos, así como la utilización clandestina de inhibidores de radares.

Actualmente, de acuerdo con la memoria anual de la Fiscalía del año 2008, los juicios rápidos celebrados por delitos contra la seguridad vial representan un 40% de los 219.763 juicios rápidos totales incoados.

[28] Es importante señalar que a los datos referentes a lo delitos de conducción temeraria y en su caso de conducción con desprecio a la vida hay que sumar las 297 diligencias previas incoadas por homicidio derivado de accidente de tráfico, así como un elevado porcentaje de las 323 por el resto de homicidios imprudentes puesto que bajo dicho apartado informático se encuentran estos tipos penales, por ello la subida en el número de procedimientos son también claras en estos delitos.

Procedimientos penales



Fuente: Elaboración propia con datos de la Memoria del fiscal de Sala coordinador de seguridad vial 2008.

La mayor parte de las diligencias incoadas concluyen en conformidad, alcanzándose (procedimientos abreviados y juicios rápidos) en torno al 85% de sentencias condenatorias. Sólo computando los delitos de los artículos mencionados más arriba, la estimación final es de unas 66. 322 condenas, centrándose las pocas sentencias absolutorias en los márgenes de error de los aparatos cinemómetros y etilómetros, en los casos en que la tasa está justo por encima de los límites establecidos. También se hace hincapié en el "importante" volumen de delitos de esta naturaleza cometidos por menores, y básicamente en relación con conductas tipificadas en el artículo 384 del Código Penal.

Por último, hace señalar el fiscal de seguridad vial que en enero de 2009, 64 personas se encontraban en prisión preventiva y 395 personas cumplían penas de cárcel exclusivamente por delitos contra la seguridad vial, y de ellos, el 87% lo hacían por conducción temeraria con resultado de muerte o lesiones graves.

En general, el área estratégica 3 ha tenido especial importancia en el PESV. La DGT ha utilizado su total competencia en la mayoría de las líneas y acciones contenidas para concentrar su actividad en los años de vigencia del PESV en dicha área estratégica. Contiene, salvo el carné por puntos, que está incluido en la primera área estratégica (Educación y formación vial), las principales medidas de la política de seguridad vial en España desde 2004.

Área 4: Seguridad en los Vehículos, cuya misión es "promover al seguridad en los vehículos", se desarrolla en dos líneas estratégicas:

1.- Promoción de los sistemas de seguridad en los vehículos

C_2

En esta línea se establecen dos objetivos operativos: la promoción del incremento de la seguridad activa y pasiva de los vehículos y la potenciación de la renovación del parque.

En cuanto a la promoción del incremento de seguridad cabe decir que las actuaciones llevadas a cabo a través de las siguientes actuaciones:

La transposición al ordenamiento jurídico español de las Directivas Comunitarias en esta materia, transposición que se ha realizado mediante la actualización del Real Decreto 2028/1986. Así el 11 de Junio de 2008 se publicó la Orden ITC/1620/2008 de 18 de julio de 2008 por la que se actualizan de los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986 relativos a la homologación de tipos de vehículos automóviles, remolques y semirremolques, así como de partes de piezas de dichos vehículos o la elaboración de la Orden Ministerial ITC/2765/2005 sobre condiciones mínimas que deben cumplir las estaciones de lavado de cisternas. Además se empezó a trabajar sobre una segunda Orden (fue publicada en marzo de 2009) por la que se actualizan de los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986 sobre normas de aplicación de determinadas Directivas de la CE relativas a la homologación de tipo de vehículos automóviles, remolques, semirremolques, motocicletas, ciclomotores y vehículos agrícolas, así como sus partes y piezas.

El impulso y apoyo a la I+D+i en materia de seguridad en los vehículos y accidentalidad que se materializó, desde el Ministerio de Industria, trabajado con diferentes Instituciones de Investigación. En el año 2005 se apoyó la investigación a través de la colaboración con la Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil (FITSA) y la Fundación de Fomento de la Investigación Industrial (FFII). En 2007 se desarrolló una serie de estudios y proyectos a cargo de FITSA: "Evidencia científica *alcohol locks*", "Estudio derecho comparado *alcohol locks*", "Libro coches seguros" etcétera.

El impulso de la presencia y participación en foros nacionales e internacionales se realizó incrementando la presencia en foros internacionales como son la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE/ONU) y la Comisión Europea. Durante el año 2006 se participó en 33 foros internacionales de reglamentación del automóvil e inspección técnica de vehículos y en diversos foros nacionales, reuniones de coordinación de CCAA, etcétera.

Esta línea también recogía la firma de un código deontológico para la publicidad en los vehículos (4.1.A.4.) que, de acuerdo con la información

disponible, no se ha realizado y la mejora de la seguridad y adaptación de vehículos de movilidad reducida de la que tampoco hay información.

Otra acción incluida en esta línea es el impulso de sanciones a empresas que incidan negativamente en seguridad de los vehículos o campañas de comunicación (4.1.A.5). Se han realizado seguimientos semanales de la publicidad tanto en televisión como prensa como en radio. En los casos en que se considerase que se producía una incitación a la velocidad, al consumo de alcohol, o a la conducción temeraria, por ejemplo, se abría un expediente que podía finalizar con sanciones.

El parque automovilístico español, como ya se ha apuntado, tiene una de las tasas más altas de vehículos de más de 10 años de la UE por causa de la alta edad -en relación con el promedio de la UE- con la que se dan de baja los coches. Es un valor admitido la relación entre la edad media del parque y las altas cifras de siniestralidad, si bien los resultados del modelo econométrico utilizado en esta evaluación no parecen acreditar esta relación.

En consecuencia con lo anterior, la política de renovación del parque a través de la promoción de la demanda ha cobrado una especial relevancia. En el marco de esta política, en los planes PREVER, VIVE, 2000 E y la prórroga del Plan 2000 E de apoyo a la renovación del parque de vehículos se añaden, como requisitos complementarios a los límites de emisiones de CO_2, la incorporación de sistemas de control electrónico de estabilidad y detectores presenciales en plazas delanteras de turismos categoría M1.

Durante el año 2005 se mantuvieron las ayudas destinadas a la compra de vehículos nuevos (Plan PREVER), en 2006 se siguen manteniendo las ayudas a la renovación del parque, logrando un número de 298.633 bajas de vehículos con más de 10 años o gasolina. Además, 285 tractores se han acogido al Plan de renovación y se realiza la propuesta de extender el Plan PREVER a motocicletas y ciclomotores.

La estimación de incorporación de elementos de seguridad de serie en los coches nuevos en 2007 se resume en el siguiente cuadro:

Estimación de porcentajes de presencia como equipamiento de serie de los sistemas de seguridad en los vehículos nuevos 2007 y en los matriculados de 2010

SISTEMAS DE SEGURIDAD	Presencia VN 2007	Estimación presencia VN 2010
Airbag frontal de conductor	99,8%	100%
ABS	99,7%	100%
Airbag frontal de pasajero	98,8%	100%
Anclajes ISOFIX plazas traseras	89,7%	98%
Aire acondicionado	86,0%	100%
BAS	80,2%	90%
Luces antinieblas delanteras	71,2%	78%

Airbag de techo	70,0%	100%
Control electrónico de tracción	57,1%	78%
CC	53,5%	98%
ESC	53,0%	86%
Luces de frenada de emergencia	30,5%	65%
Control de frenada en curva	21,4%	43%
Indicador de presión de neumáticos	14,7%	28%
Airbag de rodilla	9,9%	20%
Luces activas de frenada	9,5%	18%
Cambio automático	9,1%	12%
Airbag de cortina delanteros	0,7%	1%
ACC	0,1%	0,1%

Fuente: Informe Basma. 2007

En la estimación del sector, por tanto, la cota de seguridad en la oferta es muy elevada: se ofrece de serie prácticamente en todos los modelos el ABS y los airbags delanteros, y la disponibilidad de oferta en ESP alcanza el 95% (sin embargo, la opción de compra en este último caso, llega sólo al 65%). Debe destacarse aquí un relativamente bajo nivel de conocimiento, por parte de los compradores, las utilidades de algunos de estos sistemas.

Estimación de porcentajes de presencia como equipamiento de serie de los sistemas de seguridad en el parque en 2007 y 2010

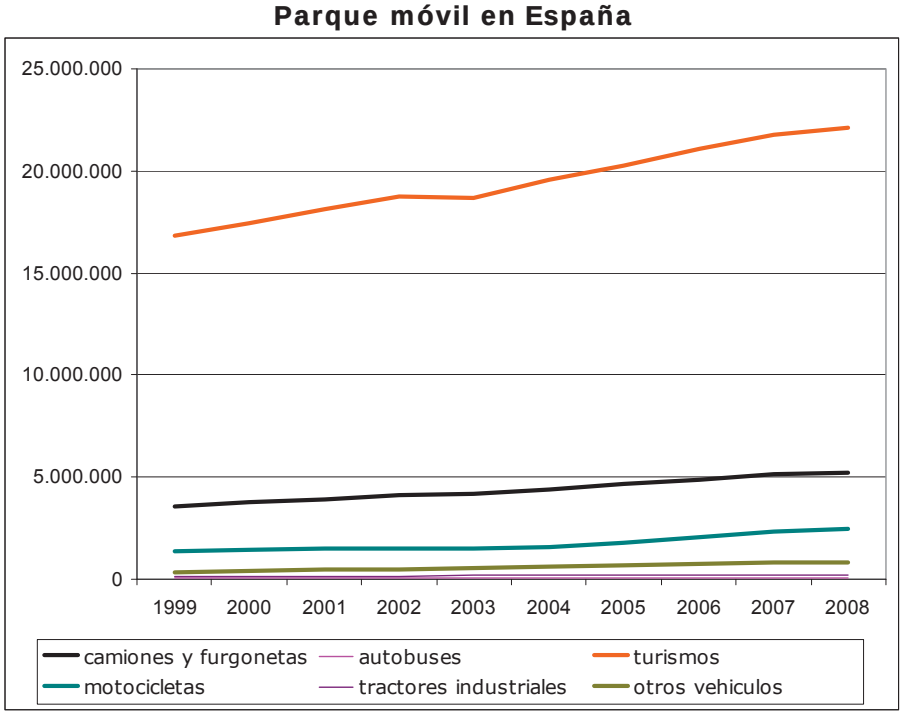
SISTEMAS DE SEGURIDAD	Estimación parque 2007	Estimación parque 2010
Airbag frontal de conductor	70,9%	90%
Airbag frontal de pasajero	56,9%	82%
ABS	50,3%	79%
Aire acondicionado	44,3%	65%
Luces antiniebla delanteras	42%	60%
Anclajes ISOFIX plazas traseras	36,8%	65%
BAS	24,2%	46%
Control electrónico de tracción	18,1%	29%
Airbag de techo	16,8%	35%
ESC	12,6%	24%
CC	9,2%	18%
Luces de frenada de emergencia	7,8%	13%
Control de frenada en curva	3,4%	8,5%
Indicador de presión de neumáticos	3,2%	7%
Cambio automático	2,7%	4%
Luces activas de frenada	1,7%	5%
Airbag de rodilla	1,2%	3,7%
Airbag de cortina delanteros	1%	1,2%
ACC	0,1%	0,1%

Fuente: Informe Basma 2007.

Al respecto, debe mencionarse la campaña de comunicación utilizada en el conjunto de la UE CHOOSE-ESC. En España ha sido realizada por la

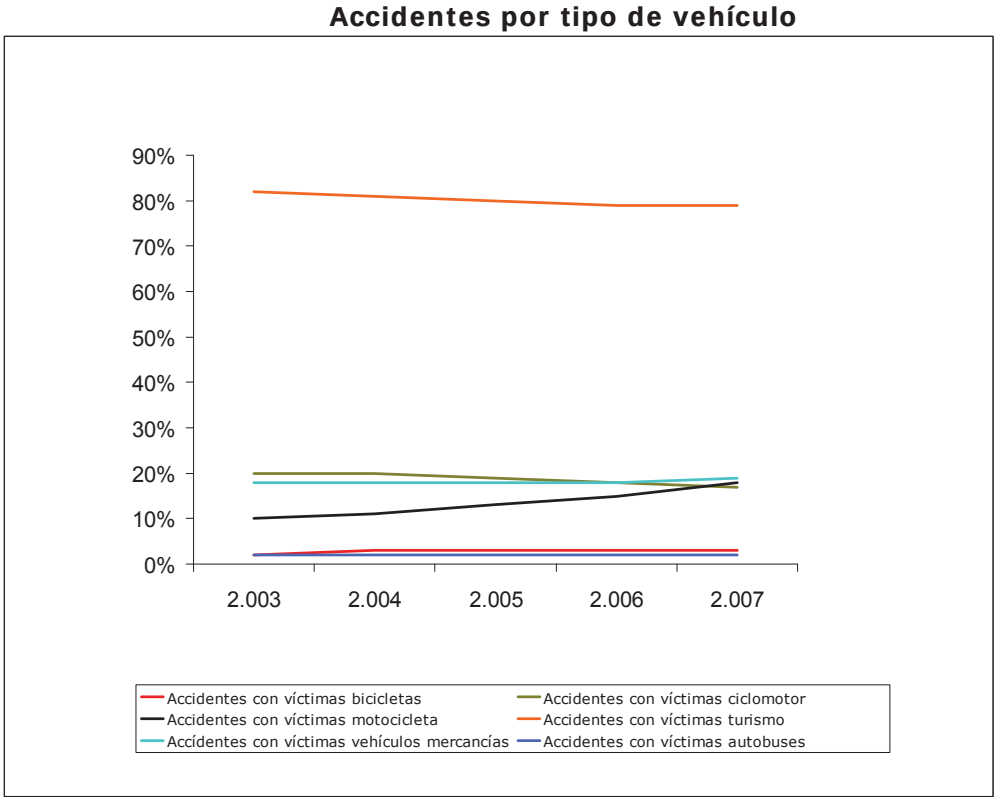
empresa fabricante del sistema en colaboración con el RACC por medio de un conjunto de actuaciones (distribución de folletos, formación a vendedores de concesionarios, formación de profesores de autoescuelas, reuniones con responsables de marketing de las marcas, etcétera) con el resultado de un aumento de la cuota de instalación de casi un 20%, la instalación de serie del sistema en modelos compactos y utilitarios

Está en periodo de elaboración/tramitación un Reglamento marco incorporando la totalidad del derecho derivado en la materia.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Se observa la elevada participación del automóvil en el conjunto del parque móvil y el fuerte incremento de las motocicletas, así como el número de camiones y furgonetas.



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Se comprueba cómo el protagonismo del auto móvil visto en la figura anterior se manifiesta en el ma yor número de victimas en el automóvil. Se comprueba también el elevado incre mento de accidente de victimas con motocicletas.

2.- Mejora del sistema de gestión del registro de vehículos para proporcionar más y mejores datos del parque

C_2

Los objetivos perse guidos en esta línea eran la modernización de los sistemas de registro de vehículos y la m ejora de la calidad de la revisión técnica en base a criterios de seguridad de los vehículos.

Para alcanzar el primer objetivo se desarrolló un nuevo sistema de registro de vehículos y se simplificaron los trámites de matriculación, transferencias y bajas. A finales de 2007 se firmó una encomienda de ge stión con el Colegio de Gestores Administradores para el inicio d e la tramitación *on-line* de los tr ámites relacionados con lo s vehículos, concretamente bajas, transferencias y matriculaciones y se creó un registro oficia l de maquinaria agrícola en el que, durante 2006, se registraron un total de 36.982 nuevas máquinas.

Pero tal vez, la medida de mayor impacto sobre la seguridad vial, dentro de esta línea estratégica, son las actuaciones relativas a la ca lidad técnica de los vehículos: la implantación de la ITV pa ra ciclomotores y el impulso de la homogenización y uniformidad de criterios y actividades de las ITV.

La implantación de la ITV de ciclomotores se llevó a cabo en el pla zo previsto a través de la publicación del Real Decreto 711/2006, de 9 de

junio, por el que se modifican determinados reales decretos relativos a la inspección técnica de vehículos (ITV) y a la homologación de vehículos, sus partes y pieza s, y se modifica, as imismo, el Regla mento General de Vehículos, aprobado por Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre.

El impulso a la homogeneidad y uniformidad de los criterios y actividades de ITV se ha realizado a través de una regulación mínima sobre a spectos relativos a las co ndiciones de la prest ación y su verifica ción: el equipamiento mínimo del que deben e star dotadas las instalaciones, la periodicidad de las revision es etc. La ausencia de título constitu cional habilitante impide, como sería dese able, elaborar normativa básica estableciendo estos crite rios homogeneizadores. No obstan te lo cua l, el Ministerio de Indu stria ha pro movido de facto a ctuaciones entre las que cabe destacar la elaboración de un Manual de Procedimiento de ITV que se ha puesto a dispo sición de todos los centros concesionarios y la celebra ción de reuniones con CCAA (asisten la mayoría de Comunidade s), asociaciones de ITV y respon sables de la DGT para tratar temas relativos a la Inspección Técnica de vehículos e intentar adopta r medidas de form a conjunta y consensuada.

Área 5: Infraestructuras y Gestión / Información de Tráfico, cuya misión es "Lograr carreteras y tráfico más seguro" se desarrolla en cuatro líneas estratégicas:

1.- Mejora de la gestión e información del tráfico

C_3

Lo que se pretende con esta línea estratégica es conseguir una mejor gestión de la movilidad, facilitando que los usuarios tengan una mayor y mejor información acerca de la situación del tráfico y de las carreteras, antes y durante el viaje[29].

Mejora de la gestión del tráfico y la información al usuario de la carretera antes y durante el viaje (5.1. A): En 2005, el número de kilómetros que disponían de sistemas de gestión de tráfico y señalización dinámica era de 5.207. Este trabajo continúa al año siguiente, en el que se implantan 6. 642 detectores para tener un control del tráfico y ofrecer una información actualizada: estos detectores se encuentran en estaciones de toma de datos (ETD) distribuidas por toda la red (para datos concretos se puede ver la tabla situada más abajo).

Respecto a la atención telefónica y el servicio Audiotex (sistema telefónico asistido por ordenador), los CGT atendieron durante 2005 más de 1,7 millones de llamadas, concentradas en su mayor parte en operaciones especiales, periodos de vacaciones y circunstancias meteorológicas desfavorables.

Sistemas de información de los CGT

	2004	2005	2006	2007	2008
SEVAC (1)	307	326	326	353	376
ETD (2)	4.097	4.394	4.650	4.847	4.877
PMV (3)	1.521	1.637	1.804	1.906	2.056
Nº Centros locales (4)	3	4	6	6	6
Nº Sistemas información	10	11	8	8	8
Nº incidencias	514.766	565.677	628.530	897.900	1.095.000

Fuente: Elaboración propia con datos de la Subdirección de Gestión de Tráfico y Movilidad.
(1): Sensores de variables atmosféricas.
(2): Puntos de toma de datos en funcionamiento.
(3): Paneles en funcionamiento.
(4): Centros de Gestión de Tráfico locales.

Además, en 2006 se ponen en marcha distintos servicios relacionados con la difusión de información, como la publicación de boletines de radio por internet y el desarrollo del portal de voz para la línea 902 123 505 de información de tráfico. En 2007 se avanzó en el perfeccionamiento de los sistemas de información al usuario a través de *sms*, *web*, *wap*, teléfono 902, etcétera.

[29] Memoria de Actividades 2006.

Sin embargo, durante ese año 2007, la acción más destacable fue la elaboración y publicación del Plan nacional de consolidación de los ITS (*Intelligent Transports Systems)* de las carreteras de España (5.1.A.1), cuya implementación se desarrollaría según las previsiones en 2008[30]. Son, según la función socioeconómica que prestan:

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

El Plan de ITS está en consonancia con lo establecido en el PEIT y en el PESV, o al menos así se especifica en la presentación del documento, aunque al final de la misma se explica que "el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico ha identificado y presupuestado de manera desglosada y por prioridades su programa de actuaciones para el periodo 2007-2009"; es decir, que incluye únicamente la parte que la DGT tiene entre sus competencias. El plan de ITS tiene dos plazos: uno, a corto (2007-2010) y otro a medio y largo (2011-2020).

La DGT dispone desde finales de los 90 un estudio coste-beneficio de los sistemas ITS disponibles en ese momento en el CGT de Madrid, llegando a la conclusión de que este tipo de equipamiento se amortiza en un plazo no superior a los siete años en el peor de los casos. O sea, que los sistemas ITS "pueden aportar mucho" en la lógica del desarrollo sostenible y para la eficiencia y la seguridad de los ciudadanos.

El objetivo del plan de ITS es "definir y estructurar la política nacional en materia de ITS de manera que permita a España responder al desafío de las exigencias internacionales". En concreto, para la activación del programa europeo Galileo[31] para el año 2010; los sistemas de comunicación entre vehículos e infraestructuras e internet, y poder aprovechar las oportunidades que los ITS ofrecen para ofrecer un desarrollo integrado del sistema.

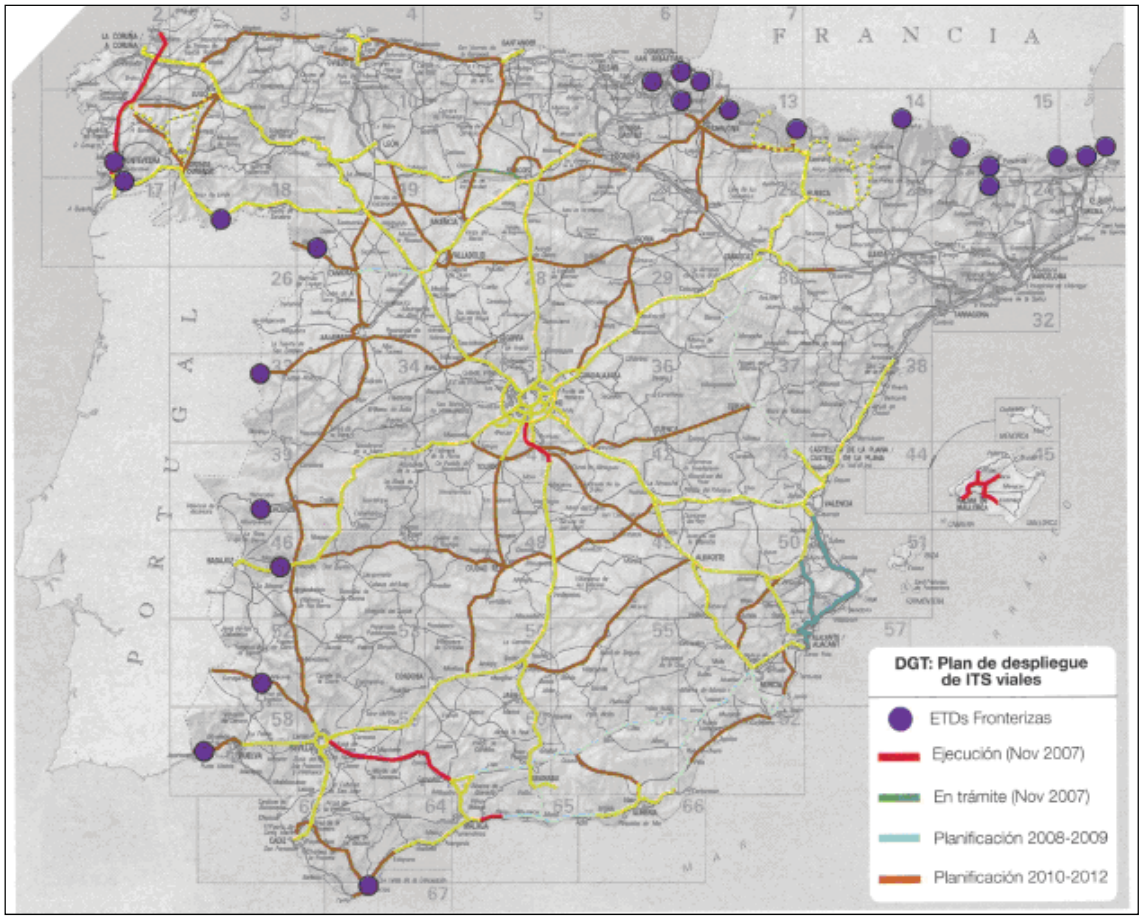
Entre las acciones clave, se pueden resaltar la incorporación de la gestión de riesgos en todas las fases de planificación, instalación y explotación de los ITS; instalar nuevos sistemas automáticos de detección de infracciones; incrementar la vigilancia en núcleos urbanos; avanzar en los sistemas avanzados de asistencia al conductor (ADAS); mejorar las condiciones de seguridad en el transporte por carretera; mejora de la captura de datos y servicio de monitorización y de la difusión de la información; avanzar en la comodalidad; mejorar la viabilidad urbana y la coordinación entre sistemas

[30] Según la Memoria de Actividades de 2007.

[31] Sistema que se compone de 30 satélites y diferentes estaciones terrestres que transmitirán información sobre la posición de los usuarios del sistema, y servirá sobre todo para establecer un sistema de navegación interoperable, pero independiente, de los sistemas americano y ruso. Mejorará los navegadores y sistemas de asistencia a la conducción, localización de vehículos, búsqueda de itinerarios, control de velocidad, peaje, etcétera.

ITS; mejorar la gestión de las mercancías y los terminales intermodales; adaptarse a la Administración electrónica; que el transporte público acceda a los ITS; y realizar estudios de mercado, entre otras prioridades.

Mapa de cobertura de sistemas ITS viales de la DGT



Fuente: Plan nacional de consolidación de los ITS de carretera en España.

En lo referente al acceso a la información, los agentes sociales[32] reconocen sus propias limitaciones en materias como el error humano o las insuficiencias cognitivas del conductor, y se define, por tanto, como un objeto prioritario de la intervención del Estado. En general, son partidarios de "cuanta más información, mejor", aunque los hay que creen que una sobreexposición puede producir un efecto contraproducente. De las entrevistas se deduce que el "grupo objetivo" de la información de los paneles, pantallas, etcétera., es el de l conductor no profesional, ya que conductores profesionales, ciclistas y motoristas demandan información específica para sus necesidades.

Los Centros de Gestión del Tráfico (CGT)

Los Centros de Gestión del Tráfico (CGT) son las unidades de la DGT que se encargan de la gestión y control del tráfico interurbano, así como la planificación, dirección y coordinación de las instalaciones y tecnologías

[32] Estudio cualitativo realizado para la evaluación. Anexo IX.

necesarias para el control, regu lación, vigilancia y disciplina d el tráfico y la mejora de la seguridad vial[33].

Hay siete CGT (cada uno puede tener uno o más nodo s de gestión de tramos _antes denominados centros locales o su bcentros_) repartid os según los grandes ejes viarios:

1. Noroeste: A Coruña, Lugo, O urense y Ponte vedra y parcia lmente Asturias, León y Zamora. La sede está en A Coruña.

2. Norte-Cantábrico: Salamanca, Valladolid, Palencia y Santan der, y parcialmente Asturias, León, Zamora, Ávila, Segovia, Soria y Burgos. La sede se encuentra en Valladolid.

3. Pirineos-Valle del Ebro: Zara goza, Huesca, Navarra y La Rioja, y parcialmente Soria y Teruel. La sede se encuentra en Zaragoza.

4. Levante y Balea res: Valencia, Castellón, Alicante y Ba leares, y parcialmente Murcia, Albacete, Cuenca y Teruel. La sede está en Valencia.

5. Sureste: Málaga, Granada, Almería y Melilla, y parcia lmente Jaén, Cádiz y Murcia. La sede se encuentra en Málaga.

6. Suroeste: Sevilla, Huelva, Cór doba y Ce uta, y parcialmente Cádiz, Jaén, Ciudad Real y Badajoz. La sede está en Sevilla.

7. Centro: Madrid, Guadalajara , Toledo, Cáceres, Tenerife y La s Palmas, y parcia lmente Ávila, Segovia, Soria, Bu rgos, Cuenca, Albacete, Ciudad Real, Jaén y Badajoz. La sede se encuentra en Madrid, en los locales de los servicios centrales de la DGT.

Red de CGT. 2007



Fuente: Plan Nacional de consolidación de los ITS de carretera en España. 2007.

[33] Real Decreto 1599/20 04, de 2 d e julio, qu e desarrolla la estructur a básica del Ministerio del Interior.

Los CGT realizan, entre otras, las siguientes tareas en su área de actuación:

- Estudios e informes de seguridad vial.

- Elaboración de instrucciones cuando haya obras en la calzada.

- Autorizaciones para la celebración de pruebas deportivas y otros eventos o elaboración de informes vinculantes e instrucciones para la realización de cualquier actividad sobre la calzada que pueda afectar a la seguridad vial o a la circulación.

- Organización del dispositivo necesario para dar cobertura a las distintas operaciones especiales de tráfico.

- Elaboración de la estadística de accidentalidad, análisis de los accidentes y propuesta de medidas correctoras.

- Gestión y control de las áreas de descanso de la DGT.

- Gestión de la cesión de equipamiento a las policías locales.

- Información a los usuarios y a los medios de comunicación sobre el tráfico, la circulación, los vehículos de motor y la seguridad vial.

- Instalación y mantenimiento de cinemómetros fijos, así como la gestión de la información captada para el inicio del procedimiento sancionador.

- Ejecución y mantenimiento de las instalaciones para el control y vigilancia, siempre cumpliendo lo establecido en Ley Orgánica 4/1997[34].

- Seguimiento de las instalaciones ejecutadas por la DGT en zona urbana.

- Planificación y supervisión de las misiones de regulación y vigilancia efectuadas por el servicio de helicópteros.

- Coordinación con los servicios de emergencia para la actuación en accidentes o incidentes en la circulación.

- Elaboración de informes sobre idoneidad de las paradas de transporte escolar.

Pero, además, los directores de los CGT tienen que participar, en representación de la DGT, en distintos comités y grupos de trabajo internacionales y proyectos euro-regionales, y en congresos y jornadas.

Los CGT tienen una sala de operaciones de enlaces de telecomunicaciones y de los demás medios que se precisan para el control y gestión del tráfico. La estructura (que no es homogénea) y organización interna se ajusta a las

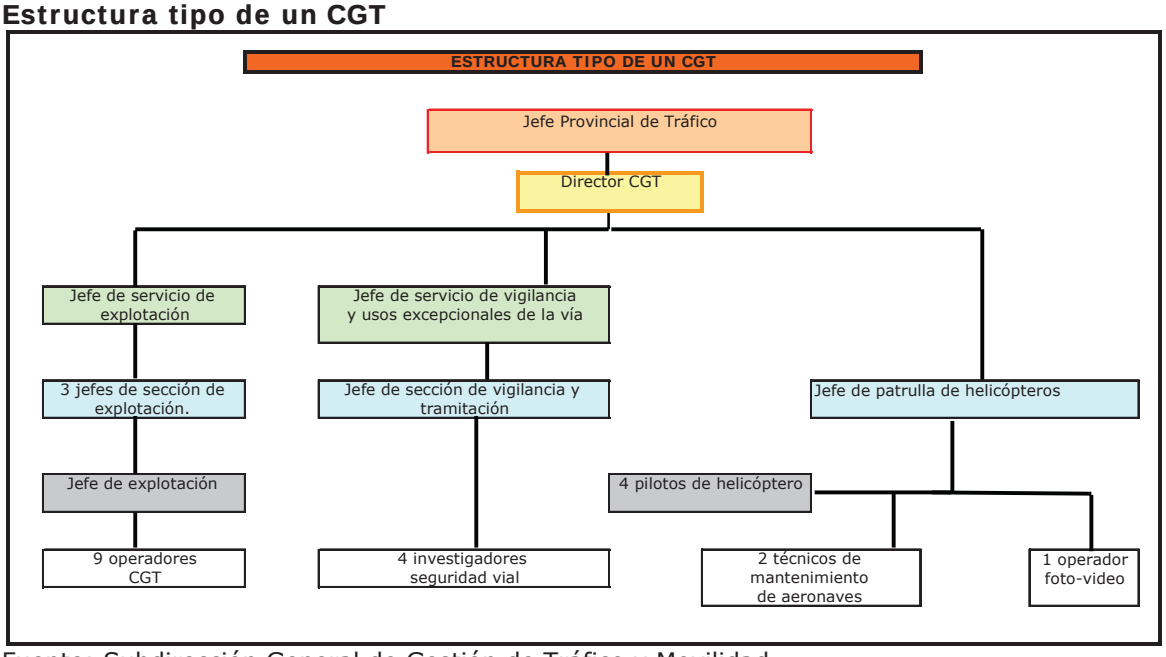
[34] Ley Orgánica 4/1997, de 4 de agosto, por la que se regula la utilización de videocámaras por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad en lugares públicos.

RPT vigentes, y al fu ncionamiento ininterrumpido las 24 horas los 365 días del año, en turnos.

Los responsables de los CGT tienen que mantener una comunicación directa con las jefaturas provinciales de la DGT y los subsectores de la ATGC en las provincias de su área, y además, mantener relaciones directas y continuas con: los titulares de las vías; los ayuntamientos, incluidas policías locales; los servicios de emergencia y asistencia sanitaria y mecánica; Protección Civil; meteorología; concesionarias de autopistas de peaje; centros de control de infraestructuras y concesionarias de infraestructuras; empresas adjudicatarias de contratos de conservación integral de las carreteras; AENA; autoridades regionales o locales de transporte público colectivo; autoridades portuarias; Confederaciones Hidrográficas; empresas suministradoras de energía eléctrica; promotores de actividades deportivas o lúdicas; medios de comunicación; Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado; bomberos; gabinetes de prensa de las delegaciones y subdelegaciones del Gobierno; RENFE; centros de transporte de mercancías; mercados centrales; centros de viajeros; compañías aseguradoras; centros de gestión del tráfico de Euskadi, Catalunya (CIVICAT), Portugal _Lisboa, Oporto_, del sur de Francia _Biarritz, Burdeos, Marsella_; el CNIR (Francia); o el CECOP (centros de coordinación operativa) establecidos para determinados acontecimientos.

Debido a la estructura que tienen los CGT (con áreas de actuación que desborda los ámbitos provinciales y autonómicos), el tener que gestionar la circulación en los grandes ejes viarios, como se ha dicho, se producen algunas disfunciones que tienen que ver con las dependencias jerárquicas y organizacionales. Por ello, desde la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad de la DGT se han sugerido algunos cambios en la organización y relaciones de dependencia de estas unidades. La propuesta de RPT para estos centros es la siguiente:

Estructura tipo de un CGT



Fuente: Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

2.- Conservación/mantenimiento, mejora y construcción de infraestructuras y acondicionamientos en pos de la seguridad vial

El Ministerio de Fomento ha continuado aumentando la dotación de los presupuestos de conservación en relación al valor patrimonial de la Red de Carreteras del Estado. En 2004[35] se dedicaba un 1,4% del valor patrimonial de la red a la conservación y mantenimiento de las carreteras, con una inversión de menos de 700 millones de euros. Se decidió aumentar drásticamente esta cantidad, siguiendo las recomendaciones europeas, porque, además, el 40% de la red estaba en mal estado. Durante el año 2005 el presupuesto dedicado a conservación y mantenimiento ascendió a 551 millones de euros:

Conservación de firmes y estructuras

Conservación de firmes e estructuras	46 actuaciones	179 mill. Euros	32%
Seguridad Vial	99 actuaciones	134 mill. Euros	24%
Marcas Viales	43 actuaciones	47 mill. Euros	9%
Conservación integral	42 actuaciones	191 mill. Euros	35%
TOTAL	**230 actuaciones**	**551 mill. Euros**	**100%**

Fuente: Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2005.

Durante el año 2006 se sigue aumentando la dotación presupuestaria pasando a alcanzar un 1,4% y se redactan 13 proyectos de áreas de servicio para facilitar el descanso de conductores.

En 2007 los datos de licitación y presupuestos para el año fue el siguiente:

Actuaciones realizadas

Actuaciones realizadas	Nº licitaciones	Presupuesto (Millones de €)
Rehabilitación de firmes	79	563,98
Reducción zonas de conflicto potencias	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

Fuente: Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2007

Los presupuestos destinados a conservación y explotación se incrementaron en un 8,9% los que suponía un 1,7% del valor patrimonial de la Red de Carreteras del Estado durante la vigencia del PESV.

Actualmente se dedica, aproximadamente, el 1,88% de inversión sobre el valor patrimonial de la Red. En todos los foros internacionales se viene a indicar que el 2% del valor de la red de inversión en conservación es lo más deseable.

Por otro lado cabe señalar que se desconoce la inversión y las actuaciones que, en esta materia, se realizan desde otras administraciones titulares de vías.

[35] Datos de las fichas de seguimiento de 2006.

La mejora de las infraestructuras, de acuerdo con parámetros de seguridad, se realiza a través de cuatro líneas de actuación[36]:

1. Modificación de las actuales carreteras para transformarlas en vías de alta capacidad. Así, en el periodo 2004-2008 se pusieron en servicios un total de 1.862 kilómetros de autovías, licitándose otros 1.639 kilómetros más que estarán en servicio en 2012-2013. De otra parte, también se incluye en el PESV la adecuación y reforma de las autovías de primera generación a la normativa actual y a los estándares de calidad de las nuevas estructuras (5.2.B.3). Se trata[37], fundamentalmente, de adecuar las características funcionales y el trazado de estas carreteras, construidas en los años 80 (generalmente como desdoblamiento de otras existentes) a las exigencias actuales, y al aumento de tráfico. Para ello se presupuestaron en 2006 4.986 millones de euros de inversión total y otros 2.000 millones de euros en 2007 (valor de la licitación de dicho año). Según los gestores, esta actuación mejora las condiciones de circulación, y por tanto de seguridad, en ejes muy importantes y que soportan un gran volumen de tráfico. Preveían los gestores un descenso en la accidentalidad en estos tramos, ya que se incluía en los tramos a mejorar los TCA identificados en estas vías.

2. Grandes acondicionamientos de carreteras: itinerarios que sin transformarlos en vías de alta capacidad se les dota de plataformas más amplias (mayores arcenes, carriles más amplios…). Se trata de carreteras que por su volumen de tráfico no compensa transformarlas en vías de alta capacidad, pero con suficiente como para mejorarlas (hay normas de trazado: para todas las reformas se hace un análisis coste-beneficio, tratar de eliminar todas las variantes de población…)

Con la finalidad de reducir las zonas de conflicto potencial se construyeron variantes de población para eliminar el paso de las carreteras por el centro de las poblaciones, con beneficio tanto para el tráfico de largo recorrido que gana en fluidez, como sobre todo para las poblaciones por las que discurre la carretera que ganan en seguridad y calidad ambiental. En el periodo 2004-2008 se construyeron 30 variantes de población (214 kilómetros). Con la construcción de variantes de población o nuevas autovías, la carretera "antigua" deja de cumplir la funcionalidad prevista para la Red de Carreteras del Estado (RCE), pasando a ser objeto de cesión a Ayuntamientos o CC AA, que se formaliza con la tramitación y firma del correspondiente convenio de cesión.

Así, entre 2004 y 2008 se cedieron unos 1.000 kilómetros de tramos de travesías o residuales de la RCE que perdieron su funcionalidad como red estatal, al construirse una nueva infraestructura más moderna y adecuada próxima o paralela. Por ejemplo, en 2007 se intervino en 14 travesías, que comprendían 100 kilómetros[38] nuevos de trazado, con un presupuesto de 300 millones de euros.

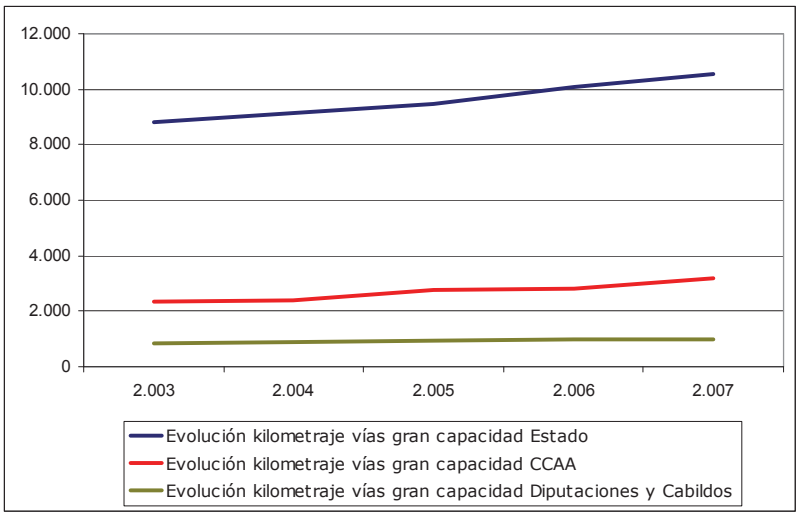
[36] Según indicaciones del Coordinador de Seguridad Vial del Ministerio de Fomento.
[37] Fichas de seguimiento de 2006 y 2007.
[38] Datos de las fichas de seguimiento de 2007.

3. Programas específicos de seguridad vial: analizan la siniestralidad, hacen estudios detallados de todos los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), que se identifican teniendo en cuenta la accidentalidad de cada tramo en los últimos 5 años, a la vez que la IMD, el tipo de vía y el entorno[39]. Estudian todos los accidentes con víctimas (eliminan los accidentes con sólo daños materiales porque es una muestra más amplia). Analizan todos los TCA uno a uno, proponen soluciones, eligen alternativa y lo ejecutan. Los TCA suponen el 5% de la red y el 20% de las víctimas y el 15% de los muertos.

4. Actuaciones preventivas: tratan de eliminar elementos de las infraestructuras o de su entorno que provoquen accidentes o puedan agravar los resultados de los mismos (señalizaciones, barreras de protección, firme…). Durante el periodo de vigencia del PESV se licitaron obras preventivas por un importe de 860 millones de euros.

Dentro de este capítulo de actuaciones preventivas se puede considerar la ejecución de actuaciones de rehabilitación de firmes (5.2.A.2.)[40]. Estas actuaciones van orientadas al refuerzo de tramos de carretera con problemas estructurales, debido al normal deterioro que el tráfico acumulado y las condiciones meteorológicas adversas causan en las capas del firme, así como las características de la capa de rodadura (motivado por un valor de CRT inferior al umbral que se persigue: 50). Para ello se presupuestaron en 2006 418 millones de euros en el programa de licitación de la Dirección General de Carreteras, y otros 388 millones de euros en el de 2007.

Evolución de vías de alta velocidad (en kilómetros)

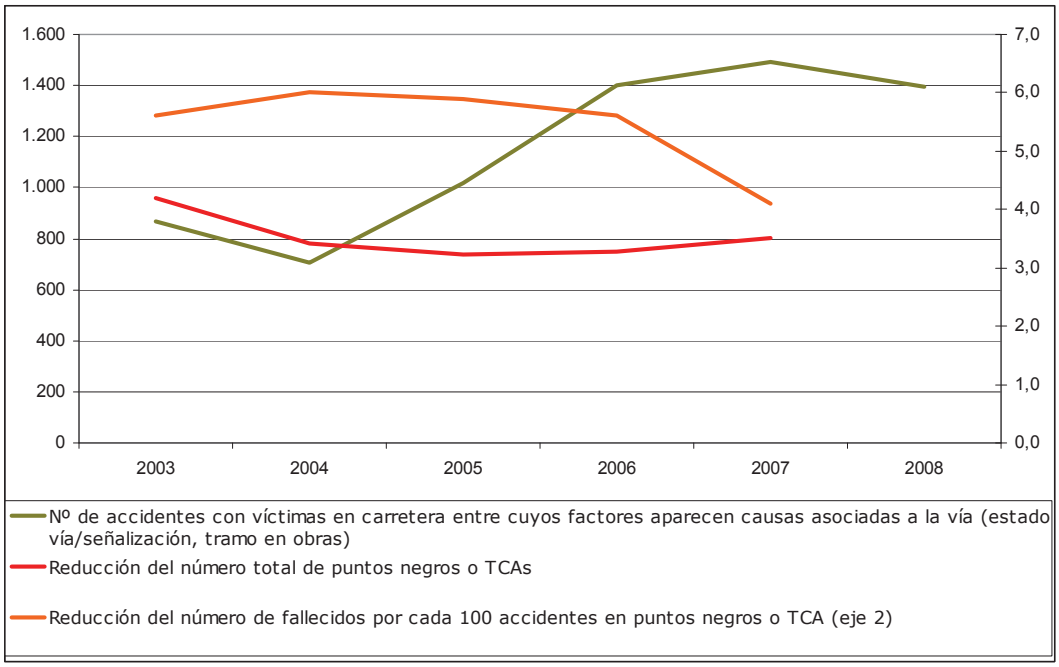


Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Se observa que las vías que más han aumentado han sido las de las CCAA en un porcentaje de un 34%, seguidas de las del Estado, en un 20% y, finalmente, las de Diputaciones y Cabildos, en un 17%.

[39] Según las fichas de seguimiento de 2006. Los gestores explican que siempre aparecen TCA nuevos porque serán catalogados como tales los que tengan una accidentalidad superior a la media.
[40] Según las fichas de seguimiento de los años 2006 y 2007.

Seguridad vial en relación al estado de las vías y la existencia de TCA



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

El número de accidentes con victimas con causa relacionada con el estado del avía ha aumentado. Se han reducido el número de puntos negros y el número de fallecidos por cada 100 accidentes en puntos negros o TCA

3.- Mejora de la explotación de las infraestructuras C_3

La Red de Carreteras del Estado tiene una longitud superior a los 26. 000 kilómetros y representa tan sólo el 15% del conjunto de carreteras españolas. Sin embargo, esta red absorbe más de la mitad del tráfico interurbano del país y más del 65% del tráfico interurbano de vehículos pesados.

Red de carreteras según competencia por tipo de vía

Años	Total	Red a cargo del Estado		Red a cargo de las Comunidades Autónomas		Red a cargo de Diputaciones y Cabildos	
		Vías de gran capacidad	Resto de la red	Vías de gran capacidad	Resto de la red	Vías de gran capacidad	Resto de la red
1992	158.324	5.443	15.862	1.316	70.245	229	65.229
1993	159.630	5.714	15.862	1.456	70.626	234	65.738
1994	162.196	6.002	16.534	1.489	71.076	257	66.838
1995	162.617	6.274	16.652	1.572	70.981	287	66.851
1996	162.100	6.534	16.597	1.667	70.499	299	66.504
1997	162.795	6.919	16.478	1.821	70.623	323	66.631
1998	163.273	7.423	16.419	1.664	68.910	562	68.295
1999	163.769	7.657	16.467	2.032	69.048	617	67.948
2000	163.557	7.656	16.449	2.088	68.749	699	67.916
2001	163.799	8.082	16.376	2.362	68.492	708	67.779
2002	164.139	8.368	16.273	2.245	67.214	793	69.246
2003	164.584	8.794	16.063	2.361	67.909	854	68.603
2004	165.152	9.164	15.991	2.407	68.094	873	68.623
2005	165.646	9.465	15.950	2.746	68.009	945	68.531
2006	166.339	10.081	15.723	2.812	68.183	979	68.561

Fuente: Dirección General de Carreteras. Ministerio de Fomento.

Existe una gran dificultad a la hora de describir el grado de ejecución de las acciones que contempla esta línea estratégica ya que más del 50% de ellas han de ser desarrolladas por los propietarios de las vías. Si bien se dispone de información relativa a la ejecución de actuaciones en la Red Estatal de Carreteras gestionadas por el Ministerio de Fomento (Memorias de Actuaciones de Seguridad Vial), no se dispone de ningún tipo de información relacionada con las actuaciones llevadas a cabo por otras Administraciones.

Nuevamente el PESV parece adolecer de un sistema eficaz de coordinación entre Administraciones que permita conocer el grado de ejecución de las actuaciones en infraestructuras independientemente de la titularidad de las vías.

El problema de la falta de coordinación implica también la imposibilidad de llevar a cabo algunas actuaciones que requiere, para su ejecución, la concurrencia de más de una administración. Así es el caso de la actuación "realización de una campaña de inspección de la señalización en las obras en la carretera y divulgación de sus resultados" que no se ha puesto en marcha por falta de coordinación entre las partes implicadas.

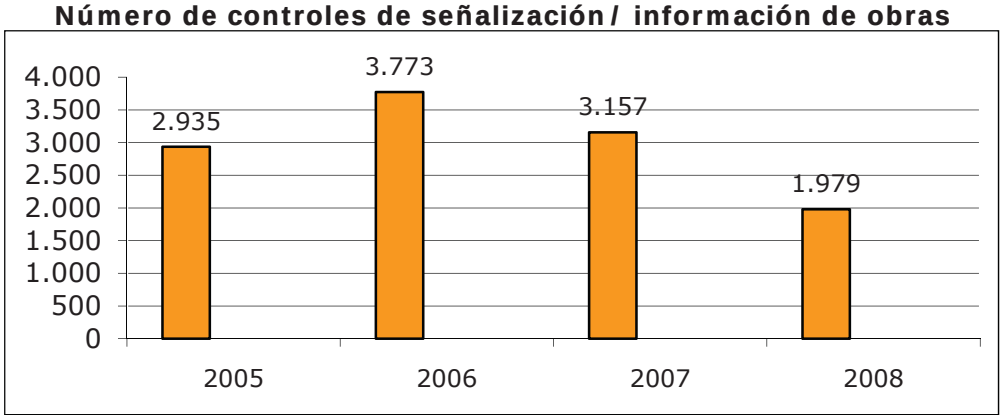
En cuanto al resto de acciones de esta línea cabe señalar sobre la ejecución de las mismas:

Disminución de los puntos y tramos de concentración de accidentes (TCA) (5.3.A): la Dirección General de Carreteras (DGC) ha elaborado un Plan de tratamiento de TCA, el cual está previsto ejecutarse a lo largo de la presente legislatura. En dicho Plan se ha previsto el tratamiento de todos los TCA identificados en la red de carreteras del Estado y de cuyo análisis se determine la necesidad de llevar a cabo en ellos algún tipo de actuación de mejora de la infraestructura. Anteriormente, en 2006, se presupuestaron dentro del programa de licitación 18 millones de euros en señalización vertical y 18 millones de euros en señalización horizontal de los TCA; al año siguiente, fueron, respectivamente, 30 millones de euros y 20 millones de euros los incluidos en el programa de licitación.

Como complemento al Plan de tratamiento de TCA, la DGC, el Ministerio de Fomento y el Ministerio del Interior firmaron un Protocolo en enero de 2009 para la señalización e instalación de dispositivos de control de velocidad en determinados TCA identificados en la RCE. En base al mismo, la DGC es la responsable de la colocación de señales y los radares y la DGT la del mantenimiento y explotación de los radares, una vez instalados.

En base a este protocolo, se creó una comisión de seguimiento que ha seleccionado aquellos tramos en los que era más conveniente llevar a cabo estas iniciativas. En la selección de dichos tramos se ha tenido en cuenta, fundamentalmente, su mayor índice de peligrosidad y también que la velocidad fuese un factor determinante en los accidentes. Los TCA consecutivos próximos entre sí se han agrupado en un único tramo a señalizar, con objeto de que la señalización resulte más eficaz (al evitar la redundancia de señales). En la actualidad, ya se encuentran señalizados los 223.

Número de controles de señalización / información de obras



Fuente: Elaboración propia con datos de la Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad.

Desarrollo de actuaciones para garantizar la seguridad en los túneles (5.3.C.1.): En 2006, en base al artículo 18.1 de la Directiva Europea 2004/54 se transpone al ordenamiento interno la normativa de seguridad en los túneles (Real Decreto 635/2006 de 30 de mayo). La remodelación de los túneles se llevará a cabo mediante un programa que deberá estar concluido en 2014 y se ha estimado una inversión de 224 millones de euros para equipamiento. Además, la DGC ha firmado un convenio con el CEDEX para determinar una metodología de análisis de riesgos en los túneles, de aplicación en el Ministerio de Fomento[41].

Desarrollo de actuaciones para garantizar la seguridad de la circulación de los usuarios de la red vial en caso de nevadas: con el fin de garantizar la seguridad de la circulación en caso de nevadas se ha llevado a cabo desde el Ministerio de Fomento (así se recoge en las fichas) medidas necesarias para minimizar y hacer asumibles las perturbaciones al tráfico ocasionadas por la formación de placas de hielo además de mejorar la gestión de la vialidad invernal. Durante 2006 se realizaron inversiones de 36,7 millones de euros en medios adicionales (máquinas quitanieves, silos de fundetes, etcétera.). Igualmente se licitaron por importe de 52 millones de euros 14 aparcamientos de emergencia que se pondrían en servicio durante 2007. Además, existe un protocolo de coordinación que aúna los esfuerzos de los ministerios de Interior y Fomento en el caso de nevadas[42].

En la adaptación de la red vial al colectivo ciclista y motociclista: la circulación de ciclistas está prohibida en las autopistas, y en las autovías cuando existe un itinerario alternativo y está señalizada dicha prohibición (artículo 38.1 de l vigente Reglamento General de Circulación –RD 1428/2003 de 21 de noviembre-). En la Red de Carreteras del Estado los accidentes con víctimas en los que se ven involucrados ciclistas suponen menos del 1% del total de accidentes y la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento ha llevado a cabo iniciativas para mejorar la seguridad vial de los ciclistas, entre las que se apuntan las siguientes:

o Establecimiento de instrucciones para que tanto en la planificación de nuevas vías como en la redacción de los proyectos constructivos se tenga

[41] Fichas de seguimiento. 2007.
[42] Fichas de seguimiento de 2006.

en cuenta la cir culación de ciclistas, analizando su incidencia e n la circulación, la continuidad de las vías ciclistas o asimilables existentes cuando no esté permitida la circula ción de ciclista s, se estu dien diseños o medidas específicas, etcétera.

o Análisis de la accidentalidad de ciclistas en la RCE y propone r recomendaciones o actuaciones concretas. En este sentido, se debe indicar la ejecución de una vía ciclista mediante la actuación de cla ve 33-HU-6010 "N-123. Vía ciclista". Dicha actuación consiste principa lmente en la ejecución de una vía ciclista entre los puntos kilométricos 24 y 29 de la carretera N-123, con dos pasos a distin to nivel, contando para ello con un presupuesto de 2 millones de e uros. Dicha actuación fue adju dicada en el año 2008.

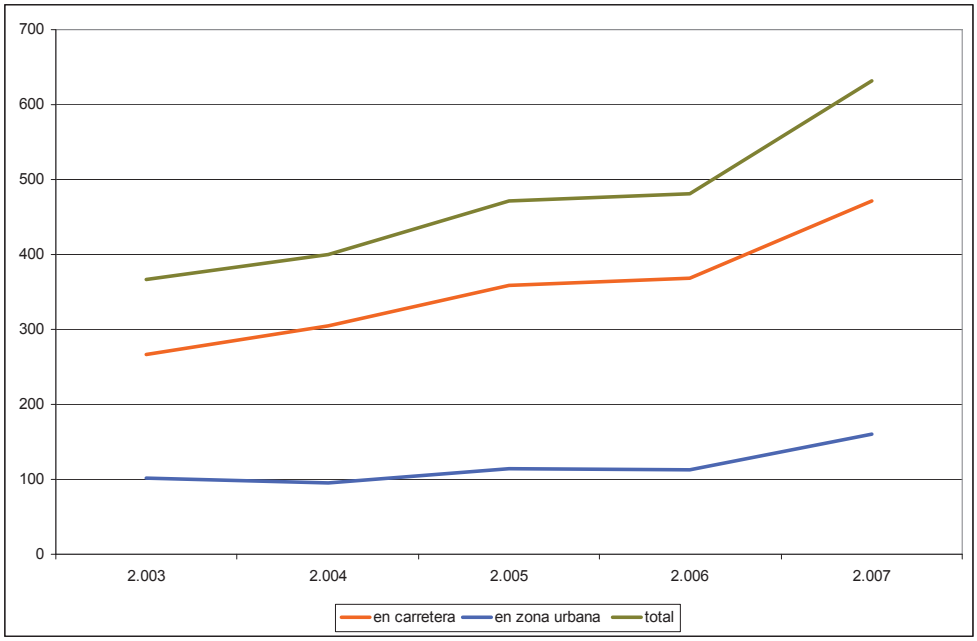
o Realización periódica de operaciones de limpieza y mantenimiento de los arcenes (lugar preferente por donde deben circular los ciclistas según lo prescrito por el artículo 36.1 del vigente Reglamento General de Circulación –RD 1428/2003 de 21 de noviembre).

Por su parte, la DGT elaboró dos estudios: "La seguridad de los ciclistas" y "Efectos sobre la accidentalida d del u so obligatorio del ca sco en ciclistas" (realizada por INTRAS), igualm ente para el cole ctivo de mo tociclistas se puso en marcha u n plan de choque dirigido a adecuar la s barreras de seguridad existentes en algun os tramos de la red. Se rea lizó un e studio sobre las carre teras más frecuentadas por ciclistas (Ma pa de Tráfico de Ciclistas) y el Observatorio Na cional de Seguridad Vial publicó el estu dio "Tráfico de ciclistas en algunas carreteras

Finalmente, con el o bjetivo de aumentar la seguridad de lo s motociclistas, la DGC del Ministerio de Fom ento elaboró y aprobó en el 2005 la Orde n Circular 18/2004 sobre criterios de em pleo de sistemas pa ra protección de motociclistas y se puso en marcha un Plan de implantación y adecuación de dichos sistemas en u nos 1.600 kilómetros con un presupue sto estimado de 67,5 millones de euros. Las actuacion es contempladas en él ya están finalizadas o en ejecución salvo 6 d e ellas, q ue tienen el proye cto constructivo ya reda ctado y e stán previstas licitarse lo ante s posible e n función de las disponibilidades presupuestarias.

Además, en el año 2008 se revisaro n y amp liaron los criterio s técnicos mediante la OC 18bis/2008, para incrementar la instalación de estos dispositivos de protección para este colectivo y se elaboró un segundo plan que abarca otros 1.600 kilómetros con un importe aproximado de 65 millones de euros.

Fallecidos en accidente de motocicleta por tipo de vía



Fuente: Elaboración propia con datos de la DGT.

Como se ve en el gráfico superior, es preocupante el aumento de fallecidos en accidentes de motocicletas, especialmente en la carretera. Pese a las medidas puestas en marcha en el PESV, seguía aumentando el número de fallecidos por accidente con una motocicleta. De ahí surgió la necesidad de elaborar el Plan estratégico de Motocicletas, ya en fase de implementación.

4.- Desarrollo de auditorías, estudios y normativas para mejorar la seguridad vial

Durante 2005 el Comité Técnico de Seguridad Vial (ATC) realizó la [C3] ón y actualización de la normativa de señalización a partir de la cual se ha obtuvo el borrador de las nuevas normas.

En 2006 se inició un proceso en el que un equipo de expertos revisaba las infraestructuras viarias y su interrelación con el entorno para detectar riegos potenciales. Su objetivo principal era garantizar que las características de seguridad de los distintos tramos eran compatibles y adecuados con la clasificación funcional de la vía a la que pertenecen. Se implantaron anejos específicos de seguridad vial en todos los proyectos de la DGC, tanto proyectos de construcción, como de adecuación, mejora o reforma de carreteras, se desarrollaron actuaciones de mejora y reordenación de accesos e intersecciones, aunque sin desarrollar una normativa reguladora y se procedió a la revisión y actualización de las normas de señalización vertical y horizontal aplicable a la REC para adaptarlas a los continuos y crecientes aumentos de los volúmenes de circulación.

Finalmente, en el año 2007 se finalizaron los trabajos de análisis del estado de la seguridad vial de la infraestructura viaria estatal, y estaba prevista la elaboración de un plan[43].

[43] Fichas de seguimiento de 2007.

La reciente Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, establece la obligatoriedad de realizar Auditorías de Seguridad Vial (ASV) en las fases de anteproyecto, proyecto, preapertura y explotación inicial, así como una evaluación de impacto de seguridad para proyectos de infraestructuras. Estas evaluaciones son procedimientos formales para la valoración independiente de los efectos que una alteración del tráfico o cualquier otro parámetro que afecte a la circulación pueden llegar a tener sobre la probabilidad de sufrir un accidente. Dichas evaluaciones deberán realizarse en la fase inicial de planificación, antes de que el proyecto se haya aprobado. Esta directiva ha de estar transpuesta en diciembre de 2010 (con margen hasta 2011 para elaborar directrices).

Actualmente existe un borrador del Real Decreto, éste será analizado por expertos para que para el próximo año esté cerrado y será aplicable a toda la Red Estatal. La evaluación de impacto no se había realizado hasta ahora en ningún país de la Unión Europea, así que debe desarrollarse el método y para ello se están haciendo pruebas piloto en alguna autovía.

Durante el año 2007 se implantaron los anejos específicos de seguridad vial en todos los proyectos de la DGC, tanto proyectos de construcción, como de adecuación, mejora o reformas de carreteras. Los nuevos proyectos tendrán que reunir dos requisitos: un anejo de seguridad vial con el proyecto (documento que se puede proporcionar a las CCAA) y someterse a una auditoría realizada por un equipo externo[44].

[44] Fichas de seguimiento de 2007.

Área 6: Seguridad Laboral y en el Transporte, cuya misión es "hacer más seguro el transporte de viajeros y de mercancías". Se desarrolla en dos líneas estratégicas

1.- Formación, concienciación y control del sector del transporte profesional en materia de seguridad vial

C1

La promoción de cursos obligatorios de formación y reciclaje se realizó mediante la transposición de la Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y a la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera que establecía una nueva formación obligatoria para determinados conductores profesionales.

Esta Directiva se transpuso a través del Real Decreto 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera. Los cursos CAP se imparten desde las CCAA (aunque es la Dirección General de Transportes la que autoriza a los centros a impartir dichos cursos), actualmente hay 104 centros impartiendo formación de los que 98 son autoescuelas. Los cursos de formación continúa están pendientes de implantación aunque, en este caso, la directiva establece un plazo mayor para su regulación.

La concienciación del sector para el incremento de la seguridad activa y pasiva de conductores y vehículos de transporte y de viajeros se realizó a través de actuaciones como:

- La implantación del equipamiento de cinturones de seguridad en autocares y vehículos de transporte escolar y de menores: se transpuso a la legislación española las Directivas 2005/39/CE, 2005/40/CE que hacían obligatoria esta medida a partir del 20 de octubre de 2006 para nuevos tipos y 20 de octubre de 2007 para nuevas matrículas.

- La promoción de la instalación de limitadores de velocidad y tacógrafos digitales: en este sentido desde la Dirección General de Transporte se dotaron alrededor de siete millones de euros para la aplicación de esta actuación (aplicaciones informáticas, simulaciones etcétera). Actualmente el nivel de aplicación es del 25% del parque (el 80% en parque que realiza líneas internacionales).

- La promoción de investigaciones para el diseño de vehículos de transporte de viajeros más seguros: se publicó el informe anual "BASMA", barómetro de Seguridad y Medioambiente del parque rodante español. Como novedad incorporaba un modelo de evaluación de impacto de las nuevas tecnologías vehiculares en la seguridad vial, se elaboró y publicó una guía de compra de vehículos seguros, se organizaron seminarios sobre TIC y automoción en la Universidad Rey Juan Carlos de Madrid, se elaboró una propuesta para un posible plan de incentivos a la renovación del parque de vehículos con criterios de seguridad y medioambientales y se realizó un

estudio sobre los accidentes debidos al ángulo muerto de los espejos retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías.

- Implantación de la señalización del contorno de vehículos pesados con material reflectante para mejorar la visibilidad: está norma no está recogida den el Real Decreto 2822/1998 de 23 de diciembre por el que se aprueba el Reglamento General de Vehículos, aun que si existe uno s reglamentos CEPE/ONU 69R, 70R, 104R que son obligatorios para la comercialización de estos elementos siempre que se vayan a instalar sobre vehículos.

- Implantación de la retroadaptación de los retrovisores en los vehículos dedicados al transporte de mercancías y personas: se realiza a través de la Orden Ministerial ITC/1620/2008 de 5 de junio por la que se modifican los anexos I y II del Real Decreto 2028/1986 y completándose mediante procedimientos publicados por Resolución del Director General de Industria de 3 de junio de 2008 por la que se establecen los procedimientos para determinar la adecuación de los sistemas de retroadaptación de retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías.

Finalmente esta línea estratégica recogía el control y seguimiento de la seguridad vial en el transporte profesional. En esta línea se desarrollaron las siguientes acciones:

- Estudio sobre la salud de los conductores profesionales y la definición de un protocolo específico de vigilancia de la salud de conductores profesionales desarrollado por la Universidad Politécnica de Valencia.

- Controles y seguimiento de la seguridad vial en el transporte profesional (6.1.C) de tacógrafos, limitadores de velocidad, tiempos de conducción y descanso y exceso de peso. Fue realizada por la ATGC, con los resultados que siguen:

Controles en transporte profesional

	2005	2006	2007
Nº de vehículos nacionales controlados	-	1.070.044	960.027
Nº de vehículos extranjeros controlados	-	138.297	137.348
Nº total de vehículos controlados	**1.005.540**	**1.208.341**	**1.097.375**
Nº total de denuncias por inspección de tacógrafo	8.998	12.240	12.005
Nº total de denuncias por exceso de peso	22.147	24.793	21.817
Nº total de denuncias por incumplimiento de descansos	9.230	41.845	52.140
Nº total de denuncias por los conceptos mencionados	**40.375**	**78.878**	**85.962**

Fuente: Memoria de Actividades 2005, 2006 y 2007.

Según se reconoce en el Plan de Inspección de Transporte por carretera (2009), es fundamental este trabajo de la ATGC, porque "es más factible encontrar las manipulaciones, habida cuenta que muchas de ellas son prácticamente imposibles de detectar en las inspecciones de tiempos de

conducción y descanso que se vienen realizando en las oficinas de las distintas administraciones. Y es que en caso de detectarse una manipulación del tacógrafo en la carretera se procederá a la inmovilización del vehículo[45] hasta que se subsane: incluso se puede trasladar el vehículo a un taller autorizado para ello. Cuando se detecte una manipulación en un vehículo de una empresa residenciada en una CA distinta a la que ha detectado dicha manipulación, ésta pondrá en conocimiento de los servicios de inspección de la CA en que está residenciada la empresa para llevar a cabo las inspecciones correspondientes.

En lo que hace al control de los tiempos de conducción y descanso, éste viene impuesto por el artículo 3 de la Directiva[46] sobre las condiciones mínimas y el número mínimo de jornadas de trabajo que se deben controlar: el 2% de las jornadas de trabajo que se produzcan. Según los cálculos de la DGC, en España habría que analizar más de 2,3 millones de jornadas de trabajo para dar cumplimiento a esta Directiva, con las correspondientes necesidades de personal especializado en dichos controles que se precisan. Asimismo, dicha Directiva exige que al menos un 50% de las jornadas de trabajo se controlen en las sedes de las empresas, por lo que el esfuerzo a realizar por las Administraciones competentes (las CCAA) debe redoblarse.

- Y, por último, desarrollo de un plan de instalaciones de pesaje en autovías y carretera convencionales de mayor intensidad de tráfico, actuación cuyo nivel de ejecución es mínimo y donde apenas se han realizado instalaciones.

2.-Medidas adicionales de promoción de la seguridad vial en el transporte profesional y en el ámbito laboral

En esta segunda línea estratégica se contemplaban acciones para la incorporación de seguridad vial en los planes de prevención de riesgos laborales de las empresas.

Vehículos de transporte implicados en los accidentes

Total vehículos implicados en los accidentes	2005	2006	2007
Mercancías	750	712	579
Viajeros	193	280	147
Total	943	992	726

Fuente: Ministerio de Fomento.

También contemplaba la potenciación de una mesa sectorial y las Direcciones Generales de Transporte y de Tráfico (en este apartado hay que señalar que si bien existen reuniones conjuntas, no existe una mesa sectorial como tal) y la creación de un Observatorio de la Seguridad en el Transporte de Viajeros y Mercancías que, hasta la fecha, no se ha creado.

[45] Artículo 143.3. de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre.

[46] Directiva 2006/22/CE del Parlamento y del Consejo de 15 de marzo de 2006 sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CE) número 561/2006 y (CEE) número 3821/85, donde establece el número mínimo de las jornadas de trabajo

Finalmente establecía el fomento de la retirada de la actividad para conductores autónomos mayores de sesenta años, medida a la que se le ha dado amplía cobertura a través de la concesión de subvenciones para el retiro de estos profesionales (durante el año 2007 se otorgaron 707 ayudas por un importe de 39.380 millones de euros).

Aunque queda fuera del periodo de vigencia del PESV, sí es necesario mencionar, la sección tercera del capítulo tercero del Proyecto de Ley de Economía Sostenible se dedica a la movilidad sostenible. Su artículo 123, concretamente, se refiere a la "elaboración de los planes de transporte en las empresas". En primer lugar, indica que las administraciones competentes serán las que fomenten el desarrollo de dichos planes en el marco del diálogo social establecido, con el objetivo de reducir el uso de l automóvil y promover usos menos contaminantes en los desplazamientos de los trabajadores.

En segundo lugar, el citado artículo indica que además de que se prestará especial atención a los centros de trabajo tanto públicos como privados cuyas características así lo aconsejen por la dimensión de la plantilla, la actividad, los procesos o la ubicación, deberán impulsarse los planes mancomunados, para empresas que compartan un mismo centro o edificio, o que desarrollen su actividad en un mismo parque o recinto equivalente, así como la designación de un coordinador de movilidad en empresas con más de 400 trabajadores. Por último, la Ley remarca que los planes de transporte de las empresas respetarán las previsiones de los planes de movilidad urbana (a los que se hará referencia en el epígrafe correspondiente a la ciudad de este informe) que hayan sido aprobados en su ámbito territorial.

Área 7: Atención a las Víctimas y sus Familias, cuya misión es "Mejorar la respuesta a los accidentes y atención a las víctimas" se desarrolla en una línea estratégica

1.- Mejora de la atención y auxilio a las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias

La política de atención a las víctimas española parte de la base de que "un accidente en carretera puede tener consecuencias de gran trascendencia y a largo plazo, no sólo físicas, sino también psicológicas y sociales, y no sólo para la víctima sino también para sus familiares y amigos". Por eso se considera que la actividad de apoyo psicológico ha de comenzar inmediatamente después del accidente, incluso en la fase de rescate y se puede prolongar bastante en el tiempo; para ello se proponen tres fases: una red de apoyo; una formación en apoyo a las víctimas para los trabajadores de hospital y otros; y un protocolo de apoyo a las víctimas.
Este proyecto recibió la mención de ""Práctica prometedora" por FITSA en su informe "Supreme. Selección de mejores prácticas en seguridad vial. EU25+Suiza+Noruega"[47].

Según las Memorias de 2005, 2006 y 2007, la actividad en esta línea estratégica se ha centrado en las siguientes actuaciones:

- Participación en el proyecto SafetyNet (Observatorio Europeo de Seguridad Vial).

- Programa de formación sobre comportamiento en caso de accidente de tráfico y soporte vital básico.

- Apoyo y participación en la organización de eventos sobre violencia vial, atención de accidentes, servicios de emergencias, excarcelación, etcétera. Por ejemplo: Jornada sobre violencia vial organizada por Stop Accidentes (2005); I Jornadas de rescate en accidentes de tráfico organizadas por APRAT (2005) o impulso del proyecto "e-rescate" (creación de una base de datos *on line* para que los equipos de emergencia conozcan las características técnicas de los vehículos implicados en los accidentes, para facilitar los encarcelamientos) (2005); IV foro contra la violencia vial (2007).

- Diagnóstico sobre el sistema de salvamento de víctimas de accidentes, con la colaboración de las CCAA, protección civil y entidades de salvamento (2006).

- "Guía de recursos de atención psicológica, social y jurídica a los afectados y familiares víctimas de accidentes de tráfico", en colaboración con la Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes (2006).

- Estudio de tiempos de atención sanitaria inicial al accidentado de tráfico, que está previsto que sirva de base para un protocolo de actuación o guía de buenas prácticas a elaborar durante 2008 (2007). En las fichas de

[47] FITSA, informe presentado el 17 de junio de 2007. La calificación de "práctica prometedora" se basa en que, a la fecha del informe, la iniciativa no se había puesto aún en marcha.

seguimiento se indica que dicho estudio comprende los accidentes atendidos en España desde el 1 de enero al 31 de diciembre de 2006, que se ha adjudicado el contrato (aunque no se dice a quién) y que estaba previsto que en el primer semestre de 2007 se obtengan resultados, aunque se desconocen los mismos.

- Adhesión de España al Memorando sobre "e-call".

- Participación en eventos de formación de profesionales sanitarios en colaboración con el Ministerio de Sanidad y la asociación Stop Accidentes (2007).

- Programa de formación de formadores especializados en intervención psicosocial con víctimas de la violencia vial (Objetivo operativo 7.1.B). Iniciado en 2006, dirigido a psicólogos y trabajadores sociales. Según los datos disponibles, han tenido lugar en seis CCAA y han participado en ellos 64 personas. Según las fichas de seguimiento, se preveía su continuación en 2007. El presupuesto era de 29.500 euros.

Para poder atender de forma eficaz y eficiente a las víctimas, se deben dar las circunstancias de que éstas sean atendidas en la "hora dorada", y que sean derivadas a los hospitales de referencia según sus lesiones: el coste de la movilización de los servicios de atención a víctimas en accidentes de tráfico se estima en unos 800 euros en asistencias urbanas y unos 6.000 euros en asistencias interurbanas, que, por ser tan elevado, permite recomendar una asistencia lo más dimensionada posible.

Área 8: Investigación y Análisis de Seguridad Vial, cuya misión es "Información coordinada y orientada a mejorar la seguridad vial", desarrollada en una línea estratégica

1.- Mejora de la recogida, tratamiento, análisis y difusión de información de seguridad vial

El programa ARENA es el elemento fundamental de esta línea estratégica. El proyecto fue iniciado en 2005 (así con sta en la Mem oria de Actuacion es de dicho año) como una aplicación *web* y una base de datos, im plantada el 1 de junio de 2005, sustituyendo los tradicionales formularios de papel. Para los siguientes años, se marca como reto la incorporación de la info rmación de las po licías locales y la imbricación con un sistema d e información geográfica.

En la Me moria de Actividade s 2006 se hace mención al desarrollo de l programa ARENA pa ra la reco gida informática de datos de accidentes de tráfico de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil.

Y en la de 2007, se adquiere, para cont inuar la mejora de los procesos, "la plataforma TERADATA". Se han migrado a dicha plataforma los datos en el denominado "Almacén de datos" y se pretende su puesta en funciona miento en 2008.

Los datos, a finales de 2007, son:

Evolución del programa ARENA

Nº de accidentes introducidos en ARENA	125.114
Nº de modificaciones de accidentes en ARENA	316.964
Nº de bajas de accidentes introducidos en ARENA	2.412
Nº de usuarios con acceso a ARENA	6.169
Nº de informes incorporados en ARENA*	17
Nº de titulares de las vías a los qu e se les co municа diariamente la información	158
Nº de ayuntamientos incorporados al sistema	1 (Zaragoza)
Nº de ayuntamientos que suministran su base de datos	1 (Madrid)

*Dato únicamente contenido en la Memoria de 2006.
Fuente: Elaboración propia con datos de la Memoria de Actividades 2006 y 2007. DGT.

Según las fichas de seguimiento, el pu nto débil de esta a cción es "la explotación de los datos y la coordin ación con los d iferentes agentes participantes, debido a la au sencia de un director de pro yecto que rea lice esas tareas e impulse la relacionadas co n la administra ción de la base de datos".

Por otro lado, en 2006 se han establecid o contactos con los propieta rios de las diferentes bases de datos (hospitales, forenses, aseguradoras, policiales, carreteras, etcétera.), y las em presas de peritaj e de las a seguradoras, así como la creación de una base de datos para la recogida de información forense. Todo ello según la s fichas de 2006, rela cionado con el pun to 8.1.B.4.

Además, relacionada con esta línea estratégica (8.1.A.3. y 8.1.B.5), figuran, tanto en la Memoria de 2006 y en la Memoria de 2007 com o en las fichas

de seguimiento, la participa ción, con carácte r semestral, en 5 foros y proyectos internacionales relativos a las ba ses y tra tamiento de da tos (Programa IRTAD –iniciado en 2005- , grupo de trabajo TRANS/WP, programa CARE, proyecto SafetyNet, y proyecto PIN).

En la memoria de 2005 y en las fichas de seguimiento de 2006 se ha ce además, mención a la participación en 4 foros inte rnacionales de seguridad vial. Según la in formación disponible, son: Foro Europeo de Institutos de Seguridad Vial; grupo OCDE, CEMT, y JTRC.

Y, siguiendo la Me moria de 2006, ade más, se h an realizado otras dos acciones "relevantes" en esta materia: un barómetro de opinión de la ciudadanía, con entrevista s a 4.000 ciudadanos, y el desarrollo de un almacén de datos. Esta última acción ha sido catalogada en las fichas como 8.1.A.4., aunque n o existía en el "Anexo: Calendario de acciones estratégicas claves" y se in dica que ha iniciado su actividad (acceso a la información estadística del permiso por puntos de sde la intranet y acceso desde todas las Jefaturas provinciales de Tráfico con " refresco de información diario"), según lo s datos disponibles (primer semestre de 2006). En la Memoria de 2006 se añade que se trata de distinta s colecciones sobre asuntos diversos, como el pe rmiso por puntos, los accidentes con víctimas , accidentes mortales, denuncias, parque de vehículos, trámites y exámenes.

En lo que hace al apartado de inve stigación (objetivo operativo 8. 1.B), también según la Memoria de 2005, se subvencionaron con 1,43 m illones de euros los siguientes proyectos:

- Desarrollo de un programa de formación y concienciación en materia de medicina de tráfico para médicos del CRM y asistenciales.

- Convenio con la Comunidad de Madrid (renovación ARGOS)

- Análisis comparativo de indicadore s de accidentalidad en España, dentro del pro yecto europeo de *benchmarking* SUNflower+ (también en el año 2007 se menciona el trabajo en este proyecto).

- Programa de formación en comportami ento en ca so de accide nte de tráfico y soporte vital básico dirigido a la población en general.

- Deterioro asociado al consumo de alcohol en la conducción.

En la Memoria de 2007, se relacionan dos actuaciones llevadas a cabo por el ONSV: la realización contínua de pr oyectos de investigación sobre accidentalidad y seguridad vial (con un presupu esto para 2007 de 2.466 millones de euros). Como novedad con respecto a anteriores ejercicios, está el Proyecto CIAT (concentrador de información de accidentes de tráfico)

En la Memoria de Actividades 2005, se relacionan las actuaciones llevadas a cabo siguiendo el objetivo operativo 8.1.C:

- "Publicación periódica de los datos de accidentalidad": publicación de la información sobre accidentes mortales en carretera con datos de evolución, comparativos y acumulados más relevantes en la página *web* de la DGT, elaborados por el ONSV.

- Y se ha elaborado y divulgado el "Anuario estadístico de Accidentes 2004", se ha participado en la elaboración del "Anuario estadístico del Ministerio del Interior 2004" y se han publicado boletines trimestrales con los datos y noticias sobre seguridad vial, investigaciones y estudios.

Área 9: Participación de la Sociedad Civil, cuya misión es "Lograr una participación directa y efectiva de toda la sociedad" se desarrolla en una sola línea estratégica

1.- Potenciación del Consejo Superior de Seguridad Vial como foro permanente de participación social

Durante la vigencia del PESV se llevaron a cabo trabajos encaminados a la modificación de la normativa que regula el Consejo Superior de Seguridad Vial, modificación prevista en el artículo 8 del Proyecto de Ley por la que se modifica el texto articulado de la Ley de Tráfico, circulación de vehículos a motor y Seguridad Vial. Con ello se pretendía una Comisión configurada por las distintas administraciones y la creación de un registro de Entidades relacionadas con la Seguridad Vial que facilitara la participación activa en el Consejo y en los grupos de trabajo. Si bien la preparación del proyecto de Ley se llevó a cabo dentro de periodo 2005-2008, la norma aún no ha sido aprobada estando actualmente en tramitación parlamentaria.

Esta línea también recogía la creación de nuevos grupos de trabajo dentro del Consejo Superior así como la reactivación de los asistentes. Estos grupos[48] se ocupan del estudio de aquellos asuntos tales como: comunicación y divulgación, investigación y reconstrucción de accidentes, normativa y asuntos jurídicos, formación vial y exámenes de conducir, telemática aplicada al tráfico. Cabría destacar la creación, en 2007, del Grupo GT-52 "Motocicletas y Seguridad Vial" formado por los ministerios de Interior, Fomento, e Industria, Turismo y Comercio, la administración local y por las organizaciones profesionales, económicas y sociales. Fruto de sus reuniones, se ha publicado en 2009 el Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores.

En la Memoria de Actuaciones de 2007 se relaciona una segunda línea estratégica dentro de esta área, denominada "promoción de la seguridad vial en la sociedad civil". Como actuación principal, se indica la celebración del "Día Europeo de la Seguridad Vial", incluido dentro de la Primera Semana mundial de las Naciones Unidas de la seguridad vial.

[48] En 2005, se documenta en la Memoria de Actuaciones la reunión de los grupos GT42, 43, 44, 47, 49, 50 y 51. En la de 2006, se indica la creación de un nuevo grupo de trabajo (no se especifica cuál) y se afirma que se han reactivado los grupos existentes, con una media de dos reuniones al año.

Área 10: Coordinación entre Administraciones, cuya misión es "Mayor coordinación de los esfuerzos y actuaciones entre Administraciones" se desarrolla en una única línea estratégica

1.- Mejora de la coordinación entre administraciones a distintos niveles

Dentro de esta línea estratégica se recogían die z acciones. El desarrollo y publicación de un Plan de Se guridad Vial Urbana Tipo de la DGT estaba previsto para el año 2005, con una priorida d media y, finalmente, su publicación se rea lizó en 2008. Este Plan Tipo recoge los principios generales y la meto dología a seguir pa ra la elabo ración de un Plan de Seguridad Vial Urba na, incluyendo una serie de fichas tipo que sirven de guía para el desa rrollo de accione s concretas. Esta guía nace co n la vocación, de a cuerdo con lo e stablecido en el pró logo del documen to, de convertirse en un instrum ento que fac ilite a los responsables políticos y técnicos del ámbito municipal la apro ximación a los conceptos de seguridad vial y m ovilidad sostenible. Hasta la fe cha ha sido el Ayu ntamiento de Madrid el prime ro en hacerse eco de e ste Plan y, de acue rdo con sus directrices, publicar su propio Plan de Seguridad Vial.

La segunda medida llevada a cabo ha sido la pre sentación ante el Congreso de los Diputados de l informe de accide ntalidad y los plane s anuales de mejora y seguim iento del PESV. En las Mem orias de Actuacion es de Seguridad Vial de 2005, 2006 y 2007, se menciona la presen tación ante el Congreso de los Diputados de dichos informes.

Durante las dos leg islaturas que abarca el PESV, los re sponsables de la s diferentes políticas y accion es a llevar a ca bo dentro del PE SV han comparecido con cierta regularidad ante la Comisión no Permanente de Seguridad Vial y Prevención de los Acci dentes de Tráfico. Unas veces, para explicar las actuaciones concretas que se van a llevar a ca bo o está n en proceso (por eje mplo, la compa recencia del m inistro del Interior, el 19 de octubre de 2004, para explicar la nueva reforma de la Ley de Segurida d Vial); otras veces, para explicar la s líneas generales de un departa mento ministerial (por ejemplo, la que realizó la ministra de Sanidad y Consumo el 215 de ju nio de 2005, para informa r sobre la s líneas generales del n uevo programa sobre seguridad vial que va a poner en marcha); y, otras, para dar cuenta de resultados obte nidos (como la que el dire ctor general de Tráfico realizó el 3 de octubre de 2006, sobre los resultados de la aplicación de la Ley del carné por puntos durante los me ses de julio y agosto de 2006).

Sin embargo, dejando aparte la presen tación en dicha Comisión del PE SV 2005-2008 (por el m inistro del Interior , el 20 de diciembre de 2005), no hay constancia de compa recencias idénticas para presentar los plan es anuales ni los in formes de seguimiento. Si a caso, cabe mencionar, la comparecencia del director gen eral de Tráfico, el 12 de diciembre de 2007, para informar "sobre el balan ce que re aliza la D GT en relación con las actuaciones realizadas y resu ltados obtenidos en la legislación en materia de seguridad vial".

No hay evidencia de que, hasta la fecha, se hayan puesto en marcha las medidas "Elaboración de un proyecto de ley de bases sobre la seguridad vial", "Coordinación de todas las administraciones implicadas para la actualización del registro central de infractores" y "Promoción de la elaboración del Reglamento de Circulación Urbana".

En la Memoria de Actuaciones de 2005 se afirma que se han creado las Comisiones Autonómica y Local dentro del Consejo Superior de Seguridad Vial, como estaba previsto en el PESV y, en 2006, se menciona una reunión preparatoria de la Comisión Local.

Por último, durante este año (finalizada ya la vigencia del PESV) se está llevando a cabo la "Promoción del Plan de Seguridad Vial Urbana Tipo" a través de la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), y se ha organizado el Primer encuentro de municipios para la mejora de la seguridad vial en el ámbito urbano (celebrada los días 22 23 de octubre de 2009 en Gijón), también en colaboración con la FEMP.

Asimismo, cabe destacar la firma de un Convenio Marco entre el Ministerio del Interior y la FEMP en 2007, cuyo tema genérico era la Seguridad, pero en el que se incluyó ya un apartado de seguridad vial, que será desarrollado en un acuerdo específico de seguridad vial entre la FEMP y el Ministerio del Interior, cuya redacción está prácticamente cerrada en la actualidad.

ANEXO XI

El sistema de seguimiento del PESV

Seguimiento, participación y comunicación del PESV

Diseño del sistema de seguimiento

El Real Decreto que regula la Comisión interministerial de seguridad vial indica que "la política del Gobierno en materia de seguridad vial (…) será objeto de seguimiento, análisis y aprobación anualmente".

Según lo establecido en el PESV, el responsable del seguimiento del plan sería el "gestor del Plan", el ONSV, el encargado de, entre otras tareas:

- Medir y controlar semestralmente el grado de cumplimiento de los objetivos cuantitativos fijados en el PESV.
- Medir anualmente los indicadores asociados a las acciones claves.
- Asegurar la planificación, centralización, actualización permanente y puesta a disposición de toda la información relacionada con el Plan.

Sistema de indicadores

El documento del PESV define tres tipos de indicadores:

1. Indicadores de cuadro de mando de objetivos estratégicos. Están asociados a los llamados "objetivos estratégicos del plan", y permiten "el seguimiento de la evolución de las grandes problemáticas de seguridad vial" y tratan de "garantizar una toma de decisiones permanentemente alineada con la estrategia planteada".
2. Indicadores de actividad o realización: "permiten el seguimiento del cumplimiento de cada objetivo operativo a través del control de cada acción clave".
3. Indicadores de resultado: "facilitan el seguimiento del cumplimiento de cada objetivo operativo a través del análisis final del impacto y las consecuencias de cada acción clave".

Como ejemplo se pone el siguiente cuadro:

Indicadores del PESV

Indicador de actividad	Indicador de resultado
Nº de puntos retirados/concedidos	Nº de accidentes con víctimas en el primer año del nuevo permiso Nº de fallecidos en el primer año de entrada en vigor del nuevo permiso
Nº de minutos/mes-año de presencia en cada medio	
Ratio de penetración campaña ratio de valoración de mensaje	

Sin embargo, este sistema teórico no se ha seguido en la práctica en el periodo de ejecución del PESV, o al menos, no en su totalidad.

En el apartado de resultados se establecen indicadores en tres niveles (se suma aquí un cuarto relativo al seguimiento del programa 132B):

1. Objetivos estratégicos:

- Se establecen 26 objetivos estratégicos.

- Existe un cuadro de mando de esos 26 objetivos estratégicos donde se establece el objetivo cuantitativo a alcanzar a la finalización del Plan (no se prevén hitos anuales durante la ejecución del mismo).

- En la Memoria de Actividad se encuentran los resultados obtenidos anualmente, aunque en el momento de escribir este informe no se había publicado la correspondiente al último año de vigencia del PESV, el 2008.

2. Indicadores de líneas estratégicas:

- Se establecen 19 indicadores de resultado. Se ha extraído un indicador de resultado para cada línea de entre los establecidos para las acciones que comprenden dicha línea.

- No se publica en el Plan un cuadro de mando donde se establezca el objetivo cuantitativo a alcanzar a este nivel, ni anualmente ni para la totalidad del periodo.

- Tampoco se publican los resultados obtenidos en cada uno de los indicadores.

3. Indicadores relacionados con las líneas estratégicas y explicitados en el Anexo del PESV:

- Se establecen 182 indicadores de resultado.

- No se publica un cuadro de mando donde se establezcan los objetivos (ni cuantitativos ni cualitativos) a alcanzar, ni anualmente ni para la totalidad del periodo de vigencia del PESV.

- Tampoco se publican los resultados obtenidos en cada uno de los indicadores.

4. Objetivos e indicadores de seguimiento del programa 132 B: Seguridad Vial.

El programa presupuestario 132B de Seguridad Vial establece un sistema de objetivos e indicadores de seguimiento para las siguientes líneas de actuación:

- Fomentar una conducción responsable y mejorar la atención al usuario.

- Mejora de la fluidez del tráfico.

- Gestión adecuada del permiso de conducir y mejora del procedimiento sancionador.

- Fomentar la educación en seguridad vial en la enseñanza obligatoria.

- Informar sobre efectos positivos de las conductas preventivas y de seguridad vial e implicar a los sectores sociales en el debate.

Con la publicación de los Presupuestos Generales del Estado (PGE) se publican también los resultados obtenidos para cada uno de los indicadores.

Desarrollo y utilización del sistema de seguimiento

Desde la óptica de facilitar y promover la gobernanza, analizar el desarrollo y el uso que se ha dado al sistema de seguimiento del PESV resulta un elemento clave. El seguimiento se articuló básicamente mediante dos grandes componentes: la recopilación de la información sobre ejecución de actividades y la consiguiente publicación de memorias anuales, y el procesamiento de dicha información en los correspondientes órganos de seguimiento y control del plan.

En segundo lugar, se debe estudiar la participación de los agentes sociales a lo largo de todo el proceso de diseño, ejecución y seguimiento del plan, analizando por un lado en qué medida dicha participación ha contribuido a mejorar el desarrollo del plan, y por el otro en qué medida el propio plan ha contribuido a la activación e implicación de los agentes en la lucha contra la siniestralidad.

La obtención de información de seguimiento y la elaboración de las memorias anuales de actuaciones

El proceso de recogida de datos para efectuar el seguimiento específico de cada una de las acciones clave se estructuraba básicamente mediante la comunicación directa entre el ONSV y el propietario de la acción correspondiente, al que se le solicitaba que proporcionase diversos tipos de información: descripción de las actividades llevadas a cabo, presupuesto, cálculo de indicadores, etcétera.

Sin embargo, el grado de cumplimentación de dicha información era altamente dispar según de qué propietario se tratase, aspecto que queda a su vez reflejado en la valoración global del seguimiento hecha por los mismos propietarios: se coincide en que en términos generales la necesidad de suministrar la información requerida por el PESV sí ha contribuido a una cierta mejora y evolución en el seguimiento de las acciones, pero en cambio no hay acuerdo respecto a la adecuación y utilidad de los aspectos más concretos.

En cuanto a analizar el cálculo de los indicadores, se los va a dividir en dos grandes grupos[1]: los indicadores correspondientes a los 26 objetivos estratégicos, y los indicadores de actividad (220 indicadores) y resultado (98 indicadores) vinculados a las acciones clave.[2]

Respecto a los indicadores de objetivos estratégicos, éstos se han calculado sistemáticamente para los años 2005, 2006, 2007 y 2008, siguiendo una metodología estandarizada y sin importantes alteraciones, y se presentan de forma clara en cada una de las memorias anuales, de modo que su utilización para el seguimiento no presenta mayor dificultad.

El caso de los indicadores de actividad y resultado vinculados a las acciones clave es en cambio bien distinto. Los valores de dichos indicadores no aparecen como tales en ninguna de las memorias anuales[3], no pudiéndose llevar a cabo un seguimiento similar al de los indicadores estratégicos, mientras que no resulta claro el uso que se les puede haber dado para obtener una visión general del grado de desarrollo de cada una de las líneas estratégicas.

El valor de cada uno de los indicadores era proporcionado al ONSV por el propietario de cada acción, dentro del mecanismo habilitado por el propio ONSV para efectuar el seguimiento. Sin embargo se ha podido constatar que el grado en el que en la práctica se cumplimentaba la información relativa a los indicadores era bajo: para el año 2006, el sistema interno de seguimiento solamente se ha podido constatar que registrase algún tipo de indicador para unas 25 acciones clave[4], más otras 10 en las que se señalan licitaciones previstas para el año siguiente.

Además, no era extraño el caso en que los propietarios de las acciones proporcionaban información distinta a la solicitada, o incluso desaconsejaban el uso de determinado indicador y sugerían otro.

Por otro lado, el propio PESV especifica que:

---

[1] Los indicadores de resultado correspondientes a las 18 líneas estratégicas son de hecho una selección del conjunto de indicadores de las acciones que conforman cada línea.

[2] Las cifras totales de indicadores son en realidad aproximadas y se ofrecen con un propósito ilustrativo, ya que la denominación de los propios indicadores no es en todos los casos absolutamente unívoca (se repiten indicadores pero con denominaciones ligeramente distintas, la definición de algunos de ellos incluye en realidad dos conceptos o valores distintos, etcétera.).

[3] Las memorias sí contienen descripciones de la actividad realizada que en muchos casos incluyen cifras que se pueden corresponder con alguno de los indicadores, pero no se explicita que dicha cifra sea el valor de un indicador y que por lo tanto sea el instrumento cuantitativo para el seguimiento de una acción clave determinada.

[4] Hay que tener presente que no en todos los años ha habido actividad en todas las acciones (por lo que en ningún caso se debería esperar que la totalidad de indicadores variase), pero ello tampoco debería eximir de proporcionar anualmente el valor de cada indicador (aunque sea cero o no haya variado).

> "C*omo tarea fundamental del proceso continuo de autoevaluación* del Plan, a lo la rgo de 2006 se llevará a cabo la identificación detallada, revisión y cambio de aquellos indicadores que se demuestren inconsistentes o incompletos. En ese periodo y para los 3 tipo s de indicadore s diseñados, se pondrá a disp osición de los in teresados *información adicional detallada en cuanto a la metodología asociada a cada indicador*: definición, método de obtención/medición, etcétera".

Sin embargo, dicho proceso de autoe valuación parece haber tenido un grado de desarrollo también bajo: se llevó a ca bo una rea signación de propietario para unas poca s acciones, mientra s que no se ha podido constatar que hubie se mejoras significativas o un mayor de sarrollo en el diseño y utilización de los indicador es (así por eje mplo, entre la prime ra edición del plan en 2005 y la ú ltima de 2008 hubo solamente un cambio en los indicadores de resultado de las 18 líneas estratégicas, pasando de hecho a haber 19 líneas).

Solamente se puede observar una cierta evolución motivada por el propio proceso de autoevaluación en el hecho de que a partir de 2006 se pasó a un método de seguimiento basado en la idea de "pro yecto clave" (que qu eda reflejado en las memorias anuales y es reconocido como una mejora por los propietarios de las acciones), y que llevó aparejado una pérdida de relevancia de los indicadore s de actividad y resultado vin culados a las acciones.

Por último, estas dificulta des para llevar a cabo la to talidad de las actividades de seguimiento qu e se había n planeado pueden haberse visto complicadas por dos elementos más:

- El hecho de que la empresa que diseñó originariamente el PESV no fuese la misma que poste riormente se encargó de lleva r a cabo las tareas de seguimiento y evaluación.

- La existencia de me canismos de seguim iento previos en la mayoría de los actores institucionales implicados en el plan como prop ietarios, los cuales no se había previsto có mo iban a integrarse con e l seguimiento del PESV.

Una vez recopilada la informa ción sobre ejecu ción de las me didas, ésta se sintetizaba en forma de una Memoria de Actuaciones con carácter anual. La estructura de las m emorias es parecida entre sí (aunque no es del todo igual, lo que dificulta su utilización para hacer co mparaciones interanuales), y consta básicamente de 5 partes: un análisis detallado de la evolu ción de los 26 indicado res estratégicos, una valo ración global de la ejecu ción del plan que incluye una estimación del grado de desarrollo de ca da línea estratégica, una descripción de las medidas qu e se han con siderado más relevantes, un detalle de la actividad desarrollada área por áre a, y finalmente un apartado de retos para el futuro.

El análisis de los in dicadores estratégicos es posiblemente el elemento de las memorias más consistente y regular (se ofrece siempre la misma tabla

con los datos de años anteriores y los objetivos cuantificados, y luego se analiza uno a uno su evolución), de modo que resulta sencillo llevar a cabo un seguimiento correctamente informado. La posterior valoración global del plan en cambio presenta algunas dificultades: el apartado incluye una contextualización internacional que sí sigue un esquema parecido cada año, pero en cambio en 2005 y 2006 existen también algunas menciones a medidas y actividades que se han considerado especialmente relevantes (junto con datos cuantitativos), hecho que dificulta su consideración conjunta con el resto de actividades que aparecen en otros apartados de las respectivas memorias.

Pero sin duda la parte principal de las valoraciones globales son los cuadros de seguimiento del grado de desarrollo de cada línea estratégica. En ellos se mide dicho desarrollo según tres posibles niveles: alto, medio o bajo. Sin embargo, no hay información cuantitativa vinculada a ningún tipo de indicador (ni de actividad ni de resultado), mientras que donde debe especificarse las principales acciones realizadas solamente se menciona las acciones clave en las que ha habido actividad, pero sin especificar ni qué ni en qué medida se ha hecho. Únicamente la periodificación de la actividad se trata con suficiente grado de detalle (básicamente explicitando qué acciones han experimentado un retraso respecto a lo previsto y cuándo se estima que se terminen).

Dado que estos cuadros constituyen la parte más sistematizada del seguimiento de las acciones clave, su poco vínculo con la mecánica prevista en el propio plan y la escasa información que reporta el sistema de gradación alto, medio y bajo, terminan por conferirles un carácter de "síntesis opaca" que en ocasiones puede incluso resultar generador de cierta frustración.

Por otro lado, la parte de descripción de las principales medidas cobra relevancia a partir de 2006 con la utilización del concepto de "proyecto clave", definido como: "temáticas prioritarias de implementación inmediata, sin perjuicio del desarrollo del resto de iniciativas del Plan" (2006) o bien "temáticas y acciones prioritarias y de gran impacto social para ser ejecutadas a lo largo del ejercicio" (2007). En este apartado sí se describe las actuaciones con bastante detalle y se incluye datos relevantes, si bien el grado de concreción y profundización de cada proyecto no es el mismo y tampoco se explicita su ubicación dentro de la estructura general del PESV. Ello dificulta el análisis conjunto de los proyectos clave y la descripción de la actividad realizada área por área que se ofrece justo a continuación, la cuál tampoco está referenciada según la estructura del plan (el orden y la numeración de las medidas que se detallan no se corresponde con el sistema de líneas estratégicas, objetivos operativos y acciones clave que configura el plan, lo que complica especialmente la labor de seguimiento).

Las memorias cierran con un apartado de retos para el futuro, el cuál sí permite establecer un vínculo interanual: en 2006 se establece como reto el desarrollo de 12 proyectos clave, que efectivamente son los que se llevan a cabo en 2007. Se puede detectar una cierta repetición (en ocasiones literal) de las temáticas abordadas y la justificación ofrecida (al menos 5 de los retos declarados en 2006 y que fueron proyectos clave en 2007 vuelven a

aparecer de forma muy similar entre los retos para 2008), pero en términos generales se puede seguir fácilmente cómo aquello que se prevé un año se desarrolla durante el siguiente.

Finalmente, cabe destacar algunas ausencias importantes en el planteamiento general del conjunto de las memorias:

- El PESV configura una estructura de prioridades para todas y cada una de sus acciones clave, pero estas prioridades luego no cumplen absolutamente ninguna función en el sistema de seguimiento (más allá de que sea la propia persona que está leyendo una memoria la que revise si aquello que se ha hecho corresponde o no con aquello que tenía una prioridad más alta).

- Como se ha indicado anteriormente, las memorias tampoco mencionan explícitamente a los indicadores de actividad o resultado que existen también para cada una de las acciones clave, aunque en la descripción de las medidas llevadas a cabo para ese año sí aparezcan varios datos cuantitativos que pueden corresponderse con algunos de esos indicadores.

- En el correspondiente apartado final que declara los retos para el siguiente ejercicio, son pocos los casos en los que éstos se vinculan a la evolución de algún indicador o de cualquier otra medida de las tendencias observadas en ese ámbito.

- También son escasas las medidas para las cuales se suministra información sobre su coste (o información general de carácter económico).

- Dentro del propio PESV existe para cada año un Plan de Actuaciones previo, que recoge en detalle las medidas previstas para ese ejercicio; sin embargo no se detectan vínculos claros entre la memoria de un año y el plan de actuaciones que la precedió, ni entre una memoria y el plan de actuaciones del año siguiente.

La realización efectiva del seguimiento en los órganos correspondientes

El PESV atribuye funciones de seguimiento y control a la práctica totalidad de sus órganos: la Comisión interministerial de Seguridad Vial y el Consejo Superior de Seguridad Vial con carácter anual, y el Comité Director con carácter semestral. El Observatorio de la Seguridad Vial actúa como gestor del plan, registrando y analizando la información que luego suministra para el seguimiento.

En el caso de la Comisión interministerial, sus funciones específicas en materia de seguimiento y control son según el propio plan: "contrastar y aprobar, en último término, el *control, seguimiento y evaluación* de la implantación del Plan".

Respecto al Comité Director, éste contiene un Equipo Técnico que debe garantizar, entre otras cosas, "…el seguimiento y evaluación semestral de las actividades y proyectos". Además, entre las funciones del Comité más directamente relacionadas con el seguimiento están las siguientes:

- Revisar el grado de desarrollo operativo de las acciones claves planificadas.

- Revisar el Plan Estratégico para adaptar los objetivos y contenidos a las nuevas necesidades y realidades detectadas.

- Liderar la gestión ejecutiva, seguimiento y coordinación del Plan, mediante el contacto permanente con los técnicos y los responsables de cada ámbito y de todos los organismos y agentes implicados.

Identificar, canalizar y valorar oportunidades, proyectos y nuevos agentes.

Como gestor del PESV, el ONSV no tiene solamente funciones de seguimiento, sino que es además el responsable de procesar la información que se utilizará para ello. Así entre las funciones que le encomienda el plan destacan:

- Medir y controlar semestralmente el grado de cumplimiento de los objetivos cuantitativos fijados en el PESV.

- Medir anualmente los indicadores asociados a las acciones clave.

- Elaborar la Memoria de Actividades de cada año, el Informe de Evaluación de dicho período y el Plan de Actuaciones del año siguiente que a propuesta del Consejo Superior de Seguridad Vial será aprobado por la Comisión interministerial de Seguridad Vial.

En cuanto a la medición de los objetivos cuantitativos y los indicadores asociados a las acciones clave, ya se ha comentado en el apartado anterior que mientras la medición de objetivos estratégicos ha sido la prevista, la de los indicadores de las acciones se ha llevado a cabo de forma claramente incompleta.

Las Memorias de Actividades y su relación con los Planes de Actuaciones han sido también comentadas anteriormente, mientras que es necesario destacar que el PESV incorpora la necesidad de realización de Informes de Evaluación con carácter anual, los cuales no parecen haber sido elaborados ni publicados.

Por último, el CSSV tiene encomendadas en el PESV las siguientes funciones:

- Mantener un constante seguimiento de la información asociada al desarrollo del Plan.

- Plantear y debatir sobre temas y acciones relacionadas con el Plan y la seguridad vial en general.

- Proponer y priorizar nuevas actuaciones para su potencial incorporación al Plan.

- Informar para su aprobación, a la Comisión interministerial de Seguridad Vial, el Plan de Actuaciones de cada año.

En cambio, según el Real Decreto 317/2003, de 14 de marzo, por el que se regula la organización y funcionamiento del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, las funciones del pleno del Consejo son las siguientes:

a) Elaborar planes de actuación conjunta para el logro de los fines determinados por el Gobierno en materia de tráfico y seguridad vial.

b) Proponer planes nacionales de tráfico y seguridad vial para su elevación a la Comisión interministerial de Seguridad Vial.

c) Asesorar en materia de tráfico y seguridad vial a los correspondientes órganos de decisión.

d) Informar sobre criterios generales en materia de publicidad de vehículos a motor.

e) Informar o proponer, en su caso, los proyectos de disposiciones de carácter general, así como la normativa comunitaria y los convenios y tratados internacionales que afectan al tráfico, a la seguridad vial y a la circulación por carretera.

f) Coordinar e impulsar mediante las correspondientes propuestas la actuación de los distintos organismos, entidades y asociaciones que desarrollen actividades relacionadas con el tráfico y la seguridad vial.

g) Decidir sobre la integración de nuevos miembros en el Consejo, previo informe de la Comisión Permanente.

h) Modificar la composición de los miembros de la Comisión Permanente en los términos establecidos en el artículo anterior.

Se puede observar como mientras en el marco del PESV el Consejo es el órgano sobre el que posiblemente caiga un mayor peso de las labores de seguimiento (su primera función es "Mantener un *constante* seguimiento de la información asociada al desarrollo del Plan"), en cambio entre las funciones que le son encomendadas por Real Decreto la labor de seguimiento casi no está presente.

ANEXO XII

Estudio cualitativo sobre la percepción de agentes sociales acerca del PESV

ÍNDICE

1. FICHA TÉCNICA 5
1.1. Antecedentes 5
1.2. Objetivos y metodología 5
Objetivos 5
Metodología 5
2. INFORME EJECUTIVO 8
2.1. Cualificación de los respondentes 8
2.2. Algunas conclusiones 8
2. 3. Próximos pasos 9
3. VALORACIÓN GLOBAL DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 11
3.1. Grado de conocimiento del PESV, familiarización con sus objetivos y valoración global. 11
El análisis 11
Algunos comentarios 11
3.2. Importancia relativa de las grandes áreas del Plan 17
El análisis 17
Algunos comentarios 19
3.3. Otras políticas relacionadas con la seguridad vial. 24
El análisis 24
Algunos comentarios 24
3.4. Participación en el plan. 29
El análisis 29
Algunos comentarios 29
3.5. Sistema de seguimiento del Plan. 36
El análisis 36
Algunos comentarios 36
3.6. Coste de las medidas del Plan 40
El análisis 40
Algunos comentarios 40
4. ACCIONES DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL 41
4.1. Acciones de educación vial de jóvenes y niños introduciendo contenidos de seguridad vial en las aulas. 41
4.1.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 41
El análisis 41
Algunos comentarios 42
4.1.2. Los colectivos implicados 45
El análisis 45
Algunos comentarios 46
4.1.3. Incorporación de la educación vial de forma permanente. 48
El análisis 48
Algunos comentarios 49
4.1.4. Coste de las acciones. 51
El análisis 51
Algunos comentarios 51

4.1.4. Seguimiento de las acciones. 51
El análisis 51
Algunos comentarios 52
4.1.5. Resultados obtenidos y acciones que se podrían haber emprendido 52
El análisis 52
Algunos comentarios 53
4.2. Mejoras en los procedimientos de permisos y licencias 56
4.2.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 56
El análisis 56
Algunos comentarios 56
4.2.2. Coste y seguimiento de las acciones 58
El análisis 58
Algunos comentarios 58
4.2.4. Grado de consecución de los objetivos y acciones pendientes 59
El análisis 59
Algunos comentarios 60
4.3. Medidas para reeducar y sensibilizar a los conductores 62
4.3.1. El carné por puntos 62
El análisis 62
Algunos comentarios 62
4.3.2. Otras acciones de reeducación y sensibilización de los conductores 64
El análisis 64
Algunos comentarios 64
4.3.3. Efecto de estas medidas y acciones que quedan pendientes 65
El análisis 65
Algunos comentarios 66
4.3.4. Coste y seguimiento de las acciones 68
El análisis 68
Algunos comentarios 68
5. ACCIONES DE VIGILANCIA Y CONTROL 70
5.1. Más y mejores medios de vigilancia y control 70
5.1.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 70
El análisis 70
Algunos comentarios 70
5.1.2. Coste y seguimiento de las acciones 73
El análisis 73
Algunos comentarios 73
5.1.3. Grado de consecución de los objetivos y acciones pendientes 74
El análisis 74
Algunos comentarios 74
5.2. Procedimiento sancionador más efectivo. 80
5.2.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 80
El análisis 80
Algunos comentarios 80
5.2.2. Mayor implicación del sistema judicial para un conseguir un procedimiento sancionador más efectivo. 82
El análisis 82
Algunos comentarios 82
5.2.3. Coste y seguimiento de las acciones 83
El análisis 83
Algunos comentarios 84
5.2.4. Consecución de los objetivos fijados en el Plan 84
El análisis 84

Algunos comentarios 85
6. SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS 90
6.1. Promoción de los sistemas de seguridad en los vehículos. 90
6.1.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 90
El análisis 90
Algunos comentarios 90
6.1.2. ¿Se ha conseguido una renovación del parque de vehículos? 93
El análisis 93
Algunos comentarios 93
6.1.3. Coste y seguimiento de las acciones 95
El análisis 95
Algunos comentarios 95
6.1.4. Grado de consecución de los objetivos del Plan 96
El análisis 96
Algunos comentarios 96
6.2. Mejora del sistema de gestión de registros de vehículos. 101
6.2.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 101
El análisis 101
Algunos comentarios 101
6.2.2. Mayor homogeneidad y uniformidad en los criterios de la ITV. 103
El análisis 103
Algunos comentarios 103
6.2.3. Coste y seguimiento de las acciones 104
El análisis 104
Algunos comentarios 104
6.2.4. Grado de consecución de los objetivos del plan 105
El análisis 105
Algunos comentarios 105
7. INFRAESTRUCTURAS, GESTIÓN E INFORMACIÓN DE TRÁFICO 108
7.1. Sistemas de gestión e información del tráfico 108
7.1.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 108
El análisis 108
Algunos comentarios 108
7.1.2. Coste y seguimiento de las acciones 111
El análisis 111
Algunos comentarios 111
7.1.3. Grado de consecución de los objetivos del plan 112
El análisis 112
Algunos comentarios 112
7.2. Construcción de nuevas infraestructuras y mantenimiento de las actuales. .. 116
7.2.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 116
El análisis 116
Algunos comentarios 116
7.2.2. Tratamiento de los "puntos negros". 118
El análisis 118
Algunos comentarios 119
7.2.3. Coste y seguimiento de las acciones 120
El análisis 120
Algunos comentarios 120
7.2.4. Grado de consecución de los objetivos del plan 121
El análisis 121
Algunos comentarios 121
7.3. Mejora de la explotación de la infraestructura existente. 124

7.3.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 124
Algunos comentarios 125
7.3.2. Coste y seguimiento de las acciones 126
El análisis 126
Algunos comentarios 126
7.3.3. Grado de consecución de los objetivos del plan 127
El análisis 127
Algunos comentarios 127
7.4. Desarrollo de auditorías de seguridad vial 130
7.4.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 130
El análisis 130
Algunos comentarios 130
7.4.2. Coste y seguimiento de las acciones 132
El análisis 132
Algunos comentarios 132
7.4.3. Grado de consecución de los objetivos del plan 133
El análisis 133
Algunos comentarios 134
8. SEGURIDAD VIAL LABORAL Y EN EL TRANSPORTE 136
8.1. Concienciación, formación y control de los profesionales del transporte de personas y mercancías. 136
8.1.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 136
El análisis 136
8.1.2. Coste y seguimiento de las acciones 138
El análisis 138
Algunos comentarios 138
8.1.3. Grado de cumplimiento dentro de los objetivos del plan 139
El análisis 139
8.2. Control de los profesionales del transporte de personas y mercancías. 141
8.2.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 141
El análisis 141
Algunos comentarios 142
8.2.2. Coste y seguimiento de las acciones 143
El análisis 143
Algunos comentarios 143
8.2.3. Grado de consecución de los objetivos del Plan 144
El análisis 144
8.3. Mayor coordinación entre las Administraciones y el sector de transporte 147
8.3.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan 147
El análisis 147
Algunos comentarios 148
8.3.2. Coste y seguimiento de las acciones 149
El análisis 149
Algunos comentarios 149
8.3.2. Especificidades para la mayor coordinación entre las Administraciones y el sector de transporte. 150
El análisis 150
Algunos comentarios 150

1. FICHA TÉCNICA

1.1. Antecedentes

El Plan Estratégico de Seguridad Vial (PESV) ha sido la hoja de ruta que ha guiado la lucha de las Administraciones Públicas contra los accidentes de tráfico en los años 2005-2008. El Plan establecía un objetivo de reducir un 40% los fallecidos en accidente de tráfico tomando como base el año 2003. Dicho objetivo alinea a España en torno a las directrices de la UE que fijan un objetivo de reducción de un 50% de dichos fallecimientos para 2010.

- ✓ Dicho Plan se ha desplegado en torno a acciones en 10 áreas estratégicas:

1º) Educación y formación vial.

2º) Concienciación de seguridad vial.

3º) Vigilancia y control.

4º) Seguridad de los vehículos.

5º) Infraestructuras y gestión e información de tráfico.

6º) Seguridad vial laboral y en el transporte.

7º) Atención a las víctimas y a sus familias.

8º) Investigación y análisis de seguridad vial.

9º) Participación de la seguridad civil.

10º) Coordinación entre Administraciones.

1.2. Objetivos y metodología

Objetivos

El presente proyecto tiene como objetivo aportar información que ayude a realizar la evaluación del Plan:

- Desde el punto de vista de los propios indicadores de seguimiento previsto por el plan.
- Y también tomando en cuenta la opinión de los propios agentes socio-económicos que ayudaron a elaborar el plan.

Además, la información recogida servirá aportará información útil para:

- Sentar las bases de trabajo para futuros Planes.
- Sentar las bases de análisis para la evaluación de dichos Planes.

Metodología

De acuerdo con los responsables del proyecto, se ha utilizado una metodología cualitativa: entrevistas en profundidad. Esta metodología

- Optimiza la calidad de la investigación; es conveniente que los líderes de opinión se sientan cómodos, aislados de opiniones que pueden ser disonantes con la suya.

- Optimiza los costes y la organización logística (dada la dificultad de reunir a varios líderes de opinión).

Ficha técnica

- 27 entrevistas en profundidad.

- Duración: 40 a 60 minutos.

- Entrevistas presenciales, en caso de dificultades de agenda del entrevistado cabrá la posibilidad de realizar la entrevista por teléfono.

- Equipo: Empresa ASAP.

Una metodología cualitativa permite obtener Información en profundidad. Pero también tiene unos límites:

- Los datos obtenidos con una metodología cualitativa permiten comprender un tema, pero no tienen valor estadístico.

- La información obtenida y las conclusiones resultantes del análisis requieren ser validada en una fase posterior utilizando una metodología cuantitativa (de medición).

Muestra:

- Un estudio cualitativo no tiene valor estadístico, así que no se requiere un amplio número de opinantes.

- El criterio de calidad es, en estos casos, la diversidad, es decir, que los diferentes tipos de ciudadanos y de líderes de opinión tengan la oportunidad de hacer comentarios.

Se han realizado 26 entrevistas distribuidas de la siguiente forma:

Entrevista	Colectivo	Entrevistado
1	Usuario	RACC (Real Automóvil Club de Catañunya
2	Usuario	CEA (Comisariado Europeo del Automóvil)
3	Usuario	AEC (Asociación Española de la Carretera)
4	Usuario	Real Moto Club de España
5	Profesionales	CETM (Confederación Española de Transportes de Mercancías)

6	Profesionales	FENADISMER(Federación Nacionalde Asociaciones de Transportes de España
7	Profesionales	ASTIC (Asociación de Transporte Internacional por Carretera)
8	Infraestructuras	ACEX (Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras)
9	Infraestructuras	ASETA (Asociación de Sociedades Españolas Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje)
10	Atención a las víctimas	Cruz Roja Española
11	Atención a las víctimas	STOP Accidentes
12	Atención a las víctimas	AESLEME (Asociación Española de Lesionados Medulares)
13	Asociaciones	BACC (Bicicleta Club de Catalunya)
14	Asociaciones	Federación Española de bebidas Espirituosa.
15	Asociaciones	APAT (Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico)
16	Fabricación y mantenimiento de vehículos	ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones)
17	Fabricación y mantenimiento de vehículos	AECA - ITV (Asociación Española de entidades de la Administración en la ITV)
18	Fabricación y mantenimiento de vehículos	FITSA (Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil)
19	Aseguradoras	Seguros Pelayo
20	Aseguradoras	Mutua Madrileña
21	Sindicatos	CCOO
22	Sindicatos	UGT
23	Formación	CNAE (Confederación Nacional de Autoescuelas)
24	Otros	INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil)
25	Otros	INTRAS (Instituto de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial)
26	Otros	FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias)

2. INFORME EJECUTIVO

2.1. Cualificación de los respondentes

Todos los entrevistados son agentes sociales con vinculación directa con la seguridad vial y un alto grado de conocimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Es decir, se ha contado con interlocutores informados y cualificados, lo que implica que la calidad de la información obtenida es muy elevada.

Partiendo de esta base, es preciso señalar dos elementos que segmentan a los opinantes:

1º) Entrevistados que han participado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial (frente a entrevistados que no lo han hecho), en su diseño, en los comités de seguimiento, grupos de trabajo, etc.:
Tienen un mayor nivel de conocimiento del plan.
Tienen una más definida en lo que se refiere a sus aspectos más controvertidos.

2º) Entrevistados con perfiles "técnicos" (frente a entrevistados con perfil "político")
Los agentes con un perfil más técnico están más familiarizados con la estructura del Plan y con sus líneas de acción. Tienen una posición más "objetiva y desapasionada" pero también más limitada (están más centrados en las líneas que les incumben por su actividad y tienen menos "visión de conjunto").

2.2. Algunas conclusiones

Aunque todos los respondentes tienen su propia perspectiva y responden a sus intereses distintos, su valoración global del Plan Estratégico de Seguridad Vial sigue unas pautas comunes que se detallan a continuación:

1. Todos hacen una valoración muy positiva del Plan.

   - Se han conseguido resultados importantes y esta sensación es unánime.

   - El Plan ha demostrado que se pueden conseguir resultados en el corto plazo y que España puede cumplir sus compromisos con la Unión.

2. Todos son conscientes de que los resultados obtenidos provienen esencialmente de una combinación de sanción y control. Medidas como el carné por puntos y la reforma del Código Penal han incentivado a los conductores al cambio; la perspectiva de perder el carné o de sufrir un proceso penal han resultado disuasorias para muchos porque además, los conductores han visto que la vigilancia se intensificaba y que el control y las sanciones se hacían efectivas.

3. Todos comparten la sensación de que se han sentado bases duraderas de avance en materia de seguridad vial.

   - Se ha mostrado voluntad política.

   - Se ha hecho un esfuerzo de inversión.
   - El Plan tiene aspectos controvertidos, pero nadie discute sus líneas maestras y las principales actuaciones derivadas de ellas.

- Se ha generado un consenso amplio alrededor del PESV.

4. Se ha generado la expectativa de avance, de que se puede y se debe mejorar la situación actual.

   - Todos esperan un mantenimiento de la inversión actual y un incremento sustancial en otras áreas (red secundaria, núcleos urbanos, "puntos negros").

   - Se considera posible conseguir una nueva mejora sustancial en los próximos años.

2. 3. Próximos pasos

Los entrevistados consideran que seguir mejorando en materia de seguridad vial va a exigir avanzar en algunas áreas. Se mencionan las siguientes:

1. Eliminar los "Puntos negros". No basta con señalizar; eliminar estos puntos de alta concentración de accidentes puede suponer una reducción sustancial en la siniestralidad… aunque todos son conscientes de que esto supone una gran inversión.

2. Trabajar sobre la red secundaria. Los entrevistados consideran que se ha logrado una mejora importante en vías principales como: autopistas, autovías y principales carreteras nacionales, de manera que ahora la siniestralidad tiende a concentrarse en la red secundaria. Reducir la siniestralidad supone replicar en la red secundaria el modelo aplicado en la red principal.

3. Reducir la siniestralidad en aglomeraciones urbanas. Los núcleos urbanos son otro de los temas pendientes. Se trata de un área "espinosa" por muchos motivos: Esto implica un esfuerzo de coordinación con Ayuntamientos y Comunidades Autónomas, por ej.: homogeneización de los criterios de señalización, tratamiento de las vías de acceso, etc. Esto puede ser sentido como un intento de recuperar competencias desde el Gobierno Central. Y también implica pactar la financiación y el seguimiento de la aplicación de estos fondos.

4. Plantear la seguridad vial dentro de un contexto "normal" de prevención de riesgos laborales. Sindicatos y patronal reconocen que se han logrado avances importantes en el ámbito profesional, con medidas destinadas "a todos los conductores". No obstante se reclama un planteamiento específico para los profesionales, que "no demonice" el sector, sino que lo dignifique y que recoja sus particularidades.

5. Todos coinciden en que una mejora va a requerir más inversión: remodelación de nuevas vías, más sistemas de control, mejores sistemas de información al viajero, cambios en la señalización. Esto implica trabajar sobre un modelo de financiación suficiente y un sistema de reparto de los fondos.

6. Algunos entrevistados han lanzado un mensaje de que es necesario aprovechar y generalizar la tecnología a favor de una mayor seguridad vial, lo que implica:

- Aprovechar los avances en las nuevas tecnologías: GPS, interacción entre el coche y los sistemas de la DGT, etc. Las nuevas tecnologías de datos en movilidad permiten mejoras sustanciales en la cantidad y calidad de información suministrada al viajero.

- Incentivar que las medidas de seguridad pasiva sean incorporadas "de serie" a todos los vehículos y no sólo a los de gama alta.

7. En general, se solicita una mayor participación de los diversos interlocutores.

   - El Plan Estratégico de Seguridad Vial ha suscitado una amplia aceptación, ahora se trata de obtener un consenso amplio y mayor participación.

   - Los interlocutores consideran que pueden aportar mucho, por ej.: las bases de datos y el saber hacer de las aseguradoras.

3. VALORACIÓN GLOBAL DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL

3.1. Grado de conocimiento del PESV, familiarización con sus objetivos y valoración global.

El análisis

Todos los entrevistados estaban familiarizados con el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Estar familiarizado significa:

- Conocer los objetivos (todos conocían los objetivos generales y los objetivos detallados, al menos en los puntos clave).
- Conocer las grandes áreas de acción del Plan y su desarrollo (al menos en las áreas que les atañían directamente).
- Conocer las principales acciones que se han llevado a cabo durante la aplicación del Plan (ej.: reforma del Código Penal, carné por puntos, etc.).

La valoración del enfoque del plan es muy positiva. Los entrevistados destacan que:

- El plan se orienta hacia dos objetivos prioritarios y primordiales. La reducción de accidentes mortales y de accidentes graves se ven como "objetivos lógicos y prioritarios" por todos los agentes sociales implicados en la carretera y en la Seguridad Vial.
- Se trata de objetivos medibles y cuantificables; claramente en el caso de las defunciones y algo menos en el caso de accidentes graves.

Todos se muestran satisfechos del cumplimiento de los dos grandes objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial los entrevistados se muestran todos de acuerdo en que se ha mejorado mucho en los resultados obtenidos. Sólo dos matizaciones:

- Todos coinciden en que no es conveniente un mensaje "triunfalista"; que podría ser contraproducente porque una política de prevención implica una situación alerta en la carretera que se ha de transmitir al usuario.
- El sistema de cuantificación de objetivos requerirá un procedimiento de "afinado" en la cuantificación del objetivo (ej.: la mejora en los sistemas de seguridad va a reducir el número de muertes pero probablemente incrementará el de accidentados graves).

Algunos comentarios

Grado de conocimiento del PESV

- Estamos familiarizados con el Plan Estratégico de Seguridad Vial porque es un Plan que nos incumbe. Lo hemos descargado de la web de la DGT y conocemos su estructura, las diferentes áreas que tiene, la estructura. (Usuario - RACC)

- Te diría que estamos familiarizados a un nivel normal. Conocemos porqu e nos incumben las gran des acciones del Plan pero creem os que la parte de transporte no está bien re presentada. Se no s ha consultado poco y por e so tampoco somos mu y especialistas pero si que con ocemos su estructura, las áreas que tiene, las medidas llevadas a cabo. (Profesional - CETM)

- No se n os consultó al prin cipio aunque por nu estra labor ya e stábamos familiarizados con el Plan. E mpezamos a pa rticipar este año 2009 y desde entonces también nu estro conocimiento sobre los contenidos del Plan h a ido creciendo. Dependemos del Ministerio de Fo mento. Ahora estamos en e l Consejo de Seguridad Vial. (Profesional - Fenadismer)

- Conocer el Plan Estratégico de Seguridad Vial e s central porque e stamos centrados en la segu ridad vial. En algunas fa ses hemos colaborado. Distintos foros que hemos estado. Tenemos un alto conocimiento y conocemos sus fases y también sus objetivos. (Otros - INTRAS)

- Asistimos al plen o de Seguridad Via l que es e l que al final aprueba e l Plan. Somos un miembro más y con lo cual nuestro g rado de familiarización es alto. Como participamos en el plen o tenemos información de la e structura, de las áreas y por supuesto de las diferentes acciones que se han ido llevando a cabo. (Vehículos - AECA-ITV)

- Estamos en un nive l de familiariza ción elevado porque participamos en su elaboración. Precisamente algunas medidas que se han tomado fue ron a petición nuestra. También conocemos las grandes áreas qu e tiene el Plan y como está estructurado. (Vehículos - FITSA)

- Conocemos los objetivos. La estructura. También sabemos las acciones que se han ido llevando a cabo y también in tentamos analizar cuales son las a cciones que generan mejores resultados. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Lo conocemos porque hemos hecho el seguimiento de la política de Seguridad y participamos en la comisión. Somos activos por condición y nos gu sta estar informados sobre las diferentes acciones que se to man y los resultados que se van obteniendo. (Sindicatos - CCOO)

- Probablemente estamos menos familiarizados de lo que deberíamos. En términos generales conozco lo que es y su funcionalidad. Participam os en el Consejo General de Trafico pa ra aportar nuestros conocimientos pe ro después todos los conocimientos que tenemos sobre el Plan ha sido por iniciativa propia. (Vehículos - ANFAC)

- El Plan Estratégico trata nuestras inquie tudes sobre segurida d vial y por lo tanto es algo que nos incumbe y que qu eremos ser partícipes. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- El Plan Estratégico de Segurida d Vial ha sido un acierto y a sí lo he mos hecho saber desde el sector asegurador: ha con tribuido a una circu lación más segura y ha perm itido bajar el precio de la s primas porqu e menos siniestros suponen primas más baratas. (Aseguradoras – Pelayo)

- Lo conocemos y lo apoyamos, lo hemos hecho desde el principio; es nuestra misión como asociación de apoyo a las víctimas. (Asociaciones – AESLEME)

- Lo conocemos porque enviamos una persona al plenario para participar y para que intentar aportar nuestro punto de vista de la circulación vial. Y intentar que se apueste por las autopistas bien acondicionadas como una alternativa segura de conducción y con lo cual hemos estado pendiente de todo lo que se ha hecho en el Plan. (Infraestructuras - ASETA)

- Somos una Asociación muy vinculada con la Seguridad Vial. Sen os ha consultado y conocemos mucho del Plan porque es algo que nos incumbe a todos y muchas de nuestras acciones tienen que ver con los objetivos del Plan que al fin y al cabo son los mismos que los nuestros. (Infraestructuras - ACEX)

- Estás al corriente desde el principio. Se ha llevado desde las Asociaciones de Víctimas. Se ha mejorado mucho en las peticiones que nosotros mismos hemos realizado. Se ha conseguido que los juicios dejen de ir por sanción administrativa. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Hace tiempo que intentamos que los ciclistas tengan voz pero hasta ahora no se ha tratado o no se nos ha hecho caso. Miramos cosas prácticas para el ciclista. Somos referentes en Europa en muchas cosas pero siguen faltando consideraciones de los ciclistas y analizando este Plan se nota muchísimo. (Asociación - BACC)

- Hay diferentes grados de familiarización dentro de CEA. Es un tema imprescindible para nuestro Club y a grandes rasgos conocemos su estructura, sus objetivos, sus acciones aunque no a un nivel de experto. (Usuario - CEA)

- Lo conocemos. Hemos opinado al respecto. Es una herramienta muy buena para fijar acciones y coordinarlas y darle un sentido de continuidad a las acciones vinculadas con la Seguridad Vial. (Asociaciones - APAT)

- Informados y comprometidos con todo lo que dice el Plan, con las acciones que se van llevando a cabo y con los resultados que se van consiguiendo de las diferentes acciones que se van aplicando. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Estamos familiarizados en todos los aspectos. Hemos participado en la junta de evaluación de algunos indicadores. (Otros - INSIA)

- Lo conocemos pero no somos partícipes, muchas de las acciones han tenido una repercusión mediática, pero después como estamos dentro del gremio de la Seguridad Vial si que es cierto que sabemos de las intenciones del Plan de los objetivos que tiene, etc… (Profesionales - ASTIC)

- Estamos familiarizados con el Plan Estratégico de Seguridad Vial porque es algo que nos incumbe a todos y todos nos tendríamos que sentir partícipes porque la seguridad vial nos incumbe a todos y tenemos que ir todos en la misma línea y más teniendo en cuenta que los objetivos son los mismos. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Conocemos bastante del Pla n Estratégico, sobre todo a los aspe ctos de carretera después otros temas menos vinculados con nosotros lo conocemos menos pero de for ma general estamos familiarizados con e l Plan. (U suario - AEC)

- Conocemos el Plan, lo aplaudimos y le hemos dado un apoyo incondicional, por eso nos sorprende que se ha ya contado tan poco con nosotros y qu e se nos mande tan poca información. (Sindicatos - UGT)

Cumplimiento de sus objetivos

- Es cierto que la re ducción incluso porcentual se ha conseguido tanto de la reducción del número de muertes y accidentes como de que los accidentes sean cada vez de menos gravedad. (Usuario - RACC)

- Obvios y evidentes, nos resultan estos o bjetivos. Tanto el uno como el otro son igual de interesantes y los datos no engañan de que vamos por el buen camino. (Profesional - CETM)

- La reducción del número de muerte s y accidente s está clara. Pasamo s de una tasa de 125 muertos por 100 h abitantes a 65 muertos por 1000 habitantes. Es un objetivo primordial para nosotros porque nuestra labor está en la carretera. (Profesional - Fenadismer)

- Las cifras son bastantes claras. Técnicamente los registros son buenos. En ese sentido ha habido u na mejora. Se ha valorado m ás desde fuera de España nuestro Plan estratégico que no nosotros mismos. Lo má s popular ha sido e l carné por puntos pero todo en general ha sido interesante para conseguir bajas los datos. (Otros - INTRAS)

- Una valoración alta mente positiva. Se nos están dando premio s por la reducción de mue rtos en la carretera. No hay país en Europa qu e haya mejorado tan porce ntualmente en ta n poco tiempo los muertos en carretera (Vehículos - AECA-ITV)

- Constatamos que se han conseguido lo s dos gran des objetivos simplemente viendo los números de muertos que es al go fácilmente cuantificable. (Vehículos - FITSA)

- El objetivo era conseguir reducir el 40% de los accidentes y ah ora estamos por el 30% con lo cual vamos por buen camino. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Son objetivos mu y lógicos y muy dese ables. Años anteriores ya lo s habíamos reclamado. Desde 1987. Hacia falta una política a ctiva que aún no existía qu e tuviera como objetivo la reducción de mu ertes porque otros países con mejores políticas de seguridad vial h abían conseguido mejores resultados aunque tuvieran un parque de vehículos mayores. (Sindicatos - CCOO)

- Objetivamente medible la reducción de accidente s. Se está consiguien do los datos hablan por si solo. (Vehículos - ANFAC)

- Nos sorprendió que el 2008 casi se llegara a un reducción del 40%. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Estamos contentos con la dism inución de la cantida d de accide ntes con muertos, porque es algo que nos incumbe a todos y por lo que luchamos todos. Las autopistas pero estadísticamente registran menos m uertes que en carreteras convencionales sobre todo con tramos peligrosos. (Infraestructuras - ASETA)

- La gran virtud es conseguir que la seguridad vial sea efectiva en la reducción de muertos y en conseguir accidentes de menos gra vedad. Que trabajar por la seguridad vial esté bien visto. (Infraestructuras - ACEX)

- Los números han bajado las e stadísticas han baja do pero falta mejorar. Las víctimas no son números. Falta un pa cto social para que sea igua l que otra s violencias. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Son dos objetivos fundamen tales. Hay que intentar conseguir 0 víctimas aunque sea utópico. Es un objetivo prioritario. (Usuario - CEA)

- Se están cumpliendo. La tendencia es po sitiva y parece que se ha afian zado la tendencia. Es una tendencia continuada a la disminución, es el resultado de que cuando se establecen medidas es cuando hay resultados. (Asociaciones - APAT)

- Se han cumplido en cuanto a coche s pero en cuanto a motos no porque se han aumentado el parque. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Los números han mejorado. El global es más que satisfactorio. (Otros - INSIA)

- Se ha reducido pero no se apoya el trium falismo porque sino po dría ser contraproducente y mandar un mensaje de todo controlado a los conductores y estos se acabaran relajando en la carretera y volviendo a subir las estadísticas. (Profesionales - ASTIC)

- Nuestra labor está e n la carre tera y es importante conseguir el máxim o de seguridad en la carretera y en caso de que hayan accidente s evitar qu e sean mortales y que ha yan el mín imo de im plicados y de heridos. (Profe sional - Fenadismer)

- Accidentes de men os gravedad. Esto es más co mplicado, los muertos no se escapan pero lo accidentes es más difícil de registra r. Los datos son difíciles de registrar y hay intereses de por medio. No hay homogen eización en toda Europa. En el Plan Estratégico se han hecho mejoras pe ro también se ha n hecho variaciones en el registro para que los datos aún fueran mejores a lo que los accidentes se refieren. Queda aún camino por hacer sobre todo en lo que respecta a municipales. (Otros - INTRAS)

- Es un éxito total. Pero las muertes siguen siendo muchas aunque hayan menos. Cada vez la gente está más co ncienciada de los pe ligros de la carrete ra. Hay una reeducación de las peligrosidades en el conductor, y esto es un gran logro. Velocidad, carné por puntos. Cada vez hay menos embotella mientos por accidentes graves. (Vehículos - AECA-ITV)

- Ha tenido que ser la Unión Europea la que marcase el objetivo del 40% para que aquí se diera un fuerte impulso. (Sindicatos - CCOO)

- Hacía mucha falta tener estos dos grandes objetivos y esta vez se han conseguido con unos números que eran difíciles de esperar cuando empezó el nuevo PESV. (Vehículos - ANFAC)

- La gravedad también ha disminuido tanto en las carreteras generales como en las autopistas. Aunque los porcentajes de accidentes siguen siendo mayores en las vías convencionales. (Infraestructuras - ASETA)

- Intentar evitar es bueno todo lo que no sean víctimas. (Usuario - CEA)

- Como asociación estamos impacientes y queremos más. En accidentes de menos gravedad los datos son menos claros. Es difícil comparar con datos anteriores, los tipos de heridos es difícil de clasificar. No son datos que tengan rigor. (Asociaciones - APAT)

- Se ha intentado desagregar los resultados de una forma pormenorizada para intentar dar entender que a veces los resultados son tan buenos. Globalmente los objetivos son satisfactorios pero cada uno de los parciales. (Otros - INSIA)

- Son los objetivos lógicos y por los que luchamos todos los implicados en la seguridad vial. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Los dos objetivos son prioritarios y los resultados que se están consiguiendo nos demuestran que las acciones que se están emprendiendo en el PESV son eficaces para conseguir los objetivos. (Usuario - AEC)

- Los resultados han sido muy bueno; creo que muy pocos países pueden decir que han reducido el número de fallecimientos por accidentes prácticamente a la mitad en tan poco tiempo. (Asociaciones – Aesleme)

- Desde el sector asegurador estamos muy satisfechos y así lo hemos hecho saber; se han reducido los siniestros y su gravedad. Hay que tener cuidado de cara a futuro, porque es posible que sigan disminuyendo las defunciones, pero no tanto los accidentes con lesiones graves, precisamente porque personas que antes morían ahora van a quedar con lesiones graves, personas con lesiones graves, sólo tendrán lesiones leves, etc. (Aseguradoras – Pelayo).

- Creo que todos estamos muy satisfechos con los resultados obtenidos, patronal y sindicatos, pero cuidado, estos resultados proceden de medidas generales para todos los conductores, no de una política de prevención de riesgos laborales específica para el sector y yo creo que esto es imprescindible. (Sindicatos – UGT).

3.2. Importancia relativa de las grandes áreas del Plan

El análisis

Se ha pedido a los entrevistados que valoren la importancia relativa de las grandes áreas estratégicas que compone el Plan Estratégico de Seguridad Vial. Aquí la valoración tiene matices:

- Los entrevistados consideran que hay que entender la seguridad vial como algo "holístico" y que sólo así se podrán conseguir resultados en el medio plazo. Desde esta perspectiva, todas las áreas del Plan son importantes ...

- pero todos coinciden en que los elementos de sanción (carné por puntos, reforma del Código Penal) y control han sido claves en la espectacular mejora conseguida en el corto plazo…

- De hecho se considera que el propio Plan ya ha priorizado; se resalta en este Plan se han centrado esfuerzos en algunas (formación vial y vigilancia y control) dejando otras en segundo plano (seguridad en los vehículos y infraestructuras).

Los comentarios permiten hacer una valoración de la importancia de las áreas tratadas en esta parte de la evaluación:

1. Acciones de educación y formación vial:

- Acciones de importancia en el largo plazo, si se combinan adecuadamente con las acciones de control y con las sancionadoras.

- Quienes les dan más importancia son quienes tienen una visión más "preventiva" de la seguridad vial: es el caso de asociaciones de accidentados y aseguradoras.

2. Acciones de vigilancia y control:

- Los entrevistados consideran que una de las medidas más significativas del Plan que es el carné por puntos (medida que sitúan dentro de acciones de vigilancia y control, aunque en el Plan está incluida en las acciones "educativas").

- Es un área que según los entrevistados a la que se ha dado mucha importancia en el Plan y se considera clave para conseguir los grandes objetivos planteados en el Plan.

3. Acciones de seguridad en los vehículos:

- Muchos coinciden en que la seguridad en los vehículos es un área importante a la que no se han destinado suficientes esfuerzos ni suficiente atención.
- La sensación es que el enfoque era bueno ("ha habido buenas ideas") pero que después no se han puesto en la práctica. Es una valoración que comparten los especialistas del sector, asociaciones de víctimas, aseguradoras…

4. Infraestructuras: Un balance positivo… con muchos "peros":

- Se valoran los esfuerzos que se han realizado, con las inversiones que supone…
- … pero se considera que el desfase para alcanzar los compromisos europeos aún es importante.
- La coordinación entre las diferentes Administraciones (estatal, autonómicas, locales) podría haber supuesto una seria limitación.

5. Seguridad vial laboral y en el transporte. Un balance negativo.

- El plan ha supuesto una mejora para los profesionales del transporte en la medida en que ha supuesto una mejora para todos los conductores…
- …pero los profesionales del sector consideran que no ha habido un planteamiento específico de seguridad vial laboral; se trata de un área olvidada dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Todos reconocen que las "acciones estrella" del nuevo plan Estratégico de Seguridad Vial han sido las de sanción y control:

1ª) Carné por puntos:

- Medida mediática.
- Medida que ha afectado a la totalidad de los conductores.
- Ha equiparado a España a los países más avanzados en Seguridad Vial.
- Una acción que ha impulsado la consecución de los objetivos del Plan.

2ª) Reforma del Código Penal:

- Medida mediática.
- Medida coercitiva.
- Ha tenido en cuenta las reivindicaciones de muchos agentes y asociaciones vinculadas con la seguridad vial.

3º) Acciones de control: instalación de radares, aumento de la vigilancia policial, aumento de controles de alcoholemia y estupefacientes etc.

- Han producido un cambio de actitud inmediato.
- El resultado no es homogéneo: se ha mejorado mucho en vías principales pero queda pendiente una mejora en vías secundarias.

Algunos comentarios

Valoración de las áreas estratégicas

- A corto plazo los resultados se han obtenido gracias a un mayor control y al "incentivo" de l carné por puntos… pero a futuro, las acciones de formación van a ser esenciales porque esto es lo que cambia el comportamiento de los conductores. (Aseguradoras – Pelayo).

- Nosotros estamos volcados en la formación; tenemos a más de 20 personas dando conferencias y charlas, sobre todo en colegios para que los chicos se den cuenta de lo que supone un accidente de tráfico, de que tienen que ayudar a que esto no ocurra… pero que si ocurre hay que afrontarlo. (Asociaciones – AESLEME).

- El área de educación y formación, el área de seguridad vehículos y la área de infraestructuras son las áreas más estratégicas para nosotros y las más relevantes para avanzar en los grandes objetivos que se han planteado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Usuario - RACC)

- Las áreas de infraestructuras y seguridad laboral debido a nuestro perfil vinculado con la carretera son las que más valoramos aunque por ejemplo en todo lo que respecta a la seguridad laboral en la carretera creemos que se ha avanzado menos que en otras áreas igual porque no ha interesado tanto o porque es un área menos mediática. (Profesional - CETM)

- Para nosotros la que tiene más relevancia es el área de transporte de carretera. Es nuestro gremio y para nosotros tiene un sector y sensibilidad especial. Nosotros estamos más controlados legalmente que otros gremios. Tenemos sistemas de control, de seguridad… propios. Somos un sector intervenido administrativamente. Echamos de menos que los otros gremios también lo estén. (Profesional - Fenadismer)

- Valoraría positivamente los aspectos de cambio de actitud del conductor. Nosotros nos sentimos próximos a las acciones que se han emprendido. Las mejoras tecnológicas no son tanto responsabilidad española porque está vinculado al gran mercado del vehículo internacional. También los aspectos legislativos, de educación de formación son relevantes porque cubren un aspecto amplio. (Otros - INTRAS).

- Es un conjunto pero hay faltas en según que áreas. Hay nichos de actuación a realizar sobre todo acciones de calidad, sigue habiendo carreteras de escaso control. (Vehículos - AECA-ITV)

- Nosotros nos centramos en la seguridad vehicular. Siempre están derivados a otras acciones, por ejemplo la formación influye en la seguridad del vehículo, con lo que podemos encontrar relaciones entre las distintas áreas. (Vehículos - FITSA)

- Como Cruz Roja, para nosotros el área de formación de seguridad vial es la más importante. Esperamos que algún día sea obligatoria en las aulas. Nuestra filosofía de la salud es el de prevenir y la educación es muy importante para eso. Ha sido muy importante que se empezara a tratar los accidentes de las motocicletas. Es muy interesantes la área de I+D porque para el futuro mejorará la circulación vial. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Fundamentalmente nosotros hacemos incidencia en hacer un política de seguridad vial activa dónde se vinculen todas las áreas de una forma interdisciplinar. (Sindicatos - CCOO)

- Se ha puesto más énfasis en condicionar al conductor y no en todo lo tecnológico. La Incorporación de tecnología segura ha quedado a segundo plano comparando con otras áreas. La seguridad pasiva se va incorporando por demanda social poco a poco. Cada vez se va ir más a poner tecnología obligatoria. Mucha tecnología actual es post-accidente. (Vehículos - ANFAC)

- Todas las áreas son importantes. 2 áreas prioritarias. Hacer el entorno menos vulnerable por el error humano, infraestructuras y seguridad. Y la segunda las medidas coercitivas del estado. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Nos resulta difícil valorar áreas con las que no trabajamos nosotros estamos implicados con infraestructuras y sobre todo las autopistas y creemos que se han hecho mejoras pero como en todo no nos podemos quedar quietos sino que hay que seguir avanzando. (Infraestructuras - ASETA)

- Nosotros somos colaboradores en el Plan y conocemos las distintas áreas aunque a nosotros nos piden colaboración en lo referente al área de infraestructuras. Las infraestructuras, junto con las medidas de control, es una de las áreas más importantes; una buena carretera y un control sostenido hacen mucho y el PESV lo ha demostrado. (Infraestructuras - ACEX)

- Para conseguir los objetivos planteados en el Plan las áreas más importantes son las de educación al nuevo conductor y las de control para impedir que el mal conductor salga impune cuando realice acciones que pongan en peligro la seguridad vial, y por supuesto la reforma del código penal. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Nosotros nos vemos poco representados en las diferentes áreas pero nos interesan mucho las acciones que se realizan en el área de educación que también es justamente en la que nosotros nos manejamos más bien. (Asociación - BACC)

- Imposición legal, de las multas, del carné por puntos… pero no se debe quedar aquí. Debe enseñárseles una base, que los futuros conductores tengan una educación vial mejor y eso implica todas las áreas. (Usuario - CEA)

- Estamos vinculados a la de educación y la de formación. Queremos un tipo de sensibilización de la sociedad. Estamos participando en los cursos de recuperación de puntos. También participamos en área de vigilancia y control. (Asociaciones - APAT)

- Nosotros hemos trabajado con las medidas legislativas. Fundamentalmente hemos trabajado con el carné por puntos, la reforma del código penal y ahora con cosas más específicas como los accidentes de furgonetas o problemas de la aplicación del ABS en los vehículos. (Otros - INSIA)

- El área de control y el área de sensibilización son las que mejor valoramos desde nuestra asociación porque son las que más tienen relación con nosotros. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Todas las áreas influyen en la seguridad vial y todas son relevantes. Las valoramos todas por igual pero hay algunas que se les han dedicado más esfuerzos en este Plan que no otras. (Usuario - AEC)

Acciones concretas más destacadas del PESV

- En cuanto a acciones legislativas la reforma del código penal y el carné por puntos. (Usuario - RACC)

- Las dos más destacadas son el carné por puntos y la reforma del código penal. El celo en la persecución de los delitos que se cometen en la carretera. (Profesional - CETM)

- En la mejora de la conducción la acción más relevante es el carnet por puntos. Aunque somos los menos afectados en lo que respecta a los accidentes viendo los resultados de la aplicación del carné por puntos. La instalación de rádares también es muy importante porque ha mejorado la reducción de la velocidad de los otros vehículos lo que genera una carretera más segura en general. También han sido importantes las campañas de concienciación que se han hecho de cara a todos los usuarios de la carretera. (Profesional - Fenadismer)

- No destacaría ninguna porque lo que hay que destacar es la coordinación entre ellas. Por ellas mismas no podría conseguir el efecto esperado. (Otros - INTRAS)

- Carné por puntos, acciones punitivas, reforma código penal… El mantenimientos de los coches es deplorable y da problemas. Hay vehículos que no se presentan a inspección. Hay que subsanar el tema de las motocicletas. (Vehículos - AECA-ITV)

- Es fundamental el carné por puntos. El refuerzo de la supervisión policial. (Vehículos - FITSA)

- La reforma del código penal ha sido lo más certero para conseguir el objetivo. Todo lo demás ha ayudado muchísimo como el carné por puntos o las medidas de control. Sin un castigo al infractor no sirve (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Todas. El carné por puntos. El aumento de la vigilancia. Los accidentes intinere. Hay un acercamiento al problema y otro punto de vista. La atención a diferentes colectivos que son de riesgo: viandantes, motociclistas… y tomar medidas adecuadas. Las modificaciones legislativas que implican cambios de mentalidad que no solo busquen sanción sino responsabilidad. Responsabilidad de los conductores... Y que no sea solo sea la administración por su afán recaudatorio. Muy transversal. Ej: el acercamiento de la guardia civil a la problemática de la seguridad vial. (Sindicatos - CCOO)

- Las medidas que más resultados han dado han sido el carné por puntos y la reforma del Código Penal. Pero pasada esta primera etapa vamos a tener que plantearnos otros aspectos porque, al fin y al cabo, no sólo estamos hablando de seguridad vial, sino de prevención de riesgos laborales y esto se ha abordado poco en el PESV. (Sindicatos UGT).

- El carné por puntos por el hito que ha marcado y la sensación que ha trasladado a la sociedad. La modificación del código penal. No compartimos del todo el discurso sobre velocidad porque con una buen condicionamiento de las vías igual no necesita tantas restricciones. La conducción y el alcohol tienen que tener campañas severas. Evitar siniestralidad de las motos. (Vehículos - ANFAC)

- Carné por puntos, reforma código penal. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Incidir más en la formación de los conductores porque en las autopistas no hay tantos aspectos de infraestructuras que se tengan que solucionar. La que más repercusión a tenido ha sido el permiso por puntos y también pensando en nosotros la implantación de radares de velocidad. (Infraestructuras - ASETA)

- Haber conseguido que la seguridad esté de moda. El carné por puntos ha colaborado de forma importante. Se necesita de forma conjunta. Me parece importante la administración gestora y la gestora de la carretera. (Infraestructuras - ACEX)

- Carné por puntos nos merecíamos porque ya estaba en otros países, ha mejorado para la gente de bien y se ha reducido. Estamos en desacuerdo en regalar 2 puntos a los buenos conductores. Si es un buen conductor no necesita un regalo porque igual a uno que no lo han cazado le dan dos puntos extra. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- No nos ayudan a la ciudad. Todo esto es carretera pero no ciudad. (Asociación - BACC)

- La implantación del carné por puntos y la reforma del Código Penal han sido las dos grandes medidas del PESV. Su implantación ha sido un acierto

desde el primer momento y han sido bien acompañadas por acciones de control y por campañas de comunicación. (Aseguradoras – Pelayo).

- Carné por puntos ha sido influyente. Nos ha equipara do a nivel Europeo. Ver a largo plazo. Tenemos el mal ejemplo de Francia que cuando la gente se acostumbra a los puntos vuelven a repuntar los muertos. (Usuario - CEA)

- La del carné de puntos, la reforma del código penal… una acción aislada no tiene valor, lo bueno del Plan Estratégico es que es una acción conjunta y en paralelo. El carné por puntos ha tenido relevancia porque va con otras acciones. Es importante que está continuamente en los medios de comunicación. (Asociaciones - APAT)

- Carné por puntos por todos los cambios y mejoras que ha supuesto. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Indudablemente las acciones que nosotros hemos evaluado son las más destacadas, sobre todo el carné por puntos y la reforma del código penal. Empezamos a ser referencia a otros países de nuestras prácticas. Muchas de las acciones lo más importantes es que se permanezcan en el tiempo, que no sea una cosa efímera sino que se consolide. (Otros - INSIA)

- El que nos ha afectado el carné por puntos porque se ha entendido como una amenaza porque los conductores de camiones (Profesionales - ASTIC)

- El carné por puntos ha sido fundamental y pensando en nosotros la reforma del código penal para penar la alcoholemia. (Asociaciones - fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Hay dos medidas estrella el carné por puntos y la reforma del código penal. (Usuario - AEC)

3.3. Otras políticas relacionadas con la seguridad vial.

El análisis

Los agentes sociales entrevistados consideran que el Plan Estratégico de Seguridad Vial ha sido diseñado teniendo en cuenta otras políticas relacionada con la seguridad vial…

… pero en la puesta en la práctica ha habido problemas de coordinación con otras medidas. Estas dificultades de coordinación se han debido a que:

- La puesta en práctica el Plan depende de varios ministerios y aparecen dificultades para coordinar las acciones.
- Hay contradicciones entre las políticas estatales y las políticas locales o de Comunidades Autónomas.
- Destacan especialmente la dificultad de coordinar el PESV con los planes urbanísticos:
    - En los planes urbanísticos de muchas ciudades no se contemplan la seguridad vial.
    - Hay grupos de presión cuyos intereses están en contradicción con la aplicación del PESV.

Algunos comentarios

El PESV ha tenido en cuenta la política relacionada con la seguridad en las carreteras

- Sí que lo ha tenido en cuenta porque es una política que se instrumenta mediante muchos agentes que también han participado en el Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Usuario - RACC)
- Los resultados están allí y creo que muestran que si que se ha tenido en cuenta la política relacionada con la seguridad de carreteras porque es una política que precisamente intenta coordinar las diferentes acciones que interesan para la seguridad de carreteras. (Profesional - CETM)
- No la ha tenido en cuenta porque dependen de dos ministerios diferentes. La dificultad de que haya mucha gente implicada porque la seguridad vial nos afecta a todos es que se acaba notando una pequeña descompensación. Pero hay que admitir que se ha mejorado. (Profesional - Fenadismer)
- Ha faltado coordinación para que la política relacionada con la seguridad de carreteras tuviera toda la afectividad que se planteó en un inicio. (Otros - INTRAS)

- Todo está vinculado. Hay una relación directa entre el PESV y la política relacionada con la seguridad de carreteras pero esta última solo afecta a una parte del PESV que es más global. (Vehículos - AECA-ITV)

- Es la única manera porque si dejas algo fuera del Plan Estratégico de Seguridad Vail este va a cojear. No hemos percibido que no se haya percibido.. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Nos parece fundamental que se haya tenido en cuenta por la necesidad de implicación de toda la sociedad y por una coordinación. Para no tener políticas contradictorias entre 2 administraciones. (Sindicatos - CCOO)

- Creo, como te decía antes, que hay que dar un paso más y considerar al conductor profesional como lo que es, un trabajador que tiene que ser objeto de formación y que necesita un plan de prevención de riesgos laborales adecuado. El Plan menciona algo de esto, pero su desarrollo todavía es muy básico. (Sindicatos - UGT).

- El enfoque es el más adecuado. La seguridad vial es el conductor, el coche, la infraestructura y esto es lo que contempla la política relacionada con la seguridad de carreteras… (Vehículos - ANFAC)

- Apreciamos que se puede mejorar el flujo de comunicación entre departamentos porque de esta manera se multiplican los beneficios. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- La coordinación no es fácil, porque España es un país muy descentralizado y esto, que para algunas cosas es muy bueno, en materia de Seguridad Vial constituye un condicionante: hay que coordinar a muchas Administraciones, homogeneizar criterios, etc. (Seguros – Pelayo).

- Inconveniente ninguno del discurso interdepertamental. Esa coordinación ha mejorado en comparación con antes. El Plan precisamente ha puesto mucha atención a las diferentes políticas que tratan sobre la seguridad de carreteras. (Infraestructuras - ACEX)

- Desconozco las características específicas que tiene la política relacionada con la seguridad de carreteras. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- No solo implica la DGT sino grandes ministerios. Es ambicioso que sea interdepertamental. (Usuario - CEA)

- Sería bueno crear un órgano que ayudara para que las acciones interdepertamentales sean con juntas y de esta manera conseguir una mayor coordinación. (Asociaciones - APAT)

- Si que la ha tenido en cuenta pero no te sé especificar hasta que punto se ha adaptado. Creemos que tienen que estar vinculados porque buscan los mismos propósitos. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

Consideración de otras políticas de estado

- Desde punto de vista formal se ha intentado coordinar todas las políticas implicadas pero desde un punto de vista organizativo no se ha conseguido. Han sido contradictorias las reformas planteadas. (Usuario – RACC)

- Desde nuestro punto de vista no son en colaboración de los diferentes departamentos sino acciones independientes que tienen en objetivos concretos sin tener en cuenta como puede afectar a todos los agentes implicados. Falta que se consoliden y que tengan continuidad como por ejemplo el Plan Renove. El Plan Renove o Vive no existe en nuestro sector y nosotros también estamos en la carretera. (Profesional - Fenadismer)

- Sí pero no la he visualizado con una suficiente coordinación. En España es difícil de coordinar porque lo tenemos todos en diferentes ministerios que a veces no están bien comunicados porque los intereses chocan. (Otros - INTRAS)

- Queda mucho por hacer. Se hecha de menos la involucración de todos los departamentos para conseguir un objetivo común. Por ejemplo en educación falta mucho por hacer en las aulas. (Vehículos - AECA-ITV)

- Algo se ha hecho pero de forma muy tímida. DGT se ha centrado en áreas concretas pero las otras han sido actuaciones presenciales. Hay nuevas tecnologías que no tiene en cuenta la Administración y que han quedado atrás. (Vehículos - FITSA)

- Romper las inercias que tiene cada ministerio, cada CCAA, cada municipio… para que todos piensen de una misma manera y actúen de una misma manera. Educación, hospitales… falta. (Sindicatos - CCOO)

- No sólo es una cuestión de coordinación, sino de conseguir un servicio equiparable en todas las zonas, y esto es una labor compleja. Por ej.: hay zonas como puede ser Madrid o el área metropolitana de Barcelona que tienen un servicio de urgencias totalmente integrado en torno al 112, pero esto no es así en todas las zonas (Asociaciones – AESLEME)

- Queda camino por recorrer para tener un Plan consistente y que tenga en cuenta de forma efectiva todas las políticas de Estado que influyen en la seguridad vial. (Vehículos - ANFAC)

- Sería interesante tener un departamento propio en el Congreso para tratar los temas de seguridad vial. (Infraestructuras - ASETA)

- Es uno de los grandes éxitos del Plan Estratégico de Seguridad Vial. Las últimas líneas de acción además de la administración central se están diseñando foros de las comunidades autónomas. (Infraestructuras - ACEX)

- Para mejorar en seguridad vial se tienen que implicar el máximo de departamentos y además la comunicación entre ellos tiene que ser fluida para que no se quede a mitad de camino. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Sería importante tener un departamento exclusivo de Seguridad Vial para que la coordinación fuera más efectiva. (Usuario - CEA)

- Está más en el papel que no en la práctica. Es interdisciplnar en el papel pero en la práctica no se han llevado acciones conjuntas. (Asociaciones - APAT)

- Tienen los objetivos confundidos y cuantos más departamentos sean diferentes más complicado resulta. (Usuario - AEC)

Planes urbanísticos y seguridad vial

- Difícil coordinar aunque si que ha habido la intención en el nuevo Plan Estratégico pero como entran en juego muchos grupos de presión a veces la seguridad vial no tiene el primer puesto en las decisiones urbanísticas. (Usuario - RACC)

- Los planes urbanísticos no tienen en cuenta el transporte de carretera. No hay coordinación entre el gobierno, comunidades y provincias. El transporte de mercancías se está hechando de los municipios. No se nos tienen en cuenta en las glorietas, en los cascos antiguos, etc... (Profesional - Fenadismer)

- Se está intentando pero es muy difícil de hacer porque las acciones urbanísticas las realizan los ayuntamientos que a la vez están presionados por los grupos de interés. En lo (Otros - INTRAS)

- Problemas de las competencias entre las Comunidades Autónomas. Falta poner en conjunto. Se ha ganado. (Vehículos - AECA-ITV)

- No en la medida necesaria. Se han hecho esfuerzo en asesorar en los ayuntamientos que lo pedían pero influye la voluntad del gobierno. Falta el mecanismo de las auditorías. (Vehículos - FITSA)

- No achacar siempre los problemas al conductor cuando muchas veces los problemas son urbanísticos. Están todos implicados en cualquier cosa. Coordinación. Se están haciendo crecer demasiado algunas ciudades. Había un dicho porque los personajes porque los más implicados de que no se hablara de la seguridad vial. (Sindicatos - CCOO)

- Inicialmente el PESV no atendía a algunas realidades como la del reparto en grandes núcleos urbanos. Según los criterios del carné por puntos, un repartidor de Madrid o de Sevilla, por ej., hubiera perdido su carné en dos semanas de trabajo. Creo que se está haciendo una buena labor para hacer los ajustes necesarios. (Sindicatos – UGT).

- No conocemos pero cada vez más se tiende hacia ese camino. En este país nos falta avanzar muchísimo para que las ciudades se adapten a los automovilistas. Urbanidad y coches. (Vehículos - ANFAC)

- No tengo conocimiento. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Está claro que muchos accidentes se producen en los núcleos urbanos o en los accesos a las ciudade s. Ahí hay mucho ca mino (Aseguradoras – Pelayo).

- Desconocemos como se puede mejorar porque n osotros involucrados con fomento (Infraestructuras - ASETA)

- No se llega al grado que se ne cesita. Falta policia de barrio para mejorar los planes urbanísticos que a ve ces no son fáciles de so lucionar urbanísticamente. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Es a largo plazo. Aglutinar todo en algo nuevo, un a delegación concreta que tenga anidado. (Usuario - CEA)

- Los planes urbanísticos están a años luz de la s necesidades sobre todo de los motoristas, los coches cada vez están más pr esentes en los plan es urbanísticos pero los motoristas quedamos olvidados. (Usuario - Real Moto Club de España)

- El problema es que los planes urbanísticos se van adaptando a otro ritm o que no la segurida d vial, se han hecho cosa s que ahora pesan para la seguridad vial pero cuanto más se tenga en cuenta menos sucederán estas cosas. (Otros - INSIA)

- Queda mucho camino que hacer y hace falta m ejor coordinación. Lo ideal sería que los plane s urbanísticos tuvieran en cuenta lo que se dice en el Plan pero para co nseguir eso hay que supera r muchas barreras de intereses contradictorios que no siempre es posible. (Usuario - AEC)

3.4. Participación en el plan.

El análisis

Los entrevistados consideran que el plan podría haber tenido más éxito si la participación de los agentes sociales hubiera sido mayor. Tienen la sensación de un plan "poco participado y poco consensuado".

1º) La mayor parte de los agentes sociales entrevistados considera que su participación en el diseño ha sido insuficiente e insatisfactoria. Algunos ejemplos:

- Las asociaciones de víctimas consideran que podrían haber sido de gran ayuda como conocedores de una realidad concreta (la atención a las víctimas).
- Algo similar ocurre con los sindicatos, que consideran que se ha "obviado la realidad laboral" del Plan.
- Las aseguradoras señalan que su labor podría haber sido de gran utilidad, en la medida en que acumulan una enorme cantidad de información práctica sobre los siniestros: sus causas, su impacto económico, los patrones de conducta, etc.

Si la participación era escasa en el diseño previo del Plan Estratégico de Seguridad Vial una vez ya ha sido aplicado la participación de los agentes todavía disminuye más.

2º) Los agentes sociales entrevistados también se quejan de no haber recibido suficiente información y de que no existieran canales claros para obtener esta información. No obstante, muchos de ellos han seguido la progresiva aplicación del Plan a través de:

- Web de la DGT.
- Observatorio de seguridad vial.
- Boletines de la DGT.
- Correos electrónicos (*e-mails*).
- Medios de comunicación.

Algunos comentarios

Participación en el diseño de las acciones

- El RACC está en el consejo superior de seguridad vial. Se le envía los planes y las acciones para introducir enmiendas. No estamos en el proceso troncal pero si como órgano consultivo externo. (Usuario - RACC)

- No ha existido participación en el plan y menos en el diseño de las acciones. (Profesional - Fenadismer)

- Ha habido un salto importante para mejor al intentar que institutos como el nuestro pueda participar en el diseño de las acciones y muchas de las mejoras se debe a gente como nosotros. (Otros - INTRAS)

- Yo creo que el PESV ha generado un enorme consenso: todos lo hemos aceptado como bueno y hemos apoyado incondicionalmente las actuaciones principales… pero creo que muchos colectivos estamos dispuestos a colaborar más en la medida que se nos invite a hacerlo. (Asociaciones – AESLEME)

- Es difícil posicionarse como insatisfactorio porque las ideas se plantean… Está primero el Ministerio de Industria en el Consejo con lo que nosotros pasamos a un segundo plano. No en el diseño. (Vehículos - AECA-ITV)

- En lo que es la elaboración satisfactoria pero en el seguimiento del Plan totalmente insatisfactorio. Es como si solo nos quisieran para al principio y después se olvidaran de nosotros. (Vehículos - FITSA)

- Siempre se nos ha consulta do pero no hemos participado en el diseño de las acciones. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Si hemos participado con la administración con muchos órganos. Cuando hay normas de tráfico nosotros las discutimos. Nos gusta ser activos. . (Sindicatos - CCOO)

- Estamos siempre abiertos al diálogo, a la colaboración y a la participación, pero creemos que apenas se nos llama. (Sindicatos – UGT)

- Directamente no hemos participado. Nosotros como mucho se nos ha consultado en lo referente a los planes de Renovación y para el plan Prever. (Vehículos - ANFAC)

- Inexistente nuestra participación al menos en lo que yo tengo constancia. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- No hemos participado de forma concreta porque dependemos de fomento. No estamos en el diseño porque no se contemplan las autopistas. (Infraestructuras - ASETA)

- Nuestra participación en el plan ha sido en el observato rio. Ponemos nuestro granito de arena, mantenemos una buena relación con la DGT. No nos sentimos. (Infraestructuras - ACEX)

- Han tenido en cu enta todas nuestras peticiones. Pero no tod as. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Nuestra federación a nivel na cional tal vez ha ya participado en algún diseño pero en lo qu e afecta a nosotros no se nos ha consultado nunca. (Asociación - BACC)

- En parte si. En el carné por puntos se nos pidió asesora miento. En la reforma del Código Penal se n os ha pedido asesoramiento, con lo cual de alguna manera si que nos sentimos partícipes. (Usuario - CEA)

- Hemos tenido alguna entrevista en la propia DGT al principio del Plan pero no era pa ra diseñar acciones. Valoraríamos nuestra participación com o insuficiente. (Asociaciones - APAT)

- Hemos participado en reuniones que se n os ha lla mado para intentar da r el punto de vista de las motos. (Usuario - Real Moto Club de España)

- No hemos participado en el diseño. (Otros - INSIA)

- Nunca se nos ha consultado. Estaríamos encantados de poder participar en este diseño. (Usuario - AEC)

- Se puede sacar mu cho partido de la e xperiencia y de la s enormes bases de datos que hemo s generado en el sector asegura dor. (Aseguradoras – Pelayo)

Acciones donde podrían haber tenido más participación

- Hubiéramos podido colaborar por ejem plo en un objetivo que se plan tea que es el tiempo de resp uesta de los servicios médicos porque actualmente no se introducen valo res concretos sobre el tiempo de respuesta y que porcentaje de mejoras. (Usuario - RACC)

- No se nos ha presta do atención a la retirada de carné por profesionales. Hemos participado pero como ves de forma desapercibida en los temas en que nosotros estamos especializados. (Profesional - CETM)

- Hubiéramos podido dar un pu nto de vista diferente a la s acciones de transporte en carretera que e s nuestro campo de acción. (Pro fesional - Fenadismer)

- Hubiéramos podido ayudar m ás en los indicadores para controlar el conductor porque notamos serias deficiencias en ellos. (Otros - INTRAS)

- No se me ocurre ningún ejemplo de acción concreta qu e hubiéramos podido participar. (Vehículos - AECA-ITV)

- Nunca hemos sido invita dos al Consej o de Seguridad Via l y nosotro s tenemos nuestro Patronato. Siendo un a referencia no estamos en el Consejo. (Vehículos - FITSA)

- Todo bien por nuestra parte pero no se me ocurre ningú n ejemplo. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Se creo un grupo para estudiar los motociclistas y se sacaron conclusiones que estamos de a cuerdo pero no se nos llam ó al gru po de tra bajo pensando que no tendríamos nada relevante que decir y despué s les hicimos caer que la motocicleta lo utilizan muchos repartidores, transporte urgente que tienen más responsabilidad y más presión lo que genera más accidentes y esto no se estaba contemplando… (Sindicatos - CCOO)

- A los sindicatos no se nos ha llamado a colaborar a los grupos de trabajo; yo creo que se ha trabajado desde una perspectiva de gran des medidas que afectan a todos los conductores y no se ha considerado la prevención de riesgos laborales como algo prioritario. (Sindicatos – UGT).

- Nos consideramos relevantes en las decisiones y en cantados de participar porque somos un a gente relevante en la segu ridad vial. (Vehícu los - ANFAC)

- Podríamos haber pedido que la recogida de información fuera más amplia y las acciones con cretas más amplias. Hacer un mapa de velo cidad de atención a las victimas por parte de los servicios médicos. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Hubiéramos podido participar más en las acciones dentro de la autopistas. Actividades de control en la s autopistas y formación. Los grandes grupos de concesionarios también hacen labor de educación vial. (Infraestructuras - ASETA)

- Nosotros tenemos un número de técnicos importantes por lo tanto u na coordinación más concreta que ve los problemas técnicos pero no se nos ha consultado. (Infraestructuras - ACEX)

- Como nos hemos sentido escuchados en la referente a la reforma del código penal no se me ocu rre ejemplos de dónde hubiéra mos podido participar. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Pondríamos como ejemplo la escue la de Conducción de CEA que damos cursos de conducción ecológica que ya he mos dado más de 3550 cursos. Cursos de conducción seguro. (Usuario - CEA)

- Colaboración en la labor de o rientación y apo yo los accidentados. Sobre todo las familias de las víctimas que siguen siendo las grandes olvidadas. (Asociaciones - APAT)

- En todo lo referente a la circulación de las motos no se nos ha consultado. Tampoco se ha tenido en cuenta nuestra opinión so bre las especificidades de la conducción en moto. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Me resulta complicado ponerte ejemplos concretos e n dónde h ubiéramos podido ser partícipes. (Otros - INSIA)

- Nosotros estaríamos encantados de participar de forma dire cta aportando nuestro punto de vista so bre los problemas de la carrete ra y de los inconvenientes que tienen sus usuarios. (Usuario - AEC)

Progresiva aplicación del PESV

- Puntualmente hemos recibido actualizaciones de las re visiones. De u na forma oficial si qu e hemos recibido la co municación por parte de la D GT nos gustaría. A la presidencia del RACC le llega la eva luación pero echamos de menos u na difusión profesional en los que están trabajand o. (Usuario - RACC)

- Por nuestra cuenta ha sido siempre la manera e n como n os hemos enterado de la progresiva aplicación. (Profesional - CETM)

- Hemos estado mirando la página web de la DGT pero muchas acciones nos hemos enterado gracias a lo s medios de comu nicación que dan una especial cobertura a lo re ferente a la seguridad vial. (Profe sional - Fenadismer)

- Hay unas vías de comunica ción que han mejorado. La DGT tiene una w eb que aporta mucha información y lo mejor es que pueda ser accesible para todos los ciudadanos. (Otros - INTRAS)

- No estoy seguro pero diría que si que vamos recibiendo información oficial y también mediante la web de la DGT que va colgando los informes y las evaluaciones de las acciones y los da tos estadísticos. (Vehículos - AEC A-ITV)

- Hemos recibido el folleto anua lmente de la DGT y a travé s de él hem os podido hacer una monitorización de lo que se estaba poniendo en marcha. (Vehículos - FITSA)

- Nos han ido enviando todo. Boletines, mails, folletos... (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Tenemos canales a veces form ales y a veces in formales para enterarnos de la progresiva aplicación del Plan. (Sindicatos - CCOO)

- Si tenemos información es porque nosotros la buscamos, pero no se n os ofrece. Creo que es importante que h aya una com unicación fluida y qu e haya un o bservatorio laboral en el se ctor del transporte. (Sindicatos – UGT).

- Ha sido por nuestra cuenta, nosotros nos hemos preocupado de saber qu e estaba sucediendo. También hemos utilizado los medios de comunicación,

pero nunca se nos ha comunicado nada institu cionalmente. (Vehículos - ANFAC)

- Hemos tenido que ir en solitario. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Nos ha llegado información a partir de la participa ción. Pero echamos de menos datos estadísticos. (Infraestructuras - ASETA)
- La información es muy com pleta. El obser vatorio de seguridad vial funciona muy bien. La información está muy bien por ordenador o por boletines. No hay ocultismo. (Infraestructuras - ACEX)
- Todo lo que hemo s pedido se nos ha dado. Y n osotros también hemos aportado información, es como si dijéramos una relación de intercambio. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)
- En los tem as legales se nos ha mantenido plenamente informados. Otros temas como infraestructuras nos he mos tenido que buscar la vida… (Usuario - CEA)
- Te puedo decir que lo que hemos ne cesitado (datos, esta dísticas...) lo hemos encontrado en la página web. (Asociaciones - APAT)
- Se nos mandaba comunicados pero últimamente cada vez menos. (Usuario - Real Moto Club de España)
- En teoría, el Sector asegurador está pr esente, aunque creo que hem os estado 2 años con el pue sto vacante… pero cuan do ha he cho falta, ha habido buena comunicación. (Aseguradoras – Pelayo).
- Toda la in formación la hemo s conseguido por nu estra cuenta. (Otros - INSIA)
- No se nos han mandado comunicados por ejemplo lo de regalar 2 puntos a los buenos conductores nos hemos enterado por lo s medios de comunicación. (Usuario - AEC)

Participación durante la aplicación del PESV

- Sí hemos puesto enmiendas. (Usuario - RACC)
- No me suena. (Profesional - CETM)
- No hemos participado de ninguna manera. (Profesional - Fenadismer)
- Si ha ido evolucionando. Los grupos de trabajo cada vez nos llaman más y es en estos foros dónde la cola boración y la participación es mayor. (Otros - INTRAS)
- No ha sido el caso. (Vehículos - AECA-ITV)

- No. El Plan de 2008 hemos visto nuestro nombre en unas acciones que se llevaran a cambio pero que no hemos sido consultados. (Vehículos - FITSA)

- No tengo constancia. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Se ha tenido en cuenta nuestras aportaciones una vez aplicado el plan. (Sindicatos - CCOO)

- No hemos colaborado todo lo que hubiéramos querido. Creo que sería bueno consultarnos y suscitar nuestra participación porque nos involucraríamos no sólo en el diseño de las medidas, sino también en su cumplimiento. (Sindicatos – UGT).

- No hemos participado ni antes ni después. (Vehículos - ANFAC)

- No hemos participado. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Como mucho algunas consultas anteriores al plan una vez aplicado ya nada. (Infraestructuras - ASETA)

- Nosotros nos entrevistamos hasta con el presidente del gobierno pero fue antes de que se aplicara el Plan. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- No me consta. (Usuario - CEA)

- No hemos participado de ninguna manera. (Asociaciones - APAT)

- Durante todo este tiempo ni se nos ha llamado. (Otros - INSIA)

- No hemos participado (Usuario - AEC

3.5. Sistema de seguimiento del Plan.

El análisis

Prácticamente ningún agente social entrevistado conoce el sistema de seguimiento del Plan.

Sólo algunos colectivos que han sido partícipes de su diseño conocen los indicadores, su periodicidad o su estructura.

También existe desconocimiento sobre la labor del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial porque al no considerarse partícipes del sistema de seguimiento de las acciones del Plan no se puede valorar el órgano de coordinar que tenía la función de coordinar esos esfuerzos.

No existe un conocimiento específico sobre las memorias anuales de seguimiento de la ejecución.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre el sistema de seguimiento del PESV

- No hemos participado en el diseño pero si que lo hemos visto y leído. Hay transparencia en los indicadores. (Usuario – RACC)
- Indirectamente hemos conocido el Plan Estratégico porque en el Ministerio de Fomento hace publicaciones y también por el Observatorio Social de Transporte por Carretera. Pero no hemos participado de ninguna manera en el del 2005-2008. Hemos pedido exámenes exhaustivos a nuestra labor y a nuestras problemáticas para tener un seguimiento pero no se nos ha considerado. (Profesional - Fenadismer)
- En el plan no fuimos partícipes. Solo en alguna cosa o en algunos indicadores se nos pidió asesoramiento pero de forma muy puntual (Otros - INTRAS)
- Recibimos información pero no tratamos estos temas. (Vehículos - AECA-ITV)
- Me suena que hay indicadores de seguimiento pero no nos ha llegado. (Vehículos - FITSA)
- No hemos participado. (Atención a la víctima - Cruz Roja)
- De forma más tangencial pero no sé del tema. (Sindicatos - CCOO)
- A los sindicatos no se nos ha informado. (Sindicatos – UGT)
- Desconocemos. (Vehículos - ANFAC)

- Desconozco el tema. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- No hay información acerca del grado de implantación del Plan (Aseguradoras – Pelayo)
- Muy a grosso modo. (Infraestructuras - ASETA)
- En la fase de diseño si que me suena lo de los indicadores. Hecho en falta el número de muertos, el número de muertos por cien mil habitantes… Hay datos que no se difunden antes. (Infraestructuras - ACEX)
- Desconocemos. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)
- No tengo información. (Usuario - CEA)
- No estamos incluidos. (Asociaciones - APAT)
- Nosotros hicimos controles globales pero no en lo referente a indicadores específicos. (Otros - INSIA)
- Desconocemos. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)
- Desconocemos. (Usuario - AEC)

¿Qué le parece el sistema de seguimiento?

- No me podría posicionar porque lo desconozco. (Mayoritario)
- No conocíamos un sistema de seguimiento del Plan. La información que tenemos del Plan ha sido por iniciativa propia. (Profesional - Fenadismer)
- Me parece adecuado y cada vez se está mejorando más, hay planes europeos para intentar homogeneizar el seguimiento. La crisis ha hecho que la gente se desplace menos. (Sindicatos - CCOO)

Valoración del Consejo Superior de Tráfico y de Seguridad de la Circulación Vial

- Desconozco como funciona. (Mayoritario)
- Formamos parte de ella. Tiene un carácter institucional que cumple con el objetivo de participación. No entra en detalles operativos pero cumple su función. (Usuario - RACC)
- Es un órgano que está en el top. No participamos de forma directa pero si de forma indirecta. (Otros - INTRAS)

- Es el órgano encargado de hacer el seguimiento de las acciones. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Se nos hace partícipes. Hemos participado en el Consejo. Resulta un órgano interesante para que varios agentes sociales vinculados con la Seguridad Vial puedan unificar esfuerzos. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Es un órgano muy importante y muy relevante. (Otros - INSIA)

Aportación de datos e información

- No nos los han pedido nunca. (Usuario - RACC)

- Si. Por ejemplo en los dos primeros años de carné por puntos enviamos informe para dar detalles que no se daban en el informe general. (Usuario - RACC)

- Ni nos han dado datos ni tampoco se nos lo han pedido sobre nuestro sector. (Profesional - Fenadismer)

- Nosotros no aportamos datos pero si que damos el análisis de los datos o para mejorar los indicadores. Ha habido una aportación técnica de conocimientos para su desarrollo. (Otros - INTRAS)

- No. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Hemos aportados datos e información. Carné profesional. Que los conductores de mercancía ahora tienen que sacarse el título de capacitación profesional con contenido Europeo. (Sindicatos - CCOO)

- Hemos acudido al parlamento para aportar datos sobre la siniestralidad en nuestro sector… pero es iniciativa nuestra; no se nos ha aportado información ni tampoco se nos ha solicitado. (Sindicatos – UGT).

- Se nos pide pero la información que disponemos no es la misma que la DGT. Las visiones de un accidente no son iguales. Se están dando caminos muy interesantes para tener una posibilidad manifiesta. (Infraestructuras - ACEX)

- Todo lo que tenemos nos lo hemos ganado a pulso. Nos fuimos a los maestros no a los peones pero no se nos ha pedido nunca nada pero si que lo aportamos igualmente. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- No. (Usuario - CEA)

- No. (Asociaciones - APAT)

- Hemos aportado datos en los temas que interesan más. Discriminar que por la crisis puede haber menos movilidad pero no por eso se reduzcan los accidentes por efecto de la crisis. (Otros - INSIA)

- Enviamos un info rme de actividades de la s acciones. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Fe deración Española de Be bidas Espirituosas.)

- No. (Usuario - AEC)

- Es uno de los a spectos llamativos; las a seguradoras hemos acumula do muchos datos sobre los siniestros, su dimensión económica, sus causas… y estos datos podría n ser de gran ayuda… pero no nos los pide n. (Aseguradoras – Pelayo).

Uso y difusión de las memorias anuales

- No disponemos de estas memorias anuales. (Mayoritario)

- Sé que están en la web de la DGT. (Usuario - RACC)

- Están presentes en el Observatorio de Seguridad Vial. (Otros - INSIA)

3.6. Coste de las medidas del Plan

El análisis

Si el seguimiento del Plan ya es un gran desconocido por los entrevistados el coste de las acciones todavía resulta más desconocido: No se conocen los costes ni del Plan en general ni de las diferentes acciones ni de las medidas que se han ido llevando a cabo.

No se ha podido valorar ni evaluar la relación entre los costes del Plan y los resultados obtenidos. La sensación general es que se han aplicado cuantiosos recursos pero que la inversión restante es aún importante.

Algunos comentarios

Los costes de las distintas áreas o acciones del PESV

- No conocemos los costes de las medidas del Plan. Ni en general ni en ninguna de sus áreas. (Unánime)
- Desconocemos. Sería importante que la transparencia de la DGT también se viera en los aspectos de costes. Y también que fuera entendible evitando conceptos muy economicistas. (Otros - INTRAS)
- Teníamos el dato informativo. Y el presupuesto inicial. (Infraestructuras - ASETA)
- No. Algunas líneas concretas, pero es difícil la cuantificación. (Infraestructuras - ACEX)
- No sé cuál es el coste. Yo creo que la idea seria que las multas costeen los costes del área. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)
- Desconozco que se esté publicando pero nos interesaría saber el coste-beneficio. (Otros - INSIA)

Relación entre los costes y los resultados obtenidos

- Desconocemos (Unánime).

4. ACCIONES DE EDUCACIÓN Y FORMACIÓN VIAL

4.1. Acciones de educación vial de jóvenes y niños introduciendo contenidos de seguridad vial en las aulas.

4.1.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

Los entrevistados consideran que hablar de causas de la siniestralidad atendidas con las acciones de educación vial de jóvenes y niños es difícil porque:

- La educación es algo imprescindible y una inversión futura pero no se consiguen mejoras cuantitativas en lo que respecta al número de siniestralidades.

- Con la formación vial a jóvenes y niños estos se vuelven también partícipes en conseguir una conducción familiar cada vez más segura.

- Los entrevistados ven una clara correlación entre una mayor formación y un contexto futuro con menos siniestralidad, pero se trata de una inversión a plazo:

- El objetivo con los más pequeños es formar buenos peatones …

    - … y buenos prescriptores que inciten a los conductores adultos a respetar las normas.

    - Sólo con los ciclos superiores (bachillerato) es posible conseguir resultados inmediatos para los conductores de ciclomotores y a plazo (2 o 3 años) para los futuros conductores.

Los entrevistados consideran que el Plan concede a las acciones de educación y formación vial suficiente relevancia (un nivel de importancia medio-alto), pero no se ha cuidado su aplicación y se ha dejado en un plano secundario en cuanto a recursos.

De los diferentes ejemplos que ponen los agentes sociales entrevistados de las acciones relacionadas con la educación vial a jóvenes y niños que se podrían haber emprendido se distinguen 3 grandes líneas de acción:

1) Formación continuada: es relevante que la formación vial se deje de entender como algo episódico ("en algunos casos los textos dedican un párrafo a la seguridad vial"). Los entrevistados consideran que una formación más continua en formación vial implicará unos contextos futuros de mayor seguridad vial.
2) Más agentes sociales implicados en la formación: los entrevistados reclaman una participación mayor incluso de ellos mismos en la formación en las aulas para aportar conocimiento a los jóvenes de una forma más directa.
3) Coger ejemplos de prácticas educativas de otros países: Los colectivos entrevistados que se especifican en aspectos concretos de la seguridad vial,

como por ejemplo las bicicletas o las motos, ponen ejemplos de prácticas educativas que se realizan países como Inglaterra.

Algunos comentarios

Causas de la siniestralidad atendidas

- Las causas atendidas son mayores de las que parecen, porque los niños, en primer lugar, son peatones, pero además son ellos quienes pueden convencer a sus padres para que respeten las normas. (Asociaciones – AESLEME).

- Hablar de causas de siniestralidad es difícil con la educación porque son acciones a largo plazo que no solucionan una tipología de siniestralidad concreta. (Usuario - RACC)

- Lo vemos como un elemento que es importante. Ha ido evolucionando para no verlos como algo lúdico sino como algo que aporte conocimiento y comprensión y adaptándose a las diferentes edades. (Otros - INTRAS)

- Todo lo que digas a los niños se lo van a decir a los padres y los jóvenes son los casi actuales conductores con lo que todo lo que hagas en estos colectivos colabora de forma indirecta a conseguir a que haya menos siniestralidad. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Creemos que con la educación se ven los resultados a largo plazo. Todavía tiene poca visibilidad en lo que respecta a siniestralidad pero es un área estratégica. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- La formación es un trabajo de "siembra", no se trabaja sobre causas concretas ni sobre el corto plazo. (Aseguradoras – Pelayo).

- No está del todo bien porque hasta que no sea obligatorio y permanente no se verán mejoras reales en la siniestralidad. Falta mejorar. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Una formación escolar sobre la conducción de la bicicleta ayuda a que los jóvenes tengan menos accidentes y por ejemplo sepan que siempre tienen que llevar casco. La siniestralidad con bicicleta sobre todo a nivel urbano se mejora gracias a la formación en las aulas. (Asociación - BACC)

- Ahora mismo ayudar a que haya menos siniestralidad todavía no se puede conseguir pero se ha sembrado la semilla que dará fruto a medio plazo. (Usuario - CEA)

- La base para tener una movilidad segura es la educación. Es una apuesta a largo plazo. No tenemos que renunciar y siempre tiene que estar allí aunque no se puede contabilizar los resultados por mejoras en la siniestralidad. (Asociaciones - APAT)

- Ayudará en un futuro a que haya menos siniestralidad. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Las acciones de educación no tienen una relación directa con causas de siniestralidad. (Usuario - AEC)

- La mayor concienciación de los jóvenes del riesgo del alcohol y conducir es productivo pensando en el futuro. Los más jóvenes se están concienciando. Pero no solo es un problema de formación sino que es más global. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

Importancia de la línea dentro del plan

- Medio-alto. Aún quedan cosas por hacer y queda que por fin la formación vial pase a ser de alguna forma obligatoria dentro la formación de las nuevas generaciones de conductores. (Usuario - RACC)

- La importancia que se le da al plan es alta porque se ve que hay una clara intención de mejorar las condiciones educativas de la formación vial pero en la forma y en el desarrollo queda camino por hacer. (Otros - INTRAS)

- Alta. Pensando en como estaba antes la formación vial que les daban simplemente unos "karts" para jugar y como está ahora se ven muchas mejoras pero aún así siempre se puede mejorar(Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Importancia alta pero se necesitaban medios más intensos para seguir mejorando. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Importancia media-alta: se ha conseguido que aparezca la formación vial en dos lecciones pero se siguen necesitando mejorar. (Usuario - CEA)

- Importancia alta aunque en la práctica baja. Se ha suplido muchas veces por las acciones que hacen las policias locales (Asociaciones - APAT)

- La importancia es alta aunque sobre todo se han visto olvidados algunos conocimientos sobre la conducción en bicicleta que es primaria y es la primera conducción con la que muchos niños se verán implicados. (Asociación - BACC)

- Estamos muy satisfechos en como se ha planteado las acciones de educación dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial con lo que nuestra valoración es alta. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Alta. Por la continuidad dentro de todo el proceso educativo que se le intenta dar en este Plan Estratégico de Seguridad Vial a lo que respecta a las acciones de educación vial. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Pensando en el Plan la importancia que se la ha dado a diferencia de otras áreas que se han olvidado la parte de educación ha sido alta aunque como siempre se dice aún queda mucho por hacer.(Usuario - AEC)

- Las acciones de formación son esen ciales. Van a producir resultados menos "espectaculares" que el ca rné por punto s, pero son accion es preventivas y tienen un efecto muy am plio, porque el niño va a ten er influencia sobre su familia. (Aseguradoras – Pelayo).

Acciones que se podrían haber emprendido

- Una acción que se tendría que haber emprendido e s la obligatoriedad y la continuidad de la formación vial en las aulas, que se entendiera como algo básico en la formación de los fu turos ciudadanos para que dejaran de ver la formación vial como algo que se enseña unos días de forma incon exa dentro del programa educativo.(Usuario - RACC)

- Falta también una educación de los padres para que ayuden a formar a los jóvenes. Lo más im portante es mejora r la coordinación pa ra que los efectos se multipliquen entre todos los agentes implicados en la formación de los conductores del futuro y que si se consigue tendremo s todos unas carreteras más seguras. (Otros - INTRAS)

- No se nos ocurre ejemplos educativos porque la labor que se está llevando a cabo nos resulta satisfactoria. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- La administración podrían pedir a los agentes implicados que fueran a la escuela para que aportaran sus puntos de vista de una forma más dire cta y de e sta manera los jó venes visualizarían mejor la im portancia de la seguridad vial. Un ejemplo muy efica z es trae r a repre sentantes de asociaciones de víctimas a hablar en las escuelas. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Creo que hay que incorporar la formación de una manera estable en el sistema educativo. En algunos casos la formación que recibe un niño es un párrafo en un manual en la asignatura de "educación para la ciudadanía"; hace falta armonizar criterios y darle a este a specto la impo rtancia que tiene. (Asociaciones – AESLEME).

- Creo que ha faltado que la formación no sólo vaya dirigida a los jóven es porque por ejemplo hemos ten ido muchos atropellos de gente mayor qu e es un cole ctivo que también te ndría que verse implicado en la forma ción vial. Incluso se podría pensar e n modalidades de formación conjunta pa ra los más pequeños y los más mayores.(Usuario - CEA)

- Aún no se está haciendo lo su ficiente ni en niños n i en jóvenes. Tampoco se ha sabido dónde poner dentro del programa educativo todo lo referente con la seguridad vial. (Asociaciones - APAT)

- En lo refe rente a la bicicleta se podría coger ej emplos de iniciativas educativas de otros países como Inglaterra dónde han aplicado lo que ellos

han llamado la "bikeability" para tener una formación más práctica de la seguridad vial con bicicleta. (Asociación - BACC)

- Que cada vez tengan más presencia a las aulas gente que les pueda mostrar a los jóvenes que serán los futuros conductores las consecuencias que puede tener una conducción temeraria, porque ante todo se necesita generar respeto a la carretera.(Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Un ejemplo muy interesante y que ya empiezan a haber los primeros intentos en otros países es poner contacto con la moto desde pequeños a los futuros conductores y sobre todo a los adolescentes antes de tener la posibilidad de tener carné. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Lo único que echamos de menos que la formación vial no sea una cuestión intempestiva a lo largo de la formación del futuro conductor sino que pasara a ser forma más continua.(Usuario - AEC)

4.1.2. Los colectivos implicados

El análisis

El Plan se centra en tres colectivos: escolares, jóvenes y profesores: Los entrevistados consideran que estos 3 colectivos son adecuados para esta línea de acción pero se nombran algunos otros que también se les tendría que dirigir esfuerzos por su relevancia:

- La familia: es relevante para que la educación vial no se quede solamente en las horas que el niño o el joven está en las aulas.

- Concepto global de escuela: porque en las decisiones educativas entran a participar las asociaciones de padres, el Ministerio de Educación, si es una escuela pública o concertada, etc...

- Otros lugares de formación: Los niños y los jóvenes no solo se forman en la escuela sino que hay otros sitios interesantes para tener una formación vial más continua como centros de ocio, campamentos...

Los entrevistados consideran que cada uno de los tramos educativos tiene su importancia para una mejora de la seguridad vial. Los entrevistados piensan que hay que adaptar la formación vial al tipo de tramo educativo que se está tratando. Se distinguen 3 fases:

- 1ª fase: Infancia. Hay que dar importancia a la formación del peatón prudente y concienciado.

- 2ª fase: Pre-adolescente. Hay que introducir elementos movibles, bicicletas, circuitos de karts…

- 3ª fase: Adolescente. Formación para el futuro conductor, conocimientos generales para que sea un buen conductor tanto para coche como para moto.

Los entrevistados no saben si la opinión de profesores y alumnos ha sido tenida en cuenta a la hora de diseñar y de realizar el seguimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial (no creen que haya sido así).

Algunos comentarios

Colectivos implicados

- El principal colectivo es la escuela pública y concertada que son también responsables en como se educa y se forma a los niños y jóvenes. (Usuario - RACC)

- Ha faltado la implicación de los padres que son igual de relevantes que la escuela en la educación. Falta un mayor nivel de integración entre todos los actores. (Otros - INTRAS)

- Son los colectivos correctos pero también son los que menos deciden porque aquí entran las escuelas, el ministerio de educación las asociaciones de padres… (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Si son los colectivos implicados y necesarios para pensar en cuales son las mejores acciones de educación y formación vial. (A seguradoras - Mutua Madrileña)

- Se me ocurre que también podría estar implicada Cruz Roja para que los jóvenes pudieran visualizar cosas de la conducción imprudente. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Son los colectivos adecuados, no se me ocurre ninguno más. (Asociación - BACC)

- Ha faltado el colectivo de la gente mayor que también tienen muchos atropellos. (Usuario - CEA)

- No limitarlo solamente a la formación escolar porque también se podría educar vialmente a los jóvenes en otro tipo de lugares como colonias, lugares de ocio… (Asociaciones - APAT)

- Son los colectivos adecuados. Sobre todo los profesores son importantes. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Los escolares, los jóvenes y los profesores son los colectivos que se verán afectados en cualquier modificación que se haga en la formación vial en la aulas.(Usuario - AEC)

- Los colectivos son los adecuados… pero yo añadiría a las asociaciones, que estamos haciendo un esfuerzo para qu e estos co ntenidos lleguen a los chicos en los colegios. (Asociaciones – AESLEME).

¿Qué tramos educativos deberían ser destinatarios?

- Deben haber acciones específicas para adolescentes que es preconductor y acciones concretas para niños que aprenden. (Usuario - RACC)

- Tiene que ser equ ilibrado. Se tiene que ver co mo un proceso madurativo que dure no solo la fase vital de formación sino que sea una idea vital para todas edades (Otros - INTRAS)

- Cada uno tiene su importancia en su franja. En los pequeños se les advierte de una man era a los a dolescentes de otras y de esta manera se consiguen mejores resultados.. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Todos son importantes y todos hay trata r pero hay alguno s tramos que necesitan conocimientos específicos com o por eje mplo el a dolescente se tiene que empezar a forma r como futuro con ductor tanto sea de ciclomotor como de coche. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Cada tramo tiene su interés: el niño pequeño tiene que aprender a ser peatón, después se va a acerca r al mundo de la bicicleta o el ciclom otor y al final, en el ba chillerato, ya es útil hablarle de l coche. Todos los tram os educativos tienen su importancia. (Aseguradoras – Pelayo).

- Tantos los jóvenes como los niños son importantes. (Usuario - CEA)

- Hay que ir por parte s, primero formar como peatón , luego como usuario de vehículos sin motor y lu ego ya pensando en los vehículos motorizados. (Asociación - BACC)

- La formación vial es imprescindible en todas las edades, según la edad se puede explicar la formación vial de una forma o de otra. (Asocia ciones - STOP ACCIDENTES)

- Todos en general. Cuando los niños ya van en bicicleta so los o justo antes de ir en ciclomotores, son edades críticas. (Asociaciones - APAT)

- A partir de los 14 a lo referente especificamente a la moto. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Para nosotros es mu y importante que estén concie nciados sobre todo los jóvenes porque son lo que m ás tratamos y los que empie zan a cono cer también el alcoh ol. (Asociaciones - F undación Alcohol y Socie dad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Todos los tramo s son importantes para tener un buen condu ctor futuro, hay que pensar como funcionará mejor la formación vial según el tramo de edad que se esté tratando. (Usuario - AEC)

Consideración de la opinión de alumnos y profesores

- En la práctica no sé cómo se ha procedido supongo que al ser los implicados han estado opinando sobre el procedimiento que era mejor seguir para conseguir los objetivos planteados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Usuario - RACC)

- Se ha tenido más en cuenta el punto de vista de los expertos más que los profesores que lo han seguido entendiendo como algo lúdico. (Otros – INTRAS)

- Una de las cosas que nos preocupa es que las editoriales tratan la seguridad vial como les parece bien. En algunos manuales te encuentras un párrafo y en otros 20 páginas; es difícil que los profesores tengan las cosas claras con semejante variedad. (Asociaciones – AESLEME)

- No lo sé porque desconozco como se ha procedido en la práctica escolar. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Todos han sido considerados, los alumnos porque están implicados y los profesores porque sé que han sido partícipes en los comités de cómo se tenía que aplicar en las aulas la formación vial. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Los alumnos y los profesores son los colectivos adecuados pero no tienen la formación suficiente para dar clases de formación vial, o se reciclan o es mejor que lo hagan especialistas.(Usuario - CEA)

- ¿Pero como se recoge la opinión de los alumnos? Como mucho supongo que una vez pasado el curso pueden hacer una valoración sobre como han visto la formación que se les ha dado. (Asociación - BACC)

- Deseo que si que se les haya escuchado y que hayan podido opinar pero lo desconozco en la práctica. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Hoy en día en la formación de un profesor aún no se contempla una sección especial para poder formar a un alumno en seguridad vial. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Están concienciados sobre todo los jóvenes porque son lo que más tratamos y los profesores se supone que también porque son los que están directamente conectados con los jóvenes. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

4.1.3. Incorporación de la educación vial de forma permanente.

El análisis

Existe un alto consenso entre los entrevistados de lo positivo que resulta para los futuros usuarios de las carreteras la incorporación de la educación vial al sistema educativo de forma permanente.

Algunas claves sugeridas por los entrevistados:

- Hay que introducir elementos lúdicos para que los escolares no se aburran. El aburrimiento lleva al rechazo de las normas.

- Una perspectiva práctica, sobre todo en los ciclos superiores. El objetivo es que los jóvenes entiendan la formación vial como algo práctico que les servirá en un futuro inmediato.

- Es preciso una mayor cantidad, calidad y homogeneidad. Hoy en día los contenidos de educación vial son mínimos y quedan al albur de las Comunidades Autónomas, de las editoriales y de los centros, cuando la problemáticas es común a toda España.

- Es necesario concienciar; transmitir el mensaje que la educación vial es algo que nos afecta a toda la sociedad y que está en la mano del alumno evitar peligros que afectan a él y a su entorno.

El grado de consecución de los objetivos de la línea de educación vial de jóvenes y niños introduciendo contenidos de seguridad vial en las aulas es difícil de valorar por los entrevistados por dos motivos:

- Los objetivos son a largo plazo.

- Los objetivos no se pueden cuantificar ni valorar estadísticamente con indicadores propuestos.

- El resultado es que los entrevistados valoran positivamente la intención del plan… aunque no la de todas las acciones que se están llevando a cabo en esta línea del plan.

Algunos comentarios

Incorporación al sistema educativo de la seguridad vial

- Es una idea muy interesante y aunque suene un poco políticamente incorrecto seríamos partidarios de la obligatoriedad de cursos formativos de educación vial dentro del transcurso escolar de nuestros jóvenes. Y también somos partidarios de una formación vial más continuada. (Usuario - RACC)

- Utilizando lo lúdico como instrumento pero estamos absolutamente a favor a que se lleve un seguimiento a la educación vial dentro de la formación escolar. La educación tiene que ser permanente. (Otros - INTRAS)

- Si que es necesario porque la educación es vital y un área muy interesante para que los futu ros estén concienciados de los peligros qu e existen en la carretera y de la ne cesidad de prudencia al vo lante. (Atención a la víctim a - Cruz Roja)

- Lo valoramos de forma muy positiva porque es una idea que cada vez está más presente en diferente s colectivos que e stamos implicados en la carretera porque to dos creemos en la importan cia de la fo rmación y la educación de los nue vos conductores que estarán e n un futuro utilizan do la carretera. (Usuario - CEA)

- Totalmente de a cuerdo de echo nosotros hem os apostado desde ha ce tiempo en que lo s escolares tengan un a asignatura de fo rmación vial. (Asociación - BACC)

- Se ha conseguid o que ya esté por ejemplo en asignaturas como la educación por la ciudadanía pero falta que sea más transversa l en todo el proceso educativo, no solo en una edad concreta. (Asociaciones - ST OP ACCIDENTES)

- Totalmente de acu erdo con e sta idea. Hace fa lta una asignatura má s amplia de forma ción vial. Porqu e aquí estamos h ablando de respeto a la vida. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- La incorporación de la seguridad via l al plan educativo sería muy conveniente. Si de verdad se quiere un cambio de comportamiento este es el camino adecuado. (Aseguradoras – Pelayo)

- Se ha dado un gran paso porque se ha insertado la seguridad vial en el plan educativo… pe ro es un paso a m edias porque se le dedica po co tiempo y no se ha establecido una manera de hacerlo que sea suficien te y homogénea. (Asociaciones – AESLEME).

- Luchamos para conseguir uno. Tenemos un curso propio para intentar aplicar estas idea s, nosotros j ugamos a enseñar educa ción vial que es como mejor se puede enseñar educación vial. (Usuario - CEA)

- Sin duda que e s necesario y sería muy positivo que en los programas educativos se incorporara una asignatura de forma ción vial. (Asociaciones - APAT)

- Si que estamos de a cuerdo y a parte somos partidarios de una formación más práctica pa ra que a los jóvene s les entre mejor y se sientan má s directamente implicados en la circulación vial. (Usuario - Real Moto Clu b de España)

- Si que no s resulta interesante la idea y los re sultados creo que esta rían garantizados. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Socie dad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Si se con sigue una formación perman ente se consigu e que los fu turos usuarios de las carreteras entiendan la form ación vial como algo esporádico y divertido sin darle más importancia. (Usuario - AEC)

- Creo que la eficacia aumenta en los ciclos superiores, cuando los chavales ven el coche o la moto como algo cercano, e incluso cuando algunos de ellos se plantean que su futuro profesional puede estar relacionado con esto. (Sindicatos UGT).

4.1.4. Coste de las acciones.

El análisis

El tema de los costes de las acciones emprendidas en esta área del Plan es el gran desconocido por todos los participantes en la evaluación.

Ningún entrevistado se posiciona en los costes de la línea de actuación, ni en si los recursos han sido suficientes, ni si los resultados justifican la inversión realizada ni la prioridad de las acciones.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconozco (mayoritario).

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconozco (mayoritario).

Los resultados, ¿justifican la inversión?

- Desconozco (mayoritario).

Prioridad de las acciones

- Desconozco (mayoritario).

4.1.4. Seguimiento de las acciones.

El análisis

El tema del seguimiento de las acciones y de los indicadores de actividad y resultados es otro gran desconocido por los participantes en esta evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

El único agente que tiene una opinión es INTRAS porque es uno de los Institutos que participaron en el diseño de las indicadores.

Algunos comentarios

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento (mayoritario)
- Los indicadores están establecidos y son buenos porque nosotros hemos sido partícipes en el diseño de estos pero hay algunas áreas como esta de educación que es difícil de evaluar.. (Otros - INTRAS)
- Los conocemos más no tanto por lo DGT sino por entidades colaboradoras con nosotros que nos han explicado los indicadores que se están utilizando. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento (mayoritario)
- Nos parecen correctos pero echamos de menos que algunos indicadores no ofrezcan el año 2003. En este caso no se habla de la situación de partida y los objetivos que se quieren conseguir. (Usuario - RACC)
- Nosotros participamos en el diseño y nos resulta correcto como está establecido el procedimiento de seguimiento. (Otros - INTRAS)

Cómo podría realizarse el seguimiento

- Desconocimiento (mayoritario).
- Nosotros participamos en el diseño y nos resulta correcto como está establecido el procedimiento de seguimiento. (Otros - INTRAS).
- Los conocemos pero no hacemos un seguimiento. (Usuario - Real Moto Club de España)

4.1.5. Resultados obtenidos y acciones que se podrían haber emprendido

El análisis

El grado de consecución de los objetivos de la línea de educación vial de jóvenes y niños introduciendo contenidos de seguridad vial en las aulas es difícil de valorar por los entrevistados por dos motivos:

- Los objetivos son a largo plazo.

- Los objetivos no se pueden cuantifica r ni valora r estadísticamente co n indicadores propuestos.

- El resultado es que los en trevistados valoran positivamente la inten ción del plan… aunque no la de todas las acciones que se están llevando a cabo en esta línea del plan.

Los entrevistados consideran que hay accione s que se podrían haber emprendido, especialmente las asociaciones de atención a las víctimas. Se mencionan:

- "Testimoniales": es decir, personas que han su frido un a ccidente y qu e intentan mostrar las consecuencias de conductas imprudentes. Es algo que realizan las asociaciones, pero que no tiene un marco reglado.

- Formación vial más continua, no sólo en la escuela, sino también en lugares como centros de ocio, campamentos...

Algunos comentarios

Acciones que se podrían haber emprendido

- Una acción que se tendría que haber emprendido e s la obligatoriedad y la continuidad de la formación vial en las aulas, que se entendiera como algo básico en la formación de los fu turos ciudadanos para que dejaran de ver la formación vial como algo que se enseña unos días de forma incon exa dentro del programa educativo.(Usuario - RACC)

- Falta también una educación de los padres para que ayuden a formar a los jóvenes. Lo más im portante es mejora r la coordinación pa ra que los efectos se multipliquen entre todos los agentes implicados en la formación de los conductores del futuro. (Otros - INTRAS)

- No se nos ocurre ejemplos educativos porque la labor que se está llevando a cabo nos resulta satisfactoria. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- La administración podrían pedir a los agentes implicados que fueran a la escuela para que aportaran sus puntos de vista de una forma más dire cta y de e sta manera los jó venes visualizarían mejor la im portancia de la seguridad vial. Un ejemplo muy efica z es trae r a repre sentantes de asociaciones de víctimas a hablar en las escuelas. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Creo que la forma ción se debería pare cer más a una de nuestras charlas, en las que va un accidentado acompañ ado de un médico o de un policía. Los chicos comprenden la trascendencia de un accidente cuan do ven cerca de ellos las consecuencias. (Asociaciones – AESLEME).

- La formación de reciclaje es esencial. No hay que formar sólo a los jóvenes, sino a todos los conductores, porque cogemos manías y malos hábitos y porque hay que volver a sensibilizarnos. (Aseguradoras – Pelayo).

- La formación no solo debe ir dirigida a los jóvenes porque hemos tenido muchos atropellos de gente mayor que es un colectivo que también tendría que verse implicado en la formación vial. Incluso se podría pensar en modalidades de formación conjunta para los más pequeños y los más mayores.(Usuario - CEA)

- Aún no se está haciendo lo suficiente ni en niños ni en jóvenes. Tampoco se ha sabido dónde poner dentro del programa educativo todo lo referente con la seguridad vial. (Asociaciones - APAT)

- En lo referente a la bicicleta se podría coger ejemplos de iniciativas educativas de otros países como Inglaterra dónde han aplicado lo que ellos han llamado la "bikeability" para tener una formación más práctica de la seguridad vial con bicicleta. (Asociación - BACC)

- Que cada vez tengan más presencia a las aulas gente que les pueda mostrar a los jóvenes que serán los futuros conductores las consecuencias que puede tener una conducción temeraria, porque ante todo se necesita generar respeto a la carretera.(Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Un ejemplo muy interesante y que ya empiezan a haber los primeros intentos en otros países es poner contacto con la moto desde pequeños a los futuros conductores y sobre todo a los adolescentes antes de tener la posibilidad de tener carné. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Lo único que echamos de menos que la formación vial no sea una cuestión intempestiva a lo largo de la formación del futuro conductor sino que pasara a ser forma más continua.(Usuario - AEC)

Grado de consecución de los objetivos

- Alto. Porque se han introducido muchos factores y acciones educativos que antes no existían, lo que demuestran mejoras. (Usuario - RACC).

- Nivel medio porque se han hecho acciones que están bien pero sigue faltando coordinación entre los diferentes agentes implicados y que no se impidan el trabajo unos a otros. (Otros - INTRAS)

- No lo sé. Te diría que medio-alto porque aún queden muchos objetivos por cumplir para que se noten mejoras. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Alto y desde las aseguradoras tenemos un ejemplo que para nosotros es clarificador y es que cada vez se tiene menos miedo al conductor joven en las aseguradoras. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Creo que se ha ava nzado bastante, pero aún queda mucho pendiente. (Asociaciones – AESLEME).

- Medio-alto. Pero ha y que seguir avan zando en la consecución de e stos objetivos. (Usuario - CEA)

- Te voy a decir siem pre lo mismo, que como aseguradora e stamos muy satisfechos de lo qu e se ha h echo… y q ue hay qu e hacer m ucho más. (Aseguradora – Pelayo).

- Se han conseguido objetivos con lo que la valoración es positiva pero sigue habiendo cosas por hacer.(Asociación - BACC)

- Es un tipo de acció n difícil de valorar porque no se ven e stadísticas y muchos objetivos son a largo plazo. Pe ro haciendo una valoración de la concesión de objetivos te diría que alto. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Medio porque much as veces los objetivos se quedan simplemente en la teoría y no se acaban poniendo en la práctica. (Asociaciones - APAT)

- Alto porque aunque son objetivos a largo plazo el esfuerzo es importante y las mejoras garantizadas. (Usuario - Real Moto Club de España)

- La consecución de objetivo s de esta línea del plan es alto porque e s precisamente una línea de acción po tente del nue vo Plan E stratégico de Seguridad Vial. (Usuario - AEC)

4.2. Mejoras en los procedimientos de permisos y licencias

4.2.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

Los entrevistados consideran que los cambios en procedimientos de permisos y licencias no afectan a corto plazo a ninguna causa de siniestralidad específica; se trata de medidas útiles en el largo plazo. Solamente el aumento de la edad de acceso al ciclomotor podría producir una reducción de siniestralidad entre los más jóvenes.

Los entrevistados consideran que esta área tiene una importancia media dentro del PESV:

- Algunas parcelas han tenido suficiente relevancia: tratamiento del alcohol y las drogas, aumento de la edad de acceso al ciclomotor

- ... pero en otras parcelas los cambios han sido insuficientes; los entrevistados consideran que la enseñanza en las autoescuelas se centra en pasar el examen no en aprender a conducir. Esto deriva también de la inadecuación de las pruebas de los permisos.

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- La política en si la valoramos positivamente. Los cumplimientos se verán a largo plazo pero es difícil como ha ayudado a la siniestralidad esta línea de acción. (Usuario - RACC)

- Ha mejorado la siniestralidad consiguiendo que los nuevos usuarios que entren en la carretera cada vez estén mejor formados y más capacitados para tener una conducción prudente y segura y eso beneficia a todos los usuarios. (Otros - INTRAS)

- En la misma medida que las anteriores ha contribuida a la siniestralida d. Conceptualmente todo por igual. Por ejemplo los ciclomotores es adecuado que se aumente la edad porque así los conductores se vuelven menos imprudentes. Lo de las autoescuelas ha ayudado a que los nuevos conductores estén más preparados y se sientan más seguros de si mismos cuando empiezan a conducir. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Es muy difícil evaluar causas de siniestralidad atendidas por la simple mejora en los procedimientos de permisos y licencias. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Todo ayuda. Las nuevas pruebas como tienen seguridad vial esto ayuda a reducir la siniestralidad. Ahora hay seguridad vial en la formación que antes no estaba. En las motos ha aumentado la siniestralidad con lo que es importante aumentar la edad. (Usuario - CEA)

- Las causas de siniestralidad atendidas se podrán analizar en un futuro próximo porque aún no existen datos significativos. (Asociación - BACC)

- Cuanto mejor salgan formados los nuevos conductores mayor aumenta la probabilidad de que la siniestralidad vaya desapareciendo. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Todo ha ayudado. Es una acción difícil de evaluar pero si que ha ayudado a que haya menos accidentes como muestran las estadísticas. (Asociaciones - APAT)

- El tema de velocidad no ha mejorado. La formación es deficiente. La gente aprende a sacarse el examen no a conducir. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Nuevos conocimientos en el tema de drogas en el examen de conducir que antes no estaban nos muestran un ejemplo de cómo ahora los nuevos conductores salen más preparados. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Ha habido mejoras pero queda mucho camino por hacer porque la concepción que existe sobre el carné de conducir es muy poco efectiva. (Usuario - AEC)

- El hecho de aumentar la edad de acceso al ciclomotor unido a las acciones formativas es importante. Un conductor de ciclomotor es alguien joven e inexperto. (Aseguradoras – Pelayo).

Importancia de la línea dentro del PESV

- Alta porque en la práctica si que se han puesto medidas para intentar mejorar aunque los resultados aún estén por ver. (Usuario - RACC)

- En lo referente a los aspectos legislativos ha sido media porque han quedado cosas por hacer. (Otros - INTRAS)

- Alta porque efectivamente se han tomado medidas en la formación del futuro conductor. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Medio-alto porque aún quedan cosas por hacer y por evaluar. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Media. Ahora se han relajado los psicotécnicos. (Usuario - CEA)

- Una importancia media porque no han atacado todo los frentes como por ejemplo la mejora de las práctica s en las autoe scuelas. (Asociación - BACC)

- Alta. Se han puesto esfuerzos por parte de la administración y se han visto cambios como por ejemplo e n el e xamen de con ducir. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Medio porque quedan cosa s por hacer para seguir luch ando por la prevención de los accidentes de tráfico. (Asociaciones - APAT)

- Media-alta. Se observan mejoras pero no en todos los niveles, por ejemplo faltan más cono cimientos sobre la motocicleta. (Usu ario - Real Moto C lub de España)

- Alta porque si que hemos n otado que se ha ido introduciendo más los aspectos de la con ducción y la bebida que ante s no se contemplaban tanto. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Socieda d. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Diría que alta porqu e si que se han pue sto iniciativas encima la mesa que es lo que interesa que no solo se quede en teoría. (Usuario - AEC)

- La importancia es alta, y lo será más si el examen se orienta a que los nuevos conductores aprendan a condu cir, no sólo a pasa r el exa men. (Asociaciones – AESLEME)

Colectivos implicados

- Son los correctos (mayoritario)

4.2.2. Coste y seguimiento de las acciones

El análisis

Los entrevistados no tienen idea ni de l coste ni de los procedimien tos de seguimiento.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

¿Los resultados justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento.

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento

4.2.4. Grado de consecución de los objetivos y acciones pendientes

El análisis

La valoración del grado de consecución de objetivos de este área del Plan no es homogénea:

- Se considera que algunas medidas concretas, como el hecho de aumentar la edad de acceso al ciclomotor son positivas y han conseguido resultados concretos…

- … pero en otras parcelas, como en los contenidos del examen para obtener el carné de conducir, aún hay mucho por hacer. Como nos indica un entrevistado: "La formación es deficiente. La gente aprende a sacarse el examen no a conducir".

- Por último, lo referente a los cambios en procedimientos de permisos y licencias, inspecciones en autoescuelas y centros de reconocimiento médico han sido poco valorados. Se trata de medidas menos "mediáticas".

Hay numerosas propuestas de acciones a realizar: Una buena parte de las propuestas tienen que ver con la formación necesaria para pasar el carné de conducir. Se propone una formación más práctica y centrada en las necesidades del conductor.

Algunos comentarios

Grado de consecución de los objetivos

- Alto porque ha habido mejoras y cambios. (Usuario - RACC)
- Medio. Ya hay cambios pero aún hay que reformar la formación recibida en las autoescuelas y el examen. (Asociaciones – AESLEME).
- Aún es muy pronto para valorar si los objetivos se han cumplido. Diremos una valoración de medio. (Otros - INTRAS)
- Alto. Es una área que si que se han tomado medidas concretas. (Atención a la víctima - Cruz Roja)
- No me quiero posicionar. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Medio-alto porque no hay que confiarse y menos en acciones como estas que se verá el fruto en un futuro. (Usuario - CEA)
- Medio porque ha habido mejoras pero han quedado cosas en el tintero. (Asociación - BACC)
- Alto porque gracias a estas acciones concretas se están notando mejoras. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)
- Medio. No está todo conseguido y muchas acciones aún no se sabe como afectaran en el futuro. (Asociaciones - APAT)
- Medio. Se ha quedado escaso en lo que respecto a motocicletas. (Usuario - Real Moto Club de España)
- Alto porque se han tratado los temas que a nosotros más nos interesan y que más tenemos vinculación con el sistema de seguridad vial. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)
- Medio-alto debido a que no se puede valorar de forma totalmente positiva algo que aún está por verse. (Usuario - AEC)

Acciones que se podrían haber emprendido

- Hay que afrontar un cambio en el examen del carné de conducir. Es que hoy, un chaval con Internet se ha hecho todos los test y se sabe las respuestas de memoria: hay que añadir preguntas nuevas. (Asociaciones – AESLEME).
- Cursos prácticos de conducción subvencionados. (Usuario - RACC)

- Hay que insistir un poco más en el reciclaje. Hay acciones igual en fase aún experimental para ver lo bueno que puede ser el reciclaje en varios tipos de conductores. (Otros - INTRAS)

- Una formación práctica más exhaustiva. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- No tengo criterio como para hablar de acciones concretas. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- No te sé poner ningún ejemplo de acción que se podría haber emprendido. (Usuario - CEA)

- Que también se pudiera formar al conductor de bicicleta y formar a los conductores de automóviles como se tiene que proceder en la conducción cuando se encuentran ciclistas en la ciudad porque a nivel interurbano si que se trata pero no en las ciudades. (Asociación - BACC)

- Que se deje de ver el carné como algo fácil de conseguir y que la formación sea más completa. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Creemos que aún falta acciones para que las autoescuelas mejoren y la acción de obtener carné. (Asociaciones - APAT)

- Se va a conseguir una formación completa intentando obtener un tipo de conocimiento más global. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Más conocimientos sobre los efectos en la conducción de las bebidas alcohólicas. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Las autoescuelas siguen apostando por ser un negocio que de beneficios no en formar a buenos conductores. (Usuario - AEC)

4.3. Medidas para reeducar y sensibilizar a los conductores

4.3.1. El carné por puntos

El análisis

El carné por puntos es valorado como la medida estrella del nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial. Todos coinciden en que el carné por puntos ha contribuido de forma decisiva en el cumplimiento de los objetivos del Plan Estratégico.

Las causas de siniestralidad atendidas por las medidas de reeducación y sensibilización de los conductores son difíciles de evaluar porque el carné por puntos afecta directamente a prácticamente todas las causas. Se trata de una medida con impacto en la siniestralidad de forma global por eso los entrevistados valoran que sin las otras medidas el carné por puntos no tendría tanta relevancia ni tanto peso en el cumplimiento de los objetivos del Plan.

El carné por puntos es una medida global y afecta a todos los colectivos implicados en el plan, y, especialmente a los conductores profesionales.

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- Ha conseguido más prudencia entre los conductores. (Usuario - RACC)
- Es muy difícil hablar de causas de siniestralidad concretas que hayan sido atendidas porque no es como un radar que ayuda a bajar la velocidad de los conductores. (Otros - INTRAS)
- Menos velocidad, menos alcohol y conducción, menos infracciones, etc... (Atención a la víctima - Cruz Roja)
- Las causas de siniestralidad atendidas son en general. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Ayudar a quitar los conductores reincidentes de la carretera. Bajar la velocidad. (Otros - INTRAS)
- No se me ocurre ninguna concreta. (Usuario - CEA)
- Difícil de decir. (Asociación - BACC)
- Es una medida de presión o de coacción hacia los conductores imprudentes. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)
- Ha ayudado a tener una medida más de prevención. (Asociaciones - APAT)

- Es muy difícil evaluar la siniestralidad con las medidas de reeducación. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Al ser una medida de reeducación y sensibilización no hay causas concretas de siniestralidad atendidas. (Otros - INSIA)

- Que los conductores no tomen alcohol pensando en que les pueden quitar puntos. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Cualquier causa que afecte al conductor porque sabe que si realiza alguna imprudencia podrá ser castigado. (Usuario - AEC)

Importancia de la línea dentro del PESV

- Alta. Es una medida estrella. (Usuario - RACC)

- Alta importancia y tenía su sentido como se puede comprobar con los resultados relevantes para los objetivos del Plan. (Otros - INTRAS)

- Alta. Ha tenido mucha repercusión en todos los aspectos. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Alta sin lugar a dudas porque sin esta medida no se hubiera podida avanzar tanto. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Alta. (Usuario - CEA)

- Alta. (Asociación - BACC)

- Alta. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Alta (Asociaciones - APAT)

- Media-alta porque al tema de la recuperación de puntos no se le ha dado suficiente relevancia. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Alta porque se le ha considerado y ha sido muy influyente en las mejoras de la seguridad vial. (Otros - INSIA)

- Alta (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Alta. (Usuario - AEC)

Colectivos implicados

- Están todos los colectivos. (Mayoritario)

- Quizá deberían implicarse las empresas que utilizan los conductores. Hace falta mayor implicación. (Usuario - RACC)

- Tal vez las escuelas de conducción que estuvieran implicados. (Usuario - CEA)

4.3.2. Otras acciones de reeducación y sensibilización de los conductores

El análisis

El resto de acciones de reeducación y sensibilización de los conductores han sido muy bien valoradas, pero todos consideran que están en un segundo plano (demasiado).

Algunas claves:

- Se trata de acciones novedosas en España, pero veteranas en otros países (como EE.UU) y su experiencia ya ha sido probada.

- Tienen un efecto preventivo, en la medida en que hagan reaccionar al conductor antes de que haya perdido demasiados puntos.

- El ciudadano tiende a ver estos cursos con desagrado, porque se siente "obligado" a realizar los cursos si quiere recuperar puntos, por lo que su eficacia aumentaría si se complementan con experiencias testimoniales de accidentados o con trabajo social (en los casos más graves).

Algunos comentarios

Valoración de los cursos de reeducación y sensibilización

- Aquí todavía suena raro que los conductores veteranos tengan que hacer un curso de reeducación, pero esto es algo normal en otros países como en EE.UU. (Aseguradoras – Pelayo).

- Funcionan correctamente. El impacto es pronto para decirlo porque habría que ver las personas que pasan por el curso como vuelven a comportarse en la carretera. (Usuario - RACC)

- Los cursos de reeducación son una llamada de atención al conductor que ha perdido algunos puntos del carné y se da cuenta de que tiene que cambiar porque si no se queda sin él. El conductor va al curso obligado, pero luego allí tienes la oportunidad de que se conciencie. (Asociaciones – AESLEME).

- Revisiones más a fondo en estos cursos para buscar un raciocinio por parte del conductor infractor, que entiendan que no solo es problema para él el conducir de forma temeraria en la carretera. (Otros - INTRAS)

- Son necesarios. No sabem os como están valorados por los ciudadano s pero si qu e sabemos que está n bien diseñados. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Muy poca visibilidad en lo que se refie re a la reinse rción. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Están bien diseñados. Tengo dudas de la valora ción de los ciudadan os. Habría que saber más de las personas que han pasado por lo s cursos han vuelto a tener infracciones. (Usuario - CEA)

- La reinserción e s positiva pe ro hay que tenerlos ba jo control y que sea n unos cursos que no se vean co mo un simple trámite a pasar sino de tom ar conciencia real de lo que imp lica conducir en vía pública. (Asociación - BACC)

- Al mal conductor no se le puede dejar a volver a conducir. Nosotros somos partidarios de cuando hay pen a de sangre ese conductor no pueda volve r a coger un coche pasando un simp le cursillo. (Aso ciaciones - ST OP ACCIDENTES)

- Nosotros participamos y el diseño es a certado, con matices. N o son bien valorados al ciudadano porque son obligatorios, piensan que les toca pagar para tener puntos. (Asociaciones - APAT)

- No están valorado s por los ciudadanos los entien den como otro afá n recaudatorio del estado. (Usuario - Real Moto Club de España

- Se tendría que poder medir bien los resultados en los conductores que han realizado alguna infracción. Muchos irán a los cursos para volver a conducir pero pocos tendrán mejoría. (Otros - INSIA)

- Son unos cursos qu e llevan poco tiempo en activo y se ven como un simple paso para recupera r los puntos no se e ntienden como a lgo provechoso para el colectivo de usuarios de las carreteras. (Usuario - AEC)

4.3.3. Efecto de estas medidas y acciones que quedan pendientes.

El análisis

Se considera que la combina ción del carné por puntos jun to con las medidas de control y sanción son las que han permitido reducir la cantidad de accide ntes de forma sustancial.

Algunas de las características que destacan los entrevistados son:

- Sin las otras medidas el carné por puntos no tendría la misma relevancia.

- Es una medida de presión para conseguir una conducción segura.

- Afecta a la totalidad de conductores tanto a los usuarios como a los profesionales.

Algunos comentarios

Contribución al cumplimiento de los objetivos del PESV

- El impacto del carné por puntos ha sido muy alto. En la implantación del carné por puntos se han notado estadísticamente mejoras en la reducción del número de muertes y accidentes y en que los accidentes sean cada vez de menos gravedad. (Usuario - RACC)

- Ha sido un estandarte que ha ayudado a otras medidas. Ha generado un cambio de actitud en el conductor que es algo muy importante. Ha generado un debate social que es algo muy relevante. (Otros - INTRAS)

- Lo valoramos muy positivamente. Ha sido uno de los puntos fuertes en conseguir los grandes objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Han tenido un impacto muy alto y muy positivo. Las medidas de reeducación son difíciles de aplicar pero tienen consecuencias directas para conseguir los grandes objetivos del Plan. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Son buenas acciones, sobre todo porque son acciones preventivas, que creo que es la filosofía del plan. (Aseguradoras – Pelayo).

- Muchísimo. Para CEA ha sido el punto de estrella. Yendo con pies de plomo. Para conseguir los objetivos es una medida inmediata. Ha dado resultados inmediatos. (Usuario - CEA)

- Sin duda hay una correlación directa entre esta línea de acción y la consecución de los objetivos del plan. (Asociación - BACC)

- Es la medida estrella para la consecución de los objetivos. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- El puntal de todo. Es lo que más ha influido para la situación que estamos ahora. (Asociaciones - APAT)

- Lo han conseguido porque ahora hay miedo y se ha bajado el número de muertos. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Es la medida que ha contribuido más. Afecta a todos los conductores. Cambio de filosofía. Es una medida estrella pero que no puede venir sola. (Otros - INSIA)

- Yo creo que sí. Al principio era por tema administrativo que no acababa de funcionar porque tardaban mucho a retirarlos pero esto está cambiando y mejorando. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Ha sido una gran medida y sin duda ha contribuido a conseguir menos muertos en la carretera que es lo que pretendía el Plan. (Usuario - AEC)

¿Se ha conseguido un cambio de hábitos?

- Lógicamente la aplicación de la medida del carné por puntos ha conseguido muchos cambios en los conductores por eso hablamos de una medida estrella del Plan. (Usuario - RACC)

- Los delincuentes siguen realizando acciones punitivas con el carné por puntos o sin él, pero en el análisis global sí que se ven cambios para positivo en el colectivo de los conductores por pasar a tener el carné por puntos. (Otros - INTRAS)

- El carné por puntos ha conseguido que una gran parte de los conductores sean más prudentes en la carretera pero yo creo que no es solo por el carné por puntos sino por todo el Plan en general. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Se ha conseguido cambios porque el carné por puntos ha tenido mucho revuelo en todos los aspectos sociales. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Creo que lo que ha funcionado es el conjunto: la amenaza de perder puntos, el control del conductor y la posibilidad de recuperar puntos con los cursos de reciclaje. (Aseguradoras – Pelayo).

- Mirando como se han van cumpliendo los grandes objetivos del PESV tenemos que decir que si que se están consiguiendo cambios por la reeducación y sensibilización de los conductores. (Usuario - CEA)

- En parte si y en parte no porque queda mucho para hacer. (Asociación - BACC)

- Indudablemente podemos hablar de cambios a mejor en la conducta del conductor gracias al carné por puntos. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Los conductores han cambio su conducta al volante gracias a medidas como el carné por puntos pero no solo por esta medida. (Asociaciones - APAT)

- El carné por puntos ha resultado eficaz para generar cambios entre los conductores. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Hay una mayor sensibilización entre los conductores y eso ha influido inevitablemente la incorporación del carné por puntos. (Otros - INSIA)

- El carné por puntos ha reeducado y sensibilizado a los conductores que en este caso es el colectivo directamente implicado en la línea de acción. (Usuario – AEC)

Acciones que se podrían haber emprendido

- No se me ocurre ninguna más. (mayoritario)
- Aunque está en marcha hay dos cosas previas. El intentar agilizar todo el proceso de informar al infractor (Otros - INTRAS)
- Añadir los cursos de conducción segura, para saber afrentarse a una situación de riesgo. (Usuario - CEA)
- El tema de la recuperación de puntos no se le ha dado suficiente relevancia. (Usuario - Real Moto Club de España)
- Desde la investigación científica por ejemplo la educación (Otros - INSIA)
- Creemos que no hay más. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

4.3.4. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

Como en la mayoría de los casos, los entrevistados desconocen completamente los costes de estas acciones y los parámetros de seguimiento.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

5. ACCIONES DE VIGILANCIA Y CONTROL

5.1. Más y mejores medios de vigilancia y control.

5.1.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

Los actores consideran que las acciones de vigilancia y control son, junto con el carné por puntos, el otro puntal del PESV. El Plan les da una importancia máxima y se han dedicado cuantiosos recursos a ellas... aunque muchos entrevistados consideran que será necesario hacer un sobre esfuerzo en este aspecto

Las medidas de vigilancia y control son también medidas generales, que afectan a todos los conductores y un abanico amplio de causas de siniestralidad, pero de una manera segmentada: velocidad, consumo de drogas, imprudencias, etc.

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- La implantación de radares implica menos siniestralidad referente a la velocidad. (Usuario - RACC)
- La siniestralidad es muy baja en furgonetas. El alcohol está prohibido en el transporte de mercancías. (Profesional - Fenadismer)
- Los mayores controles de alcoholemia significan cada vez menos siniestralidad debido al consumo de alcohol. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Es clave en la modificación de la actitud del conductor que implica menos siniestralidad en carretera. (Otros - INTRAS)
- Las acciones de control han apuntado a causas de siniestralidad que tienen que ver con un comportamiento imprudente y a veces delictivo de los conductores: exceso de velocidad, alcohol, consumo de drogas, etc. Los controles son necesarios y son eficaces. (Aseguradoras – Pelayo).
- Principalmente las de velocidad y alcohol. (Atención a la víctima - Cruz Roja)
- La presencia de alcohol y drogas sigue siendo importante pero se ha mejorado mucho respecto a los otros años. La velocidad ha variado mucho consiguiendo menos siniestralidad. (Infraestructuras - ACEX)
- A más controles menos siniestralidad. (Profesionales - ASINTRA)

- Se han atendido los accidentes vinculados con la velocidad y con la mezcla de alcohol y drogas y conducción. (Profesionales - CETM)

- Los radares en la autopista han limitado la velocidad aunque los accidentes en autopistas siguen siendo estadísticamente inferiores. (Infraestructuras - ASETA)

- No nos engañemos, da mucho respeto ver más policía. (Usuario - CEA)

- Imprescindibles, sin el control es más factible. (Asociaciones - APAT)

- Incluir las mismas para las motos. Algunos de los controles a las motos es excesivo. (Usuario - Real Moto Club de España)

- En las zonas rurales los controles son menores y las causas de siniestralidad no han variado tanto. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Lógicamente con controles de alcoholemia se baja la siniestralidad debida al alcohol y con radares de velocidad disminuye la siniestralidad debida al exceso de velocidad. (Usuario - AEC).

Importancia de la línea dentro del PESV

- Alta porque es una línea que permite que la efectividad de otras líneas de acción sea más eficaz. (Usuario - RACC)

- Alta porque es medidable las mejoras que ha habido. Cada vez hay más radares y los controles cada vez son mejores. (Profesional - Fenadismer)

- Alta por la efectividad que ha tenido. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Alta porque ha sido clave en la modificación de la actitud del conductor. (Otros - INTRAS)

- Alta porque las estadísticas muestran los aumentos de controles que ha habido. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Alta porque son medidas que implican resultados a corto plazo. (Infraestructuras - ACEX)

- Sin los controles, la eficacia del carné por puntos sería mínima. (Aseguradoras – Pelayo).

- Alta porque ha sido relevante para conseguir los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Asociaciones - APAT)

- Media-alta porque echamos de menos la presencia policial en ámbitos de redes de carreteras secundarias. (Otros - INSIA)

- Media. Algunos de los controles a las motos es excesivo. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Los conductores tenemos que sentir la presión de un guardia civil que vemos en una cuneta y el aviso de un radar. Esto funciona y explica el éxito del plan. (Asociaciones – AESLEME).

- Media. Las ciudades es más controlado pero no en los ámbitos más rurales. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

Colectivos implicados

- Los colectivos son los adecuados: los conductores en general y los infractores en particular. (Mayoritario)

- También es importante que se cuente con la policía local porque muchos de estas infracciones de alcohol o drogas son en zonas urbanas que su vigilancia van a cargo de la policía local. (Usuario - RACC)

- No nos parece bien si no se ha contado con los policías municipales. Tenemos una estrecha colaboración con ellos y sabemos que tienen una implicación elevada. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Al ser acciones de vigilancia y control la policía es el agente más adecuado. (Infraestructuras - ACEX)

- Supongo que la policía local también estará implicada. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Son ellos los que tienen capacidad de mando. Está bien enfocado. Otros podemos colaborar. Vigilar y controlar y avisar a la guardia civil. También se están controlando gracias a los estudios universitarios. (Infraestructuras - ACEX)

- La policía local es muy importante que se impliquen. Primero en los ayuntamientos más grandes y después ir sumando otros sitios. (Usuario - CEA)

- Habría que contar también con todas las empresas que tengan flotas de vehículos porque ellos son responsables de sus conductores, aunque esto se tiene en cuenta en otros capítulos del plan. (Otros - INSIA)

- Cualquier cuerpo de la fuerza de seguridad del estado. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

5.1.2. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

Los entrevistados desconocen el coste de las medidas de esta área (como del resto), aunque dan por sentado que se han hecho cuantiosas inversiones.

- Todos coinciden en que las medidas de vigilancia y control han sido fundamentales para conseguir resultados y, en este sentido, tienen una prioridad máxima.
- El desconocimiento de los costes hace imposible valorar si los resultados justifican la inversión, no obstante, los entrevistados ven una relación clara entre estas medidas y los resultados obtenidos y se muestran satisfechos con los resultados.
- Los entrevistados no juzgan si los recursos han sido suficientes, pero hacen una valoración comparativa: se han alcanzado un nivel de control importante en las vías principales, pero será preciso replicar este esfuerzo en vías secundarias si se desean cumplir los compromisos adquiridos con la Unión Europea.

No hay comentarios acerca del seguimiento de estas acciones. Algunos entrevistados citan estadísticas de la DGT, pero, en principio no hay noticias del seguimiento.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

5.1.3. Grado de consecución de los objetivos y acciones pendientes

El análisis

Todos coinciden en que las medidas de vigilancia y control han sido determinantes en el éxito del plan:

- Se han conseguido resultados a corto plazo: el conductor se ha sentido vigilado y ha sentido la presión de ser sancionado y esto ha producido un cambio de hábitos.

- No obstante, algunos entrevistados señalan claras diferencias (por ej.: la presión es mayor en Comunidades como Madrid o Cataluña y menor en otras como Andalucía).

Los entrevistados piden una "mayor dosis de la misma medicina" (aunque son conscientes del efecto presupuestario que esto supone):

- Mayor dotación policial.

- Más medios de control: radares, detectores de velocidad, etc.

- Intensificar el esfuerzo en las vías secundarias.

Algunos comentarios

Contribución a los objetivos del PESV

- Ha contribuido de forma activa. La disminución de accidentes que hay de forma general permite más tiempo al control de la carretera lo que también es beneficioso para la seguridad vial. Es un círculo vicioso pero en este caso es bueno. (Usuario - RACC)

- Lo valoramos muy positivamente. Sobre todo la implantación de radares fijos porque tiene una finalidad sensibilizadora y si no se esconde no se ve

tan para recaudar fondos. Los contro les de alcohol no afecta tanto a las actividades del transporte. (Profesional - Fenadismer)

- Es clave en la modificación de la actitu d del cond uctor porque es una medida coercitiva. (Otros - INTRAS)

- De una manera mu y alta porque cohíbe de hacer infraccion es y de estar más pendiente de la s acciones que lleva n a cabo los condu ctores en la carretera. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Importancia alta. So n medidas antipáticas pero n ecesarias y han influido en la con secución de los o bjetivos. Estas med idas tienen más afe cto cuando no son sola mente con afán reca udatorio. (Aseguradoras - Mu tua Madrileña)

- El carné por puntos hubiera tenido resultados diferentes sino se hubiera tenido acciones de vigilancia concreta efectivas. (Infraestructuras - ACEX)

- Es una línea de acción que ha ayudado mucho a los objetivos de reducción de accidentes porque muchas veces el co nductor no aprende si no es co n medidas como estas. (Profesionales - ASINTRA)

- Han contribuido m uy positivamente porque los con ductores se ven más presionados en el momento de conducir. (Profesionales - CETM)

- Las medidas de control son la s que tienen un efecto más rápido y dire cto en la con secución de los grandes objetivos de l Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Infraestructuras - ASETA)

- Es importante. Ha reducido los accidentes de tráfico. Con drogas no se puede conducir. Pero vemo s regular lo de los radares po r lo que los radares se vean. Poner los radares en los puntos negros porque se conseguiría que el conductor concentrara más. Se necesita u na ubicación diferente de los radares. (Usuario - CEA)

- Es una lín ea de acción muy re presentativa de cómo conseguir de form a rápida resultados aunque tiene que ven ir acompañada por o tras acciones que piensen más a largo plazo. (Asociación - BACC)

- Hacía falta más presencia policial en la ca rretera para que los conductores asumieran que cometer infracciones resulta cada vez más peligroso porque te pueden pillar en cualquier moment o. (Asociaciones - ST OP ACCIDENTES)

- Imprescindibles, sin el control es m ás factible que sigan habie ndo accidentes. (Asociaciones - APAT)

- Importantísima esta área para la co nsecución de los objetivos del Plan porque son vinculan tes las medidas disuasivas. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Tenemos estas variables de análisis de control y vigilancia para ver que hay relación entre los resultados y la consecución de los objetivos. (Otros - INSIA)

- Las medidas represivas no son simpáticas (Profesionales - ASTIC)

- Contribuye pero en zonas más rurales sigue habiendo sensación de impunidad y más improbables de encontrar controles. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Demostrar al conductor que está más vigilado genera una sensación de represión en acciones no permitidas en el código circulatorio. (Usuario - AEC)

- No es de recibo que la presión de los controles sean muy estrictos en Comunidades como Madrid o Cataluña y que en otras, como Andalucía no sean tan duros. En la persecución del motorista que no lleva el casco, por ejemplo,. estas diferencias son flagrantes (Asociaciones – AESLEME).

Cambios de conducta deseados entre los conductores

- Gracias a la implicación del cuerpo policial el conductor tiene más medidas de presión a la hora de conducir. (Usuario - RACC)

- Entre los conductores profesionales cada vez tienen más control y sabe n de su importancia en la seguridad vial. (Profesional - Fenadismer)

- Gracias a estas medidas de presión el conductor es más prudente. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Es lo que te decía antes, el simple hecho de ver a la Guardia Civil de carreteras disuade del exceso de velocidad. (Aseguradoras – Pelayo)

- Es clave en la modificación de la actitud del conductor porque tiene más presión sancionadora y el nivel de responsabilidad también aumenta. (Otros - INTRAS)

- Cada vez se consigue una presión hacia el conductor imprudente. Esto genera una mayor conducción segura. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Tiene relación con que se hayan ido consiguiendo los grandes objetivos del Plan. (Profesionales - ASINTRA)

- En lo referente al transporte las limitaciones son mucho más elevadas y el riesgo también es mayor con lo que los profesionales actúan como tales y toman todas las medidas de prevención. (Profesionales - CETM)

- Sí que ha habido cambios de conducta porque además los puntos de control están situados en zonas y en momentos muy estratégicos. (Infraestructuras - ASETA)

- La conducta de los conductores apuesta cada vez más por la conducción segura. (Asociación - BACC)

- Generan una conducción más segura y prudente. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Sí que se han notado mejoras porque los controles son medidas disuasorias para los conductores a la hora de cometer cualquier tipo de infracción. (Asociaciones - APAT)

- El conductor tiene más presión a la hora de arriesgarse a coger el coche bajo los efectos del alcohol. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Las medidas de control son muy efectivas para evitar que el usuario de la carretera practica conductas de riesgo en la carretera. (Usuario - CEA)

Grado de consecución de los objetivos

- Alto. En todos las aspectos tanto en la vigilancia como en el control. (Usuario - RACC)

- Alto porque es muy específico. Cuantos más radares y más controles más efectivo y mejor se cumplen los objetivos. (Profesional - Fenadismer)

- Se ha conseguido un grado de consecución de los objetivos elevado por todas las medidas tomadas y porque estas medidas son efectivas a la hora de conseguir medidas. (Otros - INTRAS)

- Alta porque en esta línea de acción es más fácil visualizar si se cumplen los objetivos y porque son medidas visibles para todos los agentes vinculados con la seguridad vial. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Medio. Los objetivos se van consiguiendo pero la clave de esta línea de acción es la constancia y una alta presencia en carretera, que nadie piense que no se puede librar (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Alto porque efectivamente si el objetivo era tener más controles y más vigilancia es verdad que en los últimos años se ha ido incrementando de forma exponencial. (Profesionales - ASINTRA)

- Alto en lo que se refiere a autopistas y autovías, pero los accidentes se están desplazando hacia vías secundarias y ahora es aquí donde está la diferencia. (Aseguradoras – Pelayo).

- Alto. Es de las líneas de acción que más objetivos indirectos cumple, como por ejemplo efectividad en la aplicación del carné por puntos. (Profesionales - CETM)

- Un grado de consecución alto porque son medidas disuasorias que implican menos accidentes y menos imprudencias. (Infraestructuras - ASETA)
- Alto porque no solo afecta a los objetivos planteados para estas acciones sino que afecta a todo el Plan en general. (Asociación - BACC)

- Alta porque de esta manera se tiene en cuenta la prevención y no tenemos que lamentar las víctimas. Todo lo que sea prevención es mejor. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Alto por todo lo que ha comportado en prudencia hacia el conductor. (Infraestructuras - ACEX)

- Un grado de consecución alto que nos equipara a los objetivos de vigilancia y control europeos. (Usuario - CEA)

- Alto porque es una medida disuasoria para el mal conductor con lo que salimos todos beneficiados. (Asociaciones - APAT)

- Alta porque los objetivos y los resultados son buenos. (Otros - INSIA)

- Alta porque a veces solo funcionamos pagando. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Medio. En zonas rurales faltaría aumentar los controles y la vigilancia para conseguir que los objetivos se cumplieran en todos los sitios. (Usuario - AEC)

Acciones que se podrían haber emprendido

- El tema de las drogas: no hay suficientes aparatos de medición que permite un control elevado. No hay tantos como alcoholímetros. (Usuario - RACC)

- Es un sector, el profesional, que tiene un importante control. Pero hacen falta a más medidas al transporte ligero. (Profesional - Fenadismer)

- La colocación de la señalización que se empieza a hacer ha sido tardía. Para tener tiempo a la adecuación a la zona. (Infraestructuras - ACEX)

- Incrementar la policía itinerante en carretera que es una buena medida coercitiva. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Se ha incrementado la policía. Pero poco en redes de carreteras secundarias. (Otros - INSIA)

- Incluir las mismas para las motos. Algunos de los controles a las motos es excesivo. (Usuario - Real Moto Club de España)

- En zonas rurales hace falta todavía más controles. Las ciudades es más controlado. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas).

- El reto es ahora replicar en vías secundarias el nivel de control que se ha logrado en vías principales. (Aseguradoras – Pelayo).

5.2. Procedimiento sancionador más efectivo.

5.2.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

La reforma del Código Penal y en general, las medidas destinadas a hacer más efectivo el procedimiento sancionador han sido unánimemente aplaudidas. Forman parte del engranaje: control – carné por puntos – sanción.

Se trata, nuevamente, de medidas generales que atienden a un amplio abanico de causas se siniestralidad y a un amplio abanico de colectivos. Apenas hay críticas o comentarios en este sentido.

Los entrevistados consideran que el Plan ha dado amplia relevancia a la reforma del Código Penal y al resto de medidas. Probablemente, las vías de mejora están ligadas a mejoras en el sistema judicial, dado que el resto del trabajo parece bien encaminado.

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- Son un tipo de medidas que modifican la conducta del conductor pero no hay causas de siniestralidad atendidas porque se trata de una medida global. (mayoritario).

Importancia de la línea dentro del PESV

- Es alta por la reforma del código penal ha sido una medida muy significativa. (Usuario - RACC)
- Media. Porque siguen habiendo defectos en temas de fiscalía, falta mejorar la celeridad. (Profesional - Fenadismer)
- Alta porque ha habido mejoras en el código penal que era un objetivo también prioritario del Plan. (Atención a la víctima - Cruz Roja)
- Media. Hace falta reforzar el nivel operativo. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Alta. La reforma del Código Penal ha sido crucial. (Aseguradoras – Pelayo)
- Alta porque ha generado cambio de conducta en el conductor. (Otros - INTRAS)

- Alta porque se han volcado esfuerzo en que el siste ma judicial fuera má s eficaz en las tramitaciones de tráfico y poco a poco se ha ido consiguiendo. (Profesionales - ASINTRA)

- Alta, si no hay sanción no hay cambios de condu cta. (Infraestructuras - ASETA)

- Media porque las problemáticas de las bicicletas no se han conte mplado satisfactoriamente en la reforma del código penal. (Asociación - BACC)

- Para nosotros alta porque nosotros pedíamos una reforma del código penal para pedir justicia para la s víctimas de in sensatos de la carrete ra. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Al final alta pero ha costado de ir aplicando. (Infraestructuras - ACEX)

- Alta porque se han visto mejoras y eso significa que ha habido esfuerzo s por parte de todos los agentes implicados. (Usuario - CEA)

- Una importancia alta porque la reforma del código penal era algo que se llevaba mucho tiempo pidiendo. (Asociaciones - APAT)

- (Asociaciones - Fun dación Alcohol y Socieda d. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

Colectivos implicados

- Son los adecuados. (Mayoritario)

- Haría falta más im plicación del Min isterio de Fomento. (Profesional - Fenadismer)

- Desde el punto de vista san cionador solo puede sanciona r el que pue de sancionar. Luego están los ayuntamientos loca les dónde no actúa la guardia civil. Que e sta es la línea de acción del fu turo para mejorar lo s resultados de accidentes u rbanos dónde hay la s policias municipales. (Infraestructuras - ACEX)

- Nuevamente incluiría a la s empresas que tenga n flotas de veh ículos porque ellos son responsables de sus conductores. (Otros - INSIA)

- Comisión de Segu ridad Vial del Consejo de los dipu tados. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Fe deración Española de Be bidas Espirituosas.)

5.2.2. Mayor implicación del sistema judicial para un conseguir un procedimiento sancionador más efectivo.

El análisis

Los entrevistados consideran que una mayor implicación del sistema judicial en los delitos relacionados con la seguridad vial es imprescindible para que el PESV sea realmente efectivo. En este sentido se valoran muy positivamente las medidas propuestas en el Plan, aunque con matices:

- Los entrevistados consideran que se han dado pasos clave: fiscalía especializada, formación sobre los efectos de alcohol y drogas entre los profesionales de los juzgados.
- Pero hay desconfianza en cuanto a la capacidad de reacción del Ministerio de Justicia y del aparato judicial.

Algunos comentarios

Mayor implicación del sistema judicial

- Creo que es preciso mejorar la política penitenciaria para que sea más "educativa" que "sancionadora". Ej.: conmutación de penas por servicios sociales. (Usuario - RACC)
- Echamos en falta una mayor sensibilización sobre las consecuencias penales de una conducción temeraria, un conocimiento de esto entre la población general. (Profesional - Fenadismer)
- Ahora el sistema judicial está más implicado. Ahora hay un fiscal especializado en este tipo de delitos. Es una apuesta clara. (Atención a la víctima - Cruz Roja)
- No se ha conseguido suficientemente porque falta mejorar en fiscales y jueces. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Es clave en la modificación de la actitud del conductor. (Otros - INTRAS)
- Todo el tema de fiscalía ha mejorado. (Profesionales - ASINTRA)
- El sistema judicial a veces es lento y aunque ha habido mejoras aún queda mucho camino por hacer. (Profesionales - CETM)
- En este Plan Estratégico el sistema judicial está más presente pero (Infraestructuras - ASETA)
- Justicia es un ministerio complejo y a veces la lentitud y la burocracia la quitan efectividad a sus acciones. (Asociación - BACC)

- El sistema judicial tiene cada vez más en cuenta los problemas de las víctimas en accidente que al fin y al cabo lo único que piden es justicia y atención por parte de las autoridades. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- La implicación cada vez es mayor y hay un claro intento de diversificar sus vinculaciones con la seguridad vial y con las medidas disuasivas a los malos hábitos en la conducción. (Infraestructuras - ACEX)

- El sistema judicial es una gente social que también está poniendo esfuerzos para mejorar entre todos la seguridad vial. (Usuario – CEA)

- Era muy necesario que el sistema judicial empezara a tener más celeridad en las acciones emprendidas para la seguridad vial y en las carreteras. (Infraestructuras - ACEX)

- El sistema judicial está desbordado de trabajo y esto puede entorpecer en la labor de sancionar al mal conductor. (Usuario - CEA)

- Ha habido una implicación política y ahora hay una mayor implicación también del sistema judicial. (Asociaciones - APAT)

- El sistema judicial tiene mucha influencia social y con su implicación con la seguridad vial se consiguen muchos de los objetivos planteados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Otros - INSIA)

- Para que el imaginario colectivo de los implicados en la conducción en carretera mejore hacía falta una mayor participación del sistema judicial. (Usuario - Real Moto Club de España)

- El sistema judicial se ha implicado dando penas de cárcel a los conductores que conducían bajos los efectos del alcohol. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- En España el sistema judicial estaba muy paralizado y aún queda mucho camino por andar pero todas las iniciativas son positivas para conseguir mejoras. (Usuario - AEC)

5.2.3. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

No hay valoración, ni siquiera aproximada del coste de estas acciones. Sólo, por comparativa, se alude a la endémica falta de recursos del sistema judicial español.

Tampoco hay conocimiento alguno del sistema de seguimiento de estas acciones (sólo comparativa con el retraso generalizado que se asocia al sistema judicial).

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

5.2.4. Consecución de los objetivos fijados en el Plan

El análisis

Todos los entrevistados consideran que la reforma del Código penal y en general los avances en el proceso sancionador han supuesto un cambio básico en la política de seguridad vial. Se trata de pasos imprescindibles para llegar al avance que se ha conseguido.

Sólo algunos colectivos profesionales exigen algunos ajustes bajo el argumento de que "alguien que pasa muchas horas al volante se encuentra especialmente expuesto".

Los entrevistados consideran que se ha conseguido un grado medio alto de cumplimiento. Consideran que avanzar implica una mejora generalizada del aparato judicial (y esto es algo que excede al PESV).

Algunos comentarios

Contribución de las acciones a los objetivos del PESV

- La reforma del código penal ha contribuido muy positivamente porque antes era muy lento. Es un éxito. La celeridad sigue siendo lenta por las posibilidades de mejora que había. (Usuario - RACC)

- El proceso sancionador sigue con los mismos problemas. Ahora hay un proceso en marcha pero siguen habiendo muchos fallos y tecnologías muy atrasadas. Hay sanciones excesivas para el transporte de carretera. (Profesional - Fenadismer)

- Acompañada de las otras acciones es una línea de acción que también ha colaborado a la contribución de los objetivos del PESV. (Otros - INTRAS)

- La valoración es muy positiva porque muestra la implicación de todos los agentes sociales en mejorar la seguridad vial. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- El ámbito penal ha contribuido de forma positiva y con una relevancia alta. Hay que suspender pero la fiscalía porque no tramitan como grave las incidencias graves. Esta zona hay que mejorar. En el ámbito sancionador de recaudar más rápido no tiene incidencia tiene un ámbito que puede revelarse el ciudadano, que no tenga que pagar para recurrir el ciudadano. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Ha colaborado porque es clave en la modificación de la actitud del conductor. (Otros - INTRAS)

- En su momento se habló de que los profesionales tenían que tener un carné diferente, pero es un planteamiento que no tiene sentido. Lo que sí es lógico es pulir algunos aspectos, por ej.: que los repartidores no pierdan puntos por aparcar mal y creo que eso ya se está haciendo. (Aseguradoras – Pelayo)

- Todo lo que sea vigilancia y sanción es condición humana que puede ayudar a producir mejoras. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Contribuye a tener un conductor más concienciado con la seguridad vial. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Saber que las políticas sancionadoras son más eficaces es importante para que el imaginario de los conductores también cambie para positivo. (Profesionales - ASINTRA)

- Dar más relevancia a la sanción es algo importante pero a veces tenemos demasiada presión y demasiado control los que no s dedicamos profesionalmente a la carretera. (Profesionales - CETM)

- Los mejorados medios de sanción son importantes para todos los colectivos implicados en la seguridad vial porque mejoran el contexto viario y las imprudencias que en él se ejercen. (Infraestructuras - ASETA)

- Da seguridad a todos los agentes sociales pensando que no se podrán salvar de la justicia los que infrinjan la ley de seguridad vial. (Asociación - BACC)

- Es una medida muy importante para nosotros para evitar que en ningún momento el delincuente se crea que se salvará de la justicia como antes pasaba. Hace falta penar mejor los delitos de sangre. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Ha contribuido mejorando las medidas de presión que tiene el conductor en la carretera. Es una acción de prevención. (Asociaciones - APAT)

- Hay un cambio de ley que va a facilitar todavía más las comunicaciones. Es una línea adecuada. Hay una mejor tendencia al pago. El funcionamiento ha sido adecuado y positivo. (Infraestructuras - ACEX)

- Hay puntos que si y puntos que no porque el conductor se ve indefenso. Se va a acortar los pasos para cuestionar las sanciones. Se están digitalizando pero no todo el mundo tiene internet. El conductor. (Usuario - CEA)

- Importante. Ha reforzado la implantación del servicio por puntos. Ha actuado como una medida de prevención de accidentes. (Asociaciones - APAT)

- Es una medida de presión para que los conductores tengan más reparo en hacer imprudencias en la carretera. (Usuario - Real Moto Club de España)

- El código penal afecta a los casos más extremos para que no tengan posibilidad de volver a la carretera. (Otros - INSIA)

- Muy positivamente en la reforma del código penal. Penar con cárcel la conducción con alcohol es algo muy relevante. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Puede lograr los objetivos del Plan por ser una medida de presión efectiva. (Usuario - AEC)

Consecución de cambios en los colectivos

- Los cambios en el sistema judicial son muy relevantes para que los conductores entiendan que tienen que vigilar en su conducción. (Usuario - RACC)

- Queda un largo ca mino pero si que se van notando mejoras. (Atención a la víctima - Cruz Roja)

- Hemos visto cambios en el sistema judicial y esto influye a la hora de tener una conducción más prudente. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Es clave en la modificación de la actitud del conductor porque tie ne más medidas de presión. (Otros - INTRAS)

- En los colectivo s profesionales estamos muy presionados. (Profesionales - ASINTRA)

- La conducta de los condu ctores cada ve z es má s prudente. (Pro fesionales - CETM)

- El conductor con estas me didas está m ás condicionado cuando está en el volante. (Infraestructuras - ASETA)

- Hay modificaciones en la conducta como era de esperar y es un motivo más por los que se están cu mpliendo los gran de objetivos del Plan. (Infrae structuras - ACEX)

- Es un medio muy útil para cambiar la actitud del conductor. (Usuario - CEA)

- La influencia es e levada porque es una m edida que sirve como catalizador del miedo, el temor... (Infraestructuras - ACEX)

- Las medidas persuasivas acaban ten iendo una influencia po sitiva en los conductores. (Usuario - CEA)

- Nos gustan este tipo de medida s porque son persu asivas para evitar infracciones en el volante por parte de los conductores. (Asociaciones - APAT)

- Demasiado resentimiento a los conductores. Poco educacional. (Usuario - Rea l Moto Club de España)

- Ha habido cambios en la condu cta como d emuestra la dism inución de conducción y alcohol. (Asociaciones - Fundación Alcohol y Sociedad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Se notan mejoras entre todos los usu arios que están en la carretera. (U suario - AEC)

Acciones que se podrían haber emprendido

- El proceso de sanción al principio del carné por puntos era muy lenta pero se ha ido corrigiendo. (Usuario - RACC)

- Queda pendiente una mayor u tilización de medios telemáticos. (Profesional - Fenadismer)

- Reforzar el nivel operativo para que esté n más atentos a lo s accidentes para ver como se clasifican. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Es clave en la modificación de la actitud del conductor. (Otros - INTRAS)

Grado de consecución de los objetivos

- Alto. Se h a conseguido que hu biera una reforma del código penal. (U suario - RACC)

- Medio si que el procedimiento sancionador es má s efectivo pero a veces de una forma excesiva. (Profesional - Fenadismer)

- Medio porque e s más efectivo pero no por eso más rápido. (Aten ción a la víctima - Cruz Roja)

- Medio-alto. No va todo tan rápido como nos pretenden vender. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Medio porque se han centrado muchos esfuerzos pero los objetivos de má s celeridad no se han cumplido. (Otros - INTRAS)

- Alto. Los objetivos poco a poco se van consiguiendo.(Profesionales - ASINTRA)

- Alto. Pero algunos objetivos son a largo plazo. (Profesionales - CETM)

- Medio. Faltan mejoras en el propio sistema judicial pero esta ya se esca pa incluso de los temas de seguridad vial. (Infraestructuras - ASETA)

- Medio. Es más la teoría que no la práctica. (Asociación - BACC)

- Muy alto. Se ha con seguido que las víctimas e stuvieran contempladas en la reforma del código penal. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Muy alto. Se ha con seguido llevar a la práctica un a reforma del Código Pena l que era n ecesaria. Creo que todo s estamos muy satisfe chos de lo que se ha realizado. (Aseguradoras – Pelayo).

- Muy alto. Algunos aspectos como la ta sa de alcoholemia que se consider a delictiva eran imprescindibles. (Asociaciones – AESLEME)

- Alto. (Infraestructuras - ACEX)

- Medio. Siguen existiendo problemas de rapidez en las tramitaciones. (Usuario - CEA)

- Alto sino no se hu biera conseguido una reforma tan importante como la reforma del código penal. (Infraestructuras - ACEX)

- En la práctica me dio porque siguen habiendo problemas de ce leridad. (Asociaciones - APAT)

- No sabría como po sicionarme porque en la práctica seguim os viendo e rrores. (Otros - INSIA)

- Alto. Se h an contemplado los objetivos de alcoh ol y conducción en la refor ma del código penal. (Asociacione s - Funda ción Alcohol y Socie dad. Federación Española de Bebidas Espirituosas.)

- Medio porque aunque sea cada vez más eficaz no tiene rapidez. (Usuario - Rea l Moto Club de España)

- Medio. Porque sigu en habiendo departamentos muy de funcionarios en e l sistema judicial. (Usuario - AEC)

6. SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

6.1. Promoción de los sistemas de seguridad en los vehículos.

6.1.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

Los entrevistados consideran que la promoción en los sistemas de seguridad en los vehículos cubren un área clara de sin iestralidad: los accidentes producidos por error humano y, además, amortiguan los efectos del resto de siniestros.

Los entrevistados consideran que el PESV ha dado una importancia media – baja a estos aspectos:

- Algunos consideran que se da por sentado (erróneamente) que la industria va a esforzarse en estos aspectos sin especial estímulo por parte de la Administración.
- Se considera que el PESV pone el acento sobre un cambio en los comportamientos de los conductores, más que en los avances de la máquina …
- … pero muchos colectivos, especialmente las asociaciones de víctimas piensan que hay que incentivar mejoras que "sólo vienen de serie en modelos de gama alta" y que tardan en aplicarse a turismos y a vehículos industriales y comerciales.

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- Damos por sentado que la industria del automóvil está innovando constantemente y, sin embargo, esto no hay producido una reducción sustancial en los accidentes porque los conductores se siguen comportando con imprudencia. Estamos ante algo importante pero que, paradójicamente, tiene un grado de contribución relativamente bajo. (Usuario - RACC)
- Se ha quedado corta porque no es obligatorio con lo cual hay mucha siniestralidad que se podría evitar que aún no se hace. No se incentiva económicamente. (Profesional - Fenadismer)
- No se me ocurren los ejemplos. Al haber visto los cambios es positivo pensando como estábamos antes y como estamos ahora. Respecto al vehículo es difícil tener datos de los funcionamientos de seguridad del vehículo, harían falta estadísticas para ver cuántos airbags han saltado por ejemplo. (Vehículos - AECA-ITV)

- Lo que haya mejorado a la siniestralidad gracias a que los vehículos ahora son más seguros y frenan mejor y pueden reaccionar mejor en situaciones de peligro. (Vehículos - FITSA)

- Difícil de concertar. La renovación del parque de vehículos aún es insuficiente y los vehículos viejos son peligrosos y aumentan la peligrosidad. Relación con la probabilidad del accidente y la seguridad. El aviso del cinturón y el Programa de Estabilidad que es para evitar el accidente. (Vehículos - ANFAC)

- En los coches de alta gama hay menos siniestralidad por los sistemas de seguridad que tienen. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Menos siniestralidad por error humano. (Asociación - BACC)

- Con los limitadores de velocidad se evita precisamente la siniestralidad vinculada con la velocidad. (Profesionales - ASINTRA)

- Con el ABS se mejoran los siniestros de que el coche no responda a tiempo. (Asociaciones - APAT)

- Si porque el control de atracción, el ABS... son elementos que evitan la siniestralidad. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Baja la siniestralidad producida por errores humanos y naturales (lluvia, nieve...) en la carretera. (Otros - INSIA)

- Queda atendida la siniestralida d por frenazos, vuelcos, accidentes graves con causa de muerte, etc... (Usuario - AEC)

- Aplicando una tecnología de seguridad se evitan muchos accidentes. (Sindicatos – CCOO)

- Creo que es imprescindible revisar lo que tiene que ver con el automóvil. No es lógico que se permita que sólo los modelos de alta gama cuenten con la última tecnología de seguridad. Si hay un plan Prever hay que subvencionar a los coches que incorporen la máxima seguridad. (Asociaciones – AESLEME).

Importancia de la línea dentro del PESV

- No se le ha dado toda la importancia que se le debería en algo que influye tanto en que cada vez hayan menos accidentes. (Usuario - RACC)

- Importancia baja, los planteamientos si que han existido pero después no se han llevado a cabo. (Profesional - Fenadismer)

- Media. Ha habido intentos de mejor pero han quedad en intentos. (Vehículos - AECA-ITV)

- Baja porque no ha mejorado en muchos aspectos. (Vehículos - FITSA)

- Media. Porque para que fuera alto nece sita que se ayuda a que esa tecnología llegue a todo el parque de vehículos. (Vehículos - ANFAC)

- Baja. Queda mucho camin o por recorre r y para que se la considerara alta tendrían que haber puesto s medidas de obligatoriedad de implanta ción de tecnología segura. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Baja. Con crisis difícil. (Asociación - BACC)

- Media. Ha habido buenas intencione s pero después no se han sabido materializar. (Profesionales - ASINTRA)

- Media. Se ha inten tado que tuviera peso dentro del Plan pero de spués las medidas han sido m enos efectivas de lo que se espera ba. (Profesionales - CETM)

- No es un tema qu e tenga espe cial conocimiento. (Aso ciaciones - ST OP ACCIDENTES)

- Media porque es un área dón de se ha avanzado mucho tecnológicamente pero después resulta difícil de aplicar a la realidad aunqu e conozcamos las mejoras que comportan su aplicación. (Usuario - CEA)

- Baja porque el p arque de vehículos está q uedando muy anticuado. (Asociaciones - APAT)

- Bajo. Porque si que existe te cnología más segu ra pero n o está aplicada.. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Bajo porque si no se renue va el parque sigu en siendo igual de peligrosa la conducción por la carretera. (Otros - INSIA)

- Baja creo también porque justo ha aparecido la crisis que impide muchas veces dar prioridad en gasto a lo que se refiere con tecnología segura. (Profesionales - ASTIC)

- Es una de las lín eas que más tiene que mejorar el Plan Estratégico de Seguridad Vial, con lo que la importancia la consideramos baja. (Usuario - AEC)

- Baja porque no se han potenciado los elementos de seguridad y como te decía antes incluso se escucha más el discurso ecológico que no el discurso de que los nuevos elemento sirven para la seguridad. (Sindicatos – CCOO)

- Se le ha dado men os importancia de la que tiene. Hay que incorporar la máxima tecnología de seguridad. (Asociaciones – AESLEME).

- Nos olvidamos de que el ve hículo es el lug ar de tra bajo del co nductor profesional y de que la empresa (o el propio autónomo) son capaces de reducir la seguridad por ahorrar un euro en el precio del vehículo. (Sindicatos – UGT).

Colectivos implicados

- Hay que implicar a patronal y sindicatos dado que el vehículo es una herramienta de trabajo. (Sindicatos – UGT).
- Los colectivos son los correctos y han mostrado mejoras pero el problema es que no se han acabado implantando. (Mayoritario)
- Los colectivos son los adecuados. (Profesional - Fenadismer)
- Más implicación de los laboratorios y centros de investigación. Potenciar la alta electrónica. Para no permitir hacer burradas. Que los vehículos sean más inteligentes. (Vehículos - AECA-ITV)
- Teóricamente son los colectivos que tocan el tema pero si las acciones no han existido de poco sirven. (Vehículos - FITSA)
- Faltaría igual una implicación más del gobierno para potenciar la obligatoriedad de este tipo de tecnología que apuesta por la seguridad. (Sindicatos – CCOO)

6.1.2. ¿Se ha conseguido una renovación del parque de vehículos?

El análisis

El PESV buscaba una mayor seguridad vial a través de una renovación del parque de vehículos. Los entrevistados hacen una valoración "desigual" de esta medida:

- Se considera que el parque de vehículos se ha renovado en los últimos años, pero más como consecuencia de la situación de bonanza económica que por los incentivos.
- Los entrevistados consideran que los programas "renove" buscan más un objetivo de reactivación económica o de cumplimiento de compromisos de reducción de la contaminación que una mejora de la seguridad.
- Se echan de menos incentivos concretos a modelos que incorporen mejores equipamientos de seguridad pasiva.

Algunos comentarios

Valoración del parque de vehículos

- El objetivo es más medioambiental o de desarrollo económico que vinculado a la seguridad. Es más barato lo ecológico a lo seguro. (Usuario - RACC)
- No le afecta a nuestra sector porque tiene un sector exención del impuesto de matriculación. (Profesional - Fenadismer)

- Creemos que se avanza poco porque el parque de vehículos tien e una edad medio muy alta, con lo bu eno que están sie ndo por seguridad, medio ambiente… los nuevos coch es intentar potencia r los coche s. Muchos no van a revisión porque están destrozados. (Vehículos - AECA-ITV)

- Muy poco porque el impuesto de matriculación solo es para nu evos coches. Los Planes Renove han desaparecido. (Vehículos - FITSA)

- Es una herramienta fundamental. La nueva tecn ología no sirve de nada si no se traslada al parque circulante. Se da más relevancia a todo lo ambiental y poco a lo seguro. (Vehículos - ANFAC)

- Muy poco y sobre todo antes de la crisis. Antes de e stas medidas excepcionales de ayudas que ha anunciado Zapatero no percibíamos nada. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Nos ha pillado en un momento difícil por la crisis. Ha repuntado los particulares. (Usuario - CEA)

- Estamos hablando de casi d os millones de ve hículos que han quedad o anticuados. (Asociaciones - APAT)

- Sin unos Planes Renove más consolidados y continu ados es difícil que ha ya una renovación potente del Parqu e de vehículos. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Se ha gestado un intento de re novar pero justamente en este contexto de crisis ha generado una situación aún peor. (Otros - INSIA)

- Justo ahora los políticos y los conce sionarios han intentado to mar medidas con ayudas pero justo ahora es cuando el ci udadano menos invierte en renovarse el coche. (Profesionales - ASTIC)

- No se ha hecho to do lo que se tenía que hace r por pa rte de los agente s implicados para que la renovación del pa rque de vehículos fu era algo e fectivo (Usuario - AEC)

- No se e stán dando los su ficientes impulsos para que esta r enovación sea un realidad. Prima el discurso e cológico al de la seguridad cuando se habla de la renovación de los coches. (Sindicatos – CCOO)

- Las grandes empresas renuevan el parq ue de vehículos y los au tónomos y empresas más pe queñas compran e stos vehículos viejo s que siguen en circulación. Hay que orientar bien estas acciones. (Sindicatos – UGT).

6.1.3. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

Los entrevistados no disponen de información. Sólo hay algunas quejas de sectores profesionales, dado que son ellos los que soportan el coste de amortización acelerada de los vehículos.

No se conocen medidas de seguimiento.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

6.1.4. Grado de consecución de los objetivos del Plan

El análisis

Los entrevistados consideran que se ha hecho poco en esta área y que, lógicamente, su contribución a los resultados es baja.

Se considera que hay mucho por hacer. Se habla de:

- Mayores incentivos a la renovación de vehículos, especialmente aquellos que incorporan equipamiento de seguridad pasiva.
- Mayores incentivos a la industria para que el equipamiento de seguridad salga "de serie".
- ITV más severa.

Algunos comentarios

Contribución a los objetivos del PESV

- No basta con incentivar la renovación del vehículo, hay que incentivar que los nuevos vehículos incorporen el máximo de medidas de seguridad. La seguridad no es un lujo. (Asociaciones – AESLEME).
- Relativamente bajo porque es una línea de acción que en la teoría si que han aparecido ideas interesantes para mejorar la seguridad vial pero que luego han sido muy difíciles de poner en práctica y más en un contexto de crisis como el que estamos viviendo. (Usuario - RACC)
- No se han introducido muchos de los cambios que se contemplaban. Continúan siendo sin ser obligatorios, ni ABS, ni airbag s… Los fabricantes si que lo han hecho pero no es obligatorio luego en la práctica. (Profesional - Fenadismer)
- Ha sido un esfuerzo de todos pero no se puede cuantificar. (Vehículos - AECA-ITV)
- La antigüedad del parque no ha mejorado y ha empeorado. Los vehículos son más seguros por las fuerzas del mercado. No ha habido estímulo. El Plan no ha tenido influencia. No tenemos apoyo para que se potencien los sistemas de seguridad. (Vehículos - FITSA)
- Esa acción ha sido menos prioritaria que la formación, hace falta insistir mucho más. Es bueno que la gente conozca todo lo que puede hacer la tecnología para la seguridad vial. (Vehículos - ANFAC)
- La valoramos muy positivamente pero ha incidido a nivel medio en los objetivos. El envejecimiento del parque móvil es una muestra que no se ha avanzado como se debía. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Hacen falta mejora s porque por ejemplo no se consegu ido prohibir que los marcadores de velocidad no den más de 180 km/h. (Asociación - BACC)

- Si de verdad se aplicaran correctamen te y fueran obligatorios los objetivos de l Plan Estratégico de Seguridad Vial serían más comp letos. Por ej emplo se mejoraría mucho en el objetivo de que los accidentes sean ca da vez de me nor gravedad. (Profesionales - ASINTRA)

- Solo hay obligatoriedad en lo s profesionales del transporte por eso nosotros también tenemos mejores estadísticas en lo que se refiere a acciden talidad. (Profesionales - CETM)

- Todo ayuda a conse guir los o bjetivos del Plan. Todas esta s iniciativas son positivas para reducir los accidentes. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Es una línea funda mental. Un ABS te puede sa car de m uchos problemas. Nosotros hacemos pruebas de tecnología y son muy útiles. (Usuario - CEA)

- Es un á mbito muy difícil de actua ción porque necesita muchos medios económicos. Falta que se le de una ma yor importancia qu e los elemen tos de seguridad lo tengan todos los vehículos. (Asociaciones - APAT)

- Ha sido e fectivo. Pero los fabricante s van retrasando porque no re ciben las ayudas necesarias. (Usuario - Real Moto Club de España)

- No está valorado co mo debería para entender que de esta manera se podría avanzar mucho en conseguir mejore s resultados en lo qu e respecta a lo s grandes objetivos del Plan. (Otros - INSIA)

- Grandes cambios. Barras an tivuelco de los autocare s. Pruebas de re sistencia al vuelco. A nivel de u suarios la eficacia en la aplicación de seguridad pa siva ha sido inferior. (Profesionales - ASTIC)

- Solo está contribu yendo en los coches de alta gama que si que son más seguros pero no en todo el parque de vehículos existente. (Usuario - AEC)

- Este tipo de acción necesita de una gra n inversión económica que nadie está dispuesto a dar y m uchas veces se tiend e más por el discurso ecológico en vez del discurso de la seguridad de los vehículos. (Sindicatos – CCOO)

- Estamos hablando de un secto r de pequeñas empresas y autónomos y renovar los vehículos cuesta mucho. (Usuarios – UGT).

Consecución de cambios en los colectivos

- En los colectivos nombrados no ha habido cambios. (Usuario - RACC)

- Pocos cambios se han producido. Los colectivos han puesto su granito de arena pero el contexto no ha sido propicio. (Profesional - Fenadismer)

- No se han conseguido cambios en los colectivos. (Vehículos - AECA-ITV).
- Teóricamente son los colectivos que tocan pero si las acciones no han existido no se consiguen cambios. (Vehículos - FITSA)
- Ha sido muy difícil de llevar a cabo. (Vehículos - ANFAC)
- No se han conseguido cambios en los colectivos. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Los colectivos aquí tienen poca importancia si no se cuenta con ayudas y subvenciones. (Asociación - BACC)
- No se han conseguido cambios en los colectivos (Profesionales - ASINTRA)
- Pocos cambios hemos observado está igual que antes. (Profesionales - CETM)
- No se han conseguido cambios en los colectivos (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)
- No se han conseguido cambios en los colectivos (Usuario - CEA)
- No se han conseguido cambios en los colectivos (Asociaciones - APAT)
- No se han conseguido cambios en los colectivos (Usuario - Real Moto Club de España)
- Si muchas de las acciones no se han llevado a cabo de forma adecuada difícilmente vamos a notar cambios.(Otros - INSIA)
- No se han conseguido cambios en los colectivos. (Profesionales - ASTIC)
- No se han conseguido cambios en los colectivos (Usuario - AEC)
- No se han conseguido cambios en los colectivos (Sindicatos – CCOO)
- No ha habido grandes cambios. Los vehículos se apuran. (Sindicatos – UGT)

Acciones que se podrían haber emprendido

- Promoción del control electrónico de estabilidad que está a la mitad pero desde la administración no se ha promocionado para adquirir. (Usuario - RACC)
- Todas las acciones vinculadas a la obligatoriedad de estos dispositivos de seguridad. (Profesional - Fenadismer)
- El control de distancia con el vehículo que te precede. Que tiene un coste limitado. Falta sacar provecho a la inteligencia que se le puede instalar en el vehículo. Cuando tu pisas el freno bruscamente que se ponga en funcionamiento de los intermitentes… (Vehículos - AECA-ITV)

- Tecnologías de los "alcoholocks" que no permiten encender el coche si has bebido. Pero no se consigue tirar adelante. Las ITV han tenido ligeras mejoras pero siguen fallando. Sistema de llamada de emergencias. Sistema de rescate. (Vehículos - FITSA)

- Mayor divulgación de lo que son y para que sirven . No caer en pensar que la tecnología segura es algo muy difícil. Hace falta un mayor conocimiento para la compra. (Vehículos - ANFAC)

- Prohibir los marcadores de más de 180 km/h. (Asociación - BACC)

- Que fueran medidas de imposición para todo el mundo no solo para los profesionales porque nosotros servimos como ejemplo de cómo son de funcionales las medidas de seguridad en los vehículos. (Profesionales - ASINTRA)

- La acción primordial es que pasaran a ser obligatorios los sistemas de seguridad no solo en los vehículos de transporte. (Profesionales - CETM)

- Limitadores de velocidad en todos los automóviles, porque no puede se lance el mensaje de que no se tiene que correr y que después vendamos coches cada vez más rápidos. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Concesionarios, tiendas de vehículos de km 0. Que sean ellos mismos lo que informan de los sistemas de seguridad. (Usuario - CEA)

- Limitadores de velocidad. Para todas las gamas no solo para las altas. (Asociaciones - APAT)

- Que las marcas introduzcan más rápido mejoras tecnológicas y que lo sepan manejar después los conductores con lo que también hace falta una tasca de divulgación e información. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Intentar abaratar la tecnología y que fuera de obligatoria implantación en los coches de todas las gamas. (Otros - INSIA)

- Grandes cambios. Barras antivuelcos de los autocares. Pruebas de resistencia al vuelco. (Profesionales - ASTIC)

- Renovar el parque de vehículos con estímulos potentes para ir quitando de la carretera los vehículos que no tienen las medidas adecuadas de seguridad. (Usuario - AEC)

- Unir el discurso de la ecología y el de la conducción segura. (Sindicatos – CCOO)

Grado de consecución de los objetivos

- Baja porque no se han acabado de implantar las tecnologías que se contemplaban en el Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Usuario - RACC)

- Bajo porque ha quedado simplemente en un intento. (Profesional - Fenadismer)

- Medio porque algunos si que se han conseguido pero otros se han quedado a medio camino. (Vehículos - AECA-ITV).

- Igual es por el contexto actual pero en esta línea de acción queda mucho por hacer. La valoración del grado de consecución de los objetivos es bajo. (Vehículos - FITSA)

- Medio. Han tenido buenas intenciones pero después estas intenciones no se han llevado a la práctica. (Vehículos - ANFAC)

- Bajo. Queda mucho por hacer. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Bajo hasta que no pasen a ser obligatorias muchas de estas medidas de seguridad en los vehículos. (Asociación - BACC)

- Medio; algunas medidas parcialmente aplicadas. (Profesionales - ASINTRA)

- Si el objetivo era renovar el parque de vehículos entonces el grado de consecución de este objetivo es bajo. (Profesionales - CETM)

- Medio porque siempre se puede mejorar en lo que respecta a tecnología segura. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Bajo, también por el momento de crisis que estamos pasando. (Usuario - CEA)

- Medio. Si que se ha intentado y nos gustan porque son medidas preventivas pero no se ha acabado aplicando bien para que los objetivos se completasen. (Asociaciones - APAT)

- Medio. Faltan ayudas para que se pueda renovar el parque de vehículos que es cundo se podrán ver mejoras de verdad. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Medio. Han fallado en todo lo que respecta a la renovación del parque de vehículos. (Otros - INSIA)

- Medio-bajo. Los profesionales de la carretera si que utilizamos cada vez tecnología más segura pero no se puede decir lo mismo del resto del parque. (Profesionales - ASTIC)

- Bajo. No nos ha gustado el discurso de ahora ayudo que ha tenido el gobierno porque con estas ayudas se tendría que obligar a disponer de tecnología más segura en todo el parque de vehículos. (Sindicatos – CCOO).

- Bajo. Los planes de renovación del parque tenían más que ver con objetivos de venta de vehículos que de seguridad. (Sindicatos – UGT).

6.2. Mejora del sistema de gestión de registros de vehículos.

6.2.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

Los entrevistados no establecen una relación clara entre la mejora del sistema de gestión de registro de vehículos y causas de siniestralidad concretas.

No obstante se reconoce que un mayor control sobre el parque de vehículos permitirá localizar vehículos sin seguro, reducir los robos, etc.

Los entrevistados consideran que la mejora en los sistemas de registro y matriculación tiene una importancia baja dentro del Plan. Se trata de una medida de complemento.

Algunos comentarios

Importancia de la línea dentro del PESV

- Desconocemos el tema. (Usuario - RACC)
- Media. Se ha mejorado aspectos pero quedan muchos por avanzar. (Profesional - Fenadismer)
- Se le ha dado una importancia alta. Era algo que no se estaba cuidando pero también debido a las características autonómicas de España es difícil de coordinar. (Vehículos - AECA-ITV)
- Medio porque siguen existiendo sistemas administrativos clásicos, no se le da importancia a internet o a la información digitalizada como sucede en otros terrenos. (Vehículos - FITSA)
- Una importancia media. Tampoco es el punto fuerte del Plan. (Vehículos - ANFAC)
- Es una línea de acción que ha pasado más desapercibida que no otras que se han llevado a cabo en el Plan. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Baja porque tampoco es una línea que nos afecte porque por ahora las bicicletas no están registradas. (Asociación - BACC)
- Baja. Porque no me quedan claras cuales han sido las medidas nuevas que se han tomado desde que ha entrado en vigor el nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Profesionales - ASINTRA)
- Medio porque nos gusta la idea de seguir avanzando porque aún nos queda mucho por hacer. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Baja porque aún ha y que qu itar de la carretera lo s vehículos que no están asegurados. (Usuario - CEA)

- En los camiones los controles. (Profesionales - ASTIC)

- Hay que concretar porque no están en el grado de (Vehículos - ANFAC)

- La acciones vinculadas con la matricul ación han pasado muy desape rcibidas en el Plan, no contemplamos mejoras. Con que la valoramos como baja. (Usuario - AEC)

- No tengo una opinión formada al respecto. (Asociaciones - APAT)

- Medio porque en aspecto s se ha mejora do como es el ca so de la ITV pero e n otros como la mejo r informatización de la matricu lación no se ha ava nzado nada. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Una importancia baja porque no me constan muchas mejora s y sigue n habiendo posibilidades de tra mpa sobre todo en lo que afecta a las re visiones de la ITV. (Sindicatos – CCOO)

- Las aseguradoras somos la s principales interesadas en que mejo ren los sistemas de registro que pe rmitan ver si el vehículo ha pasado la ITV, si circula sin seguro, etc. (Aseguradoras – Pelayo).

Colectivos implicados

- Son los adecuados. (mayoritario)

- Ayuda de los Ayuntamientos porque desco nocemos su nivel de implicación con Tráfico. (Vehículos - AECA-ITV)

- Que haya un cuerpo de inve stigación internacional. La a ccidentología necesita los datos transparentes. (Vehículos - FITSA)

- El ministerio de Industria debería habe r participado de una forma má s activa. (Vehículos - ANFAC)

- Los Ayuntamientos supongo que tambié n podrían tener algú n tipo de registro de los ve hículos y lo podría n facilitar para coo rdinar. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Participación más activa de los institutos. (Otros - INSIA)

- Faltaría un agente q ue coordinase los in tereses de los colect ivos implicados. (Profesionales - ASTIC)

- La ITV se hubiera po dido implicar de una forma má s activa y aportando má s datos y más transparencia de sus acciones. (Sindicatos – CCOO)

6.2.2. Mayor homogeneidad y uniformidad en los criterios de la ITV.

El análisis

Los entrevistados entienden que esta medida va a sacar fuera de circulación a vehículos que no son seguros. En este sentido se cubren siniestros producidos no por imprudencia directa o por error humano, sino por un parque móvil con vehículos en mal estado.

Los entrevistados reconocen que la descentralización es negativa porque cada Comunidad Autónoma ha aplicado criterios diferentes en la revisión de los vehículos.

La medida es nuevamente de importancia media baja, como corresponde a una medida de complemento, aunque algo mayor que la que se refiere al registro.

Algunos comentarios

Importancia dentro del PESV

- Desconozco como se ha llevado a término. (Usuario - RACC)
- A nivel profesional los controles en las ITV's son intensos porque son nuestras herramientas de trabajo y es positivo que los criterios se unifiquen para atender a todos los usuarios de la carretera. (Profesional - Fenadismer)
- 17 Comunidades Autónomas con competencias para interpretar, que a veces no pueden coincidir entre un sitio y otro. Hay aspectos de la inspección que son subjetivos que son muy difíciles de instalar en todas las comunidades. No se ha conseguido pero se está en la línea, que si no se ha conseguido es por las dificultades. (Vehículos - AECA-ITV)
- Hoy por hoy esta homogeneidad es correcta y hay que mantenerla con auditorías continuas. (Vehículos - FITSA)
- Existen unos criterios definidos. Siempre se puede avanzar más, hay una directiva europea que establece el marco a seguir para que los criterios se equiparen y sean iguales en toda Europa. (Vehículos - ANFAC)
- Desconozco como se han instalado los criterios de homogeneidad en la ITV. (Asociación - BACC)
- Es algo que nos beneficia a todos los usuarios de la carretera. (Profesionales - ASINTRA)
- Es una buena iniciativa para todos y se está avanzando bien. (Profesionales - CETM)

- Una supervisión exhaustiva de las pruebas de ITV nos aseguran que los coches que circulan tienen las su ficientes garantías de no tener fallos m ecánicos. (Asociaciones - STOP ACCIDENTES)

- Cada vez las ITV de España se equiparan más al nivel de exige ncia del resto de Europa. (Usuario - CEA)

- En cuanto a motos queda escaso y rid ículo los centros de ITV. Faltan medios. Faltan empleados. Y sobre to do faltan sistema s de prueba porque a veces te tienes que desplazar lejos para pasar la revsión. (U suario - Real Moto Club de España)

- Es una manera de acabar con los "amiguismos" que a veces aparecen en estas revisiones. (Otros - INSIA)

- A nivel de usuario no sé cómo se procede. (Profesionales - ASTIC)

- Para tener unas carreteras más seguras hay que tener la certeza que los coches pasan por unas bue nas revisiones y qu e se van elimin ando del parque de vehículos todos aquellos que n o cumplen con los mínimos e xigidos. (Usuario - AEC)

- Desconocemos los procedimientos reales de lTV. (Asociaciones - APAT)

- Igual es más de bo ca a boca y no con datos pero nos constan que hay sitios que son m ás fáciles de conseguir la licencia de circulación por parte de la ITV con lo que cualquier medida que vaya en la dirección de corregir esta tendencia es positivo. (Sindicatos – CCOO)

Colectivos implicados

- Son los adecuados (mayoritario).

6.2.3. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

Nuevamente se desconocen los costes y los indicadores de seguimiento.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

6.2.4. Grado de consecución de los objetivos del plan

El análisis

Casi ningún entrevistados sabe en qué medida se han alcanzado los objetivos previstos en esta área ni en qué medida esta área ha contribuido a un a mejora en los objetivos globales.

Destacan las sugerencias prácticas de las aseguradoras que consideran que deberían tener acceso a los datos de la ITV para corroborar el estado de los vehículos y su situación de legalidad.

Algunos comentarios

¿Se ha conseguido un cambio de actitud en los colectivos mencionados?

- Desconozco esta área. (Mayoritario)

- Los fabricantes llevan tiempo controlando mucho el registro de vehículos y el resto de colectivos también. (Profesional – Fenadismer)

- En la ITV hemos puesto todo de nuestra parte para intentar conseguir los objetivos planteados en el Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Vehículos - AECA-ITV)

- Todos los colectivos han mejorado. (Vehículos - FITSA)

- Si el control es exhaustivo mediante empresas externas los cambios serán los esperados. (Vehículos - ANFAC)

- Suponemos que si han mejorado aunque no es nuestra área de acción. (Asociación - BACC)

- Es difícil evaluar unos colectivos tan específicos con políticas internas muy desconocidas. Conocer mejor el parque circulante. (Otros - INSIA)

- Todos estamos en el mismo barco y a todos nos interesan que los criterios sean de homogeneidad. (Profesionales - ASTIC)

- Ha habido cambios pero no se hasta que punto estos cambios han sido los que se esperaban. (Asociaciones - APAT)

- No han avanzado ni ha habido cambios en los colectivos que nos incumben las motocicletas como por ejemplo la ITV. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Habría que analizarlo mejor y que estos colectivos tuvieran más transparencia a la hora de presentar datos e informes. (Sindicatos – CCOO)

Grado de consecución de los objetivos

- Desconocemos si se han cumplido los objetivos. (mayoritario)

- Es una línea difícil de evaluar pensando en nosotros hemos conseguido los objetivos de uniformidad y homogeneidad que nos habíamos planteado, cada vez estamos más cerca de Europa. (Vehículos - AECA-ITV)

- Bajo. Queda camino por hacer hay que avanzar en la transparencia de datos. (Vehículos - FITSA)

- Bajo. Mejorar la informatización de la tecnología. (Vehículos - ANFAC)

Acciones que se podrían haber emprendido

- Una actualización mejor de los datos. Analizar bien el parque porque ahora mismo hay un número de coches que ya no están en el parque pero siguen apareciendo registrados(Vehículos - AECA-ITV)

- Los procedimientos de matr iculación siguen sin tener en cuenta la "telematriculación" y sin esto se ra lentiza el proce so. Siguen habiendo sistema administrativos clásicos. (Vehículos - FITSA)

- Cuanto antes se con creten las ideas que aún no se han aplicado mejor. (Vehículos - ANFAC)

- Que estuvieran más conectadas las aseguradoras y los cole ctivos implicados como lo s fabricantes o la ITV. (Asegura doras - Mutua Madrileña)

- Incorporar métodos de registro en las bicicle tas como sucede ya en o tros países de Europa. (Asociación - BACC)

7. INFRAESTRUCTURAS, GESTIÓN E INFORMACIÓN DE TRÁFICO

7.1. Sistemas de gestión e información del tráfico

7.1.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

Los entrevistados consideran que los sistemas de gestión e información tienen una función precisa: permiten que el conductor se concentre en la carretera, es decir, reducen la siniestralidad derivada de un conductor desconcentrado y, por tanto, reducen el error humano.

En este sentido se considera que la importancia de estos medios es media alta y así lo ven reflejado en el diseño del PESV y en las inversiones realizadas.

Los entrevistados consideran que los colectivos señalados en el Plan son los correctos… pero creen también que habría que implicar a otros adicionales si se desea ganar en eficacia. Se menciona:

- A la industria automovilística y a la industria tecnológica, porque se considera que habrá cada vez una mayor interacción entre los dispositivos de navegación (ej.: GPS) y la información que pueden proporcionar los sistemas de la DGT.
- A las Administraciones (autonómicas y locales) que están directamente implicadas en el control y mantenimiento de estos sistemas, no siempre de manera homogénea.
- A los profesionales del transporte de personas y mercancías, que son utilizadores intensivos de estos sistemas.
- A otros colectivos (ej.: asociaciones de bicicletas, motociclistas, etc.) que no suelen ser tenidos en cuenta en estos casos.

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- Evitan la accidentalidad relacionada con los despistes en carretera por estar pendientes de dónde tienen que ir los conductores. (Usuario - RACC)
- Esta línea de acción permite que el conductor esté más pendiente de la carretera. (Profesional - Fenadismer)
- Una parte de los accidentes se producen porque el conductor está despistado y no presta la atención a la carretera. (Asociaciones – AESLEME).

- Ha conseguido que el conductor se despiste menos. (Profesional - CETM)
- Un conductor mejor informado es un conductor más seguro en la carretera. (Profesional - Fenadismer)
- Una sobreinformación al conductor puede ser contraproducente en lo que se refiere a siniestralidad. (Vehículos - FITSA)
- La utilización de GPS puede ser peligroso porque le puede llegar información contradictoria al conductor. (Sindicatos - CCOO)
- Creo que hay tecnología suficiente para ayudar al conductor. (Sindicatos – UGT).
- A mejores vías menos siniestralidad (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Si la información se va renovando de forma constante el viajero está mejor informado y incluso puede saber cuando está pasando por un punto negro. (Infraestructuras - ASETA)
- Ha bajado la siniestralidad por la realización de maniobras bruscas por coger un destino u otro. (Infraestructuras - ACEX)
- Se está evitando la siniestralidad en cadena debido a que algún conductor por despiste realice alguna maniobra no segura. (Profesionales - ASINTRA)
- Se va informando de tramos peligrosos, de los radares, de los puntos negros y esto evita siniestralidad. (Profesionales - CETM)
- Un conductor cuantas más herramientas de información segura se le suministre mejor actúa en la carretera y menor siniestralidad produce. (Usuario - AEC)
- Es importante ayudar o guiar al conductor porque esto permite que se concentre en la conducción. (Aseguradoras – Pelayo).

Importancia de la línea dentro del PESV

- Media. Aún se podría invertir más para conseguir mejores informaciones. (Usuario - RACC)
- Alta. Se ha mejorado. Echamos de menos acciones para nosotros y nuestro gremio. (Profesional - Fenadismer)
- Alta. Se ha avanzado mucho se va actualizando información de forma constante. (Profesional - CETM)
- Media. Se han hecho esfuerzos de mejora pero siguen habiendo errores. (Profesional - Fenadismer)

- Media. Falta inform ación concreta para los profesionales. (Vehícu los - FITSA)

- Media. Porque creemos que no se está contemplando los problemas que se pueden generar po r la sobreinformación que se le da al condu ctor. (Sindicatos – CCOO)

- Media. No siempre la información es homogénea. (Sindicatos – UGT).

- Alta. Se ha invertido mu cho dinero lo cual de muestra la importa ncia elevada que tenía dentro del Plan. (Infraestructuras - ACEX)

- Alta. Era algo que hacía falta hacer y se tenía que adaptar el contexto a las nuevas tecnologías y esto si que se h a conseguido. (Infraestructuras - ACEX)

- Por nuestra parte baja porque no nos vemos contempla dos en la información que se suministra en las carreteras. (Asociación - BACC)

- Alta. En lo s últimos años cada vez se in forma mejor al conductor de la instalación de radares, de los tramos conflictivos, de los mensajes sobre el número de muertos en la carretera. (Usuario - CEA)

- Mejor información, señalización, to do ayuda… Pero estamos en una aplicación baja con lo que la valoración es baja. (Asociaciones - APAT)

- Media. Falta mejorar en todo lo re ferente a la in formación sobre puntos negros. (Usuario - Real Moto Club de España)

Colectivos implicados

- A la sociedad civil se le podría pedir más implicación. (Usuario - RACC)

- Tendría que haber más implicación de las Comunidades Autónomas. Y también las organ izaciones implicadas en sumin istrar esta información. (Profesional - Fenadismer)

- La Dirección General de Transportes. La versión de los profesionales de la carretera. (Profesional - CETM)

- Creo que los colectivos correctos. (Profesional - Fenadismer)

- Son los colectivos correctos. (Vehículos - FITSA)

- Los fabricantes de nuevas tecnologías. (Sindicatos - CCOO)

- Para la obtención de dato s harían falta otros a gentes como las aseguradoras. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Nosotros podríamos estar más implicados. Operamos una red coordinada con DGT y ne cesitamos estar presentes. Y también las CC AA. (Infraestructuras - ASETA)

- Las Comunidades Autónomas tienen mucho que decir. Porque la Dirección General de Carretera no tiene acceso. (Infraestructuras - ACEX)

- Son los correctos.. (Infraestructuras - ACEX)

- Nosotros y las asociaciones de bicicletas para que nos tengan en cuenta en esta información que se suministra. (Asociación - BACC)

7.1.2. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

Los entrevistados no disponen de información de l coste de estas acciones (ni siquiera de forma aproximada) ni de cuál es su orden de prioridad. Tienen una idea general de que "los costes relacionados con infraestructuras son elevados", pero poco más.

Tampoco se dispone de información de seguimiento.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

7.1.3. Grado de consecución de los objetivos del plan

El análisis

Los entrevistados consideran que un conductor más informado es un conductor más seguro y más concentrado en la labor de conducción; es decir, los sistemas de información y gestión de la información tienen una incidencia directa en el objetivo de menos accidentes y de menor gravedad.

Los entrevistados consideran (aunque sin datos) que se alcanzado un grado de cumplimiento medio – alto de los objetivos del PESV en esta área: se ve en las carreteras la mejora en paneles, señalización de puntos negros, etc.

Los entrevistados son conscientes de que las mejoras en este capítulo implican inversión y piden que esta se realice de manera sostenida.

Por último, una parte de entrevistados aconseja que se haga una apuesta por la tecnología. Los avances en las tecnologías de información permiten que los sistemas del vehículo interactúen con los de la DGT. Esto supondría claras ventajas para el conductor profesional y también para el no profesional.

Algunos comentarios

Contribución de las acciones a los objetivos del PESV

- Un conductor mejor informado es un conductor que puede estar más pendiente de la carretera sin despistarse en exceso. (Usuario - RACC)
- Hay una medida que venimos planteando y no conseguimos instalarse que es la área de descanso de los transportista. (Profesional - Fenadismer)
- La utilización de paneles ha sido muy buena. Ha colaborado porque ha motivado la gente y les informa un poquito mejor. (Profesional - CETM)
- Ha contribuido porque unos paneles más claros indican mejor al conductor y de esta manera está más pendiente de su tarea no de averiguar cual es la salida buena. (Profesional - Fenadismer)
- Las mejoras en infraestructuras ayudan a los grandes objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial (Vehículos - FITSA)

- Cuantos más herramientas se le den al conductor mejor per o sin llegar a los extremos ni a saturar informa ción porque puede acabar sie ndo contraproducente. (Sindicatos - CCOO)

- Bueno, es un poco lo que decíamos, es conveniente ayudar al conduc tor y la información que se le dé es buena. (Sindicatos – UGT).

- Conocemos poco. Si observamos hay una clara relación que vincula que a mejores vías y mejor informa ción en las vías con menor sin iestralidad. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Creo que se le pue de sacar mucho má s partido a la tecno logía; de la misma manera que el GPS te orienta, sería posible suministrar información e indicaciones vía tecnología. (Aseguradoras – Pelayo)

- Todo lo que es la gestión de tráfico está muy caliente en to da Europa. Nosotros tenemos centros d e control propio y estamos int erconectados con la DGT. (Infraestructuras - ASETA)

- Es una de las líneas que se ha avanzado muchísimo pero queda muchísimo por avanzar porque la tecnología va mucho más rá pido. El futuro es darle una información veraz y eficaz. (Infraestructuras - ACEX)

- No se co ntempla la bicicleta en los paneles y en la utilización de la información digitalizada. (Asociación - BACC)

- La información digitalizada ayuda a los transportistas y más en zonas que varían la permisividad de entrada o que tienen restringida la entrada a ciertas zonas horarias. (Profesionales - ASINTRA)

- Es una lín ea buena a segu ir. Es funda mental. Los panele s informativos, informar en campañas de los mu ertos en carretera que se va concienciando. (Usuario - CEA)

- Mejor información, información digitalizada, todo ayuda… Pero estamos en una aplicación baja. (Asociaciones - APAT)

- Se ha notado cambios de in formación al conductor de moto. Cada vez se va contemplando más la s necesidades informativas de lo s motoristas. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Es una línea de a cción que nos inte resa mucha y que valoramos muchísimo tener una buena información en la carretera es tener u n conductor más pendiente de la carretera. (Usuario - AEC)

Acciones que se podrían haber emprendido

- Se podría ofrecer una mayor información pero hay que invertir. (Usuario - RACC)

- Información especializada por si eres u suario de la carretera o ere s un profesional de la carretera. (Profesional - Fenadismer)

- La utilización de pan eles ha sido muy b uena. Ha colab orado porque h a motivado la gente. (Profesional - CETM)

- Mejoras en las ITS. (Vehículos - FITSA)

- Seguir señalizando de forma severa lo s puntos ne gros hasta que no se solucionen. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- A lo mejor aportar más información para la gestión de materias peligrosas. (Infraestructuras - ASETA)

- Utilizar tecnologías más m odernas que pueden da r la in formación de los paneles de forma más á gil. Una ima gen vale más que mil palab ras. (Infraestructuras - ACEX)

- Empezar a contemplar las necesidades de la bicicleta. (Asociación - BACC)

- Han sido suficientes las acciones emprendidas porque en esta área vemo s una fuerte implicación del Plan. (Asociaciones - APAT)

- Como decía antes, se podrían utilizar más las tecnologías de la información (Aseguradoras – Pelayo).

Cambios de conducta deseados entre los conductores

- Sí que ha habido ca mbios porque ahora el con ductor está más informado. (Usuario - RACC)

- Se ha con seguido que gracias a la m ejor información el conductor esté más pendiente de la carretera. (Profesional - Fenadismer)

- Ha habido cambios en la con ducta porque ahora el condu ctor es más consciente y de forma más reitera da de lo que tiene qu e hacer en la carretera. (Profesional - CETM)

- Si que ha habido me joras y el condu ctor está m ás informado pero pue de ponerse en peligro por culpa de la sobreinformación. (Sindicatos - CCOO)

- Con la instalación de más pane les el conductor e stá más pendiente de su labor de conducir de forma prudente en la carrete ra. (Infraestructuras - ACEX)

- Al suministrar más información el conductor e stá más pendiente. (Infraestructuras - ACEX)

- Cada vez son más improbables los despistes de los conductores. (Profesionales - ASINTRA)

- Cuantas más herramientas informativas tenga el conductor mejor podrá ser su conducta. (Profesionales - CETM)

- Se ha conseguido que el conductor preste más atención a la carretera. (Usuario - CEA)

- Cuantas más herramientas recordatorias se le suministre al conductor. (Asociaciones - APAT)

- Más que un cambio en la conducta del conductor, lo que hay es un conductor más tranquilo y más concentrado. (Aseguradoras – Pelayo)

- En la tarea de recordar los peligros de la carretera todos los esfuerzos son pocos porque pueden conseguir mejoras en la conducta de los implicados. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Toda prevención informativa es positiva para mejorar en la conducta al volante por parte de los usuarios de la carretera. (Usuario - AEC)

Grado de consecución de los objetivos

- Alto. Aunque aún se tienen que mejorar algunas informaciones se han conseguido muchos de los objetivos planteados. (Usuario - RACC)

- Alto. Los paneles han ido cambiando y mejorando. (Profesional - Fenadismer)

- Medio. Falta la información para los profesionales. (Profesional - CETM)

- Es una línea de acción que se le ha prestado atención consiguiendo los objetivos. La valoración es alta. (Profesional - Fenadismer)

- Alta. Se ha conseguido mejorar. (Vehículos - FITSA)

- Medio-alto. Se ha mejorado mucho pero falta coordinación para que la información que se le acabe dando al conductor no sea contradictoria. (Sindicatos - CCOO)

- Viendo las carreteras te das cuenta que la información ha mejorado mucho. La valoración es alta. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Medio-alto. Algunas iniciativas de señalizar los puntos negros han sido más iniciativas civiles que no gubernamentales. (Profesionales - ASINTRA)

- Medio-alto. Faltaría más información para los transportistas. (Profesionales - CETM)

- Alta. Se han conseguido los objetivos planteados. (Usuario - CEA)

- Alta. Es una línea de acción en la que se han puesto mucho s esfuerzos por parte de los colectivos implicados. (Asociaciones - APAT)

- Medio. Falta hacer mejora s en los p untos negros. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Alta En la carretera se obser van cambios ahora hay infor mación de los puntos negros, o de las campañas preventivas, etc… (Usuario - AEC)

- Medio – a lto. Se ha mejorado mucho, pero aún h ay margen porque la tecnología avanza con mucha rapidez. (Aseguradora – Pelayo).

7.2. Construcción de nuevas infraestructuras y mantenimiento de las actuales.

7.2.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

Los entrevistados consideran que hay una relación directa e incuestionable entre el estado de las carreteras y la siniestralidad. Es decir las labores de construcción y mantenimiento de las infrae structuras afectan a todos lo s accidentes que no vienen provocados por condu cción temeraria o imprudente o po r fallo en el vehículo, e incluso en estos casos, el estado de la carretera es un factor corrector al alza o a la baja.

Los entrevistados consideran que en el diseño del Plan, las in fraestructuras tenían una importancia elevada, pero en la realidad esta importan cia ha sido menor:

- En parte por falta de fondos, porque se requiere un a inversión cuantiosa para poner la red vial española a niveles de la Unión Europea.

- En parte por falta de coordin ación entre el Gobierno de España y las Administraciones Autonómica y Local.

Algunos comentarios

Causas de la siniestralidad atendidas

- Las causas vinculadas a un mal estad o de las carre teras. (Usuario - RACC)

- Se ha evitado que las in fraestructuras que se hayan puesto al día se an más practicables incluso con condiciones meteorológicas adversas. (Profesional - CETM)

- Se ha evitado la sin iestralidad por causas ajenas al conductor. (Profesional - Fenadismer)

- Aportando unas mejores infraestructuras el conductor va más seguro como demuestra la menor accidentalidad que hay en las autopistas en buen estado. (Infraestructuras - ASETA)

- on mayores inversiones se consiguen mejores infraestructuras que aportan seguridad vial a todos los usuarios de la carretera. (Infraestructuras - ACEX)

- Si se apuesta por la continuidad en el mantenimiento de las infraestructuras la siniestralidad se va reduciendo. (Usuario - AEC)

- Aquí no hay nada que decir; las mejoras en las carreteras son esenciales, porque el estado de la carretera afecta a todos los siniestros; la cuestión es la inversión, que en estos casos es cuantiosa. (Aseguradoras – Pelayo).

Importancia dentro del PESV

- Media. Casi todo se ha conseguido en esta línea se ha conseguido por las medidas de presión al conductor. (Usuario - RACC)

- Media. Se ha invertido porque es una demanda de todos los implicados en la seguridad vial pero queda mucho camino por hacer. (Profesional - Fenadismer)

- Media. Ha colaborado pero falta mucho. A nivel de transporte falta áreas de descanso dignas. (Profesional - CETM)

- Baja. Las autovías siguen estando en un estado lamentable. Parece que la única solución es pagando en las autopistas. (Profesional - Fenadismer)

- Media. Estamos a mitad de camino. (Vehículos - FITSA)

- Media-baja. Han quedado temas poco tratados y de gran relevancia como los puntos negros. (Sindicatos - CCOO)

- Le damos una importancia extrema pero dentro del Plan eso no ha sido así. Para el Plan como mucho ha tenido una importancia media. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- El ministerio de fomento le ha dado una importancia alta. Las Comunidades Autónomas han tenido un crecimiento cero porque no tienen más capacidad inversora. (Infraestructuras - ACEX)

- En lo que respecta a la bicicleta inexistente. (Asociación - BACC)

- Baja porque ha habido poca coordinación entre administraciones y se han tirado el muerto unos a otros. (Profesionales - ASINTRA)

- Media porque faltan cosas. (Profesional - CETM)

- Alta porque todo influye (Usuario - CEA)
- Baja. No conseguido muchas mejora s porque son inve rsiones a largo plazo. (Usuario - Real Moto Club de España)
- Baja falta mucho p or hacer para tene r unas in fraestructuras seguras. (Usuario - AEC)

Colectivos implicados

- Son los colectivos correctos. (mayoritario)
- Son los colectivos adecuados pero falta coordinación entre ellos. (Usuario - RACC)
- Organizaciones y colectivos sectoriales (Profesional - Fenadismer)
- ITS. Infraestructuras (Vehículos - FITSA)
- Haría falta un órgano coordinador para los cole ctivos implicados. (Sindicatos - CCOO)
- Nosotros para apo star por las autopistas. Nosotros siem pre tenemos propuestas de grandes carreteras. (Infraestructuras - ASETA)
- El Ministerio de Fomento. (Infraestructuras - ACEX)
- Agentes como no sotros que ta mbién utilizamos las infrae structuras pero no se nos tiene en cuenta. (Asociación - BACC)
- Colectivos especializados en usuarios concretos como nosotros. (Usuario - Real Moto Club de España).

7.2.2. Tratamiento de los "puntos negros".

El análisis

Los llamados "puntos negros" (puntos de con centración de accidentes) son considerados por todos una prioridad por todo s. El propio co ncepto de "punto negro" implica e l conocimiento estadístico de que en un luga r están produciéndose de manera reiterada accidentes, de forma que actuar sobre ellos implica reducir la siniestralidad.

El sentimiento general es que se están "poniendo parches"; la señalización de los puntos negros puede servir como so lución de em ergencia, pero es preciso un plan específico de actuación pa ra estos puntos (y su corre spondiente dotación presupuestaria).

Los entrevistados se muestran especialmente críticos al respecto: no hay un plan de actuación y no hay coordinación entre los principales implicados: DGT y Fomento, esencialmente.

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- En los puntos negros que se hayan mejorado se ha conseguido que la siniestralidad que antes era tan alta en esos puntos haya podido disminuir. (Profesional - Fenadismer)

- Con la mejora de los puntos negros se ha evitado la concentración de siniestralidad que había en esos puntos.(Sindicatos - CCOO)

- Baja la siniestralidad en general porque mucha siniestralidad se estaba produciendo en zonas conflictivas y que se estaban marcando como de extrema peligrosidad (puntos negros). (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Un punto de alta concentración de accidentes implica que algo no funciona bien… y por otro lado, implica que invertir en este punto va a impedir que se produzcan nuevos accidentes. Creo que debe rían ser priorita rios y susceptibles de inversiones inmediatas. (Aseguradoras - Pelayo).

Importancia dentro del PESV

- Media. Se ha apostado bastante a la señalización de tramos peligrosos (Infraestructuras - ASETA)

- Baja. No hay una coordinación entre la DGT y Fomento para saber lo que es un punto negro. Falta una mayor coordinación. La solución está en manos de la Fomentos. (Usuario - RACC)

- Baja. Con la señalización de los pu ntos negros no es suficien te. (Profesional - CETM)

- Baja. Se ha apostado por establecer una malla para las capitales pero los puntos negros de congestión de tráfico no se ha solucionado. (Profesional - Fenadismer)

- Media – Baja; en la reducción de punto s negros ha tenido más influencia de presión los ciudadanos que no muchos agentes sociales más implicados en la seguridad vial. (Sindicatos - CCOO)

- Media. Si se ha hecho pero aprobado por los pelos. Se han hecho cosas pero tenemos lentitud de respuesta a los puntos negros. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Media – baja, porque queda mucho que hacer. Hay que invertir de manera prioritaria en los "puntos negros". (Aseguradoras – Pelayo)

- Media. Se ha avanzado. Va a su ritmo y podría ir much o más rápido. (Infraestructuras - ASETA)

- Baja. Es que el propio concepto de "punto negro" me parece un error. Hay que contabilizar los coches que circulen por allí y no por la cantidad de accidentes. Es más acertado tramo de con centración elevado de circulaciones. Pero no es una cuestión nueva sino que existe desde siempre. (Infraestructuras - ACEX)

- Media. Queda mucho pero se van señalizando con carteles de que nos encontramos en un punto negro. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Baja. No se están volcando suficientes esfuerzos por lo relevante que sería para conseguir los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Usuario - AEC)

7.2.3. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

El tema de los costes de las acciones emprendidas en esta área del Plan es el gran desconocido por todos los participantes en la evaluación.

Ningún entrevistado se posiciona en los costes de la línea de actuación, ni en si los recursos han sido suficientes, ni si los resultados justifican la inversión realizada ni la prioridad de las acciones.

No obstante, hay consciencia de que actuar en las infraestructuras implica inversiones cuantiosas y que los fondos disponibles son claramente insuficientes para cubrir las necesidades.

.

Ninguno de los entrevistados dispone de datos de seguimiento ni conoce los indicadores.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

7.2.4. Grado de consecución de los objetivos del plan

El análisis

Los entrevistados consideran que la mejora de las infraestructuras en general y el tratamiento de los puntos de alta concentración de accidentes en particular contribuyen de manera directa a alcanzar los objetivos generales del PESV. La valoración es doble:

- Todos creen que se ha hecho un esfuerzo de mejora y de inversión en la red de carreteras y que se han obtenido resultados visibles …
- … pero no se ha sacado el máximo partido a esta inversión por falta de coordinación entre administraciones …
- … y las necesidades no cubiertas siguen siendo importantes.

Por este motivo, se considera que el grado de consecución de los objetivos marcados en el PESV es medio – bajo, con especiales críticas a lo que se refiere al tratamiento de los tramos con alta concentración de accidentes. El resumen es que parece haber "voluntad política", al menos en la Administración Central, pero no medios suficientes.

Algunos comentarios

Contribución de las acciones a los objetivos del PESV

- Es una línea que puede contribuir mucho en conseguir los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad vial porque con el mejoramiento de las infraestructuras se evitan accidentes y también se consigue que sean de menor gravedad. (Usuario - RACC)

- Hay dificultades de coordinación entre las diferentes administraciones implicadas en mejorar las infraestructuras. (Profesional - Fenadismer)

- Si que ha contribuido pero queda mucho por hacer no hemos visto presentes reivindicaciones nuestras como mejoras áreas de descanso para que los profesionales estén más concentrados en la carretera, porque las infraestructuras no son solo las carreteras.. (Profesional - CETM)

- Las nuevas infra estructuras muchas veces se adaptan más a las inauguraciones electorales que no en cumplir los plazos necesarios para tener carreteras y infraestructuras cada vez más seguras. (Sindicatos - CCOO)

- El impacto de mejorar un punto de alta concentración de accidentes es enorme. Por esto es necesario que se invierta en ellos; lo de la señalización es un "parche". (Asociaciones - AESLEME)

- Falta mucho por hacer, quedan puntos negros. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- No basta con señalizar los puntos negros, hay que arreglarlos. (Sindicatos – UGT).

- Nosotros entendemos que es necesaria la remodelación de tramos que está muy antiguo. Parece que no se atiende desde la administración pública gracias a los peajes se podría publicar. En 3.300 km de autopistas tenemos muchos menos muertos. (Infraestructuras - ASETA)

- La inversión en conservación produce un decremento del número de accidentes. Relación entre conversación y seguridad vial es alto. Falta más inversión. Somos líderes en cantidad de autovías. (Infraestructuras – ACEX)

- No se ha mejorado mucho si de verdad se arreglaran las carreteras los efectos en los objetivos del Plan serían mayor. (Asociación - BACC)

- Hay carreteras y infraestructuras que llevamos tiempo quejándonos de lo mal que están pero siguen sin avanzar. Esperemos que sea una labor que poco a poco se vaya mejorando. (Profesionales - ASINTRA)

- Falta mejor coordinación sobre quien tiene que mejorar las infraestructuras, pero es una línea que ayuda mucho a lograr los objetivos del Plan Estratégico. (Usuario - CEA)

- Tener unas buenas infraestructuras es una buena acción para la prevención de accidentes. (Asociaciones - APAT)

- No lo ha conseguido porque falta mejorar en infraestructuras y quitar elementos peligrosos para las motos como los antiguos cortantes de carretera. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Si se mejora en los puntos negros se consiguen mejoras exponenciales para lograr los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Usuario - AEC)

Acciones que se podrían haber emprendido

- Seguir invirtiendo de forma constante. (Usuario - RACC)

- Mejoras en la iluminación de las carreteras. (Profesional - Fenadismer)

- Mejorar los puntos negros. (Profesional - CETM)

- Tener un mejor mantenimiento de la primera red de autovías porque presentan un estado lamentable. (Profesional - Fenadismer)

- Mejoras en ITS. (Vehículos - FITSA)

- No solamente invertir y inaugurar cuando se acercan elecciones. (Sindicatos - CCOO)

- Inversión prioritaria en acondicionar puntos con alta densidad de accidentes. Esto es apostar sobre seguro. (Aseguradoras – Pelayo).

- Seguir el mismo camino pero invirtiendo más. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Las auditorías deberían generalizarse. (Infraestructuras - ASETA)

- La inversión en conservación produce un decremento del número de accidentes. Relación entre conversación y seguridad vial es alto. Falta más inversión. Somos líderes en cantidad de autovías pero estañna. (Infraestructuras - ACEX)

- Hay muchas cosas que se puedan realizar. La relación coste-beneficio es significativo. En conversación siempre hay que seguir haciendo cosas. (Infraestructuras - ACEX)

- Más carril bici y no solo en tramos urbanos. (Asociación - BACC)

- Adaptar las infraestructuras a las motocicletas, siguen habiendo demasiados "paramiedos" con un diseño muy peligroso para los accidentes en moto. (Usuario - Real Moto Club de España)

- Mejoras en los puntos negros. (Usuario - AEC)

Grado de consecución de los objetivos

- Medio. Queda mucho por hacer. (Usuario - RACC)
- Medio. En mejora de las in fraestructuras siempre se tien e que mejo rar (Profesional - Fenadismer)
- Bajo. Las infraestructuras se van deteriorando y es por eso que también se tiene que apostar por una continuidad en las inversiones y en las mejora s. (Profesional - CETM)
- Medio. Queda mucho por hacer. (Profesional - Fenadismer)
- Bajo. El m antenimiento no va al ritm o necesario de desga ste que tiene n las infraestructuras (Vehículos - FITSA)
- Medio bajo. Falta coordina ción entre las administraciones. (Sindicatos – CCOO)
- Medio. No tenem os percepción de que se siga invirtiendo mu cho. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Media. Hay infraestructuras que dejan mucho por desear. (Infraestructuras - ASETA)
- Yo creo m edio. Por las capa cidades inversoras te tendría que decir a lto. (Infraestructuras - ACEX)
- Bajo. No se contempla la bicicleta en ningún objetivo. (Asociación - BACC)
- Medio-bajo por la poca coordina ción entre administraciones. (Profesionales - ASINTRA)
- El grado d e cumplimiento es m edio porque sólo se ha realiza do una parte de la inversión necesaria… aunque tenemos que ser con scientes del volumen de gasto del que estamos hablando. (Aseguradoras – Pelayo).

7.3. Mejora de la explotación de la infraestructura existente.

7.3.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El Plan recoge dife rentes mejoras de la infraestruc tura: adaptación a con diciones climatológicas extremas, adecuación de túneles, etc. L a valoración de los entrevistados es similar a todo lo relacionado con la infraestructura, es decir:

- Que una mejora del estado de las carreteras va a reducir la sinie stralidad de modo general.

- Que el diseño del Plan da importancia a estos temas, pero que la inversión realizada no es tan cuantiosa como sería deseable. Los entrevistados consideran que la importancia "real" (no la "teórica") ha sido baja.

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- La siniestralidad vinculada a circunstancias meteorológicas adversas.(Usuario - RACC)
- No se ha mejorado tanto como para hablar de causas de siniestralidad atendidas. (Profesional - Fenadismer)
- La siniestralidad vinculada a lo peligroso que resultan las infraestructuras si no están adaptadas a las circunstancias. (Sindicatos - CCOO)
- El tema de la velocidad es complicado porque las buenas infraestructuras parecen más tentadoras para correr. (Infraestructuras - ASETA)
- Se están invirtiendo en temas de túneles o de motoristas somos punteros. El tema de los motoristas ha ayudado mucho. (Infraestructuras - ACEX)
- Pocas mejoras hemos visto para adaptar la red a motociclistas. (Usuario - Real Moto Club de España)
- Sigue habiendo tramos complicados, túneles, etc. Te digo lo mismo que con todo lo relacionado con la infraestructura: que es prioritario invertir. (Aseguradoras – Pelayo).

Importancia de la línea dentro del PESV

- Media. Se ha mejorado pero han quedado muchas cosas en el tintero, falta más inversión y lo que es más importante que esta inversión sea de forma constante. (Usuario - RACC)
- Baja. Porque bajo nuestro punto de vista en este punto no se ha mejorado prácticamente nada. (Profesional - CETM)
- Baja. Nosotros nos quejamos de que los colectivos implicados no se han sabido coordinar correctamente. (Profesional - Fenadismer)
- Baja. Si este invierno que ya estaba implantado el Plan nos hemos visto con los problemas de las nevadas es que queda mucho todavía por hacer. (Sindicatos - CCOO)
- Media. No somos especialistas en el tema pero seguimos encontrándonos con asegurados que han tenido problemas en el coche por incidencias

climatológicas que con unas buenas infraestru cturas nos lo s pudiéramos haber ahorrado. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Baja. Fuera de autopistas o de los túneles "de pago" hay serio s problemas con la adecuación de las infraestructuras. (Infraestructuras - ASETA)

- Baja. No se han hecho los pa sos como se debía y muchas a cciones están paralizadas aunque se con sideren importantes por la falta de coordina ción entre los agentes implicados. (Infraestructuras - ACEX)

- Media-baja. Muchas de las accione s se han quedado sola mente como intenciones no se h an acabado implan tando y má s en un momento de crisis como el actual. (Usuario - AEC)

Colectivos implicados

- Son los adecuados. (Mayoritario)

- Tendría que inte rvenir el Min isterio de Medio Ambiente y los agen tes implicados. (Profesional - Fenadismer)

- Aportando ideas de cómo adaptar las infrae structuras también ten drían que haber participado los grupos ecologistas. (Sindicatos - CCOO)

- Nosotros hubiéramos podido a yudar enseñando formas de ge stión de la s infraestructuras. (Infraestructuras - ASETA)

7.3.2. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

Los entrevistados no tienen idea del coste de las acciones. N uevamente señalan que todo lo relacion ado con infrae structuras implica inve rsiones importantes y que es el Ministerio de Fomento quien de be conseguir estos fondos y ca nalizarlos adecuadamente.

.

Nadie conoce el sistema de seguimiento del pla n ni los resulta dos de su s indicadores.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

7.3.3. Grado de consecución de los objetivos del plan

El análisis

La mayoría de entrevistados creen que ha habido avances en algunos aspectos (ej.: seguridad en los túneles de las principales vías), pero en general el balance es negativo, con muchos aspectos pendientes: seguridad en los tramos de obras, seguridad en túneles de vías secundarias, adaptación de las carreteras ante condiciones climatológicas extremas, etc.

Algunos comentarios

Contribución de las acciones a los objetivos del PESV

- Mucho no se ha conseguido. La seguridad de las obras sigue siendo baja s. En los tú neles es todo del Ministerio de Fom ento y cue sta de qu e se apliquen bien las cosas. (Usuario - RACC)

- Prácticamente nada porque no se ha mejorado en este aspecto. No estamos nada contento. Se vu elcan más inversión al fe rrocarril y no a la carretera (Profesional - CETM)

- Falta más coordinación entre los difere ntes competentes para que de verdad contribuyera a los objetivos del Plan. (Profesional - Fenadismer)

- Visto lo que pasó este invierno con las nevadas y que se echaban la culpa unas administraciones a otras poco están contribuyendo a los objetivos del Plan. (Sindicatos - CCOO)

- No tenemos criterio porque no lo hemos percibido. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- El tema túneles es importante porque se ha apostado fuerte. La viabilidad invernal a partir de lo que ha pasado en los últimos años intentan evitar. (Infraestructuras - ASETA)

- La seguridad en túneles gracias a una ley se ha m ejorado. La viabilidad por nevadas ha mejorado. (Infraestructuras - ACEX)

- Acciones adecuadas que con tribuyen. Todo lo que sea mejorar e n infraestructuras ayuda a los objetivos del Plan. (Usu ario - Real Moto Clu b de España)

- Han sido más importantes las actuaciones de ayuntamientos concretos para mejorar en sus condiciones que no administraciones más centrales. (Usuario - AEC)

Acciones que se podrían haber emprendido

- Seguir avanzando en la misma línea y adaptarse a los nuevos conocimientos que existen sobre las infraestructuras que mejor aguantan las incidencias climatológicas. (Usuario - RACC)

- Mejoras en algunos pasos a nivel m ás rurales que siguen dando problemas. (Profesional - CETM)

- Han sido correctas. (Profesional - Fenadismer)

- Desarrollo de un plan e specifico para incidencias climatológicas. (Sindicatos - CCOO)

- No tenemos criterio porque no lo hemos percibido. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Seguir avanzando y apostando por esta línea. (Infraestructuras - ASETA)
- Las acciones a seguir creo que ya se con ocen y ya están analizadas ahora lo que toca es inve rtir mejor y de forma más continuada para que no se vuelvan a malmeter. (Infraestructuras - ACEX)
- Las acciones son las adecuadas. (Usuario - Real Moto Club de España)
- Mejorar en el tema de iluminaciones en los túneles. (Usuario - AEC)

Grado de consecución de los objetivos

- Ínfimo. (Usuario - RACC)
- Casi inexistente. (Profesional - CETM)
- Mínimo. (Profesional - Fenadismer)
- Bajo. Muchos objetivos se ha n quedado solo en la teoría y no se ha n aplicado en la práctica. (Sindicatos - CCOO)
- Bajo. Aún queda mucho por hacer. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Muy bajo. Casi no se han cumplido. (Infraestructuras - ASETA)
- Muy bajo. (Infraestructuras - ACEX)
- Inexistente en los referente a los ob jetivos para adaptar la red a los motociclistas. (Usuario - Real Moto Club de España)
- Bajo. No se han con seguido ni la mita d de objetivos que se esperaban. (Usuario - AEC)

7.4. Desarrollo de auditorías de seguridad vial

7.4.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

El PESV ha trabajado en el desarrollo de auditorías de Seguridad Vial lo que implica:

- Auditorías en las carreteras de servicio para asegurar que operan con el máximo nivel de seguridad.
- Homogeneización de los niveles de seguridad en la red (para que no haya tramos desatendidos
- Implantación de anexos de seguridad vial en todos los proyectos de carreteras.
- Una actualización de la normativa para mejorar la seguridad vial en lo que se refiere a: accesos a las vías.y señalización.

Los entrevistados consideran que estas auditorías y este proceso de homogeneización son especialmente relevantes en los núcleos urbanos, definidos por algunos como verdaderos "puntos negros". Se considera que los problemas de accesos y señalización son especialmente agudos en las vías urbanas y que esto permitiría mejorar esta siniestralidad que, además, tiene un alto impacto en la vida cotidiana de estas poblaciones.

Los entrevistados creen que el Plan ha dado poca importancia a las auditorías y estiman que el enfoque ha sido excesivamente restringido: no se ha conseguido unificar el criterio en las ciudades y se considera que no se ha contado con la participación de muchos colectivos desde Eurorap, pasando por ayuntamientos hasta los gestores privados de vías de comunicación.

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- Es una línea de acción que ha ayudado a que la siniestralidad en zona urbana disminuyera. Según que zonas urbanas se habían convertido en auténticos puntos negros y gracias a estas auditorías se empiezan a mejorar. (Usuario - RACC)
- Con los diseños urbanos para disminuir la velocidad en zonas urbanas se ha conseguido que la siniestralidad debida a esta causa disminuyera. (Profesional - CETM)
- Es una medida que tiene que ver más con las medidas ecológicas por ejemplo de contaminación en las grandes ciudades pero que sale

beneficiada la seguridad vial porque disminuye la siniestralidad vinculada al exceso de velocidad. (Sindicatos - CCOO)

- Tenemos más noticias de agentes privados como el RACC que no de la Administración. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Una mejor señalización como antes ya habíamos comentado genera una conducción más prudente y con menos despistes por parte de los usuarios de la carretera. (Infraestructuras - ASETA)

- Que la pintura se ensanche permite mejoras de siniestralidad en la entrada de las grandes ciudades. (Infraestructuras - ACEX)

- No se está llevando a cabo como debería, tendría que ser un análisis de las infraestructuras en su conjunto para ver que siniestralidad está siendo atendida gracias a las infraestructuras actuales. (Asociaciones - APAT)

- La siniestralidad en efecto inmediato es relativa a que se ha hecho disminuir la velocidad en las entradas de la ciudad como ejemplo claro es Barcelona y su limitación a 80km/h. (Usuario - Real Moto Club de España)

- A mejor señalización menos accidentes por errores de estar pendientes de cuando uno tiene que coger una entrada o una salida. (Usuario - AEC)

- Las incorporaciones a las grandes ciudades son puntos que concentran accidentes, actuar sobre ellas es imprescindible. (Aseguradoras – Pelayo)

Importancia de la línea dentro del PESV

Baja. No se le ha dado la atención que debería; con estas acciones ayudas a mejorar puntos negros y a que la siniestralidad cada vez sea menor. (Usuario - RACC)

Baja porque no se han unificado criterios. (Profesional - CETM)

Baja porque si no unificas los criterios de todos los implicados no se avanza en la consecución de los grandes objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Sindicatos - CCOO)

Baja porque casi no se nos ha informado mediante los mecanismos de comunicación oficiales del Plan. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

Media. Ha habido una intención de apostar por esta línea pero luego han fallado cosas sobre todo de coordinación. (Infraestructuras - ASETA)

Baja. Queda mucho por hacer y es algo que no tendría que ser a largo plazo visto los beneficios en seguridad vial que aporta. (Infraestructuras - ACEX)

Se ha puesto empeño pero no ha dado los frutos esperados. (Asociaciones - APAT)

Media-baja porque para que fu era alta haría falta que se unifica ran los criterios en todas las ciu dades porque sino también puede llevar a con fusión. (Usuario - AEC)

El Plan les da una importan cia media, pero creem os que tienen una importan cia elevada porque e sta parte del plan toca a spectos muy relevan tes como señalización o acon dicionamiento de los acce sos a las g randes ciudades. (Aseguradoras – Pelayo).

No hay h omogeneidad, en ca da ciudad los Ayun tamientos siguen un criterio distinto, imagínate un transportista qu e va de un sitio a otro y se encuentra señalizaciones dispares. Hay que homogeneizar. (Sindicatos – UGT).

Colectivos implicados

- El EURORAP. (Usuario - RACC)
- Participación de la comisión general de Transportes. (Profesional - CETM)
- La cuerpos de po licía también podrían ser partícipes para controla r que estas medidas re sultan efectivas en lo s cascos u rbanos. (Sindicatos - CCOO)
- Tenemos más noticias de age ntes privados como el RACC q ue no de la administración. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Los agentes privados de infraestructuras en la car retera también hubiéramos podido participa r y dar nuestro punto de vista. (Infraestructuras - ASETA)
- Son los adecuados porque so n los que tienen p oder de decisión para aplicar estas auditorías. (Infraestructuras - ACEX)
- Mayor implicación de los Ayuntamientos para unificar criterios de inversión y adecuación. (Usuario - AEC)

7.4.2. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

En este caso, la crítica se suma al desco nocimiento. Los entrevistados n o conocen el coste de las acciones ni los criterios de seguimiento…

… pero constatan que no se están unifica ndo criterios y que no se ha tomado la dirección adecuada.
.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

7.4.3. Grado de consecución de los objetivos del plan

El análisis

Los entrevistados consideran que se ha avanzado poco en esta área: no se han unificado criterios, ni se ha suscitado consenso; la sensación general es que hay mucho por hacer.

Entre las tareas pendientes destacan:

- Unificación de criterios con los Ayuntamientos.
- Mejora en el sistema de señalización.

- Mejora en los accesos a las grandes ciudades y unificación de criterios en este aspecto.

- Puesta en marcha del sistema de auditorías de forma regular.

Algunos comentarios

Grado de consecución de los objetivos

- Medio. Se han conseguido los objetivos porque también se han puesto medidas de control para lograrlo. (Usuario - RACC)

- No es un área que se haya avanzado mucho y además muchas veces a los profesionales del transporte no se nos está teniendo en cuenta. (Profesional - CETM)

- Medio-bajo. No hay coordinación entre ayuntamientos y municipios y es o es perjudicial para todos. (Sindicatos - CCOO)

- Medio. No se ha informado bien y no se ha coordinado de una forma satisfactoria. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Medio. Se podría mejorar la señalización tanto vertical como horizontal. (Infraestructuras - ASETA)

- Bajo. No es lo mismo lo que han hecho en Barcelona que lo que han hecho en Madrid o en Sevilla. (Infraestructuras - ACEX)

- Alto. Es una línea de acción muy preventiva para la sinie stralidad en carretera. (Asociaciones - APAT)

- Medio. Queda por avanzar en esta línea. (Usuario - AEC)

Acciones que se podrían haber emprendido

- En cuanto señalización más, en cuanto a gestión de tramos de obras también, cuanto estudios de seguridad vial… Falta mayor implicación EURORAP: (Usuario - RACC)

- Nunca se menciona en la participación la comisión general de transportes y estos influyen en nosotros y en las medidas necesarias. (Profesional - CETM)

- Era importante todo el tema de señalización nos pueden utilizar a nosotros como referencia. (Infraestructuras - ASETA)

- Que la pintura se ensanche permite mejoras de sinie stralidad en la entrada de las grandes ciudades. (Infraestructuras - ACEX)

- Son las adecuadas. (Asociaciones - APAT)

- Que se unificaran los criterios en todas las ciudades porque sino también puede llevar a confusión. (Usuario - AEC)

8. SEGURIDAD VIAL LABORAL Y EN EL TRANSPORTE

8.1. Concienciación, formación y control de los profesionales del transporte de personas y mercancías.

8.1.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

Todos los entrevistados coinciden en que las acciones de concienciación y formación previstas en el Plan Estratégico de Seguridad Vial podrían tener una amplia repercusión porque inciden sobre un colectivo muy presente en la carretera. Es general la idea de que los conductores profesionales tienen un nivel de responsabilidad mayor que el resto.

Todos coinciden también que las acciones de formación y concienciación inciden directamente en siniestros producidos por conducción temeraria o imprudente, en la medida que se respeten aspectos como: cero alcohol o descansos obligatorios.

Los entrevistados consideran que las acciones de formación y concienciación de profesionales tienen una importancia "media-baja", sensación que se extiende a todo lo relacionado con seguridad laboral en el transporte:

- El Plan tiene un enfoque "generalista".
- Se considera que las acciones de concienciación, formación y control tienen que venir acompañadas de campañas de prestigio del sector, que siempre aparece como "el malo" en temas de seguridad vial.
- Las posturas están encontradas:
- Los sindicatos consideran que su participación es insuficiente y que las medidas de formación no llegan a muchos trabajadores…
- …mientras que la patronal considera que el transporte es un sector que ya muestra mejoras pero gracias a las propias iniciativas del sector, no al Plan.

Causas de siniestralidad atendidas

- El sector del transporte es especial, porque su lugar de trabajo son las calles y las carreteras que comparte con otras personas que conducen pero de manera no profesional, así que la repercusión de estas acciones de formación y concienciación podría ser enorme, incluso si la tasa de siniestralidad fuera pequeña (Sindicatos UGT).
- Con una formación en conducción segura se evita que los profesionales sepan maniobrar en los momentos de peligro en la carretera y sepan

siempre cual es la mejor opción para evitar daños colaterales. (Profesional - CETM)

Importancia de la línea dentro del PESV

- Considero que baja y te explico por qué: en lo que se refiere a seguridad laboral, el Plan no tiene en cuenta la realidad del sector. Estamos hablando de un sector atomizado, con muchas micro empresas y autónomos, por no hablar de la parte "pirata" del sector. No es fácil poner en marcha programas de formación porque todos se niegan, la empresa y el trabajador, que ya están muy pre sionados en su quehacer cotidiano (Sindicatos – UGT).

- Importancia baja porque muchas de las acciones de formación las hemos tenido que impulsar nosotros mismos y no se nos ha ayudado como merecíamos, en este aspecto nos sentimos olvidados. (Profesional - CETM)

- Media-baja. Como acostumbra a pasar los colectivos con menos voz acostumbran a estar menos representados. No ha sido una línea que se haya volcado muchos esfuerzos dentro del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Vehículos – AECA-ITV)

- Media. Por una parte está bien porque todos tenemos presentes la necesidad de formación y concienciación pero después en la materialización lo acabamos haciendo todo nosotros con muy pocas ayuda. (Profesional - Fenadismer)

- Baja. No se le ha prestado ni mucha inversión ni mucha atención. (Vehículos - ANFAC)

Colectivos implicados

- No se nos ha tenido en cuenta, ni se nos ha informado ni se nos ha hecho participar. (Sindicatos - UGT)

- Se tendría que haber implicado más el sector empresarial y sindical vinculado al transporte de personas y mercancías. (Profesional - CETM)

- Son los colectivos adecuados. (Vehículos – AECA-ITV)

- También haría falta que se implicara más el Ministerio de Administraciones Publicas o la Federación de Municipios y Provincias, que después en los municipios encontramos más impedimentos para realizar nuestra labor. (Profesional - Fenadismer)

- Los colectivos son los adecuados, pero hubiera estado bien una mayor participación sindical. (Sindicatos - CCOO)

- Son los colectivos adecuados. (Profesionales - ASTIC)

8.1.2. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

Nuevamente se evidencia la falta de información sobre el coste de los programas y sobre el grado de avance logrado.

Tanto sindicatos como empresarios hacen señalar algunos aspectos sobre los costes que tienen para el sector las medidas de formación:

- El alto número de empresas pequeñas y autónomos hace que el coste de la formación sea comparativamente mayor: distraer a un conductor de su trabajo para poder recibir la formación es más complicado cuando la plantilla es pequeña o cuando se trata de un independiente.

- Se trata de un sector muy competitivo, donde se ajustan mucho los costes; la formación puede ser vista como un incremento de los costes laborales.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

8.1.3. Grado de cumplimiento dentro de los objetivos del plan

El análisis

Los entrevistados consideran que el nivel de consecución de los objetivos del Plan es "medio-bajo" en lo referente a medidas de concienciación y formación:

- No se trata de un problema de diseño: los objetivos estaban claros…
- … pero hay una sensación de abandono del sector y de que si al final se consiguen algo es por el propio impulso del gremio...
- ... extremo que no comparten los sindicatos que consideran que la estructura del sector no favorece el éxito de acciones de este tipo.

Mejorar esta situación implicaría:

- Conseguir una mayor implicación de los profesionales del sector .
- Partir de un planteamiento positivo, es decir, que haya un mayor reconocimiento de su la contribución que ellos aportan a la Seguridad Vial.
- Una política más adaptada al sector, comprendiendo sus carencias y las dificultades de integrar los costes que las acciones de formación implican para empresas pequeñas y autónomos.

Contribución a los grandes objetivos del PESV

- Creemos que si porque nosotros lo que si que hacemos es formar en conducción segura para que los profesionales sepan utilizar todos los elementos de seguridad que su vehículo dispone. (Vehículos - ANFAC)
- Las estadísticas no engañan y los profesionales en la carretera tienen escasos accidentes pero tendría que haber subvenciones a las medidas formativas para que fuera más asequible para todo el mundo porque ya es un sector y un gremio que cuesta que las nuevas generaciones tomen el relevo. (Profesionales - ASTIC)
- Creo que los conductores profesionales tenemos menos accidentes que la media, pero no gracias a las acciones de formación o concienciación que, insisto, han llegado a pocos. (Sindicatos – UGT).

Acciones que se podrían haber emprendido

- Campañas de prestigio del conductor de mercancías que cada vez está peor visto y cuesta el relevo generacional. (Profesional - CETM)

- Las revisiones de vehículos de personas y mercancías son más exhaustivas que el resto, con lo cual por parte nuestra las acciones son correctas. (Vehículos – AECA-ITV)

- Tiene que haber una mezcla de control y de ayuda, porque se trata de un sector con muchos autónomos y empresas pequeñitas y no van a querer perder ni una hora en formarse. (Sindicatos - UGT)

- Generar subvenciones a las medidas formativas para que pudieran ser más asequibles para los profesionales y para la gente que se quisiera especializar. (Profesionales - ASTIC)

¿Se ha conseguido un cambio en los comportamientos?

- Nuestro sector ha cambiado porque medidas generales como el carné por puntos nos afectan, como a cualquier conductor, pero el efecto de las acciones de concienciación y formación ha sido mínimo porque sólo han llegado a una minoría de profesionales. (Sindicatos – UGT).

- En los profesionales de larga distancia si que se han conseguido cambios, pero no en los profesionales del transporte urbano. (Sindicatos - CCOO)

- Yo creo que la formación es mayor y eso genera cambios en la concienciación y los controles al ser obligatorios también. (Vehículos - ANFAC)

- Inevitablemente hay cambios para mejor pero no sé hasta que punto ha sido por las intervenciones del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Profesionales - ASTIC)

Grado de consecución de los objetivos del PESV

- El grado de cumplimiento de los objetivos es bajo porque no se ha avanzado en realidad en muchos aspectos se ha quedado simplemente en el papel. (Profesional - CETM)

- Medio. Ha habido intento de mejoras pero es difícil de coordinar porque hay muchos agentes implicados. (Vehículos – AECA-ITV)

- Bajo porque los objetivos se han quedado en el papel o en la teoría no en la práctica. (Profesional - Fenadismer)

- Bajo porque solo se ha contemplado a un tipo de profesional de personas y mercancías. (Sindicatos - CCOO)

- Medio-bajo a nivel formativo se ha avanza do y a nivel de con trol también, pero en lo que respecta a co ncienciación ya lo dudo más. (Vehículo s - ANFAC)

- Bajo. Quedan muchas cosas por hacer somos un g remio bastante olvidado en este Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Profesionales - ASTIC)

- Sólo empresas de un cierto ta maño han puesto e n marcha acciones de concienciación y formación y aún algunas a regañ adientes. La mayoría del sector no ha notado cambio alguno. (Sindicatos – UGT).

8.2. Control de los profesionales del transporte de personas y mercancías.

8.2.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

Todos los entrevistados reconocen que los controles de lo s conductores profesionales son con dición necesaria para que existan mejoras en la segurida d vial laboral (lo mismo que ha ocurrido con los conductores no profesionales).

Algunos matices:

- En general, se considera nece sario homogeneizar los criterios con los que se realizan los controles.

- Todos solicitan un tratamiento "equitativo":

- Los empresarios señalan que quien tiene que comportarse con prudencia y respetar los aspectos básico s de la seguridad vial como una tasa cero de alcohol o el respeto de las horas de descanso es el conductor.

- Los sindicatos se quejan de que la empresa presiona a los conductores con condiciones de cump limiento del servicio que en la práctica les obligan a incumplir la normativa si quieren realizar el servicio en tiempo y forma.

- Patronal y sindica tos piden una adaptación de algun os aspectos sancionadores a la práctica profe sional (ej.: pérdida de pun tos por m al aparcamiento en el caso de los repartidores en zonas urbanas).

- Todos coinciden en que es preciso redactar un protocolo de se guridad laboral en el transporte más exhaustivo, que recoja , por ej.: influen cia de la alimentación en la concentración del conductor.

La importancia de la línea dentro del Plan se ha valorado como "media-baja":
Las mejoras vienen más de m edidas generales como el carné por punto s que de medidas concretas para el sector.

Aún hay mucho que hacer en cuanto a controles más continuos y racionales.

Los sindicatos se quejan de que los controles se concentran en el conductor de larga distancia y están ausentes en el reparto, paquetería, etc.

Una parte de entrevistados reclama una mayor participación del sector (especialmente sindicatos).

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- Con mayores controles se evita la siniestralidad fatídica que acostumbraba a existir cuando entre los implicados en un accidente había algún vehículo de transporte de personas o mercancías. (Vehículos – AECA-ITV)

- Con una tasa de alcoholemia cero evitas que los conductores profesionales tengan accidentes debido al consumo de alcohol a no ser que esté haciendo una infracción en su profesionalidad. (Profesional - Fenadismer)

- Hay un doble rasero: en los transportes en largas distancias sí que hay controles y sí que se cumplen los objetivos, pero estos desaparecen entre los profesionales; por ejemplo de paquetería a nivel urbano que tiene que transportar paquetes a una alta velocidad para cumplir con los requisitos que se les impone. (Sindicatos - CCOO)

- Los controles pueden evitar la siniestralidad debida a fallos mecánicos en los vehículos de transporte de personas y mercancías. (Vehículos - ANFAC)

- Los controles son imprescindibles, gracias a ellos, se evita que los conductores conduzcan cansados, que lleven demasiadas horas trabajando, que superen las velocidades permitidas... (Profesionales – ASTIC).

- Teóricamente, los controles deberían evitar los siniestros provocados por una conducción imprudente o temeraria del conductor… pero esta es una postura simplista que descarga toda la responsabilidad en el trabajador y ninguna en la empresa. Cuando la empresa le dice al transportista que la mercancía tiene que estar en Bruselas dentro de 36 horas y sabe que los tiempos son muy ajustados, está incitando al trabajador o al autónomo a que se salte las normas y el trabajador tiene que "tragar" porque si no lo hace no se cuenta con él. (Sindicatos – UGT).

Importancia de la línea dentro del PESV

- Creo que el Plan no ha pensado en los profesionales; ha creado una serie de medidas que son buenas para todos, tanto profesionales como no profesionales, pero el sector requiere un tratamiento especial de la seguridad laboral en el transporte (Sindicatos – UGT)

- Baja. Los profe sionales nos he mos tenido que auto organiza r y despu és solo encontramos impedimentos pero nosotros apostamos por u na conducción segura y pone mos todos los me dios para qu e así sea . (Profesionales - ASTIC)

- Media porque al lado de medidas como el carné por puntos o la reforma del código penal estas medida s han pasado tota lmente desapercibidas también porque so n acciones que e stán especializados a cole ctivos concretos aunque todos salgamos beneficiados. (Sindicatos - CCOO)

Colectivos implicados

- La importancia de la seguridad vial laboral debería ser alta, pe ro no lo es, la prueba es que no se ha contado con los sindicatos para elaborar el plan (Sindicatos UGT).

8.2.2. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

Los entrevistados no conocen ni el coste ni el sistema de seguimiento.

En concreto, los sindicatos se quejan de la ausencia de datos, consideran que no se puede realizar una política seria de seguridad laboral en el sector de transporte sin datos claros de siniestralidad.

Por otro lado se señala que una parte de los a ccidentes laborales del transporte urbano y reparto no aparecen en las estadísticas.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

8.2.3. Grado de consecución de los objetivos del Plan

El análisis

Los entrevistados consideran que hay una cierta "demo nización" del se ctor de transporte; asumen que tienen un nivel de re sponsabilidad alto, porque su trabajo afecta a muchas personas, pero defienden que se trata de un cole ctivo con una ta sa de siniestralidad especialmente baja.

Todos reconocen que los controle s son básicos pa ra alcanzar los objetivo s del Plan y qu e medidas com o el carné por puntos so n claves, especialmente para conductores profesionales que "no van a darse el luj o de jugar con su herramienta de trabajo".

También se reconoce la importancia de tratar con severidad aspectos como la tasa de alcohol cero o el respeto de los tiempos de descanso y parada... pero los sindicatos insisten en que debe repartirse la presión y la responsabilidad entre el trabajador y la empresa.

Los entrevistados consideran que los controles han producido un camb ios en los colectivos de pro fesionales del transporte de personas y m ercancías, pero la mejora no viene de un trata miento específico del profe sional, sino de medida s como el carné por puntos, la reforma del Código Penal o la in tensificación de los controles de velocidad, alcoholemia, etc.

Respecto a qué me dida es la más eficaz la conclusión es que las tres son importantes y se relacionan unas con otras. Ninguna de ellas tendría las mismas consecuencias si no estuvieran acompañadas por las otras.

- Formación: dado que un conductor profesiona l tiene un mayor riesgo que un conductor no profesional. El enfoque es el de aplicar un trata miento de

seguridad y prevención de accidentes laborales al sector, más allá de las medidas generales para todos los conductores.

- Concienciación: pensando en el conductor profesional tiene una especial responsabilidad frente a los pasajeros (en el caso de transporte de personas) y frente a otros conductores (en general)..

- Control: es la más importante para conseguir los objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial porque tiene unos efectos más rápidos y directos en la Seguridad Vial.

En lo que respecta a la consecución de objetivos está valorado como "medio-bajo"; los objetivos están claro y son perseguidos por todos los agentes implicados pero hay una sensación de abandono de poca voluntad de hacer participar al sector.

Contribución a los grandes objetivos del PESV

- Las medidas de control que se aplican a los profesionales del transporte de personas y mercancías consiguen que los accidentes dónde haya implicados profesionales del transporte sea muy escaso. (Profesional - CETM)

- Cada vez hay más medidas de control y es un tipo de control de obligado cumplimiento. El hecho de que estos controles queden registrados obliga a que el profesional esté más atento y el resultado es que hay menos accidentes. (Vehículos – AECA-ITV)

- Los controles han contribuido a que baje la siniestralidad, pero no olvidemos, y esto nadie lo cita, que estamos ante el gremio que menos siniestralidad tiene. (Profesional - Fenadismer)

- Visto la responsabilidad que tienen es muy importante tener medidas de control exhaustivas pero hecha la ley hecha la trampa muchos conductores acaban haciendo infracciones por la presión que se le pone en cima desde la empresa y el que perderá los puntos y su medio de ganarse la vida siempre es el trabajador no el empresario. (Sindicatos - CCOO)

- La actitud del empresario es a cargar toda la responsabilidad en el conductor y esto es irreal; si Ud. me obliga a cumplir el servicio en un plazo insuficiente, me está obligando a incumplir bajo amenaza de quedarme sin trabajo. (Sindicatos – UGT).

Acciones que se podrían haber emprendido

- Hay que empezar haciendo una buena definición del sector del transporte, porque a menudo se olvidan las pequeñas empresas de paquetería, reparto, etc. (Sindicatos - UGT)

- Echamos de menos una campaña que muestre las peculiaridades de nuestro sector y las dificultades que tenemos en carretera, un poco o mejorar nuestra imagen a nivel social. (Profesional - Fenadismer)

- Que se consideren profesionales del transporte de mercancías pequeñas compañías de paquetería, o por ejemplo los jóvenes pizzeros que trabajan en condiciones muy penosas de seguridad vial. (Sindicatos - CCOO)

¿Se ha conseguido un cambio de hábitos entre los conductores?

- Los cambios en los colectivos se han ido produciendo progresivamente pero incluso antes de que introdujera el nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Profesional - CETM)

- Las estadísticas de siniestralidad demuestran que los nuevos controles y la nueva concienciación del profesional del transporte de personas y mercancías sirven para conseguir cambios positivos en lo que respecta a seguridad vial. (Vehículos – AECA-ITV)

- En lo que respecta a seguridad si que ha habido cambios pero no en la imagen que se tiene del profesional. (Profesional - Fenadismer)

- En los profesionales de larga distancia si que se han conseguido cambios pero no en los profesionales del transporte urbano. (Sindicatos - CCOO)

- La formación es mayor y eso genera cambios en la concienciación y los controles al ser obligatorios también. (Vehículos - ANFAC)

- Inevitablemente hay cambios para mejor pero no sé hasta que punto ha sido por las intervencion es del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Profesionales - ASTIC)

- Creo que hay que enfocar el tema como lo que es: prevención de riesgos laborales en un sector concreto, que es el del transporte. Mientras esto no se haga así no se conseguirán cambios sustanciales ni en las empresas ni en los trabajadores. (Sindicatos – UGT).

¿Qué es más eficaz, una política de concienciación o de control?

Las dos son eficaces. Formación y concienciación en un profesional están más que cubiertas. (Profesional - CETM)

Todas son importantes. Si nos paramos a analizar la siniestralidad igual la medida más eficaz es un exhaustivo control. (Vehículos – AECA-ITV)

Las de formación para nosotros y las de control por el Plan. (Profesional - Fenadismer)

Una medida depende de la otra. Los resultados no se entenderían sin una de las tres. Las tres están vinculadas. (Sindicatos - CCOO)

Por nuestra área de acción te diría la de control y la de formación en conducción segura. (Vehículos - ANFAC)

Esta es la que menos conocemos porque no aseguramos a este tipo de vehículos. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

Todas son igual de importantes. Si hablamos de eficacia no nos podemos olvidar de ninguna de las tres. Pero el control es el que igual más contribuye en la consecución de los grandes objetivos del Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Profesionales - ASTIC)

Grado de consecución de los objetivos

- Los cambios en los colectivos se han ido produciendo progresivamente pero incluso antes de que introdujera el nuevo Plan Estratégico de Seguridad Vial. (Profesional - CETM)

- Las estadísticas de siniestralidad demuestran que los nuevos controles y la nueva concienciación del profesional del transporte de personas y mercancías sirven para conseguir cambios positivos en lo que respecta a seguridad vial. (Vehículos – AECA-ITV)

- En lo que respecta a seguridad si que ha habido cambios pero no en la imagen que se tiene del profesional. (Profesional - Fenadismer)

- Insisto, los controles no son justos si no se reconoce la responsabilidad de la empresa que coacciona al trabajador para que conduzca de manera "no prudente". (Sindicatos – UGT).

8.3. Mayor coordinación entre las Administraciones y el sector de transporte.

8.3.1. Importancia e impacto dentro de los objetivos del plan

El análisis

El PESV recoge la necesidad de potenciar una mayor coordinación entre las Administraciones y el sector del transporte, lo que incluía medidas como:

Los entrevistados consideran que se le ha dado una importancia media a esta línea de acción. Señalan que:

- Se trata de una labor difícil de llevar a término, por la descentralización de funciones en la Administración (los profesionales del sector conocen las dificultades que un país como España tiene para la coordinación entre tres Administraciones.)...

- … y también por el sector "atomizado y difícil". Hay quejas de que no se ha contado con todos los actore s y con to dos los sindicatos. Incluso algun os integrantes del Con sejo de Segurida d Vial se qu ejan de que no se les llama a menudo y no siempre se les hace caso.

Algunos comentarios

Causas de siniestralidad atendidas

- Hay un aspecto del Plan que e n mi opinión apenas se ha ten ido en cuenta y es la incorp oración de la seguridad vial en los planes de movilidad y prevención laboral de las e mpresas. Hay un e levado porcentaje de accidentes en desplazamiento s que tie nen relación con e l trabajo. (Sindicatos – UGT).

- Hay un elemento a considera r y es que hay una fuerte de scentralización tanto en materia la boral como en mate ria de tráfico y segu ridad vial y es muy necesario que exista una buena co ordinación entre las diferen tes Administraciones y no estoy seguro de que esto sea así. (Aseguradora)

Importancia de la línea dentro del PESV

- No es nuestra área de acción. (Usuario - RACC)

- Importancia media porque por parte de la DGT y la de Carreteras deberían tener más en cuenta el sector. (Profesional - CETM)

- Importancia media porque se h a quedado en el intento de coordinar no se ha acabado de producir correctamente. (Profesional - Fenadismer)

- Media. Al ser tan difícil de coo rdinar no se le ha prestado toda la atención que se debería. (Sindicatos - CCOO)

- Desconocemos el tema. (Vehículos - ANFAC)

- Esta es la que menos cono cemos porque no aseg uramos a este tip o de vehículos. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Baja porque casi ha sido inexistente. (Profesionales - ASTIC)

Colectivos implicados

- Nosotros formamos parte del Consejo de Segurida d Vial. La participa ción deberían más fre cuente y qu e se nos hicie ra más caso. (Profe sional - CETM)

- Creo que no se han olvidado ninguno. (Profesional - Fenadismer)

- Son los colectivos adecuados. (Sindicatos - CCOO)

- Desconocemos el tema. (Vehículos - ANFAC)
- Esta es la que menos conocemos porque no aseguramos a este tipo de vehículos. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)
- Hacen falta las administraciones locales porque es allí dónde después se generan muchas incompatibilidades. (Profesionales - ASTIC)

8.3.2. Coste y seguimiento de las acciones.

El análisis

Los entrevistados no conocen ni el coste ni el sistema de seguimiento.

Nuevamente se pide una mejora en este sentido.

Algunos comentarios

Conocimiento sobre los costes de la línea de actuación

- Desconocimiento.

¿Los recursos han sido suficientes?

- Desconocimiento.

Los resultados ¿justifican la inversión?

- Desconocimiento.

Prioridad de las acciones

- Desconocimiento

Conocimiento del sistema de seguimiento de las acciones

- Desconocimiento.

¿Qué le parecen los indicadores?

- Desconocimiento.

¿Cómo podría realizarse el seguimiento?

- Desconocimiento.

8.3.2. Especificidades para la mayor coordinación entre las Administraciones y el sector de transporte.

El análisis

Los entrevistados consideran que las acciones de coordinación entre las distinas Administraciones y el sector son manifiestamente mejorables:

- Sigue sin haber coordinación.
- Hay diferencias administrativas según Comunidades Autónomas.
- No se han homogeneizado los criterios.
- No hay un verdadero órgano con la labor de coordinar (se señala la poca trascendencia de la mesa de trabajo de la DGT y del observatorio).

Los agentes sociales entrevistados consideran que ha habido pocos cambios en los colectivos implicados en esta línea de acción del Plan Estratégico de Seguridad Vial.

Las acciones que se han realizado han servido para:

- Algunas administraciones sean más conscientes de las problemáticas específicas del transporte de personas y mercancías.
- Ser conscientes de la problemática que existe en España para coordinar acciones entre distintas administraciones.
- Que se reivindique una mejora para gestionar la coordinación entre administraciones.

Los entrevistados no destacan ninguna acción de esta línea de acción porque los profesionales de este sector reclaman lo poco que se ha conseguido avanzar para que haya una mejor coordinación entre las Administraciones y el sector de transporte.

Algunos comentarios

¿Se ha conseguido un cambio en la actitud de los interlocutores?

- Algunas administraciones han sido más conscientes de las problemáticas específicas del transporte de personas y mercancías pero poco más. (Profesional - CETM)

- Ha habido cambios para intentar entender mejor por parte de las administraciones las necesidades y peculiaridades del sector del transporte. (Vehículos – AECA-ITV)

- En esta línea de acción pocos cambios se pueden apreciar. (Profesional - Fenadismer)

- A nivel sindical si que tenemos presentes las reivindicaciones de este gremio tan importante. (Sindicatos - CCOO)

- Nosotros hemos manifestado reiteradamente nuestra disposición a colaborar, pero no se nos tiene en cuenta ni se nos informa. (Sindicatos - UGT)

- Esta es la que menos conocemos porque no aseguramos. (Aseguradoras - Mutua Madrileña)

- Las Administraciones no han cambiado con lo que pocos cambios hemos observado. (Profesionales - ASTIC)

¿Qué acciones destacaría?

- El intento de coordinar las administraciones locales de los ayuntamientos para homogeneizar criterios pero sé que no ha acabado de funcionar. (Sindicatos - CCOO)

Acciones que se podrían haber emprendido

- Una mayor participación con todas las administraciones, y con las administraciones de las diferentes Comunidades Autónomas como Euskadi y Catalunya. (Profesional - CETM)

- Casi se puede decir que no ha existido porque no hay un criterio uniforme de por dónde podemos circular y por dónde no. (Profesional - Fenadismer)

- Se podría haber emprendido un agente nuevo que se encargara de esa coordinación porque hay demasiadas administraciones y a veces esto puede entorpecer las acciones. (Sindicatos - CCOO)

- Casi es inexistente con lo cual se hubiera podido emprender lo mismo que se plantea pero con más iniciativa. (Profesionales - ASTIC)

- Hay una mesa de trabajo en la DGT y se supone que se iba a crear un observatorio, pero no se nos ha llamado. (Sindicatos - UGT)

Grado de consecución de los objetivos

- Bajo. Los objetivos no se han cumplido no sabemos de quien es la culpa pero aún queda mucho camino por recorrer si se quiere avanzar en esta línea de acción. (Profesional - CETM)
- Medio. Se ha avanzado en tener consideración sobre las necesidades de los profesionales de transporte de mercancías y personas pero falta unir esfuerzos. (Vehículos – AECA-ITV)
- Bajo. Es un terreno que aún queda mucho por avanzar. (Profesional - Fenadismer)
- Medio bajo porque la coordinación con las administraciones locales no ha surgido el efecto esperado. (Sindicatos - CCOO)
- Muy bajo. No se nos tiene en cuenta ni se nos informa. (Sindicatos - UGT)
- Muy bajo porque por lo que a nosotros afecta esta línea de acción casi no ha existido. (Profesionales - ASTIC)

ANEXO XIII

Grupo de discusión “La seguridad vial en la ciudad”

PARTICIPANTES

Target	Representante
FEMP	Miguel Ángel Bonet Granizo
CEAV	Ildefonso Ceballos (su coordinadora Clara-Isabel)
Movilidad	Antonio Lucio
CONBICI	Juan Merallo
Federación Profesional del taxi en Madrid	Mariano Sánchez López.
Colegio de ingenieros de caminos	Enrique de Arteaga
Ecologistas en acción	Paco Segura
Presidenta del Consejo de Consumidores y Usuarios	Francisca Sauquillo
Colegio de ingenieros de caminos	Enrique de Arteaga
Ecologistas en acción	Paco Segura
Targets que no pudieron participar.	
Presidenta del Consejo de Consumidores y Usuarios	Francisca Sauquillo
Confederación Española de Transporte de Mercancías	Dulce Díaz

1. Visión global de la seguridad vial

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS:

Se están maquillando las cifras: "Cada día hay menos muertos porque es más difícil matarse", por la mejora en las medidas de seguridad y por los sistemas de emergencia. La accidentalidad no ha bajado sólo porque los conductores son más respetuosos con la ley

El control de velocidad en núcleos urbanos es clave; la velocidad máxima en núcleos urbanos tiene que ser intocable. En horas tranquilas no decrece el número de conductores "ván dalos" y no hay que bajar la guardia. No se debe transigir. Especialmente en travesías el control de velocidad es imprescindible mantenerlos bajos para conseguir efectividad en la seguridad vial.

Un planteamiento serio de seguridad vial no puede "demonizar" el vehículo privado, sino gestionar su uso.

La seguridad vial choca con la necesidad recaudatoria del Ayuntamiento; en la ciudad hay que mejorar los bordes de calzada, pero eso supone, por ej.: menos vallas publicitarias.

Los accidentes que hay que vigilar más son aquellos que implican a un vehículo más grande contra una más pequeño, ej.: camión contra coche, coche contra moto o bicicleta.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

Proponen una visión generalitas: la seguridad vial es solo una pieza de un gran puzzle en el cual intervienen urbanismo, transporte público…

Cuando se habla de tráfico en núcleos urbanos no sólo hay que considerar aspectos de seguridad vial, sino otros tema as como contaminación atmosférica o acústica.

Los ratios de siniestralidad en transporte público son muy bajos y hay que seguir potenciándolo.

MOVILIDAD

Destacan la alta siniestralidad vial laboral. Las estadísticas de siniestralidad en general han bajado pero esta tendencia no se da en lo que se refiere a movilidad en el trabajo.

El coche compartido puede ser un recurso para la disminución de la siniestralidad.

No hay suficientes datos desagregados de la siniestralidad de los inmigrantes.

Analizar el problema de movilidad entre los jóvenes el fin de semana.

FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI

Piden que se respeten los derechos de todos: peatones, vehículos privados y vehículos de servicio público (entre los que se encuentra el taxi).

Consideran que los planes urbanísticos no se hacen pensando en compatibilizan los derechos de todos los usuarios, tanto particulares como profesionales.

Hay que poner mayor atención en los bordes de la calzada: paradas de autobús, salidas de colegio, elementos publicitarios… porque ahí es donde se concentran los accidentes en la ciudad.

Demasiadas restricciones con los límites de velocidad según zonas que impiden el buen funcionamiento de la labor del taxista.

Ajustar normativas de velocidad según franjas horarias.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES VECINALES

Echan de menos más formación no solo a los profesionales sino también a los usuarios.

Consideran que hay que poner más atención en la formación de los conductores. En determinados sectores (ej.: reparto) no sólo hay poca profesionalización, sino una situación de "alegalidad": conductores inmigrantes, mucha presión en horarios y rutas, vehículos inseguros…

Más educación vial a los usuarios de vehículos particulares (dónde no aparcar, etc…).

Intentar conseguir una policía local más educadora.

Buscar un transporte público a los polígonos industriales.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

Consideran que en nuestra sociedad, el vehículo privado es el rey, hasta el punto de que la educación vial parte de un tratamiento "cualpabilizador" de peatones y ciclistas, que son los elementos más indefensos de la circulación en ámbitos urbanos. Consideran que hay que cambiar el tratamiento de hacer recaer la responsabilidad en la víctima y pedírsela al conductor.

Nuevamente, proponen un análisis "amplio" de los efectos del tráfico rodado en los núcleos urbanos. Por ej.: consideran que los fallecimientos producidos por la contaminación del aire son equiparables a los fallecidos por atropellos y su origen es el mismo (los vehículos privados).

Consideran que no hay seguridad vial en núcleos urbanos sin una estrategia global de reducción drástica del uso de vehículos particulares.

CONBICI

Creen las normas de seguridad vial se realizan sin tener en cuenta la "asimetría" de la bicicleta frente a otros vehículos. En caso de accidente, quien asume mayor riesgo es el vehículo más pequeño, y la bicicleta siempre lo es. Paradójicamente las ordenanzas son especialmente restrictivas con la bicicleta, que es el vehículo más desprotegido.

Necesidad de armonización de las ordenanzas sobre bicicleta entre las diferentes ciudades. Es preciso crear una ordenanza tipo para el tema de la bicicleta, armonizar el importe de las sanciones para los ciclistas… No hay proporcionalidad. Muchas obligaciones al ciclista y pocos derechos.

Por otro lado, es imprescindible que el Ministerio de Fomento ponga en marcha una normativa para vehículos no-motorizados.

Alejarse de soluciones simplistas. No hay que pensar que el carril bici es la única solución al ciclista. Hay que considerar a la bicicleta como un vehículo más.

TRANSPORTISTAS

No acuden a la cita.

2. Seguridad vial en los accesos a las ciudades

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS

No consideran eficaz generar "jerarquías" entre vehículos en los accesos a las ciudades; no hay vehículos que sean más importantes que otros. En los accesos, cada tipo de vehículo tiene que tener su espacio y sus carriles pero dentro de una libertad de acción del ciudadano.

Consideran que la gestión de los accesos a las ciudades es compleja porque hay un choque de intereses: los ciudadanos quieren acceder al centro de la ciudad en coche y la respuesta del político es hacer más carreteras... pero eso alimenta el problema porque mejores carreteras incentivan a un mayor uso del coche.

No cree en soluciones "simplistas", como reducir la velocidad de manera indiscriminada. Por ej.: en Barcelona se ha reducido la velocidad en los accesos y esto ha dado buen resultado, pero no puede hacerse de forma indiscriminada, hay que buscar equilibrio como sucede en otros países; por ej.: Alemania combina una velocidad muy limitada en núcleos urbanos con autopistas donde no hay limitación de velocidad.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

Las ciudades no pueden crecer como han estado creciendo hasta ahora. Hay otras maneras de desarrollo de la ciudad. No configurar ciudades con zonas muy desperdigadas.

Potenciar la velo cidad variable en los acce sos a las ciu dades por la seguridad vial y por el me dio ambiente. Los vehícu los cuanto más corren más contaminan.

No hay que demonizar al vehículo privado porque es fuente de riqueza.

MOVILIDAD

Optar por la opción intermodal que combine la po sibilidad de acceder a los extremos de la ciudad en vehículo priva do para luego move rse en transporte público dentro del núcleo urbano.

Hay que buscar menos vehículos pero más ocupados; esto se consigue con carril bus reser vado y carr iles para los vehículo s de alta o cupación, con conos que se habiliten en momentos de especial densidad de tráfico.

Creen que es e sencial que se límite de velocidad en lo s accesos a la s ciudades.

Hay que respetar las demandas de los usuarios (ellos deciden si acceden al centro en transporte público o en su vehículo particular)…. pero para garantizar la seguridad vial en los accesos hay que gestionar esta "liberta d" e imponer restricciones.

FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI

El problema de los accesos no está allí, sino en que se incentiva el acceso al centro en vehículos privados. Por ej.: si se h acen más plazas de aparcamiento en el centro, se está realiza ndo un "efecto llama da" para que más vehículos a ccedan a la ciudad. Una solu ción es que de una form a paulatina se vayan peatonalizando diferentes zonas. No hacer el urbanismo "de fuera para dentro" sino "de dentro para fuera".

Las medidas de reducción de velocidad que se han lle vado a cabo en Barcelona son contradictorias; produce n una reducción de accidentes a corto plazo pero hacen que la entrada y salida en la ciudad sea poco eficaz. Se está de acuerdo con el planteamiento de Barcelo na pero en el fondo lo que hace es disuadir al conductor de que use su vehículo privado.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES VECINALES

Para la seguridad vial (y en general, para tener una mayor calidad de vida) parece más adecuada la ciudad "compacta" de modelo latino que la ciudad "desperdigada" anglosajona, que obliga a un uso masivo del coche.

La política de accesos a la ciudad depende más de intereses inmobiliarios que de la seguridad vial. El dinero que se gasta en mejores accesos a la ciudad podría emplearse en recuperación de los barrios degradados. Esto permitiría no dejar zonas inhabitadas en los centros de las ciudades y limitaría los desplazamientos.

En lo concreto, se sugiere limitar la política de las rotondas, especialmente en los accesos. Esto ralentiza el tráfico.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

El acceso a núcleos urbanos medios y grandes se ha convertido en un caos y es necesario poner restricciones a la libertad individual porque el resultado global es nefasto: contaminación, gente estresada y horas y horas en desplazamientos.

La política de carriles de autopistas dentro de las ciudades y en sus accesos no resuelve el problema, sino que lo aumenta porque genera un gran efecto llamada.

La solución es no fomentar el coche particular: más transporte público, aparcamientos "disuasorios" en las entradas de las ciudades.

Es urgente establecer programas de limitación de velocidad en los accesos a las ciudades, al estilo de lo que se ha hecho en Barcelona (ha funcionado).

CONBICI

Las grandes infraestructuras de acceso a las ciudades son barreras para peatones y ciclistas. No existen más de dos salidas seguras en todo Madrid para ciclistas y ninguna para peatones.

Los ciclistas solicitan un política de menos carriles y mayor esfuerzo por una acción intermodal que permita combinar transporte público y bicicleta. Otros países como Francia están consiguiendo avances importantes.

En resumen: que sea posible entrar y salir de la ciudad en bicicleta y, dentro de ella, que haya puntos de aparcamiento para vehículos no-motorizados.

TRANSPORTISTAS

No acuden a la cita.

3. Seguridad vial en "puntos sensibles": paradas de autobús, cruces…

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS

En las ciudades hay puntos sensibles como por ejemplo las intersecciones o las paradas de autobús. En estas zonas se necesita una mayor dosis de precaución y hay que ser más tajante en el cumplimiento de la normativa.

Preocupan especialmente cruces e intersecciones en las grandes ciudades; no están preparadas para ir con velocidad y sin embargo se circula por ellos relativamente rápido.

Se aconseja volver a introducir las "ondas verdes" porque está comprobado que favorecen a la seguridad.

Las "zonas de despeje" pensadas están siendo monopolizadas por (vehículos oficiales). No son eficaces y plantean múltiples problemas al "ciudadano normal". La recomendación es restringir severamente su uso.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

Coincide en el diagnóstico: los núcleos urbanos tienen puntos sensibles muy concretos. Son zonas que concentran accidentes, sobre todo para el peatón. A pesar de ello, cuando una ciudad diseña su plan urbanístico no siempre se tienen en cuenta de forma especial esos puntos sensibles como son las escuelas o las paradas de autobús.

La solución precisa no sólo un mejor tratamiento urbanístico, sino más seguimiento y control en estos puntos y esto implica a la policía local.

MOVILIDAD

No hay un planteamiento específico para estos puntos sensibles en donde la siniestralidad recae especialmente en el peatón. Las ciudades necesitan planes de movilidad peatonal.

Compatibilizar los que se quieren mover rápida y los que se quieren mover lentos. No se trata de generar ni "islas" ni "ghettos" para los que se desplazan de forma lenta.

Los colegios tienen que ser espacios de máxima atención peatonal (vallas, logística…). Hay que tener en cuenta la imagen de la madre con un 4x4 que va a buscar a su niño, es contradictorio con la seguridad vial y con el propio interés de la madre que quiere que su hijo no tenga un accidente en la puerta de su colegio.

Es necesaria una mayor dosis de control, y aquí entra en juego la policía local. Es precisa una Mayor atención a lugares como paradas o a los carriles de autobuses.

Es preciso marcar "zonas prioritarias de atención".

FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI

Hay un problema de diseño de ciudad. Las zonas sensibles tienen que estar mejor estructuradas en los planes urbanísticos y lo normal es que no se contemplen.

Hay que combinar una política de "control y sanción" con una política de flexibilidad. Por ej.: en la salida de una escuela hay que ser inflexible y se tiene que paralizar el tráfico para conseguir zonas más seguras. Lo mismo ocurre con los discapacitados...

… pero en otros aspectos hay que ser flexible. Los taxis tienen que parar donde le indique su cliente y, a menudo tienen que ayudarles a descargar bultos. Si el taxista hace su trabajo se enfrenta a una posible sanción. En lo que respecta a sanciones, hay que ser flexibles con la norma para que la norma no se vuelva contra el ciudadano.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES VECINALES

En los "puntos sensibles" hay que aplicar una mezcla de educación, de control, de urbanismo… Por ejemplo, hay que evitar la imagen que se están dando en los colegios cuando llegan los padres con comportamientos incorrectos… aquí hay que educar y sancionar.

La policía local es un factor clave. Es imprescindible que al policía local se le dé más formación para hacerle ver que los puntos sensibles no pueden ser tan inseguros… y hay que exigirle que actúa más y de forma más contundente en estas zonas.

En los hospitales y centros de salud hay que mejorar el estacionamiento porque ahora no pueden estacionar ni las ambulancias. Es esta incapacidad para aparcar y la urgencia por hacerlo lo que están provocando accidentes.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

La cuestión no es tanto actuar de forma específica en puntos sensibles…

… sino como crear una estrategia general de cómo actuar. No se han definido con claridad estos "puntos sensibles", no se han señalizado como tales y no se han creado protocolos de actuación en ellos, ni para el peatón ni para el conductor ni para la policía local.

CONBICI

Llaman la atención sobre el problema de las intersecciones; la mayoría de los accidentes entre bicicleta y vehículo particular es en las intersecciones. Esto se produce porque los cruces están pensados para vehículos con motor, que pueden acelerar con mucha violencia, que no es el caso de la bici. Por ej.: Un ciclista en cuesta arriba parado por un semáforo tiene peligro de colisionar con los coches que van más deprisa y eso es porque están pensados vehículos más rápidos.

Especialmente, se considera que el diseño de las intersecciones entre las vía ciclistas y las vía normales está muy poco adaptado a las características de las bicicletas.

TRANSPORTISTAS

No acuden a la cita

4. Seguridad vial en alta densidad de tráfico

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS

La circulación en la ciudad en condiciones de alta densidad de tráfico es algo "normal", es decir, algo que ocurre diariamente y es preciso establecer pautas de seguridad vial en estas condiciones.

En algunos momentos se han pretendido solucionar los problemas de densidad de tráfico aumentando los carriles o introduciendo vías de alta velocidad tipo M30. Esto no resuelve el problema de tráfico y en cambio empeora el de la seguridad vial. En los núcleos urbanos, el tráfico no va a descender por muy anchas que sean las calles.

Hay que hacer una mejor gestión de la regulación de la velocidad. Esto se consigue con señalización variable que permite establecer topes de velocidad según nivel de densidad que haya.

En general, la seguridad vial mejora cuando hay buena información de posibles incidencias por densidad; un conductor nervioso comete más errores.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

Paradójicamente, cuando el tráfico está atascado es cuando se producen menos accidentes graves y esto es porque los coches están circulando despacio. Esto muestra que el control de velocidad es imprescindible.

MOVILIDAD

El control de velocidad es imprescindible. Aconsejan aumentar los controladores de velocidad en zonas propensas a la alta densidad de tráfico.

Mayor control en general. La policía local no es tan severa como la Guardia Civil de carreteras.

FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI

La alta densidad puede ser negativa dependiendo de la velocidad en que se desplacen los vehículos en cada momento. Esto implica que en los núcleos urbanos la gestión de la velocidad tiene que ser variable; dependiendo de os momentos del día...

… y dependiendo del tipo de vía en la que se esté circulando.

Los taxistas inciden en la necesidad de dar señalizar las zonas de alta densidad y de dar más información sobre el estado del tráfico; nada peor que un vehículo que intenta avanzar deprisa en una situación de tráfico denso.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES VECINALES

El tráfico denso es un mal endémico en la ciudad: produce inseguridad vial, polución acústica, ambiental… La solución pasa por restricciones en vías de alta densidad; restricciones a la velocidad a la que se circula e incluso a la cantidad de vehículos que pueden circular por ellas.

Creen que debe haber una buena selección, asignando carriles según tipo de vehículos.

Contemplar incluso la posibilidad de restringir el vehículo privado en amplias áreas de los centros urbanos.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

Inciden en la idea de "recuperación del centro para el peatón". El nivel de tráfico en algunas zonas céntricas es sencillamente no gestionable.

CONBICI

Hay que potenciar la bicicleta ; en zonas de alta densidad de tráfico, la bicicleta es una alternativa eficaz, especialmente si es posible combinar el uso de la bici con el transporte público y con "aparcamientos disuasorios.

Lo más seguro para el ciclista es ir por el centro del carril. Es preciso extender esta red y cuidar su diseño.

Aconsejan dar alternativas para potenciar la bicicleta porque de esta manera se consiguen efectos positivos para reducir la densidad. Es un círculo vicioso: más bicicleta y más transporte público equivalen a menos densidad de tráfico y a un tráfico menos peligroso.

TRANSPORTISTAS

No acuden a la cita.

5. Seguridad vial el fin de semana

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS

Durante el fin de semana se hacen tra yectos diferentes a los de los días laborables; conductores que durante la semana no cogen el coche lo hacen el fin de semana, pe rsonas que sólo con ducen de día lo hacen de noche, personas que siempre hacen los mismo s trayectos van a sitio s por los q ue no transitan habitualmente. Esto ha ce que e l perfil del "condu ctor despistado" sea mucho más habitual durante el fin de semana y esto reduce la seguridad vial.

El alcohol no es el problema más gra ve, el problema es el condu ctor imprudente o incluso el condu ctor vándalo y, aunque parezca mentira un conductor "kamikaze" tiene menos riesgo de ser de tenido en el centro de Madrid que un una autopista.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

Las autoridades loca les tienen un doble rasero que resulta fatídico pa ra la seguridad vial y, en general pa ra la convivencia. No se puede ser permisivo con determinados temas; las leye s y los r eglamentos son claros pero quienes los aplican son las autoridades locales.

Con el alcohol y la s drogas la actitud debe ser de toleran cia cero. Es cierto que el ca da persona reacciona al a lcohol de manera diferente, pero como hay que tomar una norma general, la solución debe ser la re stricción absoluta para cualquier conductor.

Uno de los aspe ctos que con diciona la seguridad vial en fin de seman a son los "botellones". Creo que no se deben permitir los bote llones ni dentro de la ciudad ni fuera de la ciudad y por una cuestión d e salud pública, además de por seguridad vial.

MOVILIDAD

La normativa y la actitud de las policía s es la misma en todos los momentos del día y del año, y esto no es correcto; hay que distingu ir el día labo rable, las acciones de fin de se mana nocturno y la s acciones de fin de se mana diurno.

No se puede estigmatizar del alcohol para el con ductor y luego con siderarlo como bueno en una disco teca. Esto es una hipocre sía que nos va a pasar factura, porque el chico sale de la discoteca y coge su coche.

¿Cuáles son las alternativas viables para el ocio nocturno? Taxis, metro abierto toda la noche... El alcohol está permitido, así que hay que evitar que uno tenga que coger el coche para volver a su casa.

FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI

Los taxistas consideran que hay una verdadera problemática de fin de semana y que las autoridades no actúan con determinación. Constatan que en los núcleos urbanos hay consumidores de bebidas alcohólicas y de drogas que conducen, con el consiguiente peligro para la seguridad vial.

Los taxistas exigen los controles como medida disuasoria de los malos comportamientos en la carretera.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES VECINALES

Hay un verdadero problema de los jóvenes y el alcohol y esto tiene también su vertiente en la seguridad vial.

Hacen falta campañas de formación desde los ciclos escolares. Los jóvenes tienen que estar concienciados y ser conscientes del riesgo que corren ellos y que hacen correr a otros.

En algunas localidades el botellón se está desplazando fuera de las ciudades, hacia lugares donde no hay alternativas de transporte público. Esto aumenta considerablemente el riesgo de seguridad vial, porque los jóvenes van en coche a esos sitios.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

Desde hace mucho tiempo se ha demostrado científicamente que el alcohol y las drogas son peligrosas para el conductor: pierde reflejos, ve alteradas sus facultades y pierde la sensación de riesgo que ha de tener. La solución es clara: tolerancia cero con el alcohol y las drogas.

Sin el control efectivo de las autoridades locales, cualquier mensaje que se lance va a caer en vacío.

CONBICI

El fin de semana tiene una problemática negativa: y es el del ciudadano que bebe o se droga. Un conductor en plenitud de facultades ya es un factor de riesgo, no digamos si ha consumido alguna de estas sustancias. La respuesta debe ser de tolerancia cero con el alcohol y las drogas.

El fin de semana tiene una vertiente positiva para la seguridad vial. Se puede aprovechar que durante el fin de semana hay menos tráfico para prescindir de vías para el transporte motorizado y convertirlas en vías accesibles para otros transportes: bicicletas, patines…

Durante el fin de semana aumenta el número de ciclistas en las carreteras. Es precisa una mayor atención.

Hoy por hoy, el ciclista de ocio no puede acceder con comodidad al transporte público. Así que tiene que meter la bici en su coche y desplazarse así a las zonas en que puede hacer ciclismo de ocio. Paradójicamente, se obliga al ciclista a coger el coche.

TRANSPORTISTAS

No acuden a la cita.

6. Seguridad vial en movilidad al trabajo

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS

Una parte importante de los accidentes se producen entre personas que van o vienen de su lugar de trabajo.

Este problema ni siquiera ha sido planteado; ningún núcleo urbano de tamaño mediano cuenta con planes de movilidad urbana sostenibles.

El enfoque que se hace de la movilidad laboral es incorrecto Se han generado "zonas de atracción" (como el Campo de las Naciones en Madrid) que canalizan enormes cantidades de vehículos que vienen de todo el área metropolitana y esto produce múltiples problemas de gestión de tráfico.

Se ha permitido una movilidad geográfica ilimitada a las empresas, mientras que los trabajadores tienen muchas menos alternativas, así que cuando una empresa se deslocaliza, el trabajador no se muda (más aún en España donde la propiedad de la vivienda prima sobre el alquiler), sino que se desplaza en coche.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

Hay que desarrollar planes de movilidad urbana que de verdad sean sostenibles y hay que incluir estos planos dentro de la política de seguridad vial.

Es necesario potenciar e incentivar el uso del vehículo compartido. El conductor que va con otros compañeros es más responsable y comete menos errores en la conducción.

MOVILIDAD

Hay que considerar la movilidad laboral como una prioridad de seguridad vial. Hay que conocer la demanda y saber tratarla a partir de planes de movilidad realistas. Hay que estudiar las mejores opciones y facilitar elementos de "racionalidad" entre los usuarios, ya sea transporte público, vehículo compartido...

Todo no se reduce a aumentar la oferta de transpo rte público; a veces hay transporte público que no se potencia y no se incentiva a utilizarlo.

Es necesario evitar el "zoning", con grande s zonas esp ecializadas en residencial o servicios… porque esto aumenta el nivel de desplazamiento.

FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI

La seguridad vial en los desplazamientos al trabajo está condicionada por lo urbanístico. Si se diseñan gran des polígonos industriales a las afueras de la ciudad y sin transp orte público estamos obligando a que quie nes trabajan allí cojan el coche particular.

Se habla mucho sin datos; ha y que analizar todos los coste s y todos los beneficios que genera las rutas de trabajo.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES VECINALES

Si queremos seguridad vial, e s imprescindible romper la pauta de "un trabajador = 1 vehículo particular".

Es urgente habilitar o mejorar el tra nsporte público a los polígo nos industriales y las rutas de trabajo.

En algunos casos se podrá h abilitar una ruta, y en otro s no, pero hay soluciones, como que la em presa asuma el co ste del billete de tra nsporte público (que puede ser más eficaz que una ruta).

La bicicleta también es considerada como una buena opción en trayectos de pocos kilómetros. Se solicita carril bici en todo el perímetro urbano.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

Los problemas de seguridad vial producidos por los d esplazamientos laborales son, en cie rta medida, resulta do de pro blemas de urbanismo; si las zonas de oficina, comercio o industria están segregadas de dónde vive la gente el número de desplazamientos aumenta.

Esto no implica que no se pu eda hacer n ada con lo que hay. Las so luciones pasan por asegu rar que hay alternativa s al vehículo particu lar, especialmente el transporte público.

Además, están la s soluciones privadas como por ejem plo la ruta de empresa o el vehículo compartido…

CONBICI

Reducir el uso del coche pa rticular es mejor para todo s. La problemática viene del coche.

Aconsejamos incentivar la bicicleta para ir al trabajo por todos los efectos beneficiosos. Por ej.: las estadísticas demuestran que las personas que van en bici al trabajo son más eficaces en su labor y se piden menos bajas.

TRANSPORTISTAS

No acuden a la cita.

7. Seguridad vial y policía local

COLEGIO DE INGENIEROS DE CAMINOS

Hay una necesidad de "profesionalización"; las policías municipales deberían seguir directrices mucho más técnicas.

Hace falta formación; el policía local es un funcionario pluridisciplinar; cumple muchas funciones, no solo la de control del tráfico y, en consecuencia no tiene porque saberlo todo al respecto.

FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE MUNICIPIOS Y PROVINCIAS

En teoría, la policía local tiene un papel concreto; tienen un papel de control, de cumplimiento del orden y de represión de conductas delictivas o anti sociales. Y esto tiene mucho que ver con la seguridad vial.

En la práctica se les exige más por lo que recaudan que por el control de la ley… y además hay muchos intereses. Si los policías locales multan a los padres que están en doble o triple fila para recoger a sus hijos, aunque se estén comportando de manera incivilizada, el alcalde pierde votos.

MOVILIDAD

Hay una tremenda falta protocolos de actuación para la policía local y eso hace que no les cueste sancionar comportamientos leves, mientras que apenas se ocupan de infracciones más graves. Por ej.: un policía local no tiene problema alguno para sancionar a un conductor mal estacionado y enviar una grúa, pero muy difícilmente va a perseguir y detener a un loco que va a 200 Km. hora por el medio de la ciudad, porque no sabe cómo actuar, mientras que un guardia civil de carreteras sí que sabe.

Hay todo un trabajo interno para definir y monitorizar políticas de calidad, de disciplina administrativa para las policías locales. Esto incluye también a los temas de tráfico y seguridad vial.

Hay un problema de comunicación, porque el ciudadano piensa que las multas se ponen para recaudar, no para sancionar comportamientos concretos. Probablemente haya que explicar que se trata de una cuestión de seguridad vial, no de hacienda municipal. Y probablemente ayude saber qué pasa con el dinero de las multas y asegurarse de que se aplican a temas de seguridad vial.

FEDERACIÓN PROFESIONAL DEL TAXI

La policía local es el punto clave de la política de seguridad vial.

Los policías locales están obligados a conocer perfectamente la normativa… y al mismo tiempo tienen que tener criterio y saber cuándo toca ser flexible o cuándo no para ganarse el respecto de la sociedad.

CONFEDERACIÓN ESPAÑOLA DE ASOCIACIONES VECINALES

Hay que buscar la profesionalidad del policía en temas de seguridad vial… y el nivel medio no es suficiente, hay que ir más lejos.

Hay que darse cuenta de que el policía local no solo se ocupa del tráfico y la seguridad vial, sino de otras muchas cosas más. Es un generalista, no un agente especializado. Si se quiere eficacia hay que darle formación y medios y hay que marcarle prioridades.

Hay que ser más transparente con el dinero que viene de las sanciones. El ciudadano cree que se le sanciona para sacarle dinero, no para que se comporte de acuerdo con la ley.

Hay que ver la doble función del policía local como controlador y como educador del ciudadano.

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN

Hay que aplicar en los núcleos urbanos la misma disciplina y rigor que se ha hecho en las vías principales. Por ej.: hay que poner en marcha más controles de la velocidad.

El policía local tiene que ser consciente de que está para ayudar a todos, pero en especial a los más vulnerables en el tráfico: bicicletas y peatones.

CONBICI

Los policías locales no actúan con rigor; hay permisividad en según qué tipo de comportamientos, como por ejemplo los coches subidos a las aceras, que son un peligro para las bicicletas. ¿Por qué no les multan?.

Se deben priorizar la movilidad del más débil (peatones y ciclistas) y eso se consigue si los policías locales son sensibles a esta prioridad.

En algunos casos, la policía local persigue con "saña al ciclista" se centran en comportamientos incorrectos de los ciclistas pero se abstraen de otros problemas a su alrededor que pueden ser mucho más graves.
La policía local tiene que predicar con el ejemplo. En ocasiones circulan con exceso de velocidad sin que haya necesidad para ello o dejan sus coches patrullas "tirados" cuando pueden aparcarlos correctamente.

Hay que potenciar la figura del policía local en bicicleta.

TRANSPORTISTAS

No acuden a la cita.

ANEXO XIV

Entrevistas

ENTIDAD	ENTREVISTADO	CARGO	FECHA
ACTORES SOCIALES			
INSIA	Francisco Aparicio Izquierdo	Director	28-jun-09
RACE	Tomás Santa Cecilia	Director Seguridad Vial	03-jun-09
MAPFRE	Migul Mª Muñoz Medina	Presidente	09-jul-09
ANFAC	Fernando Acebrón Rodicio	Director Técnico	11-dic-09
AESLEME	Mar Cogollos	Presidenta	14-dic-09
ACTORES INSTITUCIONALES			
ATGC	Rogelio Martínez Masegosa	General Jefe	22-jun-09
	Francisco Javier Sánchez-Farragut	Comandante Jefe	
Subdirección General de Gestión Presupuestaria	Mariola Menéndez	Subdirectora Adjunta	26-jul-09
Subdirección General de Normativa y Recursos	Ramón Ledesma	Subdirector General	09-jul-09
Subdirección General de Formación para la SV	Aurora Cenedilla	Subdirectora General	25-ago-09
Dirección de Transporte y Energía (C.E)	Mª Teresa Sanz Villegas		28-sep-09
Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial	J. Manuel Prieto Barrio		29-sep-09
Subdirección General de Inspección de Transporte	Alfonso Sánchez Marco	Subdirector General	30-sep-09
Dirección General de Carreteras	Roberto Llamas	Coordinador Seg.Vial	05-oct-09
FEMP	Miguel A. Bonet	Técnico	06-oct-09
	Ignacio Alarcón	Subdirector de coordinación ciudadana	
Subdirección General de Tráfico y Movilidad	Federico Fernández	Subdirector General	26-oct-09

MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA

agencia de evaluación y calidad

EVALUACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2005-2008

Guión para la entrevista de orientación
INSIA

(El objetivo general de este cuestionario es obtener una visión de conjunto de las principales materias que abordará la evaluación, conociendo la opinión de algunos actores que se ha considerado clave mediante preguntas abiertas sobre diversos aspectos del Plan).

INTRODUCCIÓN

El INSIA es un centro perteneciente la Universidad Politécnica Madrid, adscrito a la Escuela Técnica Superior de Ingenieros Industriales e integrado en el parque científico y tecnológico de la UPM. Su trabajo, con 20 años de experiencia, está especializado en la automoción y, más recientemente, en el impacto medioambiental.

0. *¿Cuáles son las líneas de investigación preferente del INSIA en materia de seguridad vial?*

0.1. ¿Con qué hipótesis de trabajo realizan su investigación?

Respecto al papel jugado en el Plan:

(El objetivo de este apartado es, además de servir como introducción de la entrevista, tener una idea aproximada de en qué medida conoce el entrevistado/a el Plan y habla con más o menos propiedad).

1. *¿Cuál es su grado de conocimiento del Plan de Seguridad Vial 2005-2008?*

2. *¿Qué papel ha jugado el INSIA en el diseño, ejecución y seguimiento del Plan? ¿Qué papel ha desempeñado usted personalmente?*

3. *El INSIA usa el modelo DRAG para el estudio de la siniestralidad. ¿Qué es el modelo DRAG? ¿Cuáles son sus características principales? ¿Cómo se utiliza? ¿Cuáles son las conclusiones principales de dicho estudio realizado para la DGT?*

Respecto al Plan de Seguridad Vial en general:

(El objetivo de este apartado es conocer la opinión del entrevistado respecto a la pertinencia y diseño del Plan, especialmente en relación a la vinculación entre las causas de la siniestralidad y los objetivos y medidas que incorpora el Plan).

4. *En términos generales, ¿cuáles diría que son las principales causas de la siniestralidad en carretera? ¿Coincide Vd. con el diagnóstico del PESV y con la ponderación relativa de las distintas causas? (Citar, a título de ejemplo, la seguridad laboral).*

5. *El Plan de Seguridad Vial se estructura en tres grandes ámbitos de trabajo: el comportamiento de los usuarios, el acondicionamiento de infraestructuras y la seguridad en los vehículos. ¿Está Vd. conforme con la importancia relativa de cada uno de estos ámbitos en el PESV?*

6. *Respecto a los objetivos operativos y líneas estratégicas para cada una de sus áreas estratégicas, ¿qué opina sobre su posible contribución a la reducción de la siniestralidad? ¿Echa de menos algún área o línea de actuación?*

7. *Y respecto a las medidas (acciones clave) que concretan las anteriores, ¿cree que su diseño se ajusta a los objetivos que persiguen?*

8. *¿Considera que la prioridad asignada a cada área de actuación (área estratégica) y el esfuerzo invertido son los adecuados? De no ser así, ¿en cuáles aprecia un posible déficit y a qué cree que es debido?*

   Nota: si no queda claro a qué se refiere exactamente la pregunta, por esfuerzo invertido se entienden aspectos como el lide razgo político o la facilidad en la coordinación administrativa.

9. *Respecto al patrón de la siniestralidad que tenemos en España, ¿cree que pueden existir diferencias o particularidades importantes (según tipos de vías, ámbitos geográficos o competenciales) que no se hayan tenido en cuenta?*

   Nota: Preguntar, informalmente, por la posibilidad de usar datos e spaciales y explotarlos con la información de las variables que maneja el DRAG.

10. *El INSIA maneja modelos DRAG de otros países para estudiar la siniestralidad. A partir de ese conocimiento, ¿conoce el Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial 2001-2010? En dicho programa, se considera que las causas de la siniestralidad son básicamente las*

mismas en todos los países. ¿Está de acuerdo? Por otro lado, ¿cree que el PESV se ajusta adecuadamente a las indicaciones del Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial 2001-2010? ¿Conoce los planes similares que se han llevado a cabo en otros países europeos? De ser así, ¿qué similitudes y diferencias presentan respecto al español? Por ejemplo, indicadores, estructuración… ¿Puede realizar alguna sugerencia de otros planes para ser aplicadas al caso español?

11. *En relación con el Programa Nacional de Reformas (y, en concreto, con el PEIT), ¿qué papel cree que juega (o debería jugar) la política de conservación y mejora de infraestructuras en la lucha contra la siniestralidad? ¿Cree que está adecuadamente valorado en el PESV? ¿Qué papel juega la distribución modal del tráfico?*

12. *Respecto a los diversos agentes sociales (por ejemplo, las asociaciones de usuarios o víctimas) que fueron consultados y participaron en la elaboración del Plan, ¿en qué medida cree que se incorporaron al Plan sus puntos de vista? ¿Qué opina de los resultados de dicha participación?*

Respecto a la ejecución del Plan:

(El objetivo de este apartado es conocer la opinión del entrevistado/a sobre la ejecución y la implem entación del Plan, especia lmente en aquellas acciones en las que haya participado directamente).

13. *¿Ha participado el INSIA, como centro universitario investigador? (Sobre todo en el área 8).*

    Nota: El resto del apartado, según lo que contesten aquí.

14. *¿Cómo se ha relacionado el Plan con otras políticas relevantes para la seguridad vial? Por ejemplo las de educación, industria, carreteras… etc.*

    Nota: respecto a las políticas de industria, mencionar los planes RENOVE, VIVE, PREVER si no se comentan espontáneamente.

15. *¿Qué medidas destacaría como las más importantes que se han llevado a cabo?*

    Nota: asegurarse de que el entrevistado/a comente su opinión de la reforma del código penal, la in troducción del carné por puntos y las campañas publicitarias de concienciación social.

Respecto a los resultados del Plan:

(El objetivo de este apartado e s preguntar sobre la reducción global en la siniestralidad, y sobre los grandes objetivos estratégicos del Plan).

16. *¿Qué le parecen los resultados alcanzados en la reducción global de la siniestralidad (objetivo general del Plan de reducción de un 40% de los fallecidos y resto de objetivos estratégicos)?*

17. *¿Qué medidas (áreas o líneas estratégicas) cree que han contribuido más a alcanzar dichos resultados? ¿Y cuáles menos?*

18. *Respecto a los "grupos objetivo"-entendiendo por tales aquellos en los que se pretende inducir cambios de conducta para la consecución de los objetivos estratégicos-, ¿cree Vd. que han sido identificados correctamente?*

19. *¿En qué medida cree que se ha logrado promover en los grupos objetivo de las medidas los cambios de conducta deseados?*

20. *Respecto a la continuación y el futuro inmediato de la política de seguridad vial, ¿qué aspectos merecen ser revisados y cuáles conservados y potenciados? ¿Qué áreas de actuación cree que habría que potenciar a partir de ahora?*

Respecto a los costes de las medidas:

(El objetivo de este apartado es conocer el tipo de información que tiene el entrevistado/a sobre los co stes de las medida s del Plan, y su opin ión al respecto).

21. *¿Conoce el coste total aproximado del Plan o de las acciones en las que más directamente ha participado? En ese caso, ¿le parecen adecuadas las dotaciones de recursos? ¿Y la relación del coste con los resultados conseguidos?*

22. *¿Sabe si se dispone de alguna estimación de en qué medida los propios mecanismos de financiación del sistema cubren los costes de las medidas? ¿Y de algún estudio coste-eficacia y coste-beneficio sobre alguno de las medidas que contiene el PESV?*

Respecto al sistema de seguimiento:

(El objetivo de este apartado es conocer la opinión del entrevistado/a sobre el diseño y la utilización del sistema de seguimiento del Plan).

23. *¿Cree que el sistema de indicadores se ajusta al diseño del Plan? ¿Producen la información adecuada para introducir mejoras?*

24. *¿Le parece adecuada la periodificación del seguimiento a través de los informes anuales?*

25. *¿Considera suficiente el grado de difusión y utilización de la información que se produce con el seguimiento del Plan?*

26. *Respecto a la reedición del Plan para el periodo 2009-2012, ¿en qué medida cree que se ha incorporado y utilizado la información de seguimiento para el diseño del nuevo Plan? ¿Podría adelantar alguna predicción sobre la siniestralidad?*

Dependiendo de cómo se desarrolle la entrevista:

Respecto a la percepción ciudadana:

(El objetivo de este apartado es conocer la opinión del entrevistado/a sobre la percepción que pueda tener la ciudadanía en cuestiones relacionadas con la siniestralidad y el Plan).

27. *¿En qué medida cree que la ciudadanía ha adquirido conciencia del problema de la siniestralidad? ¿Y en qué medida ha actuado en consecuencia?*

28. *Respecto a las principales causas que explican la siniestralidad, ¿cuáles diría que le parecen más importantes al conjunto de la ciudadanía?*

29. *Respecto a la evolución en la siniestralidad experimentada en los últimos años, ¿cree que la ciudadanía es conocedora de ello? De no ser así, ¿cree que deberían llevarse a cabo otras actuaciones al respecto?*

30. *¿Cree que la ciudadanía conoce la existencia del Plan y las principales medidas aplicadas en materia de seguridad vial? ¿Y en qué medida cree que se les atribuye los resultados alcanzados en la reducción de la siniestralidad?*

31. *¿Cuál cree Vd. que es la actitud (colaboradora, pasiva, indiferente) general de la ciudadanía ante el problema de la seguridad vial y ante el PESV?*

MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA

agencia de evaluación y calidad

EVALUACIÓN DEL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2005-2008

Guión para la entrevista con el RACE

Introducción:

El año 2001 la Unión Europea aprobó el Libro Blanco "La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad", cuyo principal y ambicioso objetivo para el año 2010 en el ámbito de la seguridad vial es la reducción en un 50% de las víctimas mortales.

En España, el Programa Nacional de Reformas (PNR) hace suyo el diagnóstico europeo y en el eje 2 fija como objetivo específico para el año 2010 la reducción de la tasa de siniestralidad en carreteras en un 40%, objetivo que en consecuencia aparece también recogido en el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT).

Así la Dirección General de Tráfico (DGT), dependiente del Ministerio de l Interior, puso en marcha en 2004 el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, que ha definido un ambicioso conjunto de objetivos, áreas estratégicas y líneas de intervención, y cuya finalidad es la reducción de la siniestralidad en carretera que constituye, además, un objetivo primordial de la política del Gobierno.

Terminado el periodo de ejecución del Plan, esta evaluación se centrará en el grado de aplicación y éxito del conjunto de las medidas que integran el mismo.

Grado de conocimiento del Plan:

1. *¿Cuál es su grado de conocimiento del Plan de Seguridad Vial 2005-2008? Conocen en profundidad las líneas estratégicas, los objetivos operaticos y las acciones que lo integran?*

2. *En la etapa previa a la aprovación del Plan, ¿qué conocimiento tuvieron de su diseño y qué oportunidad de participar en él? ¿Cómo valoran dicha participación?*

3. *Y en el caso del resto de agentes sociales, ¿qué conocimiento tuvieron y cómo participaron?*

Valoración general del Plan:

4. *¿Qué valoración general hacen de las características del Plan (por ejemplo respecto a su estructura y grado de desagregación)? ¿Y de los resultado alcanzados en la reducción de la siniestralidad?*

5. *El Plan se estructura en tres grandes ámbitos: el comportamiento de los usuarios, el acondicionamiento de infraestructuras y la seguridad en los vehículos. ¿En qué medida cree que dicha estructura y las prioridades asignadas a cada ámbito son adecuadas?*

6. *¿Considera que la prioridad asignada a cada área de actuación (área estratégica) y el esfuerzo invertido son los adecuados? De no ser así, ¿en cuáles aprecia un posible déficit y a qué cree que es debido?*

   Nota: por *esfuerzo invertido* se entienden aspectos como el liderazgo político o la facilidad en la coordinación administrativa.

<u>Sólo si conocen el Plan en detalle</u>

7. *Respecto a los objetivos concretos (objetivos operativos), ¿qué opina sobre su posible contribución a la reducción de la siniestralidad? ¿Echa de menos alguno?*

8. *Y respecto a las acciones que ha puesto en marcha el Plan, ¿cree que su diseño se ajusta a los objetivos que persiguen?*

Causas de la siniestralidad:

9. *En términos generales, ¿cuáles diría que son las principales causas de la siniestralidad en carretera?*

10. *Respecto al patrón de la siniestralidad que tenemos en España, ¿cree que pueden existir diferencias o particularidades importantes (según tipos de vías o ámbitos geográficos) que no se hayan tenido en cuenta?*

Programa de Acción Europeo:

11. ¿En qué medida conoce el Programa de Acción Europeo 2001-2010?

12.¿Cree que el plan se ajusta adecuadamente a las indicaciones del Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial 2001-2010?

13.¿Conoce los planes similares que se han llevado a cabo en otros países (como Suecia, Reino Unido o la República Checa)?

PNR y PEIT:

14. ¿Qué papel cree que juega (o debería jugar) la política de conservación y mejora de infraestructuras en la lucha contra la siniestralidad? ¿Cree Vd. que está adecuadamente valorado en el PESV?

Ejecución del Plan:

15. ¿En qué medida han participado en la ejecución del Plan?

16. ¿Qué áreas de actuación del Plan cree que finalmente han producido resultados más exitosos, y cuáles menos? ¿Por qué?

17. ¿Qué acciones destacaría como las más importantes que se han llevado a cabo, y porqué? ¿Se han cumplido las especificaciones previstas, en términos de plazos, grado de ejecución, prioridad asignada,… etc.?

Nota: reforma del código penal, carné por puntos, aumento co ntroles de alcoholemia y velocidad, uso del cinturón de seguridad, campañas publicitarias de concienciación social.

18. ¿Cómo se ha relacionado el Plan con otras políticas relevantes para la seguridad vial? Por ejemplo las de educación, industria,… etc.

Nota: enfatizar las po líticas de industria y mencionar el ár ea 4 y los p lanes RENOVE, VIVE, PREVER.

19. *¿En qué medida cree que se ha logrado promover en los grupos objetivo (conductores, fabricantes y concensionarias de infraestructuras) los cambios de conducta y la colaboración deseada?*

Otras AAPP:

20. *Respecto a las acciones del Plan que han requerido de la intervención de otras AAPP, ¿le parece adecuado/suficiente el grado de coordinación alcanzado? ¿Han participado las CCAA con competencias en la materia en el diseño y desarrollo del Plan?*

Costes de las medidas:

21. *¿En qué medida y con qué grado de detalle conoce el coste total de la ejecución del Plan? ¿Y de cada una de las áreas?*

Sólo si conocen los costes del Plan

22. *¿Le parecen adecuadas las dotaciones de recursos para cada una de las áreas de actuación? ¿Qué medidas cree que presentan una mejor (peor) relación entre sus costes y los resultados conseguidos?*

23. *¿En qué medida conoce la estructura presupuestaria y de financiación del Plan? ¿Le parece adecuada?*

24. *¿Sabe si se dispone de alguna estimación de en qué medida los propios mecanismos de financiación del sistema cubren los costes de las medidas?*

Sistema de seguimiento:

25. *¿Cree que el sistema de indicadores produce la información adecuada para introducir mejoras en la gestión?*

26. *¿Le parece adecuada la periodificación del seguimiento a través de los informes anuales?*

27. *¿Considera suficiente el grado de difusión y utilización de la información que se produce con el seguimiento del Plan? ¿En qué medida han participado ustedes en dicha difusión?*

Percepción ciudadana:

28. *¿En qué medida cree que la ciudadanía ha adquirido conciencia del problema de la siniestralidad y de sus causas?*

29. *Respecto a la evolución de la siniestralidad experimentada en los últimos años, ¿cree que la ciudadanía es conocedora de ello? De no ser así, ¿cree que deberían llevarse a cabo otras actuaciones al respecto?*

30. *¿Cree que la gente conoce la existencia del Plan y las principales medidas aplicadas en materia de seguridad vial? ¿Y en qué medida cree que se les atribuye los resultados alcanzados en la reducción de la siniestralidad?*

Nota: preguntar qué estudios de opinión tienen.

Futuro inmediato:

31. *¿Conoce el Proyecto de Ley por el que se modificaría la Ley sobre Tráfico, Circulación de de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que se encuentra en tramitación en el Congreso de los Diputados? De ser así indiquemos su opinión acerca de:*

    - La inclusión de un Procedimiento Sancionador Abreviado.
    - La notificación de la sanción a través del Tablón Edictal de Sa nciones de Tráfico (TESTRA).
    - La finalización del Procedimiento Sancionador Ordinario en el caso de que el denunciado no presente alegaciones dentro del plazo establecido.

32. *Respecto a la continuación y el futuro inmediato de la política de seguridad vial, ¿qué modificaciones haría? ¿Qué áreas de actuación cree que habría que potenciar a partir de ahora?*

33. *Respecto a la reedición del Plan para el periodo 2009-2012, ¿en qué medida cree que se ha incorporado y utilizado la información de los resultados y el seguimiento para elaborar el diseño del nuevo Plan?*

MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA

agencia de evaluación y calidad

CUESTIONARIO DE ORIENTACIÓN
Subdirección General de Ordenación Normativa.
Dirección General de Tráfico
Ramón Ledesma

Área Estratégica: Vigilancia y Control

Competencias de la Subdirección General de Ordenación Normativa

A la Subdirección corresponde la realización de las actuaciones y gestiones necesarias para el ejercicio de las funciones atribuidas:

- La aprobación de instrucciones sobre la tramitación de expedientes sancionadores en materia de tráfico y sobre autorizaciones de circulación de vehículos.
- La tramitación y propuesta de resolución de los recursos, así como la tramitación y formulación de declaración de nulidad, y la resolución de reclamaciones previas a la vía judicial.
- La realización de estudios y propuestas, y la elaboración de anteproyectos de disposiciones, sobre tráfico y seguridad vial.

De la Subdirección General de Ordenación Normativa depende el Centro Estatal de Denuncias Automatizadas.

CUESTIONARIO

Respecto al papel jugado en el Plan

- ¿Cuál es su grado de conocimiento del Plan de Seguridad Vial 2005-2008?

- Los consultores que han elaborado el PESV, ¿le han consultado a la hora de abordar las medidas relativas a su área de competencia?

- ¿Qué papel ha jugado la Subdirección General de Ordenación Normativa en el diseño, ejecución y en el seguimiento del PESV? ¿Qué grado de participación ha desempeñado usted personalmente?

Respecto al Plan de Seguridad Vial en general

- Plan de Seguridad Vial se estructura en tres grandes ámbitos de trabajo: el comportamiento con los usuarios, el acondicionamiento de las infraestructuras y la seguridad en los vehículos. ¿Considera acertada esta

estructura? ¿Qué ámbito considera tiene mayor incidencia en la siniestralidad?

Respecto a la Línea Estratégica: Vigilancia y Control

- ¿Dispone de alguna información que le permita estimar el grado de contribución de los objetivos operativos y las acciones de la línea estratégica: Vigilancia y Control han ayudado a reducir la siniestralidad?

- Al término del PESV, ¿cree que la prioridad dada a las distintas acciones de esta Línea Estratégica es la adecuada? ¿cambiaría la prioridad de alguna de ellas?

- ¿Qué acciones destacaría como la/las más importantes que se han llevado a cabo en esta Línea Estratégica? (En términos de resultados)

- ¿Podría explicar la forma en la que la puesta en marcha del Plan y los cambios normativos introducidos han incrementado la conciencia social sobre seguridad vial en la ciudadanía? ¿Dispone de alguna evidencia al respecto?

- La mayoría de los conductores (un 93% aproximadamente) no ha recibido sanciones graves o muy graves. ¿Dispone de datos acerca del número de sancionados (en general, por tipología de infracción), independientemente de la gravedad de la misma?

- ¿Dispone de algún estudio sociológico que evidencie la hipótesis de que el conductor se comportará de acuerdo con la norma ante la sospecha o el temor de ser sancionado? Es decir, ¿hay algún dato que avale el éxito de las políticas disuasorias?

- La velocidad, el no uso de los sistemas de seguridad, el alcohol y el uso del móvil parecen ser las infracciones más frecuentes. ¿Querría hacer un comentario al respecto? ¿Podría facilitarnos estas estadísticas?

- ¿Han identificado algún punto crítico en el desarrollo interno del procedimiento sancionador?

- ¿Se han efectuado consultas, pedido informes o alguna información al Colegio de Abogados o a algún catedrático de Derecho Penal, de carácter previo, sobre la reforma del Código Penal, del procedimiento sancionador, sobre las reformas reglamentarias en general?

- ¿Se ha verificado una reducción, en el número de denuncias, al ponerse en marcha la inmediatez de la aplicación de la sanción? Y, por otro lado, ¿considera que el pago inmediato de la sanción puede ser percibido por la ciudadanía como un exceso de afán recaudatorio y no tanto como el objetivo mencionado en la Ley de evitar la producción de los accidentes, es decir, de que las sanciones sean un elemento de seguridad preventiva? ¿Cuál es el soporte, en datos, de estas afirmaciones?

- ¿Conoce alguna evidencia (en España, e n países de nuestro entorno) que soporte la afirmación, en el dicta men aprobado por el Congreso d e la nueva ley, de que "una adecu ada gestión del procedimiento sancionador influye de un modo directo en la reducción de la siniestralidad"?

- Algunos colectivos consideran que el nu evo procedimiento desanima a la presentación de alegaciones e incluso que se conculca el derecho a alegar en cualquier parte del proceso. Entre la eficacia sancionadora, y la garantía de derechos, ¿cuál es su parecer a cerca de la s prioridades del nue vo procedimiento?

- ¿Cómo mejora la nueva ley los *tempos* reales en la realización de los actos de notificación, tramitación y resolución?

- ¿Existen previsiones acerca del porcentaje de la s sanciones se van a notificar por un medio distinto a la notificación en el acto o en el domicilio?

- Igualmente ¿En qué porcentaje de denuncias la tramitación completa todos los trámites: alegaciones, prueba, trámite de audiencia?

- ¿Se realiza algún tipo de seg uimiento acerca de las san ciones que se tramitan y resue lven por la s CCAA o la s CCLL? ¿Dispon en de dato s de resultados de estas actuaciones?

- ¿Qué medidas se ha n puesto en marcha (reglamentarias, de cooperación interadministrativa, etc.) para garantizar la equid ad e igua ldad en la reprobación a las conducta s contrarias a la norma, independientemente de la Administración competente o el lugar donde se produzca la infracción?

- ¿Está de acuerdo con la re lación causal: "si se paga pronto la san ción, el daño se pr oduce pronto, luego la condu cta responsable duran te al men os un tiempo se produ ce pronto" o más bien con sidera que existe u na correspondencia con el tiempo en que se alarga el proceso?

- ¿En que medida o de qué modo cree que contribuye al objetivo del PESV la existencia del fiscal de Seguridad Vial? ¿Cuál es el régimen de colaboración con la fiscalía especial? ¿Cree que el pro blema de la seguridad vial es de la envergadura suficiente como para proponer la creación de ju zgados especiales?

- Algunos agentes consultados subrayan la incidencia de la pro blemática de los conductores no r esidentes. ¿Puede aportar información al respecto? ¿Hay prevista alguna medida en su área? Legislación, cursos de formación específicos, etc.

Respecto al seguimiento y control del Plan

- ¿Ha participado en e l seguimiento del PESV y en qu é forma? ¿Cree que el sistema de indicadores establecido en el Plan ha sido el adecuado? ¿Le ha proporcionado información puntual y su ficiente para conocer el resultado de las actuaciones y actuar en consecuencia?

Respecto a los costes de las medidas adoptadas

- ¿Conoce el coste total, siquiera de forma aproximada, del Plan? ¿Le gustaría hacer algún comentario al respecto?

Por último, finalizada la vigencia del Plan Estratégico 2005-2008, y conociendo los resultados ¿Qué trabajo está desarrollando su Subdirección con el fin de aplicar los conocimientos obtenidos al diseño de un nuevo Plan Estratégico? Y, en particular, ¿está previsto que las medidas de la nueva ley formen parte del nuevo Plan Estratégico?

Roberto Llamas
Coordinador de Seguridad Vial
Dirección general de Carreteras
MINISTERIO DE FOMENTO

PEIT

- El objetivo del PESV de reducir el 40% de los accidentes mortales, ¿está incorporado de alguna maner a este objetivo entre los objetivos del PEIT?

- ¿Orienta este objetivo las principales apuestas estratégicas del PEIT?

- ¿Forman parte estos objetivos y actuaciones del PEIT?

- En la elaboración del PESV ¿han sido consideradas las prescripciones del PEIT?

PESV

5.2.A Conservación y mantenimiento de acondicionamiento e infraestructuras en la red vial:

1. Dotación progresiva hasta el 2% del valor patrimonial de la red de carreteras (2005-08)

    - Grado de consecución del obje tivo. ¿Puede verse afectada por el actual contexto de restricciones presupuestarias?

    - ¿Se ha asumido este objetivo para las carreteras de titularidad no estatal?

2. Rehabilitación de firmes (2005-08)

    - Km rehabilitados en el período.
    - ¿Existen objetivos cuantificados?

5.2.B Mejora de acondicionamientos e infraestructuras en la red vial: *(comparación con UK: carreteras en muy buen estado pero estrechas, que no incitan a correr)*

1. Mejora de la R ed a través de los programas Vías de Gran capacidad (2005-08)

2. Reducción de zonas conflictivas (interseccion es, travesía, etc.) (2005-08)

   - Nº de actuaciones, coste de las medidas, financiación, etc.

   - Procedimiento de selección (a petición de parte, planificación de las CCAA, etc).

   - Coste de la medida y financiación

3. Adecuación y reforma de autovías de 1ª generación

   - Km de autovía adecuados en el período.
   - ¿Existen objetivos cuantificados.
   - Coste de la medida y financiación

5.2.C Creación de nuevos acondicionamientos e infraestructuras en la red vial

1. Nuevas variantes en travesías con un volumen significativo y/ó problemas de seguridad vial (2005-08)

   - Nº variantes en poblaciones, coste de las medi das, financiación

   - Procedimiento de selección de actuaciones

2. Plan áreas de descanso autovías

   - Nº áreas creadas.
   - ¿Existe alguna norma ó indicación comunitaria al respecto?

5.3.E Adaptación de la red vial al colectivo de ciclistas y motociclistas

1. Plan promoción de modos motorizados tra tamiento específico circulación ciclista (2006-08)

   - ¿Cuales han sido los instrumentos de promoción utiliza dos, en qué ámbito s e han a plicado? ¿qué AAPP los han

gestionado? ¿cuál ha sido el coste de la medida y como se ha financiado?

2. Plan protección barreras para motociclistas

- Nº de barreras instaladas por N km

Por último:

- ¿Cuál es su valoración del conjunto del Plan Estratég ico de Seguridad Vial 2005-2008?

- ¿Cómo debería enfocar (qué actuaciones deberá recoger) el nuevo Plan Estratégico 2010-2015 en la línea Infraestructuras y Gestión/Información del tráfico?

- ¿Cómo debe enfocarse y qué prioridad le daría a la desaparición (una vez realizada su señaliz ación) de los Puntos y Tramos de Concentración de Accidentes?

- ¿Cómo se coordina la coloca ción de los radare s de control de velocidad en las carreteras?

- Directiva sobre Gestión de la Seguridad de las Infraestructuras Viarias: Auditorías de Seguridad Vial (ASV) e n las fases de anteproyecto, proyecto, preape rtura y exp lotación inicial. Evaluación de impacto de seguridad par a proyectos de infraestructura. Estas evaluaciones son procedimientos formales para la valoración independiente de los efect os que una alteración del tráfico o cualquier otro parámetro que afect e a la circulación puede llegar a tener sobre la probabilidad de sufrir un accidente. Dichas evaluaciones deberán realizarse en la fase inicial de planificación, antes de que el proyecto se haya aprobado

Federico Fernández
Subdirector de Gestión del Tráfico y Movilidad
Dirección General de Tráfico
MINISTERIO DEL INTERIOR

LA SEGURIDAD VIAL

- En los últimos años se ha cambiado del concepto tráfico al concepto seguridad vial. En términos prácticos, ¿qué se hace ahora que no se hacía antes?

- Ejecutado el PESV, ¿Considera adecuadas las acciones, las prioridades y los tiempos de ejecución de las acciones cuyo "propietario" es su Subdirección?

- En cuanto a objetivos e indicadores para el seguimiento de dichos objetivos, ¿maneja la Subdirección algún tipo de cuadro de mando?

- ¿Tienen alguna estimación de costes acerca de las acciones del PESV?

PREGUNTAS DETALLADAS POR ACCIÓN

3.1.A. Incremento de la vigilancia y el control a través de la ATGC

3. Desarrollo continuo de actuaciones de vigilancia y control sobre las principales temáticas de seguridad vial: velocidad, alcohol y uso de elementos de seguridad.

- ¿Qué acciones se han desarrollado (campañas temáticas, otras)?

- ¿Cómo ha funcionado la colaboración con los Mossos d'Esquadra, la Ertzaintza y las policías locales? ¿Existe algún tipo de protocolo o acto de formalización de dicha cooperación?

4. Atención de las llamadas de emergencia de la ciudadanía.

- ¿Qué acciones se han desarrollado?

- ¿Ha habido coordinación con otros servicios de emergencia?

- ¿Cuál es el protocolo, o actos de formalización de esta coordinación?

6. Aumento del número de vehículos camuflados de la ATGC, especializados en control y vigilancia de infracciones en movimiento.

- ¿Se ha cumplido el objetivo de aumentar hasta 300 los vehículos camuflados de la ATGC?

7. Desarrollo y aplicación progresiva del proyecto PRIDE para dotar a la ATGC para la tramitación de denuncias en tiempo real.

- ¿Cómo se ha desarrollado el proyecto PRIDE y como se relaciona con otras aplicaciones informáticas (SIGO)?

10. Incremento de las horas de vigilancia aérea.

- ¿Con que criterios se establecieron los incrementos (días, franja horaria, zonas etc.)?

- ¿Cómo se compatibiliza el uso de helicópteros para tareas de control de flujos y gestión de l tráfico con las de vigilancia y control?

11. Dotación de la ATGC con instrumentos contrastados para el control del consumo de sustancias estupefacientes, drogas y sustancias similares en la conducción.

- ¿Qué instrumentos se han desarrollado para este tipo de control? Y ¿En qué medida se ha dotado a la ATGC? (En las fichas de seguimiento parece no haber actividad para esta acción hasta el año 2007 (inclusive))

3.1.B Incremento de la vigilancia y el control a través de sistemas automáticos de detección de infracciones.

1. Instalación de cinemómetros fijos para el control de velocidad en las carreteras españolas.

- ¿Qué criterios se ha utiliza do para la coloca ción de e stos cinemómetros?

- ¿Cómo se ha coordinado esta acción con los dife rentes propietarios de las vías?

2. Elaboración y diseño de la campaña de información sobre los cinemómetros fijos instalados en carretera, y publicación periódica de resultados.

- Explique un poco cómo funciona en términos prácticos la acción y cuál es la lógica que hay detrás. ¿De qué se informa exactamente? ¿Cómo se pretende influenciar a los conductores? (En las fichas de seguimiento no que da claro qu e haya ha bido actividad para esta acción hasta el año 2007 (inclusive))

3. Promoción de la instalación de cinemómetros de control de velocidad en las zonas urbanas.

- ¿En qué ha con sistido la promoción de instalación de cinemómetros en zonas urban as? (En la s fichas de seguimiento parece que no ha habido ninguna actividad en esta acción)

- Uno de lo s indicadores de a ctividad en el número de con venios firmados ¿Cuáles son los términos de estos convenios?

5. Desarrollo e instalación de nuevos sistemas automáticos de detección de infracciones (distintos de los cinemómetros).

- ¿Qué sistemas, diferentes a los cinemómetros, se han desarrollado y/o instalado?

- ¿Qué tipo de infracción se pretende detectar?

5.1.A Mejora de la gestión del tráfico (acciones de la 1 a la 6)

- ¿Qué actuaciones se han desarrollado para ejecutar estas acciones?
  - Plan nacional de despliegue de ITS
  - Nuevos paneles de información variable
  - Nuevos Centros de Gestión de Tráfico Lo cales. ¿COTAS? ¿COCS?
  - Sistemas de Información al Usuario antes/durante el viaje
  - Información digitalizada sob re la red de carreteras (georeferencias, distribución modal y emisiones)
  - Sistema gestión de incidencias en carreteras

5.3.B Mejora de la seguridad vial de las obras en carretera

- Las acciones de esta línea tienen prioridad baja. ¿Qué actividades se han llevado a cabo?

- La segunda acción consiste en la "realización de una campaña de inspección de la señalización en las obras (…)". ¿Se ha llevado a cabo? ¿Qué resultado general ha tenido?

- Los dos indicadores de resultado son: nº de muertos por vehículos/km y nº muertos y heridos por vehículos/km ¿Le parece adecuados los indicadores de resultado teniendo en cuenta la naturaleza de estas acciones?

5.3.D (sólo acción 3) Perfeccionamiento de los sistemas de información al usuario en caso de nevadas

- ¿Qué acciones se han llevado a cabo? Y ¿Con qué grado de coordinación con otra administraciones y/o servicios de emergencia?

5.3.E Adaptación de la red vial al colectivo de ciclistas y motociclistas (acciones de la 1 a la 3)

- ¿Qué actuaciones se han llevado a cabo en relación a estos objetivos?

  - Revisión Reglamento marchas y pruebas deportivas
  - Reposición puntos singulares de las vías ciclistas
  - Estudio de "Mapa de tráfico de ciclistas" y realización de "Manual de criterios de gestión de tráfico para la seguridad de los ciclistas los fines de semana"

- ¿Le parece adecuados los indicadores de resultado teniendo en cuenta la naturaleza de estas acciones?

5.4.A.1 Elaboración y promoción de la guía de diseños urbanos a partir de criterios de diseño urbano para disminuir la velocidad en zonas urbanas

- ¿Se ha elaborado esta guía y qué promoción se ha hecho de la misma?

6.2.A.4 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

- ¿Qué mejoras se han introducido en la obtención de estas autorizaciones?

POR ÚLTIMO

a) Respecto a aquello s aspectos que pu edan no haber fun cionado adecuadamente, ¿a qué cree que ha sido debido?

b) De cara al diseño de l nuevo PESV ¿Qué a cciones considera que deben implementarse?

MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA

agencia
de evaluación
y calidad

CUESTIONARIO ORIENTACIÓN
General Rogelio Martínez
ATGC
Dirección General de la Policía y la Guardia Civil
Área Estratégica: Vigilancia y Control

Competencias de la ATGC

La Agrupación de Tráfico tiene como misión la vigilancia, regulación, auxilio y control del tráfico, del transporte y la seguridad vial en el ámbito de las vías interurbanas:
- Proteger y auxiliar a los usuarios de las vías públicas.
- Vigilar y mantener la disciplina del tráfico en toda clase de vías interurbanas y en los tra mos urbanos de las carreteras generales no expresamente asignados a las Policías Locales.
- Custodiar las vías de comunicación citadas en el párrafo anterior.
- Investigar e instruir las diligencias por accidentes de tráfico ocurridos en las vías de uso público, a excepción de las que discurran por el interior d e los cascos urbanos donde tenga asignada la competencia la Policía Local.
- Vigilar el cumplimiento de la normativa sobre transportes por carretera

CUESTIONARIO

Introducción:

- ¿Cuál es su grado de conocimiento del Plan de Seguridad Vial 2005-2008?

- ¿Qué papel ha jugado la Agr upación de Tráfico de la Guardia Civil en el diseño, ejecución y en el seguimiento?, ¿Qué grado de participación ha desempeñado usted personalmente?

- ¿Cuáles son, en su opinión, las principales causas de siniestralidad en nuestro país?

- El Plan de Seguridad Vial s e estructura en tres grandes ámbitos de trabajo: el comportamiento con lo s usuarios, el acondicionamiento de las infraestruct uras y la seguridad en los vehículos ¿considera acertada esta estructura?, ¿qué ámbito considera tiene mayor incidencia en la siniestralidad?

Respecto a la Línea Estratégica: Vigilancia y Control

- ¿Qué acciones destacaría como la/las más importantes que se han llevado a cabo en esta Línea Estratégica: Vigilancia y Control?

- ¿Cuál es el grado de complejidad existente en las relaciones de la ATGC con otras Administraciones en materia de Vigilancia y Control?

- ¿Qué considera más "directamente eficaz" en la reducción de la siniestralidad: la ampliación de medios humanos o la ampliación de medios tecnológicos?

- ¿En función de "qué información" se estructuran las Campañas a realizar? ¿la distribución de medios? ¿existe prioridades previamente establecidas?

- Se produce una mayor siniestralidad en las vías secundarias frente a las vías de alta capacidad ¿el rep arto de efectivos humano s y técnicos en la vigilancia y control están ajustadas a este hecho?

- Si bien se han reducido significativamente la siniestralidad global en el período 2005- 2008, la siniestralidad en el ámbito de la "motocicleta" ha aumentado ¿Cuál cree que es el motivo?

- ¿En qué medida y /o modo considera que i ncide el tr ansporte de mercancías por carretera en la siniestralidad de nuestras vías?

- Últimamente se han vertido muc has críticas sobre la calidad de la "señalización" en nuestras vías ¿considera usted que es aceptable o, por el contrario, muy mejorable?

- Valore el grado de implantación y la eficacia de lo s siguientes Proyectos:

    a. Sistema PRIDE
    b. Sistema ARENA
    c. Sistema SIGO

- ¿Considera que con los cambios normativos introducidos, y a introducir, se ha incrementado la concienciación social sob re seguridad vial en la ciudadanía? ¿Considera que s e debería endurecer aún más la normativa para sancionar conductas incívicas?

- Desde su punto de vista ¿cree que la inmediate z en la aplicación de la sanción contribuye a su eficacia?

- ¿Qué considera más efectivo en la moderación de la velocidad: la colocación de cinemómetros ocultos o la colocación de cinemómetros señalizados?

- ¿Considera que la relación eficacia/coste de la vigilancia aérea es aceptable?

Para finalizar:

- ¿Cree que el sistema de indicadores establecido en el Plan ha sido el adecuado? ¿le ha proporcionado información puntual y suficiente para conocer el resultado de las actuaciones en las que ha participado activamente la ATGC?

- ¿Considera que los costes incurridos han sido adecuados a los resultados obtenidos? ¿Cuál cree que ha sido la medida menos eficiente en cuanto a coste-resultado?



MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA

agencia de evaluación y calidad

PREGUNTAS COSTES PESV
Mariola Menéndez
Subdirectora Adjunta de Gestión Presupuestaria
c/Josefa Valcarcel, 28 1º Pla

En la implantación de las acciones recogidas en el PESV participan activamente, además del Ministerio del Interior, otros Departamentos Ministeriales (especialmente Fomento y Educación), lo que implica que los costes totales en los que incurren las acciones del Plan están recogidos en diferentes Programas de gasto.

La complejidad de la imputación de costes aumenta cuando también encontramos, como propietarios de acciones, a otras administraciones (Autonomías, Diputaciones, Entidades Locales).

En el documento original del PESV no existe ninguna estimación de costes, ni total ni por líneas u objetivos. Sólo encontramos una estimación de costes en el "Plan de Acción" que cada año publica el Observatorio (pero sólo están los presupuestos en los de 2007 y 2008).

CUESTIONES A PLANTEAR A LA SUBDIRECTORA ADJUNTA DE GESTIÓN PRESUPUESTARIA:

GENERALES

- ¿Cuál es su grado de conocimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008?

- ¿Qué papel ha jugado su Subdirección en el diseño, ejecución y seguimiento del Plan?, ¿Qué grado de participación ha desempeñado usted personalmente?

- ¿Se llevó a cabo una estimación global del coste de todo el Plan durante la fase de diseño y elaboración del mismo? En caso afirmativo, ¿a cuánto ascendía?

ESPECÍFICAS

- En el Plan de Actuaciones de Seguridad Vial anual figura, para los años 2007 y 2008, una estimación inicial de presupuesto total de cada línea estratégica:

    - ¿Cómo se realiza esta estimación y qué órgano la decide?
    - ¿Existe un seguimiento, durante el ejercicio presupuestario, de los gastos efectuados por los distintos Departamentos pero imputables a las acciones del PESV?
    - ¿Se conocen datos de la ejecución presupuestaria efectivamente realizada?
    - ¿Cómo se tratan las desviaciones que pudieran producirse?

- ¿Se conocen datos de gasto a nivel de acciones operativas?

- ¿Están los gastos diferenciados por capítulos? ¿Cuál ha sido el coste del Plan imputable al capítulo II y VI (gastos corrientes en bienes y servicios e inversiones reales?

- ¿Cuál es el motivo de que en la estimación económica consignadas en el Plan de Actividad no se tengan en cuenta los gastos de personal?

- ¿La evolución de las consignaciones presupuestarias ha sido pareja al calendario de acciones establecidas en el Plan?

- ¿Quiénes son los destinatarios de los informes de costes?

- El Plan de Acción de 2007 y 2008 no recoge ninguna estimación de coste para el Objetivo Estratégico "1.3 Reeducación y sensibilización de los conductores" ¿no se ha realizado ninguna asignación en este concepto?

- En el ámbito de la Línea Estratégica "Seguridad en los Vehículos" del Plan de Acción el coste de todas las acciones recae sobre la DGT ¿no ha participado el Ministerio de Industria?

- En el coste estimado aplicable al Objetivo Operativo "5.3 Mejora de la explotación de Infraestructuras" la dotación imputable a la

DGT es muy elevado, especialmente en el 2008 (67.189.080€) ¿A qué acciones se imputa este coste?

- Igualmente el Objetivo "5.4 Desarrollo de auditorias, estudios y normativas para mejorara la se guridad vial" ¿En qué concepto se engloba el gasto asignado a la DGT?

RESPECTO AL PROGRAMA 132B DE SEGURIDAD VIAL

- En el presupuesto por programas del Ministerio del Interior existe el programa 132B para Seguridad Vial. ¿Podría explicarnos cómo se relaciona este con el PESV?

- Existe una evolución errática de los diferentes conceptos del capítulo de inversiones reales en el Programa de Seguridad Vial 132B durante el periodo 2005-2008 ¿a qué se debe?

- El concepto 450 del Presupuesto del Programa Seguridad Vial recoge "Gestión de cobro de tasas por las estaciones ITV" ¿cuál es el motivo de esta transferencia corriente?

- ¿Cuál ha sido el gasto real del concepto 832 (Préstamos a jóvenes para el programa "Permiso de conducir por 1 euro") inicialmente presupuestado en 38.362,70 para el ejercicio 2008?

PARA FINALIZAR

- ¿Se ha presupuestado, o existe ya una previsión de presupuesto, para el Plan Estratég ico 2010-2015? En caso afirmativo, ¿cómo se ha llevado a cabo?

Nota: aclarar si el 100% de la dotación presupuestaria de la ATGC pertenece a la DGT

CUESTIONARIO ORIENTACIÓN
Subdirección General de Formación para la Seguridad Vial
Aurora Cedenilla
Área Estratégica: Educación y Formación Vial y Concienciación de Seguridad Vial

Competencias de la Subdirección General de Formación para la Seguridad Vial

Corresponde la realización de las actuaciones y gestiones necesarias para el ejercicio de las funciones atribuidas al órgano directivo:

- La formación, la divulgació n y la educación en materia d e seguridad vial, y el control d e la publicidad relacionada con el tráfico y la seguridad de la circulación vial.
- La elaboración de instrucciones en materia de permisos para conducir y la t ramitación de expedientes de conductor ejemplar.
- La dirección y control de la enseñanza de la conducción, así como la elaboración de instrucciones y el establecimiento de los medios para la realización de pruebas de aptitud, incluida la formación de examinadores; la di rección de la enseñanza para adquirir la titulación de personal directivo y docente de escuelas particulares de conductores, así como el registro y control de los cen tros habilitados para la evaluación de las aptitudes psicofísicas de los conductores.

CUESTIONARIO

INCLUSIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL CURRICULO EDUCATIVO:

- ¿Cómo se relacionan, en materia de inclusión de la seguridad vial en el curriculo educativo, la DGT y el Ministerio del Educación y Ciencia? ¿Existen Grupos de trabajo? ¿fijación de objetivos anuales? ¿reuniones de seguimiento de implantación? Etc.

- 1.1.A.4 ¿Qué acciones se han empr endido, cuantos docentes se han formado, como se seleccionan?

- ¿Cuál ha sido la participación la DG T en el diseño de los contenidos (libros de texto) y en la planific ación de la formación oficial en materia de seguridad vial? ¿Se han realizado estudios sobre el comportamiento de niños y jóvene s para hacer más eficaces est os contenidos?

- 1.1.B.1 ¿Cómo Y QUIENES PARTICIPAN EN LA ORGANIZACIÓN DE LA DISTRIBUCIÓN de los materiales educativos?. ¿Se han realizado estudios posteriores a su distribución para conocer la eficacia de estos materiales

- 1.1.B.4 ¿Qué valoración le merece la experiencia de los parques infantiles?.

- ¿Cuál es, en la actualidad, la presencia de contenidos de seguridad vial en el curriculo educativo oficial? ¿Cuántas horas se imparten de esta materia, en qué asignatura y en qué niveles académicos?

- ¿Con qué criterios se han seleccionado las edades de lo s alumnos a los que formar en esta materia?

- ¿Cómo se gestiona la obtención de información sobre el grado de implantación de la inclusión de la materia seguridad vial en el curriculo educativo con las CCAA?

- En el ámbito de la educación no formal ¿Conoce/participa la DGT en campañas de formación y educ ación puestas en marcha por Fundaciones, Asociaciones, Instituc iones etc relacionadas con la seguridad vial? ¿son complementarias con las iniciativas de la DGT? ¿existe algún tipo de coordinación y apoyo?

- ¿Qué papel juega/ha jugado el Centro Superior de Educación Vial en la promoción de la formación y la educación en el PESV? Acerca de la finalidad y naturaleza del Centro Superior de Educación Vial. Experiencias educativas y de investigación sobre la Seguridad Vial en las Universidades españolas.

- ¿Cuál es el balance del programa"conducir po r menos de 1 euro al día" realzado a través de convenios con las autoescuelas?

LA PUBLICIDAD RELACIONADA CON EL TRÁFICO Y LA SEGURIDAD DE LA CIRCULACIÓN VIAL (CONCIENCIACIÓN DE SEGURIDAD VIAL)

- 2.1.A.1¿Disponen de estudios que sustenten los criterios de selección de las estrategias y campañas de comunicación?

- ¿Se dispone de estudios sobre el impacto real que generan l as campañas?

- ¿Cómo se realiza el seguimiento de las campañas (encuestas "en caliente",etc)?.

- 2.1.A.3 ¿Cuál es el promedio anual de sanciones en relación con la publicidad de los vehículos?

PRUEBAS PARA LA OBTENCIÓN DEL CARNÉ DE CONDUCIR:

- Después de los cambios producidos en los últimos años (carné por puntos, reforma del código penal, mayor concienciación etc) en materia de tráfico y seguridad vial ¿Considera que las actuales pruebas para la obtención de l permiso de conducir están orientadas a la consecución de un perfil de conductor socialmente deseado?.

- De la misma forma en que periódicamente se miden las aptitudes psicofísicas ¿Han considerado en algún mo mento el establecer formación de reciclaje para los conductores?

- ¿Cuál es el peso (número de pregun tas) de contenido de materia de seguridad vial en las pru ebas para la obtención del carné de conducir? ¿Le parece adecuado el indicador de resultado?

- 1.2.B.1 íd. para ciclomotores.

- 1.2.C.1 ¿Qué balance se hace desde el punto de vista educativo, de la formación de estos conductores, de la aplicación de este medida?.

- ¿Cuál es el balance de las ins pecciones realizadas en las autoescuelas?

- ¿Qué control ejerce su subdirección en relación a la actividad de las escuelas particulares de conductores? ¿Cómo (protocolo, periodicidad, muestra etc) se efec túan las inspecciones en estos centros y con que dotación personal realizan?. ¿Le parece adecuad o el nº de inspecciones realzados en relación al númer o de centros existentes (>9000)?

- En cuanto a los examinadores,¿existía algún objetivo cuantificado en orden a su reciclaje?

CARNÉ POR PUNTOS:

- La Implantación del carné por punt os ha sid o considerada por el PESV como una medida de reeduc ación y sensibiliza ción vial de conductores dentro de la línea estratégica educación y formación vial ¿Podría desarrollar el alcance del contenido educativo y formativo?

- Además de las experiencias compar adas sobre la implantación del carné por puntos ¿Se dispuso de algún sondeo de opinión que permitiera evaluar con carácter previo el impacto de esta norma?

CURSOS DE SENSIBILIZACIÓN Y RECUPERACIÓN DE PUNTOS

- ¿Existen datos sobre el número de conductores que, después de realizar un curso de recuperación de puntos, haya reincidido?

- El sistema elegido para la gestión de los cursos ha sido el de concesión administrativa ¿qué ventajas ofrecía este régimen frente a otros posibles (ej. Licencias)?

- ¿Cuál ha sido el criterio p ara seleccionar a la psicología como la disciplina segundo requisito para la impartición de dichos cursos?.

- 1.3.B ¿Cuál es el balance de la puesta en marcha de los cursos de reeducación y sensibilización?

CRC's

- ¿Considera que, actualmente, los CRC's cumplen con la misión de certificar la capacidad psicofísica del conductor encomendada en el Reglamento de Conductores?

- ¿La gestión privada de estos cent ros creen que otorgan suficiente garantía de rigor en las pruebas realizadas (negocio Vs rigor)?

- 1.2.D.2 A propósito de la polémica sobre el reglamento de los CRCs,¿podría explicar/sintetizar su contenido?¿Podría aport ar información relativa al indicador "variación accidentes en los que aparece como factor recurrente el estado físico del conductor..."?

- ♣ Y en los CRCs, ¿los hacen las CCAA y las Jefaturas provinciales de Tráfico?

- ♣ ¿Cómo se realizan las inspecciones sobre estos centros? Y ¿Cuál es el balance de las inspecciones realizadas en los últimos años? ¿Se ha deshabilitado algún centro recientemente?

- ♣ ¿Qué papel cree que debería jugar la sanidad pública en relación a la certificación de aptitud de los conductores?

Por último:

La Subdirección de Formación para la Seguridad Vial es "propietaria" de distintas acciones de las líneas estratégicas seguridad de los vehículos y Atención a Víctimas y sus Familias :

Vehículos,

- o Firma de un código deontológico para la publicidad de los vehículos
- o Impulso de sanciones a empresas que incidan negativamente en seguridad de los vehículos o campañas de comunicación
- o Promoción de campañas de mantenimiento y revisión del estado de elementos técnicos de los vehículos

Atención a las víctimas,

- o Potenciación y promoción del uso del 112
- o Apoyo a la celebración de jornadas y participación en programas europeos para la coordinación de emergencias y asistencias en accidentes de tráfico
- o Fomento de programas formativos sobre comportamiento en caso de accidente y soporte vital básico
- o Programa de asistencia legal y psicológica a las víctimas y familiares de las víctimas de accidentes de tráfico

¿cuál ha sido/es la actividad de esta Subdirección en relaciones a estas acciones del PESV?

EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA Y SEGUIMIENTO

- ¿Cuál es la dotación presupuestaria para la ejecución del conjunto de acciones de su competencia?

- ¿Está vd conforme con el sistema de seguimiento de estas acciones ó cree que debería introducirse algunas modificaciones?. De ser así,¿Cuales serían?

- ¿Ha participado Vd. Ó está participando en el diseño del nuevo plan?

GUIÓN ENTREVISTA ANFAC

1. ¿Ha prestado el PE SV, en su opinión, atención suficiente a los aspectos tecnológicos de seguridad en el automóvil?

    - ¿Echa de menos alguna medida que se debiera haber llevado a cabo en el ámbito de Estado? ¿En el de las CCAA?

    - ¿Con qué horizonte, y con qué perspectiva, se está trabajando en la Unión Europea?

2. ¿Considera que el usuario español demanda seguridad en el automóvil a niveles similares a los usuarios de la Unión Europea?

    - En general ¿el conductor está bien informado?

    - ¿Cómo se podría mejorar esta información: a través de las AAPP, Asociaciones de Consumidores …etc)

    - ¿Qué hace el sector en este sentido?

    - ¿Se promocionan la seguridad para las diferentes gamas de vehículos o solo para las más altas?

3. Ayudas. Si se han planteado ayudas para estimular la compra de vehículos con sistemas avanzados de seguridad o qué líneas se le ocurren para esta medida (ESP, alcoholock, etc.)

    - ¿Qué le parecen las medidas complementarias introducidas en la prórroga del Plan 2000E?

4. Previsiones en materia de adaptación de vehículos a personas de movilidad reducida.

5. Previsiones para la instalación de sistemas predictivos y adaptativos al accidente.

6. Que grado de desarrollo existe en las tecnologías pre-accidente frente a las tecnologías post-accidente.

7. En relación a su participación en el estudio cualitativo:

    - ANFAC afirma que el PESV no ha puesto interés en el automóvil, que "no se prestado ni mucha inversión ni mucho interés" ¿Qué se podría haber hecho?

    - Comenta que "la seguridad pasiva se va incorporando por demanda social, poco a poco" ¿cómo se produce e se proceso de socialización?

Alfonso Sánchez Marco
Subdirector de Inspección de la DG de Transportes
MINISTERIO DE FOMENTO

ESTRUCTURA DEL SECTOR

Cuál es la estructura del sector de l transporte terrestre, tanto en el ámbito del transporte de mercancías como en el de viajeros:

- Tipología de empresas
- Estructura ocupacional
- Subcontratación
- etc.

SEGURIDAD VIAL

¿Cuál es la mayor causa de siniestralidad en el sector del transport e por carretera?

¿Qué seguimiento se realiza de la evolución de las cifras d e siniestralidad? Tipo de vehículo, tipo de vía, bajas médicas etc

¿Cómo se aborda la Seguridad Vial Laboral en los Planes Estratégicos en el ámbito del Transporte de Mercancías por Carretera (PETRA)?

En el marco del PEIT se establece una relación postiva en tre intermodalidad del transporte y la seguridad ¿existen estudios que evidencie cómo afecta, o podría afectar, la intermodalidad del transporte en la seguridad vial?

¿La influencia del contexto económico actual podría est ar afectando negativamente a la evolución de la siniestralidad en el sector?

PESV

6.1.A Promoción cursos obligatorios formación y reciclaje

1. O.M. cursos (2006-07)

- ¿Se ha elaborado con participación/consulta del sector?

- ¿Cómo participan las CCAA en la formación de los profesionales de sector?

2. Formación conductores (2006-07)

- ¿Se ha hecho un plan de ámbito nacional, por subsectores, territorio, etc?

- ¿Qué criterios se han seguido para identificar al público objetivo de esta medida?

- ¿Cuál ha sido el alcance de la actuación (% conductores formados en el período) tanto en profesionales asalariados como en profesionales autónomos?

- ¿Cuál ha sido el coste de la actuación y como se ha financiado?

- ¿Se ha fomentado la apertura de centros ad-hoc?

- ¿Cómo se ha reclutado a los formadores?

- El hecho de existir una elevada temporalidad en el sector ¿ha restado efectividad a esta acción?

CAP [REAL DECRETO 1032/2007, de 20 de julio, por el que se regula la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte por carretera]

6.1.B Concienciación del sector

1. Cinturón obligatorio (2006-08)

- ¿Qué tipo de campañas se han hecho con qué participación del sector y los trabajadores?

- ¿Cuál es el coste de las campañas y como se ha financiado?

- ¿Cuál ha sido el resultado obtenido (indicador?

3. Promoción limitadores de velocidad y tacógrafos digitales para < 3,5 T ó >9 plazas

- ¿Cuáles han sido los instrumentos de esta promoción?

- ¿Cuál ha sido el coste de esta promoción y como se ha financiado?

6.1.C Control, seguimiento y seguridad vial en el transporte profesional

2. Control camiones y autobuses: tacógrafos, limitadores de velocidad, tiempos de conducción y descanso y exceso de peso (2006-08)

   - Cuál es la distribución de competencias en matéria de Inspección?

   - ¿Cuál es la infracción que más se repite en el transporte de mercancias y cuál en el de transporte de viajeros?

   - Nº. de controles efetuados, de actas de infracción y de expedientes sancionadores

   - ¿Se realizan campanas de concienciación conjuntas con el Ministério del Inte rior para la vigilância y control de éstas normas?

   - ¿Cómo se relaciona la Inspección de Transportes y ATGC, en materia de control y sanción, en el ámbito de sus respectivas competencias?

   - ¿Cuál es la dotación de Inspectores de Transporte?

   - Los profesionales del sector demandan una mayor seguridad en el desempeño de su trabajo: mayor número de áreas de descanso y mayor vigilancia en éstas áreas et c ¿qué actuaciones lleva a cabo la Dire cción de transportes para paliar esta problemática?

3. Estaciones de pesaje para evitar excesos de peso (2008)

4. Estudios de accidentabilidad de camiones (2006-08)

   - Estudios realizados y principales resultados.

6.2.A Coordinación Administraciones Públicas y Sector

2. Mesa trabajo sector, DDGG tráfico y Transportes terre stres (2006-08)

3. Observatorio Seguridad en el Transporte (2007-08)

5. Fomento retirada mayores de 60años (2006-08)

   - ¿Cuáles han sido las medidas de f omento, con qué coste y financiación?

- ¿Cuál ha sido el resultado de esta medida? ¿Está en relación con el esperado?

- ¿Participan las CCAA en el establecimiento/adjudicación de estas subvenciones?

Por último:

- ¿Cuál es su valoración del conjunto del Plan Estratég ico de Seguridad Vial 2005-2008?

- ¿Cómo debería enfocar (qué actuaciones deberá recoger) el nuevo Plan Estratégico 2010-2015 en la línea Seguridad vial laboral y en el transporte?

MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA

agencia
de evaluación
y calidad

Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)
C/ Nuncio, 8
Madrid

LA SEGURIDAD VIAL

- La Seguridad Vial en el seno de la **FEMP**: organización interna para esta materia.
  - ¿Qué órgano es el encargado de la seguridad vial dentro de la FEMP y de qué recursos dispone?
  - ¿Cuál es el trabajo desarrollado en esta materia?
- La Seguridad Vial en el ámbito **INTERNACINAL**:
  - Órganos dónde está representada la Administración Local
  - Iniciativas en materia de Seguridad vial
- La Seguridad Vial en el ámbito **ESTATAL**:
  - Relaciones institucionales entre la FEMP y los distintos Ministerios relacionados con al seguridad vial (Interior-DGT-, Fomento, Educación, Sanidad), convenios de colaboración:
    - Convenio Marco de colaboración , cooperación y coordinación entre el Ministerio del Interior y la FEMP, en materia de seguridad ciudadana y seguridad vial
- La Seguridad Vial en el ámbito **LOCAL**:
  - La Comisión Urbana dentro del Consejo Superior de Seguridad Vial (10.1.C.1)
  - Marco común de actuaciones: Reglamento de circulación urbana (10.1.C.4)

- Colaboración de la DGT y las Policías Locales: campañas especiales de control y vigilancia (10.1.A.4)

- El procedimiento sancionador: carné por puntos (3.2.A.1/2/3)

- Coordinación de las bases de datos (accidentes, infracciones etc)

- La Seguridad Vial en el diseño urbanístico

- Mejora de las infraestructuras en el ámbito local

- La movilidad sostenible

EL PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL 2005-2008

- Grado de conocimiento del PESV

- Puntos fuertes y puntos débiles del PESV

- Valoración de las actuaciones llevadas a cabo en estos cuatro años: carné por puntos, reforma penal …

- El Plan Tipo de Seguridad Vial 2005-2008

    - Participación en el diseño del Plan Tipo (10.1.C.2)

    - Valoración general: estructura, definición de actuaciones etc

    - Programa de adhe sión municipal: gr ado de participación (10.1.C.3)

    - Valoración de los diferentes Plane s de Se guridad Vial Locales: Barcelona, Oviedo, San Sebastián etc.

FUNDACIÓN MAPFRE

Sr. Julio Laria
Director del Instituto para la Seguridad Vial

El Instituto de Seguridad Vial impulsa una amplia gama de actuaciones para contribuir a prevenir y reducir los elevados índices de accidentalidad.

Los objetivos del Instituto son:

- Fomentar conductas responsables y solidarias en relación con el tráfico.
- Ser fuente de información en Seguridad Vial.
- Convertirse en referencia en educación vial para los profesionales del sector.

Las acciones del Instituto se centran en tres elementos fundamentales:

- Sobre el factor humano, que suponen la mayor parte de las actividades del Instituto, se centran en la educación vial a través de cursos de formación para escolares, empresas, jóvenes y tercera edad, y campañas divulgativas a través de los medios de comunicación.
- Sobre la vía, se orientan a la realización de trabajos de investigación sobre la infraestructura (trazado, características geométricas, conservación y señalización).
- Sobre el vehículo, se actúa con campañas permanentes de investigación sobre los últimos avances en colaboración con Universidades, organismos e instituciones públicas y privadas, así como asociaciones relacionadas con la Seguridad Vial.

INTRODUCCIÓN:

¿Cuáles son las líneas de investigación, en materia de Seguridad Vial, en las que trabaja actualmente el Instituto para la Seguridad Vial de la Fundación Mapfre?

Plan Estratégico:

1. ¿Cuál es su grado de conocimiento del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008?

2. ¿Qué papel ha jugado la Fundación MAPFRE en el diseño y ejecución del Plan?, ¿Qué grado de participación ha dese mpeñado usted personalmente?.

3. ¿Cuál es su valoración general de las características del Plan: estructura, grado de desagregación, nº de acciones etc.?

4. El Plan se estructura en tres gr andes ámbitos: el comportamiento de los usuarios, el acondicionamiento de infraestruct uras y la seguridad en los vehículos. ¿En qué medida cree que dicha estructura, y las prioridades asignadas a cada ámbito, son adecuadas?

5. En su o pinión, de todas las medidas adoptadas en el Plan Estratégico ¿Cuál ha sido la que, en mayor medida, ha contribuido a la reducción de la siniestralidad?

6. Respecto a las acciones del Plan que han requerido de la intervención de otras Administraciones Públicas, ¿le parece suficiente el grado de coordinación alcanzado? ¿Cree que la implicación de los diferentes actores ha sido el adecuado?

7. ¿Cómo se ha relacionado el Plan con otras políticas relevantes para la seguridad vial? Por ejemplo las de Educación, Industria …

8. Respecto al patrón de la s iniestralidad que tenemos en España , ¿cree que pueden existir particularidades impo rtantes en relación con áreas geográficas (Navarra/Can tabria) etc. que de berían ser tenidas en cuenta?

9. En base a la experiencia de MAPF RE en el ámbito internacional ¿Podría decir que el patrón de siniestralidad es España es idéntico al de los países de nuestro entorno?

LÍNEAS ESTRATÉGICAS:

10. ¿Considera que las acciones diseñadas para Línea Estratégica Educación y Formación abarca la totalidad de los sectores y público objetivo que deben ser formados en Seguridad Vial?

11. La Fundación Mapfre abandera campañas de concienciación social en materia de Seguridad Vial ¿Existe algún tipo de coordinación en cuanto al motivo o a la puesta en marcha de estas campañas con la Administración o con otras Entidades que desarrollan actividades similares?

12. ¿Considera que el PESV debería haber incidido en mayor medida en la promoción del incremento de la seguridad en los vehículos?

13. El PESV dedica una Línea Estratégica a "Infraestructuras" ¿Cree Vd. que está adecuadamente valorado en el PESV? ¿Qué papel cree que juega (o debería jugar) la política de diseño, conservación y mejora de infraestructuras en la lucha contra la siniestralidad?

14. Una de las vías de investigación del Instituto MAPFRE es la Seguridad Vial Laboral ¿cómo valora el tratamiento que el PESV da a esta Línea Estratégica? ¿Considera que las medidas adoptadas han sido suficientes y eficaces?

15. ¿Disponen de algún estudio relativo a la accidentalidad vial-laboral en relación con el tipo de empresa, tipo de vehículo o con trabajadores por cuenta ajena y autónomos?

16. ¿Cuál es su opinión a cerca del Proyecto de Ley de Seguridad Vial que se encuentra tramitándose en el Senado? Concretamente ¿Qué opina de las modificaciones realizadas en el capítulo del procedimiento sancionador: procedimiento abreviado, notificación en TESTRA etc)

SEGUIMIENTO DEL PLAN

17. ¿Ha participado en el seguimiento del PESV? ¿Cuál ha sido su grado de participación?

18. ¿Cree que el sistema de indicadores que establece el Plan produce la información adecuada para valorar resultados e introducir mejoras en la gestión?

19. ¿Ha sido la información (datos) facilitada, suficiente y puntual para un seguimiento riguroso?

20. ¿Considera suficiente el grado de difusión y utilización de la información que se produce con el seguimiento del Plan? ¿En qué medida han participado ustedes en dicha difusión?

POR ÚLTIMO

21. ¿Están participando en el dis eño y elaboración del nuevo Plan Estratégico 2009-2012?
22. ¿Cómo considera que debe enfocarse el nuevo Plan? ¿Qué modificaciones haría? Y ¿Qué áreas de actuación cree que habría que potenciar a partir de ahora?

GUIÓN ENTREVISTA AESLEME

1. Atención a las víctimas. Pronto auxilio homogéneo en territorio como el español, protocolización de carácter básico. Estudio ambulancias y coste. Postes de Auxilio.

2. Formación y capacitación para equipos de emergencias. MIR o en equipos de primera atención (emergencias).

3. El papel de las Asociación de Víctimas en la Educación formal e informal.

4. Asistencia legal y psicológica a las víctimas. (¿Decisiones perjudiciales?)

5. Definición de víctima. Ley de Dependencia.

6. Experiencia en los cursos de reeducación.

7. ¿Qué actuaciones echa de menos en la Línea estratégica "Atención a víctimas y a sus familias" del PESV

Ministerio de Industria
Subdirección General de Calidad y Seguridad Industrial
J. Manuel Prieto Barrio

ÁREA: Seguridad en los vehículos

Línea: Promoción de sistemas de seguridad en los vehículos
Acción: Promoción del incremento de la seguridad activa y pasiva de los vehículos

[4.1.A.1] Divulgación y p romoción de la instalación de sistemas de seguridad de serie en los vehículos e incentivar su demanda:

- **¿A través de qué medios y con qué recursos se está promocionando la instalación de sist. de seguridad? Y ¿Cómo se realiza el seguimiento de estas actuaciones?**
- **¿Existen incentivos específicos a la promoción de sistemas de seguridad?**
- **¿En qué criterios se están basando los incentivos a la demanda de los planes de renovación de paque automovilístico: seguridad, medio ambiente, etc?**
- **Universalización de los sistemas de seguridad: ABS, ESP etc**
- **Nuevos sistemas de seguridad: alcoholock, iniciativas e-safety (e-call, coche inteligente etc)**

[4.1.A.2] Impulso y apoyo a la investigación (I+D+i) en materia de seguridad de los vehículos y accidentalidad:

- **¿Qué estudios se están desarrollando en esta materia?**
- **¿Cómo se financian: financiación pública o/y financiación privada?**

- **¿Qué presupuesto anual se destina a I+D+i?**

- **Valoración de los estudios impulsados desde la U. Europea: eje. Proyecto Aprosys (CIDAUT)**

[4.1.A.4] Firma código deontológico para la publicidad en los vehículos y [4.1.A.5] Impulso sanciones a empresas que incidan negativamente en la seguridad de los vehículos:

- **¿Se ha firmado el código deontológico? ¿Quiénes han suscrito el código?**

- **¿Cuál es el papel de sus Subdirección en relación con el artículo 52 del RD legislativo 339/90.?**

Línea: Mejora del sistema de gestión del registro de vehículos para proporcionar más y mejores datos del parque
Acción: Mejora de la calidad de la revisión técnica en base a criterios de seguridad de los vehículos

[4.2.B.3] Impulso de la homoge neidad y uniformidad de los criterios y actividades de las ITV

- **¿Cómo y a través de qué se han establecidos los criterios de homogenización de las ITV`s?**

- **¿Cómo se garantiza su cumplimiento?**

- **¿La diferencia existente en los precios públicos cobrados de las diferentes ITVs podría afectar a la calidad de las inspecciones?**

- **¿Se podría inferir alguna conclusión del estado del parque de ciclomotores desde la puesta en marcha de las ITVs para este tipo de vehículos?**

[4.2.B.4] Aumento del control so bre las comunicaciones de los fabricantes a los conductores sobre revisiones gratuitas en relación con defectos detectados
(nota: en esta actividad el propietario no es el Ministerio de industria)

- **¿Qué tipo de control se está ejerciendo sobre las empresas fabricantes?**

- **¿Cómo se sancionan los incumplimientos?**

ÁREA: Seguridad Vial Laboral y en el Transporte

Línea: Formación, concienciación y control del sector del transport e profesional en materia de seguridad vial
Área: Concienciación del sector para el incremento de la seguridad activa y pasiva de de conductores y vehículos

[6.1.B.2] Implantación de cinturones de seguridad obligatorios en autocares y transporte escolar

- **¿Qué medidas se han llevado a cabo?**
- **¿Qué grado de implantación está teniendo esta medida?**

[6.1.B.5] Implantación de la señalización del contorno de vehículos pesados

- **¿Qué actuaciones se han llevado a cabo para la implantación de esta señalización?**
- **¿Cuál es el grado de implantación en el parque de vehículos pesados español?**

ÁREA: Vigilancia y Control

Línea: Mejora de actuaciones y medios para la vigilancia y control de la disciplina vial de los usuarios
Área: Incremento de la vigilancia y el control a través de sistemas automáticos de detección de infracciones
(nota: en esta actividad el propietario es el Ministerio de industria aunque no concretamente la subdirección de calidad y seguridad)

[3.1.B.5] Desarrollo de nuevos sistemas automáticos de detección de infracciones diferentes a los cinemómetros

- **¿Qué tipo de sistemas de detección se están desarrollando?**
- **¿Ha participado su Ministerio en el desarrollo e implantación de los "radares por tramos"?**
- **¿Cómo se efectúa la homologación de los cinemómetros?**

Por último:

- **¿Cuál es su valoración del conjunto del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008?**

- **¿Cuáles son en su opinión de las medidas más destacables del Plan?**

- **¿Cómo debería enfocar (qué actuaciones deberá recoger) el nuevo Plan Estratégico 2010-2015 en la línea Seguridad en los vehículos?**

ANEXO XV

ESTUDIO SOCIOLÓGICO PARA EVALUAR DIFERENTES POLÍTICAS PÚBLICAS

Informe Gráfico de Resultados

Noviembre de 2009

Índice

FICHA TÉCNICA

OBJETIVOS

ANÁLISIS DE RESULTADOS

1. Bloque Incapacidad Laboral
2. Bloque TDT
3. Bloque Derechos de Propiedad Individual
4. Bloque Siniestralidad Vial
5. Bloque Permisividad

Población objeto de estudio:

Población de 16 y más años residente en España.

Ámbito geográfico:

Conjunto del territorio español

Técnica de recogida de información:

Entrevista telefónica asistida por ordenador (CATI).

Diseño muestral:

El tipo de muestreo utilizado ha sido el muestreo de conglomerados en dos etapas con estratificación de las unidades de primera etapa y postestratificación de las unidades de segunda etapa. Las unidades de primera etapa estarían formadas por los hogares y las de segunda etapa por las personas de 16 y más años residentes en los mismos. Los criterios de estratificación han sido el hábitat, el sexo y el grupo de edad.

Tamaños muestrales y error de muestreo:

El tamaño muestral ha sido de 3.000 entrevistas válidas, excluida la muestra de la prueba piloto. La distribución de la muestra por estrato ha sido proporcional a la población de 16 y más años residente en España.

Trabajo de campo:

Las entrevistas se han realizado entre los días 19 de octubre y 10 de noviembre de 2009.

Distribución final de la muestra por sexo y grupo de edad

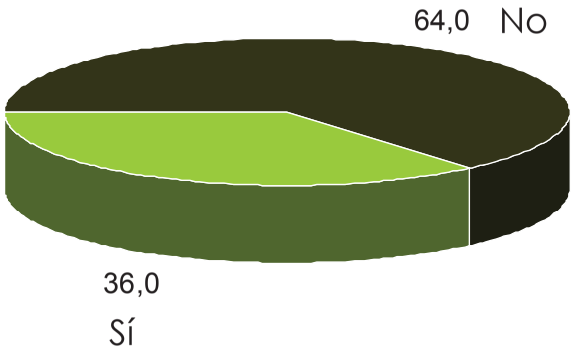
	16-29	30-44	45-64	65 y más	
hombre	342	474	428	261	1505
mujer	319	447	435	309	1510
	661	921	863	570	3015

Distribución final de la muestra por estrato de hábitat

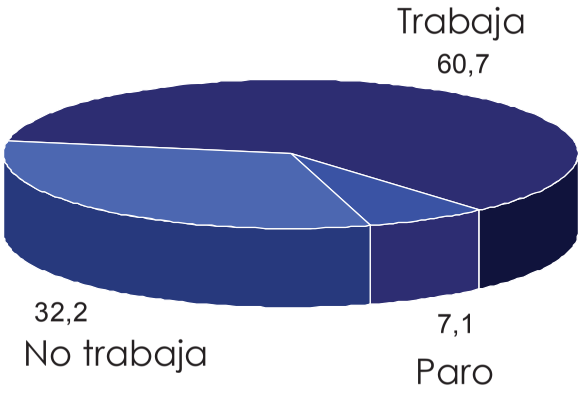
- 0 mil	10-100 mil	100-400 mil	+ 400 mil	
645	1159	715	496	3015

Ficha técnica

¿Existen en su hogar menores de 16 años y/o personas dependientes por la edad, enfermedad, etc?

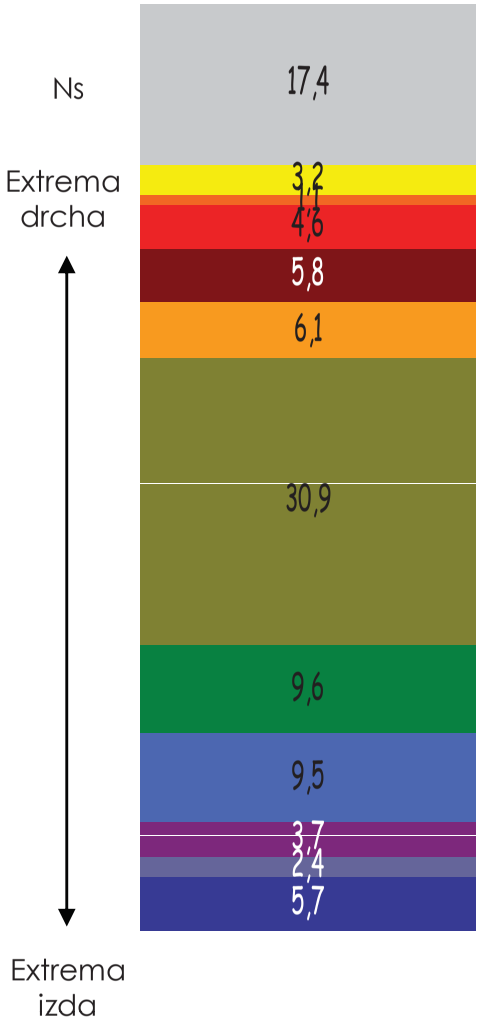


Situación laboral



Posicionamiento ideológico (sobre escala de 1 a 10)

Valoración media: 4.7



Antecedentes y objetivos

La Agencia Estatal de Evaluación de las Políticas Públicas y la Calidad de los Servicios ha solicitado la realización de un estudio sociológico cuyo principal objetivo es la obtención de información cuantitativa sobre las siguientes cuestiones:

- Conocer las actitudes de los ciudadanos frente a posibles usos ajenos a la prestación por Incapacidad Temporal.

- Conocer los comportamientos ciudadanos frente a diferentes medidas preventivas (uso de dispositivos de seguridad, consumo de alcohol, etc.) destinadas a la reducción de la siniestralidad vial.

- Explorar el grado de conocimiento de los ciudadanos respecto del cese de emisiones analógicas en su ámbito de residencia así como la adquisición de los aparatos electrónicos necesarios para recibir la señal digital.

- Analizar la percepción ciudadana respecto del funcionamiento de las entidades de gestión colectiva de los derechos de propiedad intelectual.

- Conocer el grado de permisividad social de determinados comportamientos relacionados con el uso de las prestaciones por Incapacidad Temporal, los factores de riesgo relacionados con los accidentes de tráfico y prácticas que afectan a los derechos de propiedad intelectual.

1. INCAPACIDAD LABORAL

1. Incapacidad laboral

Del total de personas entrevistadas, un 22.1% no ha sabido o no ha querido responder a la pregunta de cuál es el principal motivo por el que los trabajadores en España cogen una baja laboral sin estar enfermos. El resto, el 78% ha dado uno o varios motivos. En general hay una gran dispersión en las respuestas y los posibles motivos manifestados por la población española son múltiples, sin que exista un motivo que aúne a la gran mayoría de los consultados. El motivo más mencionado por la población española es "necesidades familiares/asuntos familiares". Así lo ha manifestado el 18.1%. Otro motivo importante, manifestado por la población, tiene relación con la enfermedad, aunque no haya sido así considerada por algunos de los entrevistados. Un 14.3% de los consultados considera motivo de baja laboral sin estar enfermo el "estrés, la depresión, la ansiedad", es decir estados anímicos que sí pueden ser diagnosticados como enfermedad.

Otros motivos a tener en cuenta son "el ocio" (10.9% de las menciones) y aspectos que no despiertan la simpatía de la población y que se traducen en menciones del tipo "vagos, cara dura, cuento, etc" (11.4%) y "gente que no tiene ganas de trabajar, que no les gusta trabajar" (10.7%).

En general no se aprecian grandes diferencias en los motivos manifestados entre los distintos grupos consultados; hombres, mujeres; con trabajo, sin trabajo; etc.

Casi la totalidad de la muestra es consciente de que estas faltas al trabajo sin estar enfermo tienen un coste tanto para la empresa como para la Seguridad Social. Además, la mitad de las personas consultadas considera que es algo que ocurre muy o bastante frecuentemente en España. Pero no sólo eso, la misma proporción creen que obtener un parte de baja sin estar enfermo es muy o bastante fácil. Pero pese a que el 50% de los consultados dicen que es algo que ocurre frecuentemente, desciende al 37% reconoce tener a alguien en su entorno que haya tenido alguna baja laboral sin estar enfermo. En cualquier caso, un porcentaje relevante que alcanza a cuatro de cada diez personas de 16 y más años.

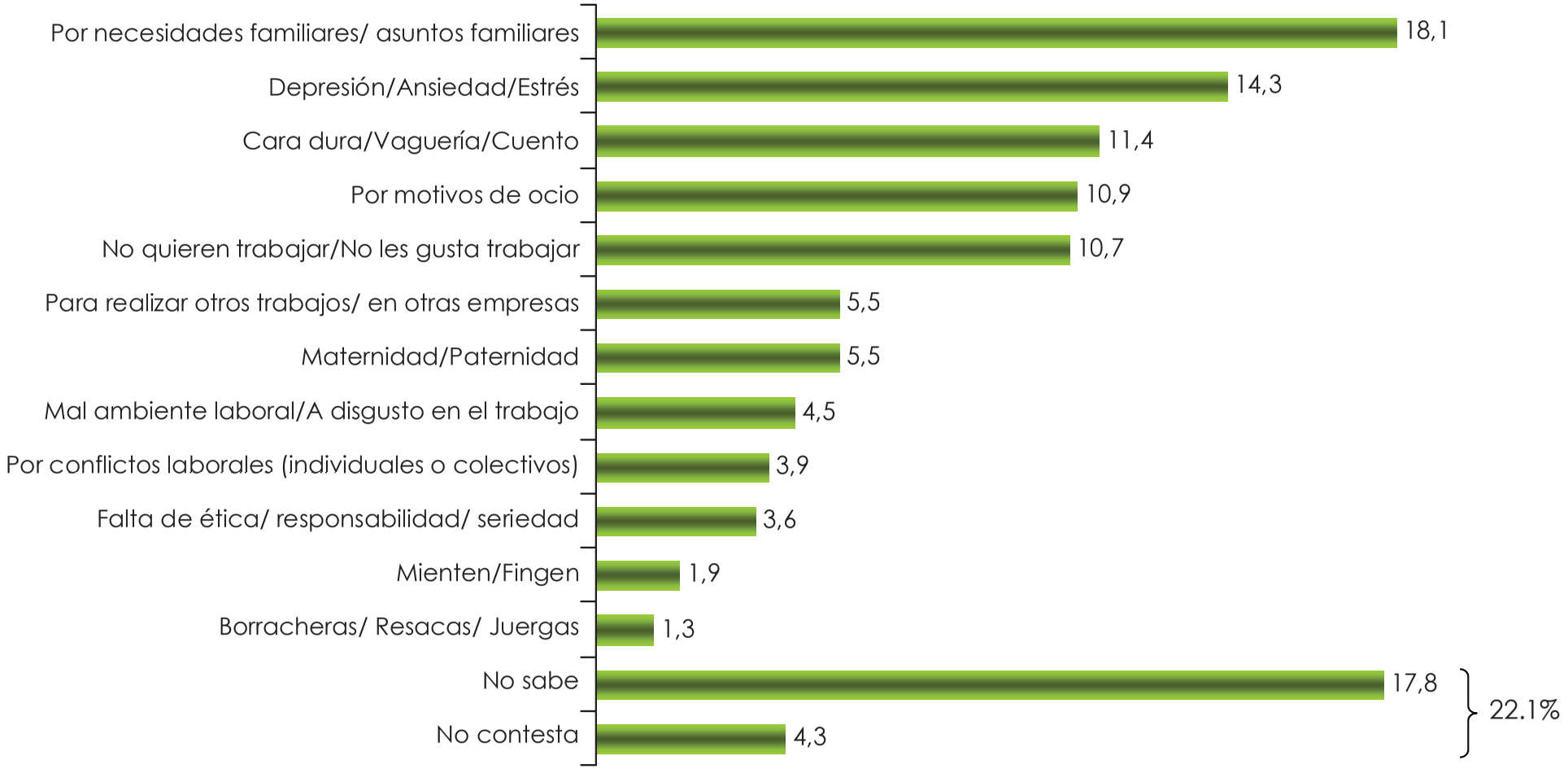
Pese a la amplia proporción de la población que considera que ocurre frecuentemente y que es fácil conseguirlo, la gran mayoría, el 90%, no demuestra estar muy conforme con que esto ocurra, ya que están de acuerdo en que se sancione estas acciones.

Respecto al tiempo que se puede alargar una baja sin estar enfermo, no hay una opinión claramente establecida. Más de la mitad de los consultados reconoce no saberlo y el resto se reparte entre los que creen que no se puede estar más de un día hasta los que piensan que se puede estar de baja sin estar enfermo varios años.

Motivos ajenos a la enfermedad por los que se cogen bajas laborales

(B: 3015)

Respuesta múltiple

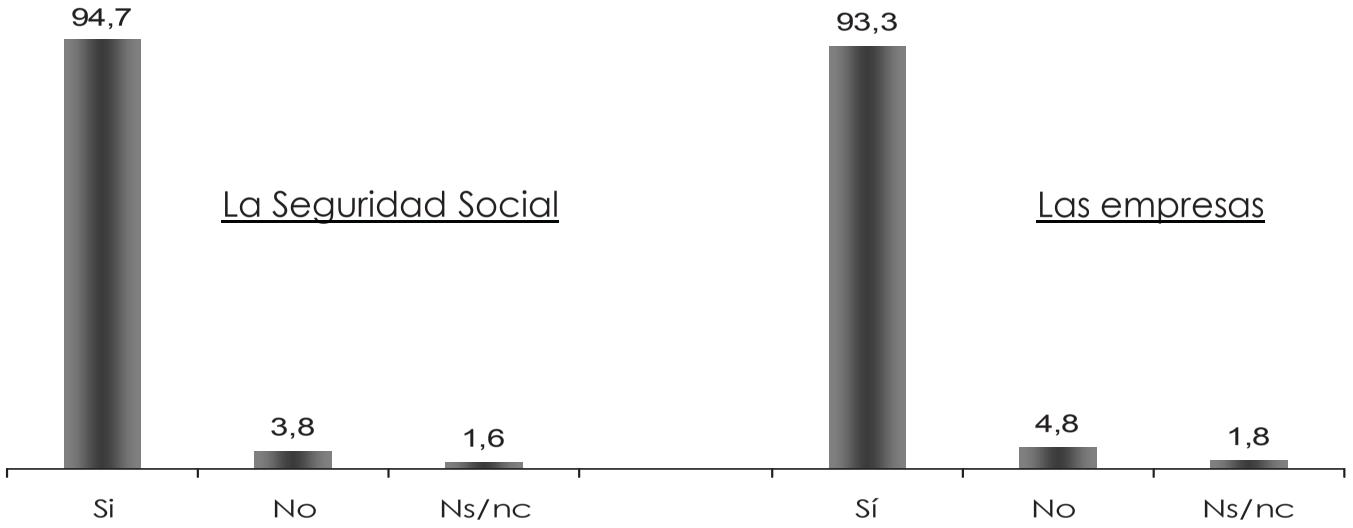


(Más de 1% de menciones)

1. Incapacidad laboral

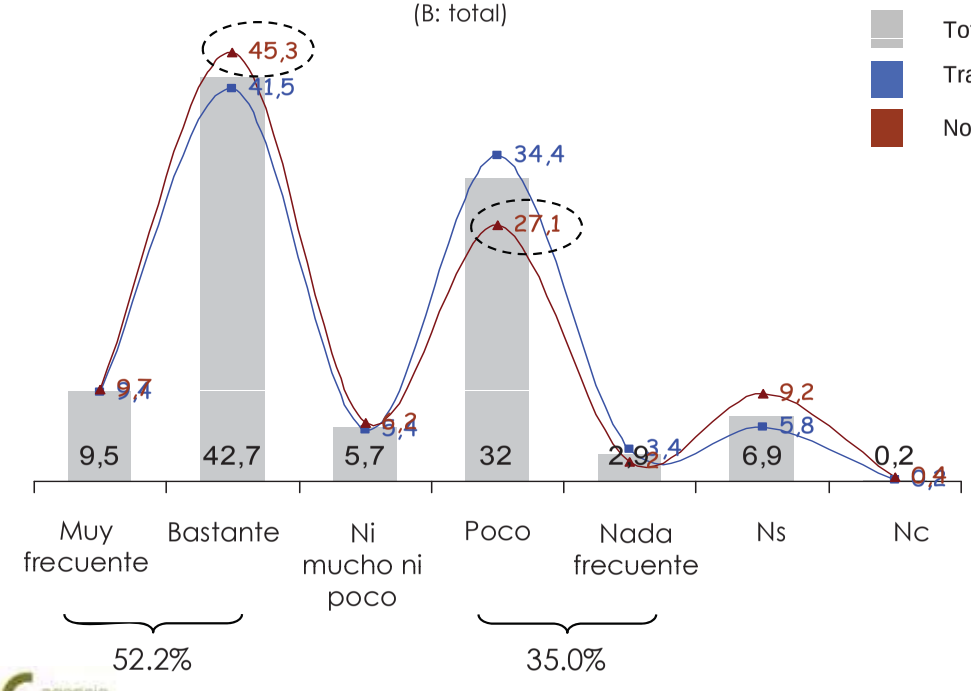
Las bajas laborales sin estar enfermo suponen un coste para…

(B: total)



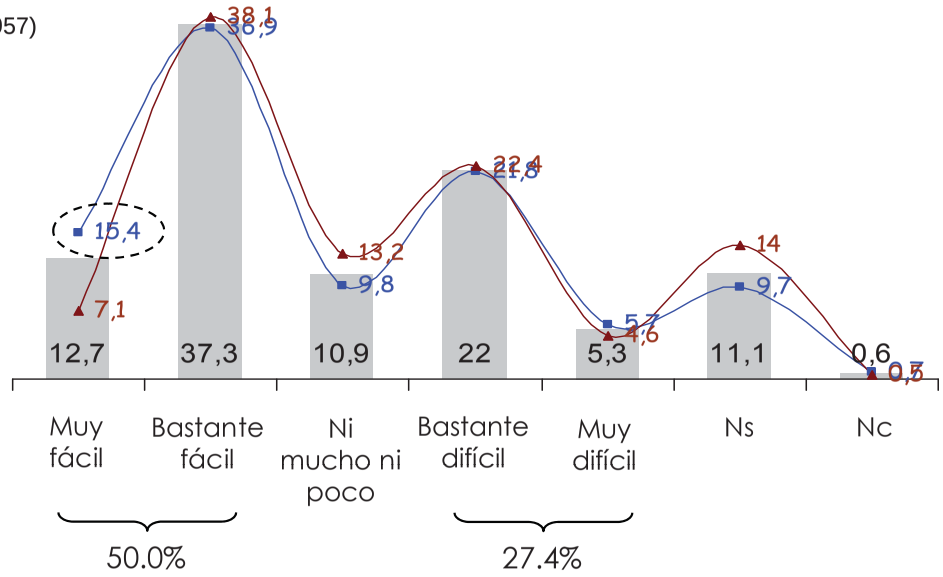
Hasta qué punto es frecuente en España

(B: total)



Hasta qué punto es fácil conseguir un parte de baja sin estar enfermo

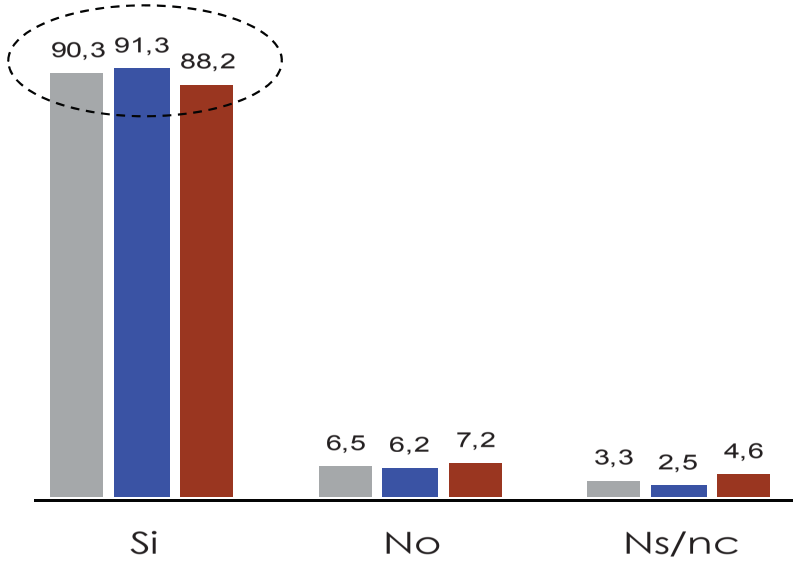
(B: total)

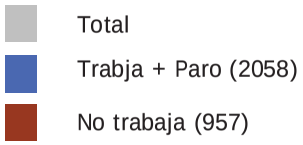


1. Incapacidad laboral

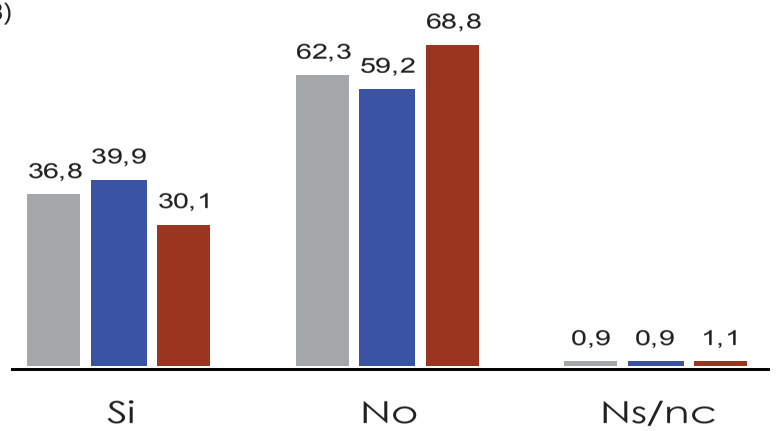
¿Considera que se debería sancionar a las personas que se cogen bajas sin estar enfermo o impedido para trabajar?

(B: 3.000)

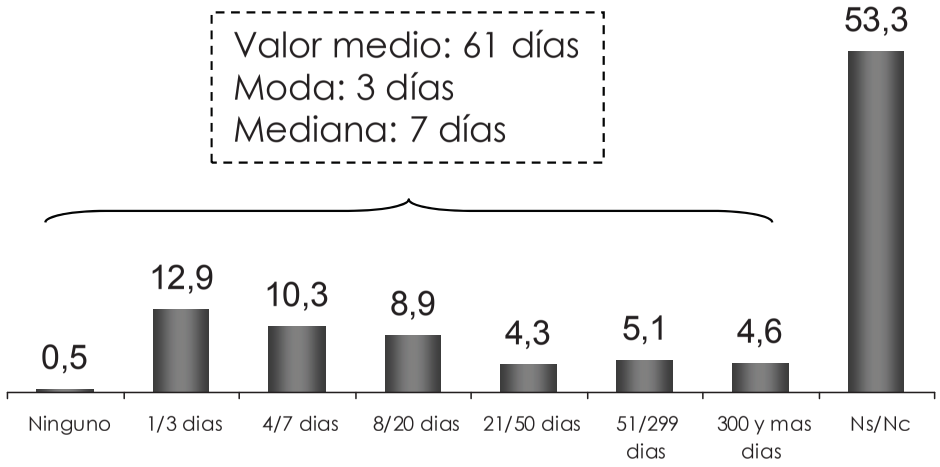




¿Conoce a alguien de su entorno que haya estado de baja sin estar enfermo o impedido para trabajar?



Hasta cuántos días puede alargar un trabajador una baja sin estar enfermo



2. TELEVISIÓN DIGITAL TERRESTRE (TDT)

La gran mayoría de la población española disfruta ya de la TDT en sus hogares (83.5%) independientemente de si se reside en una zona urbana o rural. Por lo tanto, existe un 16.5% de la población española que no ve la TDT, pero tan sólo un 2.1% de los consultados ha manifestado que no ven la TDT porque no hay cobertura en la zona en la que residen. Existe, por tanto, una parte de la población que, aún teniendo cobertura, no ve la TDT, y no lo hace principalmente porque no ha seguido los pasos necesarios para poder hacerlo: adquirir un decodificador o aparato receptor (4.9% sobre el total) y adaptar la antena para su recepción (4.8%). El resto de la población no ve la TDT debido a que, en general, no le interesa, ya que tan solo un 0.6% no lo hace porque no puede económicamente.

Aún así, no hay que desdeñar el esfuerzo económico que hay que hacer para poder ver la TDT ya que cerca de 1 cada 4 consultados (el 32.4% entre los que no ven la TDT) han dicho que este esfuerzo es muy o bastante importante. Y es que es conocido por la mayoría de la población que lo que hay que hacer para poder ver la TDT es instalar un aparato receptor (el 83% así lo ha mencionado), y este aparato cuesta dinero.

Por lo tanto una mayoría de la población ve la TDT, y parece estar satisfecha con ella ya que, según su valoración, la TDT ofrece dos claras ventajas; mayor número de canales (54.4% de los que ven la TDT así lo han manifestado) y una mejor imagen (53.3%). Tan solo un 10.6% de los que ven la TDT han dicho que este sistema no tiene ninguna ventaja.

La población española ha obtenido la información necesaria para adaptarse a la TDT a través, principalmente, de los medios de comunicación (televisión, 73%; prensa, 14.7%; radio, 4.6%). El otro canal principal es el boca a boca, la gente (familia y amigos, 20%; técnicos y comerciales, 4.4%; vecinos, 2.1%). La publicidad en la calle (vallas, etc) ha sido el medio utilizado por el 3.1% de los entrevistados, mientras que el 2% ha recibido un folleto informativo por correo. Finalmente, el 3.5% de los consultados ha mencionado Internet como el medio por el cual se ha recibido la información necesaria sobre cómo adaptarse a la TDT. Sin embargo, pese a que la gran mayoría tiene alguna idea de qué hay que hacer para ver la TDT, aún hay un 20.4% de la población que no tiene información sobre cuándo sólo se podrá ver la TDT en su hogar.

Respecto a qué ocurrirá en los hogares que no se han adaptado cuando sólo se vea la TDT, la población lo tiene claro, sencillamente "no se verá la tele". Así lo menciona el 78.5% de los consultados. Existe un 24% de la población que conoce a gente que va a tener dificultades para ver la tv cuando sólo se vea la TDT, generalmente personas mayores o personas con dificultades económicas.

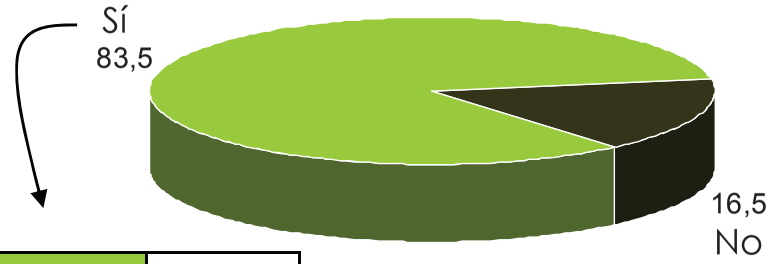
El responsable de que la tv analógica cambie hacia la digital (TDT) es, para el 50% de la población, el Gobierno Central, mientras que para el 23% lo son las cadenas de tv.

Existe la percepción de que el cambio de la tv analógica a la TDT se está haciendo de forma adecuada. Así lo cree el 59.2% de los consultados. Sin embargo existe un 24.3% de los españoles que manifiestan su descontento con el proceso de cambio y consideran que se está haciendo de forma poco o nada adecuada. Son muchos los motivos por los que no se está haciendo bien, aunque cabe mencionar como los más importantes una sensación de "falta de información" y problemas en la recepción de la señal ("falta de cobertura/problemas con la señal/canales que no se ven/Se corta…").

2. Televisión Digital Terrestre

(B: total)

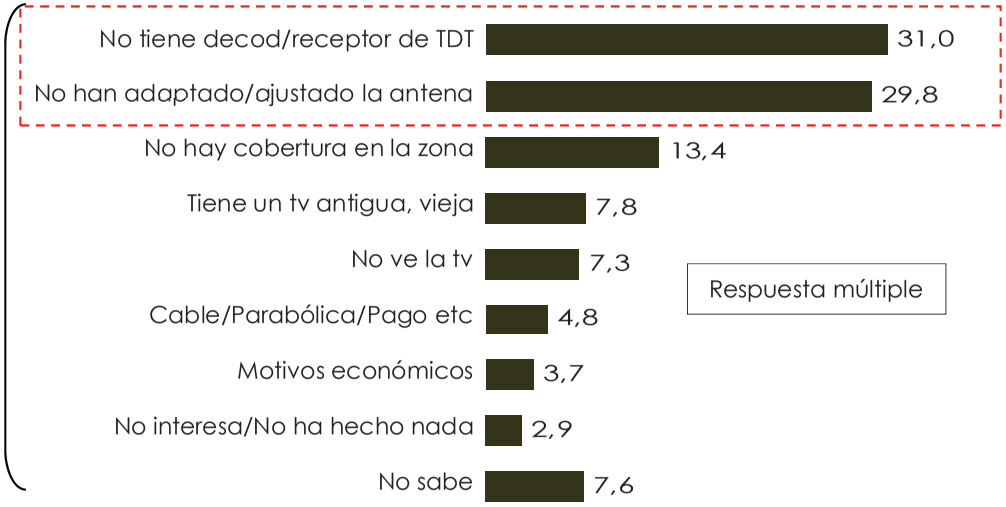
¿Pueden ver ya la TDT en su casa?



-10 m hab	82.1
10-100 m hab	85.0
100-400 m hab	80.6
+400 m hab	86.0

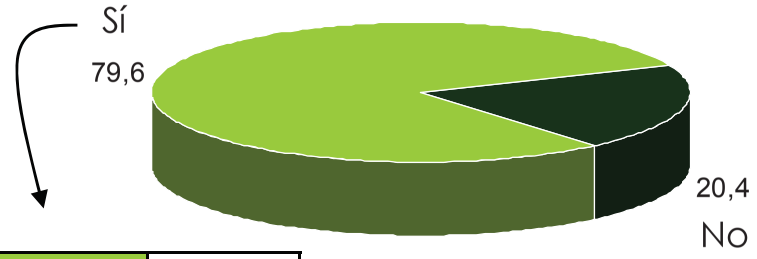
¿Por qué motivos no ven la TDT en su hogar?

B: no ven tdt



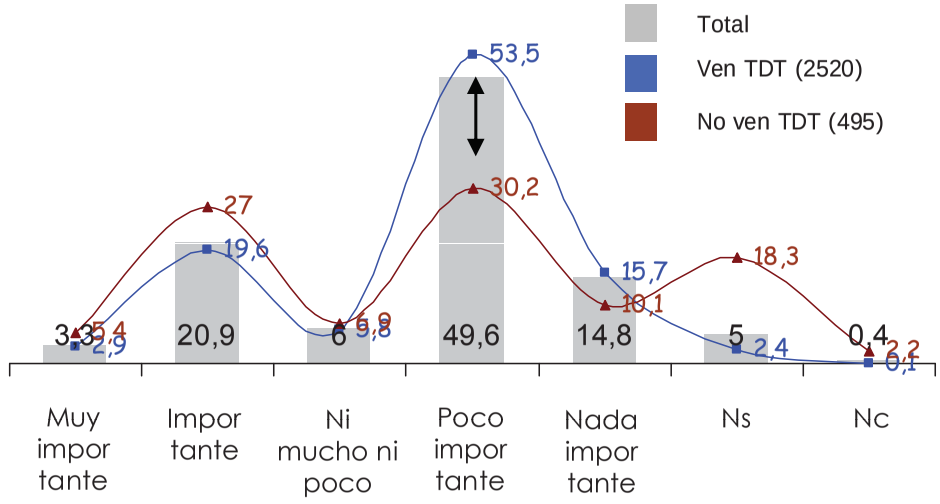
-410-

¿Ha visto, leído o escuchado alguna información sobre la fecha en la que en su hogar sólo se podrá ver la tv a través de la TDT ?

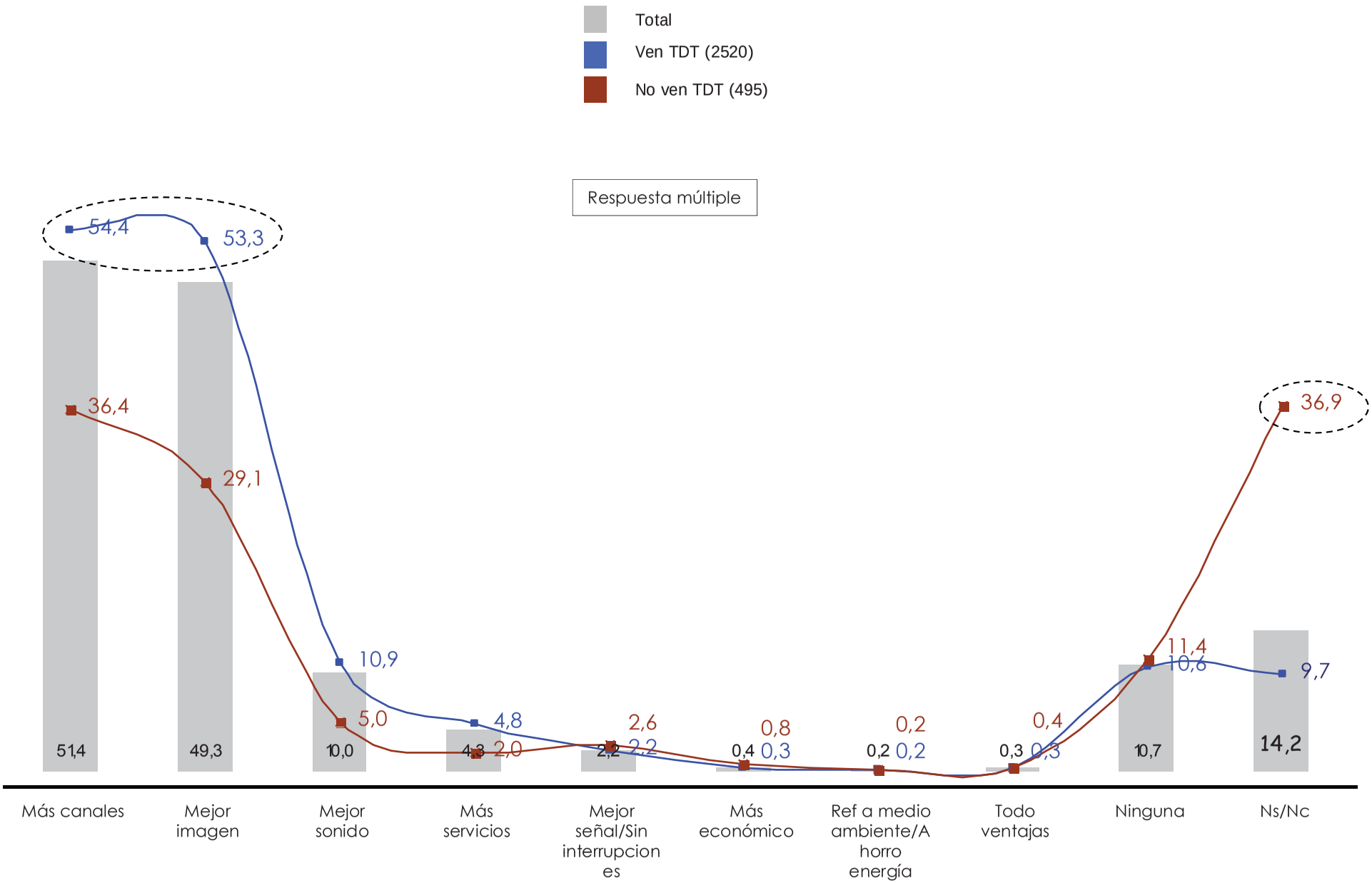


-10 m hab	78.4
10-100 m hab	80.2
100-400 m hab	78.8
+400 m hab	81.2

¿Cómo les ha afectado/les va a afectar la adaptación a la TDT? Diría que han hecho/van a hacer un esfuerzo económico…

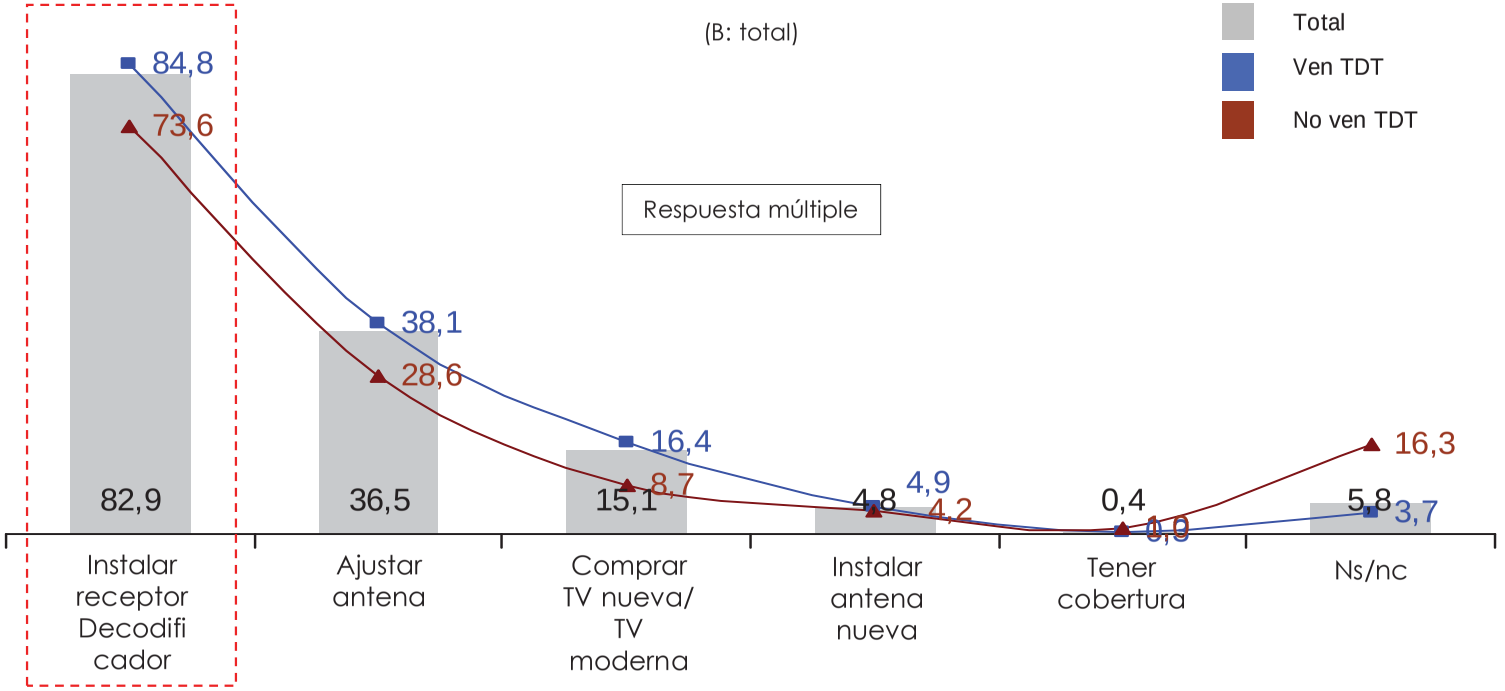


Ventajas de la TDT frente a la TV analógica

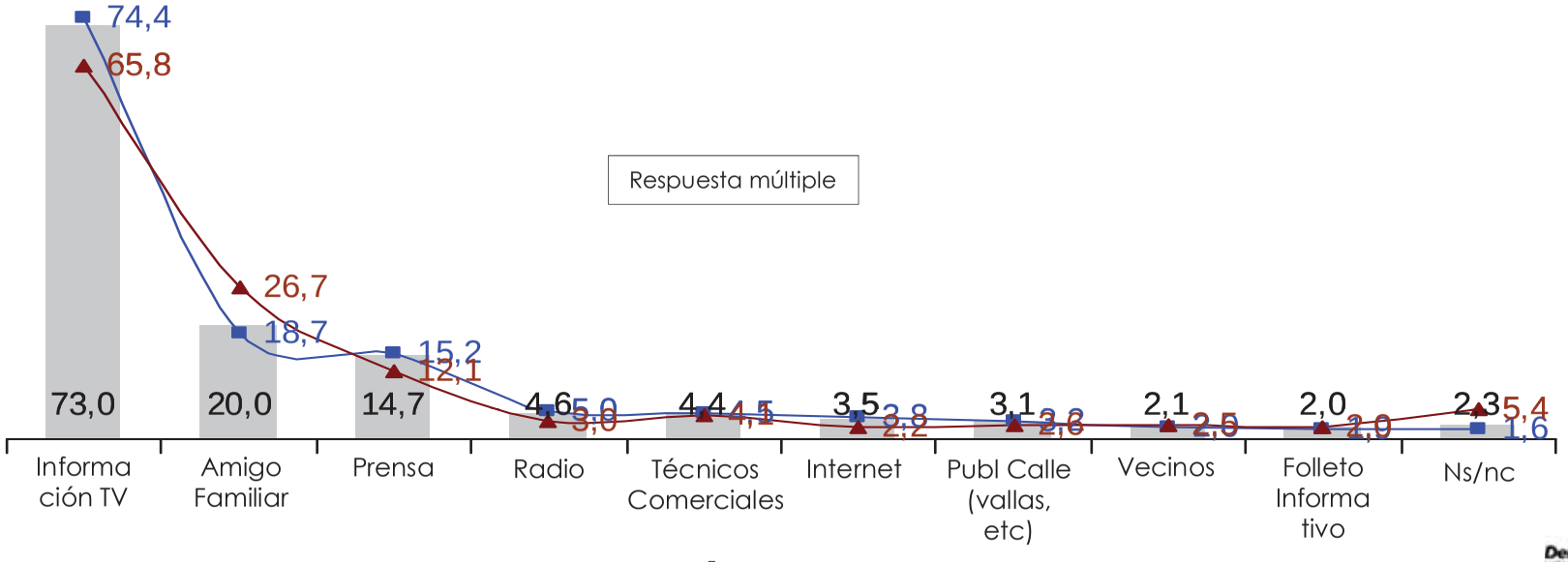


Qué hay que hacer para poder ver la TDT

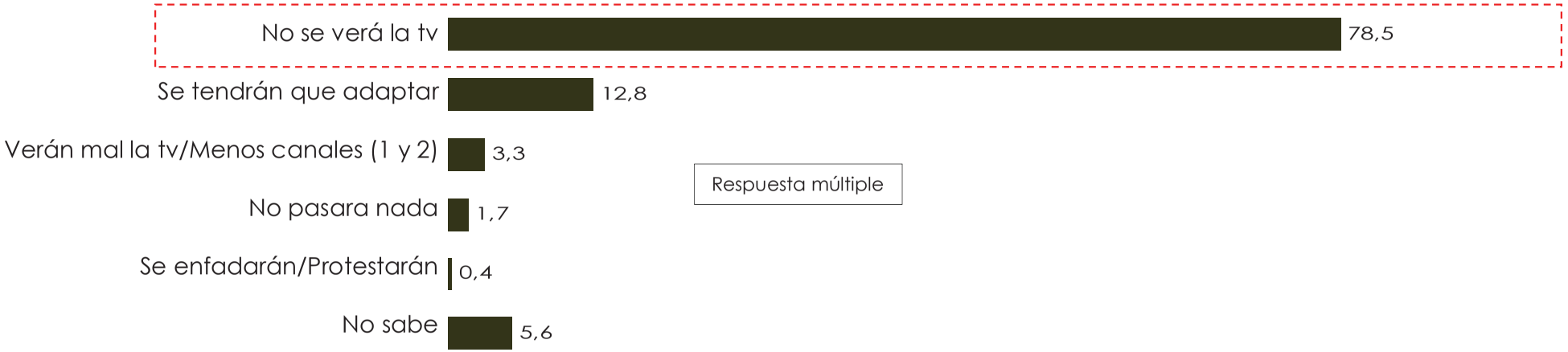
(B: total)



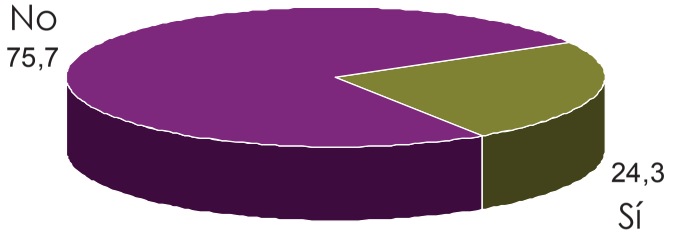
A través de qué medio se ha enterado de qué hay que hacer para adaptarse a la TDT



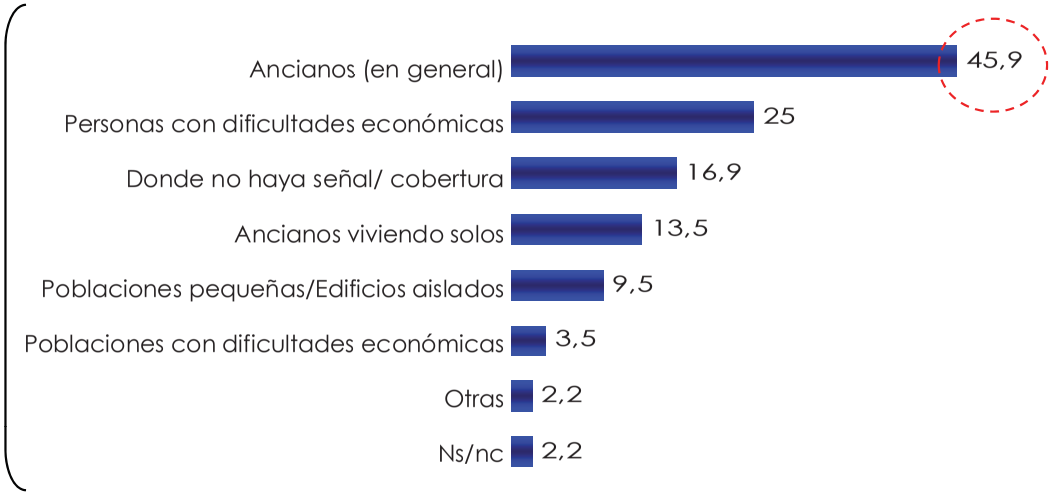
Una vez que se reciba la TV sólo por TDT, ¿qué cree que pasará en los hogares que no se hayan adaptado?



¿Conoce a alguien que vaya a tener dificultades para ver la TV una vez que sólo se reciba por TDT ?



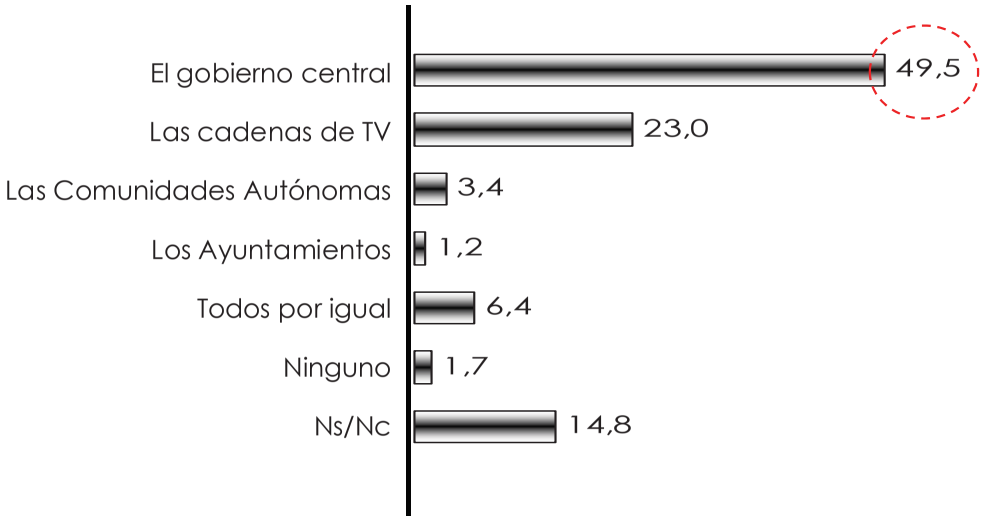
¿Qué tipo de personas son las que van a tener dificultades… ?



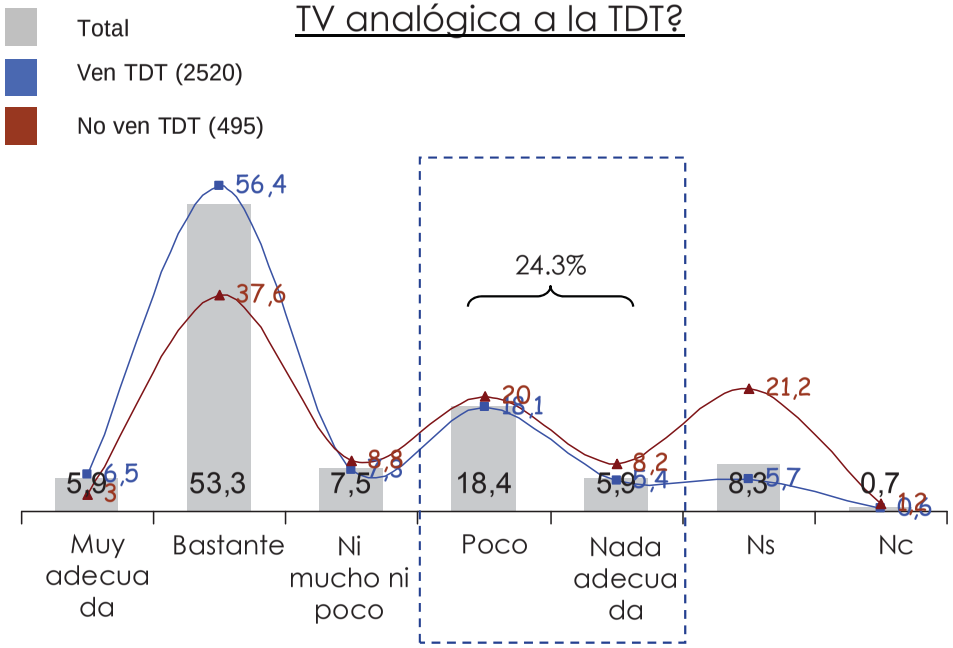
2. Televisión Digital Terrestre

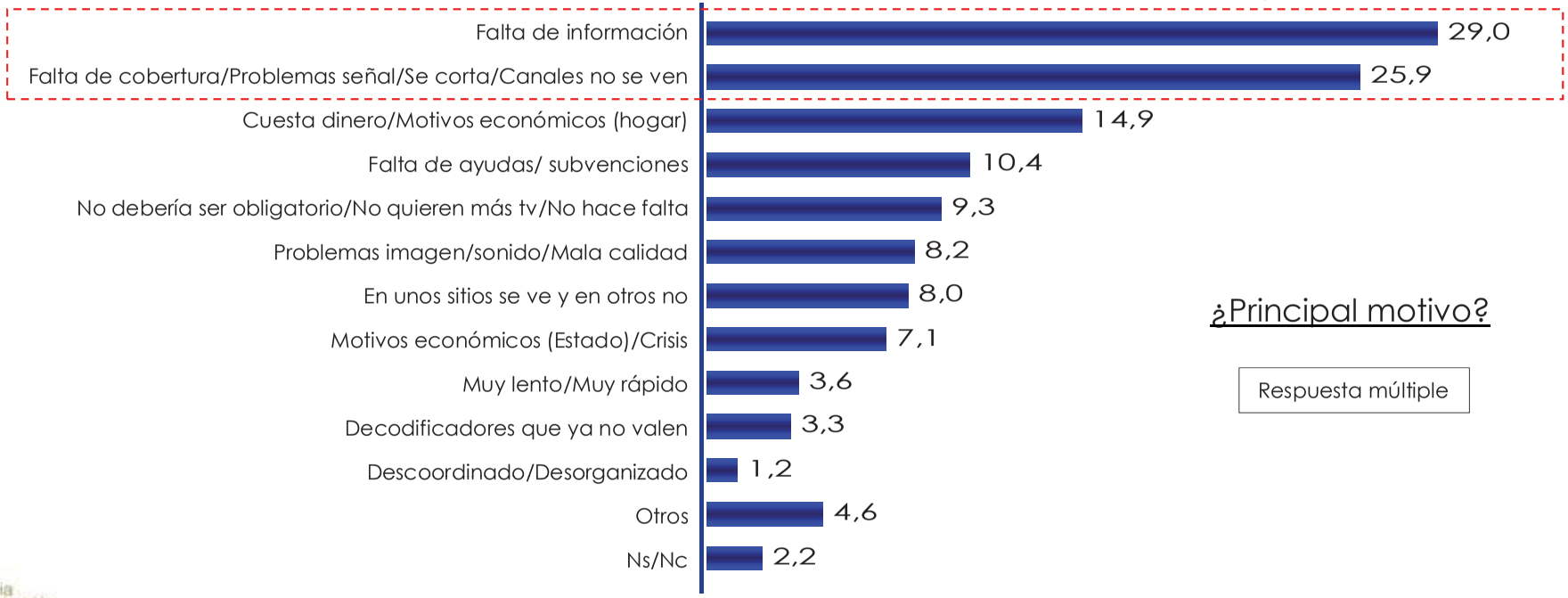
¿Quién cree que es el principal responsable del cambio de la TV analógica a la TDT?

(B: total)



¿Cómo cree que se está realizando el cambio de la TV analógica a la TDT?





¿Principal motivo?

Respuesta múltiple

3. DERECHOS DE LA PROPIEDAD INTELECTUAL

3. Derechos de la propiedad intelectual

No hay un conocimiento espontáneo claramente establecido entre la población española acerca de los derechos de la propiedad intelectual, y menos aún de las entidades que gestionan estos derechos. El 45.1% de los consultados manifiesta no haber oído hablar de los derechos de la propiedad intelectual, y un 68.1% de las Entidades de Gestión Colectiva de los Derechos de la Propiedad Intelectual.

Si se observa la notoriedad de los derechos de la propiedad intelectual entre las distintas variables sociodemográficas se aprecia que existe una mayor conocimiento de este tema entre los hombres frente a las mujeres; entre las personas entre los 30 y 64 años frente a los jóvenes y los mayores; entre los de estatus superior frente al resto y entre los habitantes de los municipios más grandes frente a los más pequeños.

Independientemente de que hubieran oído hablar de los derechos de la propiedad intelectual, a los entrevistados se les pidió que manifestaran su grado de acuerdo con tres frases en relación con este tema. La gran mayoría manifestó estar de acuerdo con ellas, lo cual presenta una contradicción que hay que tener en cuenta:

"Los derechos de propiedad intelectual deberían estar protegidos ya que constituyen parte de los ingresos de las personas que trabajan en el mundo de la cultura" → De acuerdo: 82.7%

"Es necesario que se protejan los derechos de propiedad intelectual porque si no desaparecerá la creación cultural" → De acuerdo: 75.8%

"Todos los ciudadanos deberían poder acceder a libros, películas, música, etc de forma libre y gratuita, sin restricciones de ningún tipo" → De acuerdo: 66.7%

Hay que proteger los derechos de los creadores pero también deberíamos tener acceso libre y gratuito a las creaciones.

3. Derechos de la propiedad intelectual

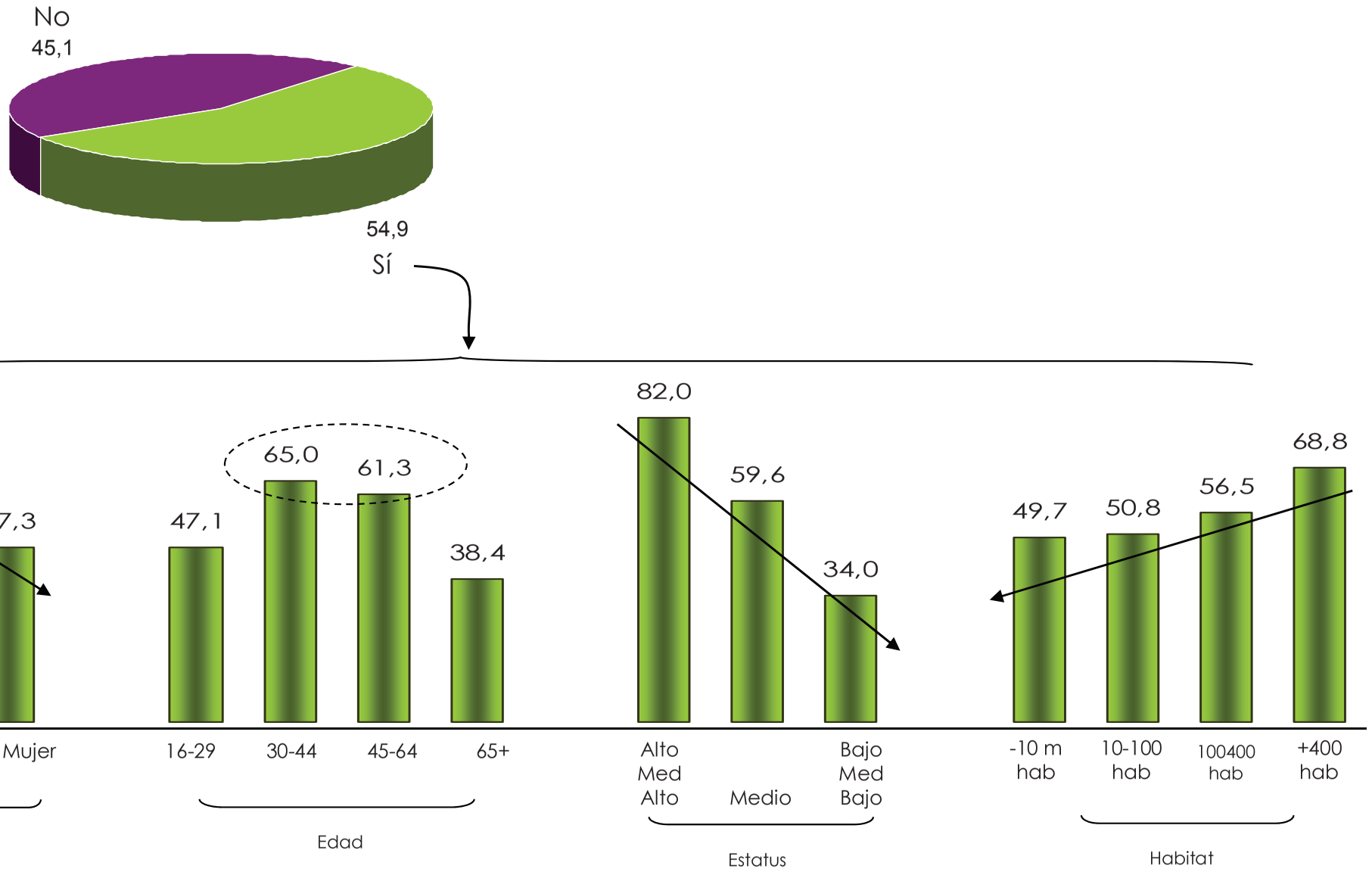
Como se ha comentado anteriormente, el 68.1% de la población no ha oído hablar de las Entidades de Gestión Colectiva de los Derechos de la Propiedad Intelectual. Ahora bien, al sugerirles el nombre de la SGAE, un 67.6% manifiesta haber oído hablar de ella. No hay conocimiento de que sean entidades de ese tipo, pero sí se sabe que existen. La SGAE es con mucho la más conocida entre la población, ya que la siguiente es DAMA, de la que ha oído hablar el 22.6%, es decir, una proporción significativamente inferior de individuos. VEGAG, con un 6.3% de individuos que la conocen es la entidad con una menor notoriedad.

La valoración de este tipo de entidades, por parte de la población que conoce alguna, está repartida. Un 44.7% las ha valorado de forma positiva, mientras que un 34.6% lo ha hecho de forma negativa. El resto no se posiciona. Tampoco hay una opinión clara respecto al trato que los medios de comunicación dan a estas entidades. Si el 29.6% considera que los medios trasladan a la ciudadanía una imagen positiva de estas entidades, el 37.9% considera que trasladan una imagen negativa.

Pese al desconocimiento, de forma espontánea, tanto de los derechos de la propiedad intelectual como de las entidades que gestionan estos derechos, un 64.7% de la población ha oído hablar del llamado "canon digital", aunque no se tenga muy claro qué es. Uno de cada cuatro individuos que han oído hablar del canon no saben qué es, y entre el resto no existe una idea clara y uniforme. Del total de individuos que han oído hablar de él, un 20.2% cree que el canon digital es un pago que hay que hacer al comprar productos audiovisuales, tecnológicos, informáticos, libros, etc. La misma proporción considera que es un impuesto que se pone a diversos tipos de productos. Es decir, se tiene una idea de que es un incremento en el precio de productos (los relacionados con lo audiovisual, etc). Sin embargo, y después de observar las respuestas a la pregunta de qué es el canon digital, se pone de manifiesto de que no existe una idea general y compartida por una mayoría de la población. O, expresándolo de otra manera, no hay unanimidad en la verbalización de lo que es el canon digital. En cualquier caso, un 60.9% de los que han oído hablar de él manifiestan una valoración negativa del canon digital, frente al 21.2% que lo valora positivamente.

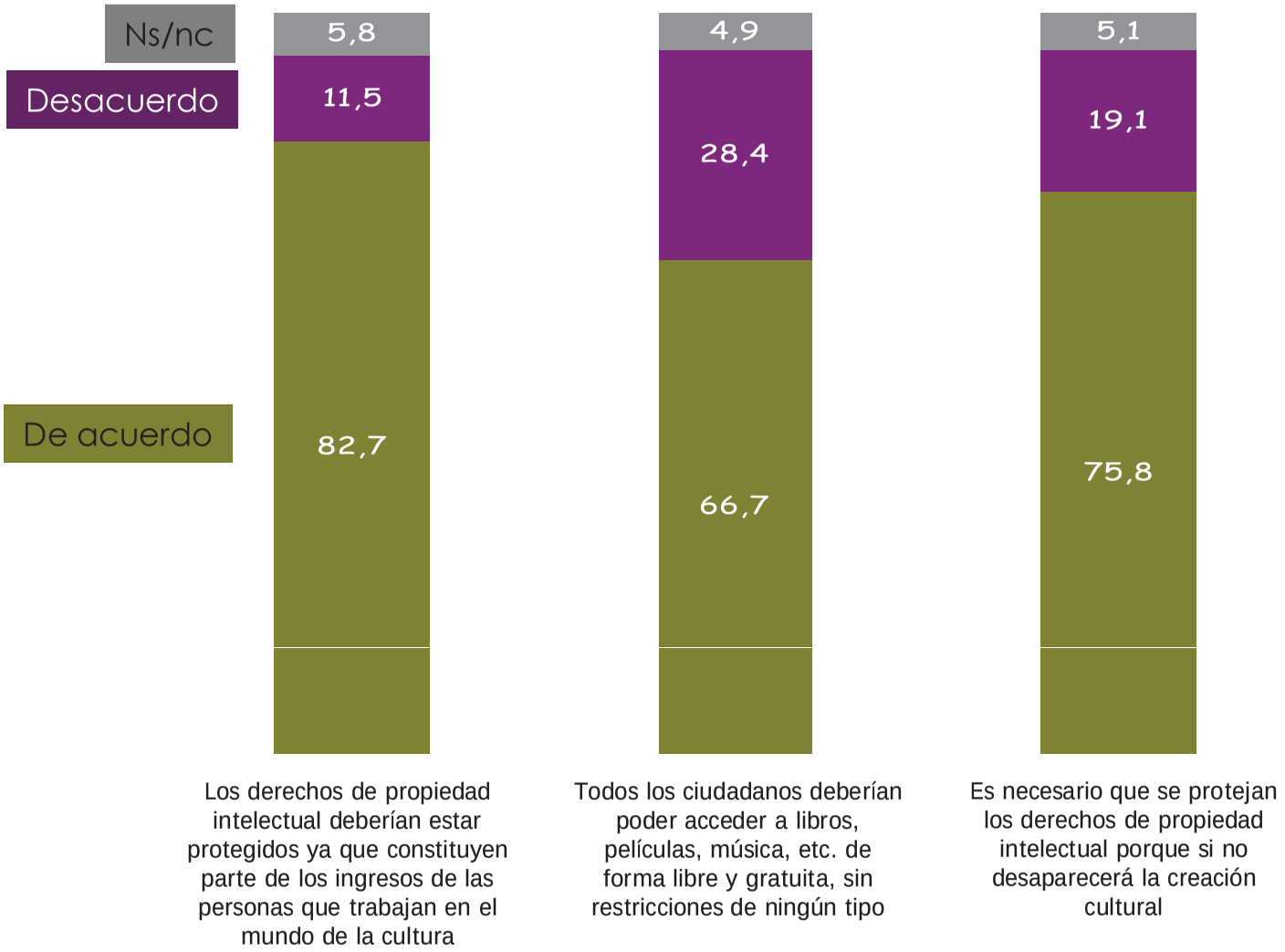
3. Derechos de la propiedad intelectual

¿Ha oído hablar en alguna ocasión de los derechos de la propiedad intelectual?



3. Derechos de la propiedad intelectual

Acuerdo/Desacuerdo con las siguientes frases



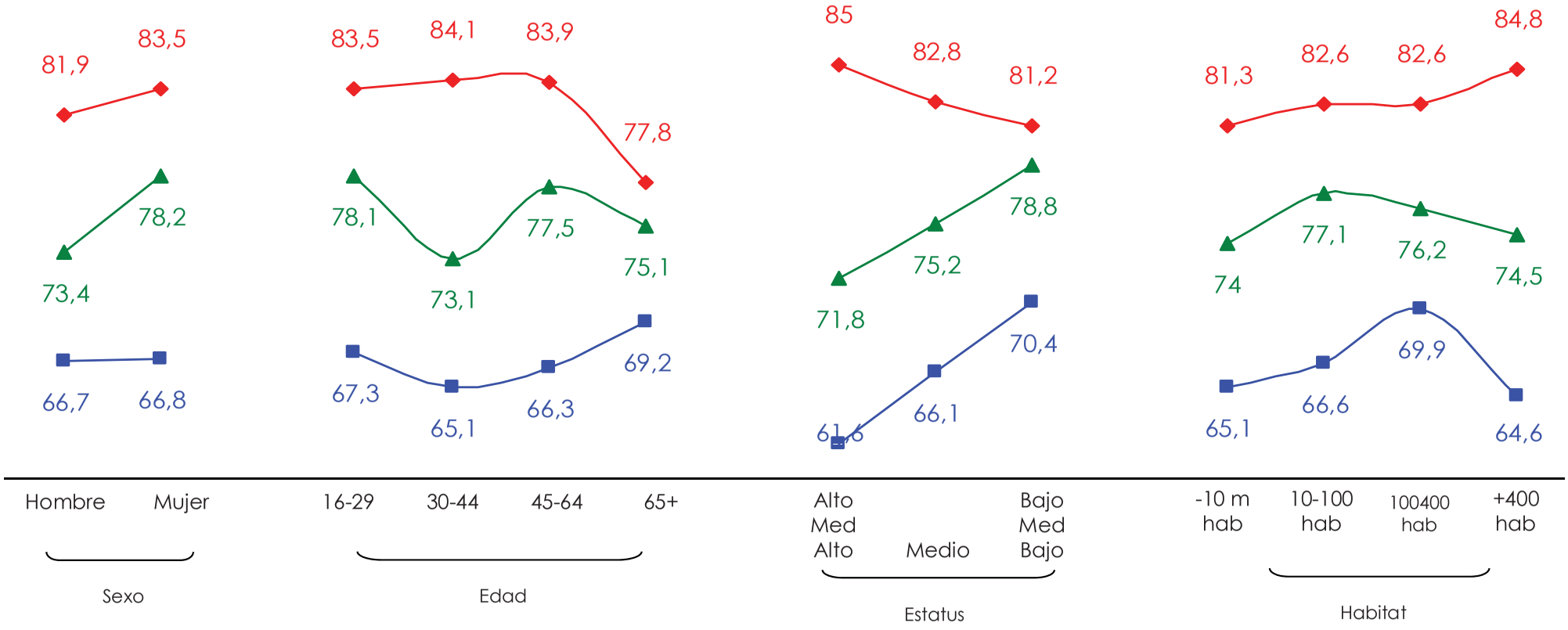
3. Derechos de la propiedad intelectual

De acuerdo con las siguientes frases

Los derechos de propiedad intelectual deberían estar protegidos ya que constituyen parte de los ingresos de las personas que trabajan en el mundo de la cultura

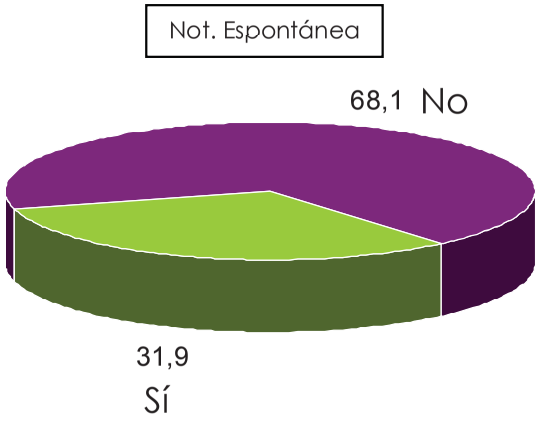
Todos los ciudadanos deberían poder acceder a libros, películas, música, etc de forma libre y gratuita, sin restricciones de ningún tipo

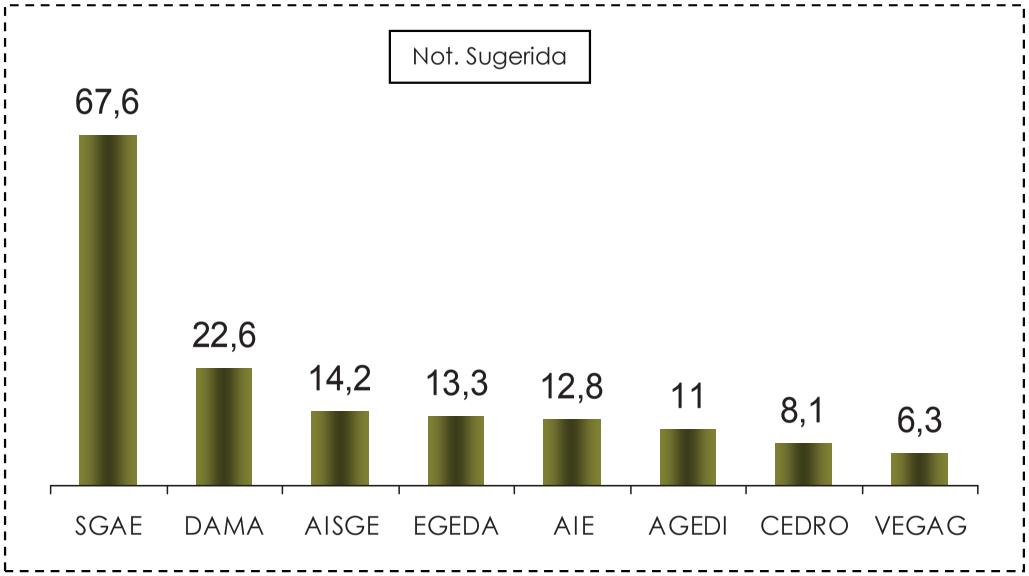
Es necesario que se protejan los derechos de propiedad intelectual porque si no desaparecerá la creación cultural

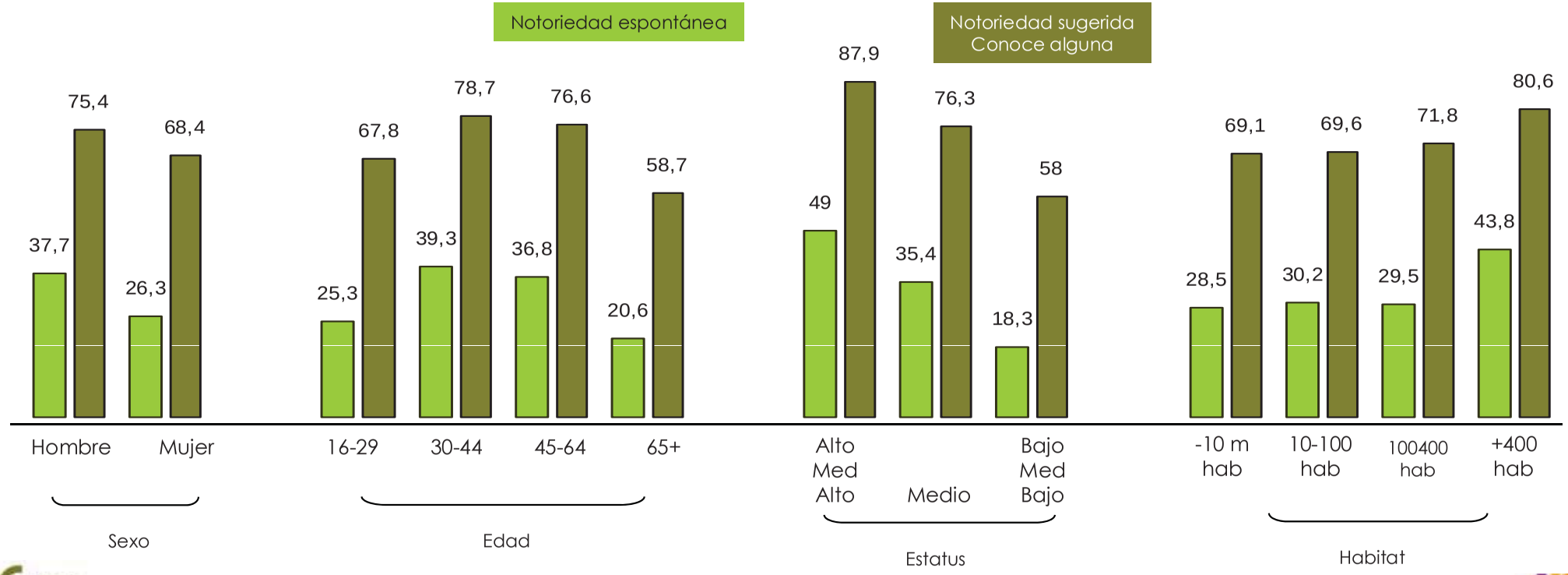


3. Derechos de la propiedad intelectual

¿Ha oído hablar en alguna ocasión de Entidades de Gestión Colectiva de los Derechos de Propiedad Intelectual?



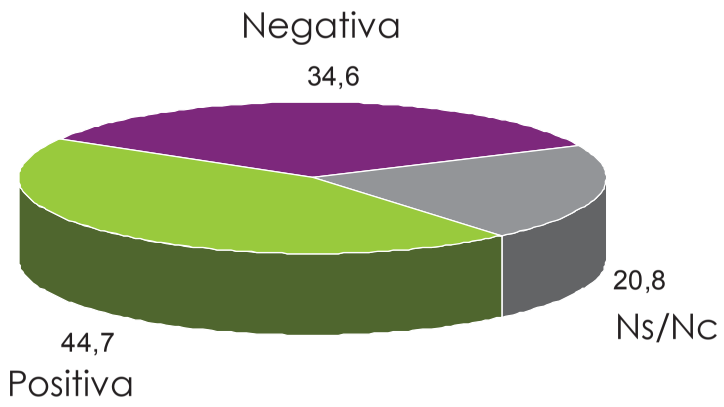




3. Derechos de la propiedad intelectual

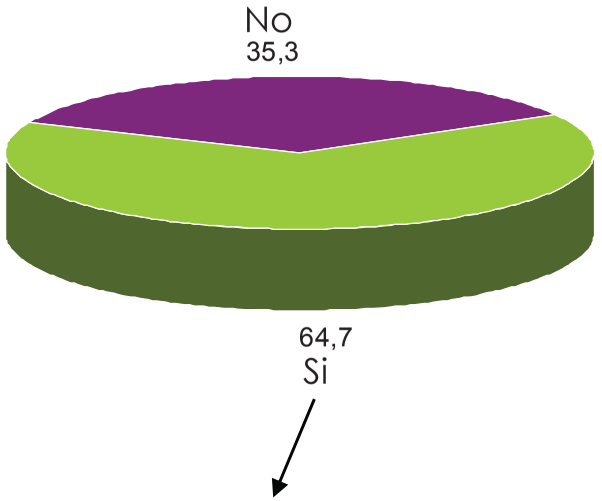
¿Cómo valora en general estas entidades de las que hemos hablado?

(B: conoce alguna entidad)



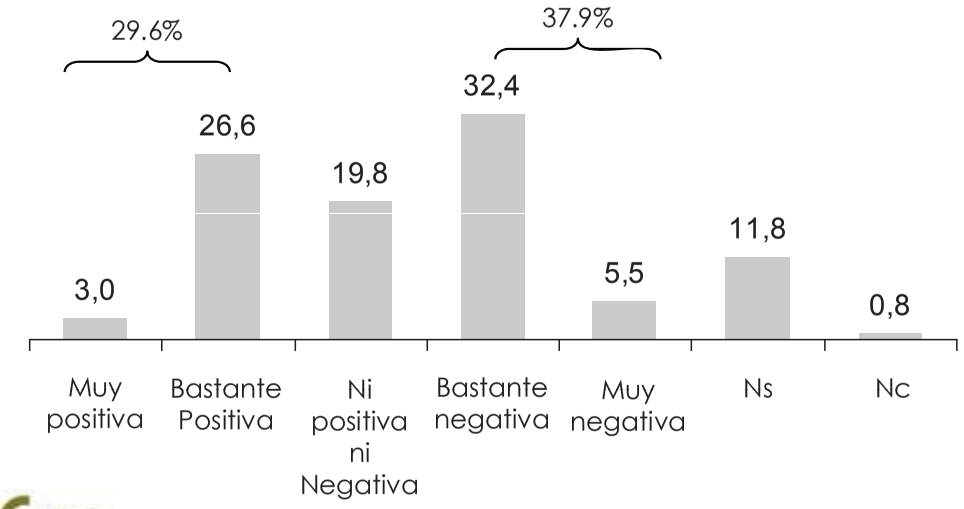
¿Ha oído hablar del llamado canon digital?

(B: total)

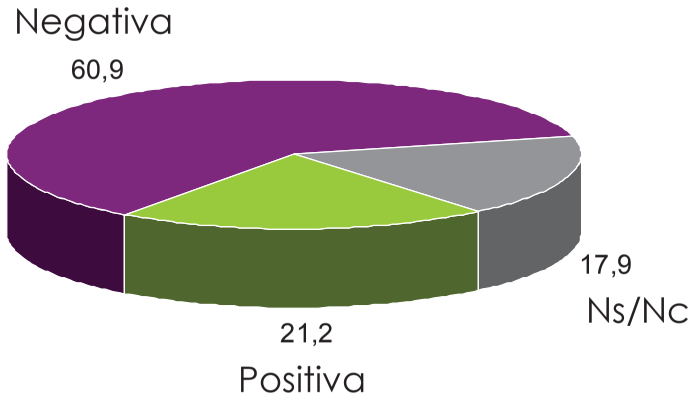


Desde su punto de vista los medios de comunicación trasladan a los ciudadanos una imagen de estas entidades…

(B: conoce alguna entidad)



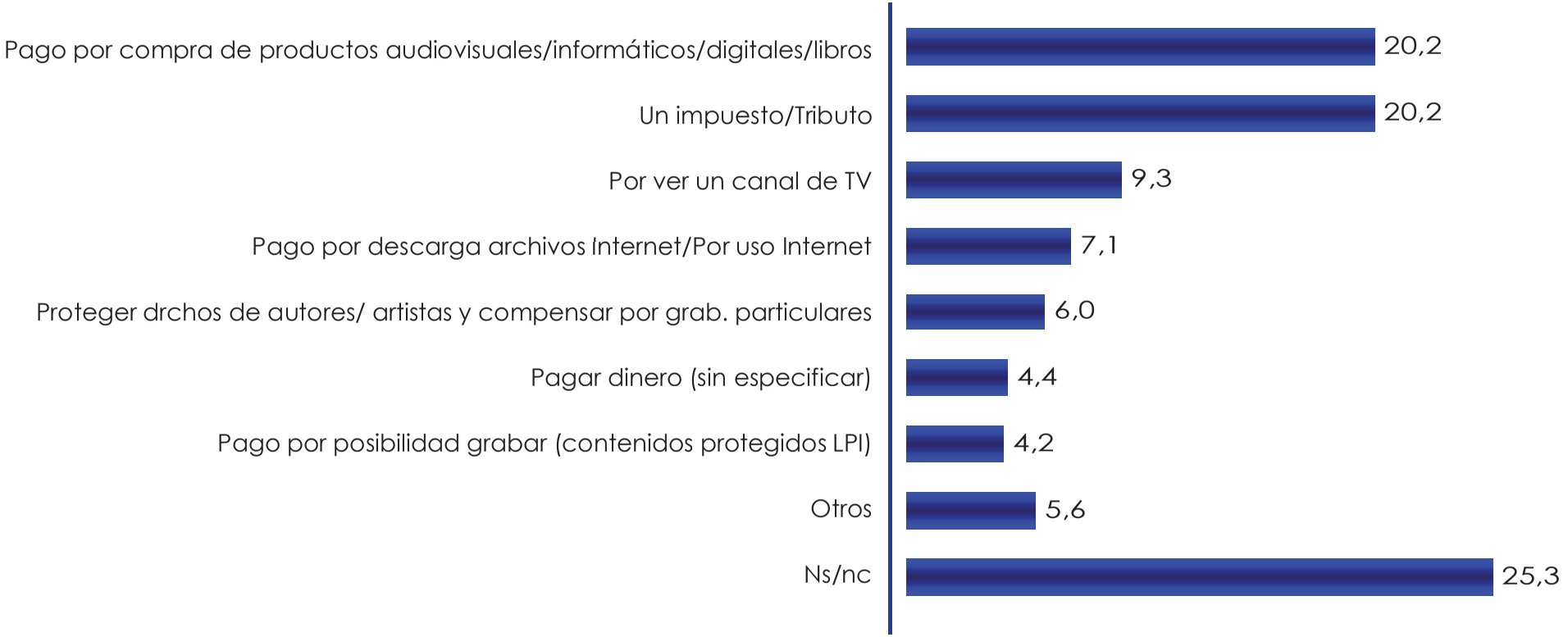
Qué valoración le merece este canon digital



¿Sabría decirme en qué consiste este canon digital?

(B: han oído hablar del canon)

Respuesta múltiple



4. SINIESTRALIDAD VIAL

El 78.3% de la población consultada mayor de 16 años tiene carné de conducir, y el 71% conduce de forma habitual (al menos una vez a la semana). Existen diferencias significativas en el análisis de estos datos entre las variables sociodemográficas tenidas en cuenta. La proporción de hombres con carné y que conducen es significativamente superior a la de mujeres. La proporción de mayores es significativamente menor que la del resto. La proporción de individuos de estatus bajo es significativamente menor que del estatus alto.

Ante la pregunta sobre si se había oído hablar del Plan Estratégico de Seguridad Vial, el 57.6% ha contestado de forma afirmativa. Conducir o no conducir influye en este punto ya que entre los que conducen de forma habitual, el 61.3% ha oído hablar de este plan, frente al 48.6% de los que no lo hacen.

Una mayoría de entrevistados cree que los objetivos del plan no se han cumplido y que los accidentes de tráfico se han reducido en un % inferior al planteado. El 58.8% manifiesta que los accidentes se han reducido en un 35% o menos, cuando el objetivo era el 40%. Pero la valoración que se hace sobre la evolución que ha habido en el número de accidentes es positiva. La gran mayoría aprueba esta evolución (escala de 1 a 10) otorgando valoraciones de 5 y superiores, siendo la valoración media de un 6.5 sobre 10.

Pero, ¿a qué es debido esta evolución positiva? Los factores a tener en cuenta son muchos, pero, de forma espontánea la población considera que sobre todo se debe a las medidas tomadas por el Gobierno de España, ya sea a través de la implantación del carné por puntos (54.8% de las menciones), de las multas (38.2%), los radares (18.5%), las campañas publicitarias (17%), etc. El que los accidentes se hayan reducido porque los conductores estén más concienciados lo cree, de forma espontánea, el 35% de los consultados.

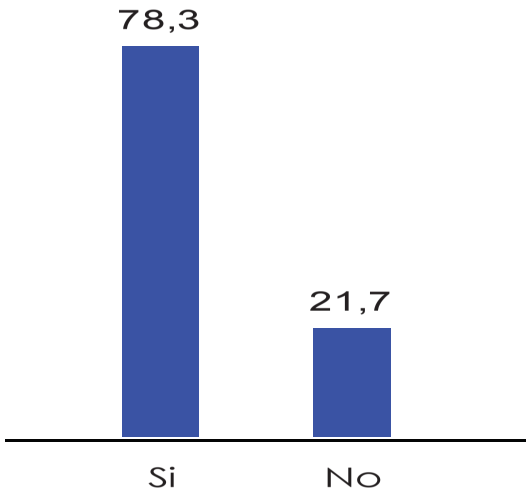
Esta situación se ve confirmada cuando se sugieren algunos factores que pueden haber influido en esta evolución positiva en el número de accidentes de tráfico. A los entrevistados se les ha pedido que valoren si estos factores han mejorado mucho o poco y los resultados son que han mejorado mucho o bastante en esta proporción:

- La vigilancia, los radares, el hacer cumplir las normas: 84.9%
- El endurecimiento de las sanciones y las multas: 83.1%
- Los sistemas de seguridad de los vehículos: 83.0%
- El carné por puntos: 82.7%
- Conservar y mejorar las carreteras: 63.0%
- Mejorar la señalización: 59.6%
- La seguridad de los profesionales de la carretera: 57.5%
- La educación vial: 56.1%
- La eliminación, señalización de los puntos negros: 56.0%
- La formación de los conductores noveles: 40.1%

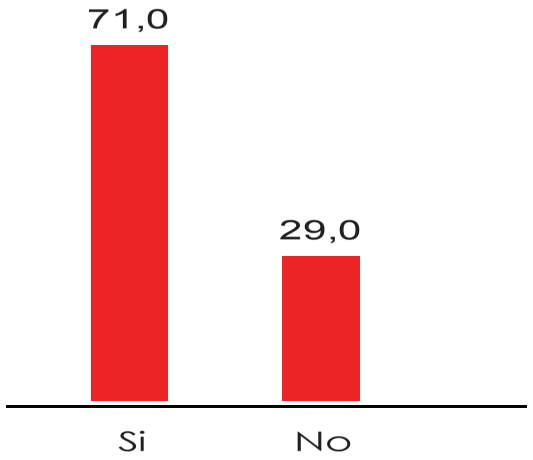
Como puede observarse, lo que tiene que ver con los conductores (educación vial y formación) ha mejorado para una proporción menor de la población, aunque existe una percepción mayoritaria de que estos aspectos han mejorado en estos últimos años.

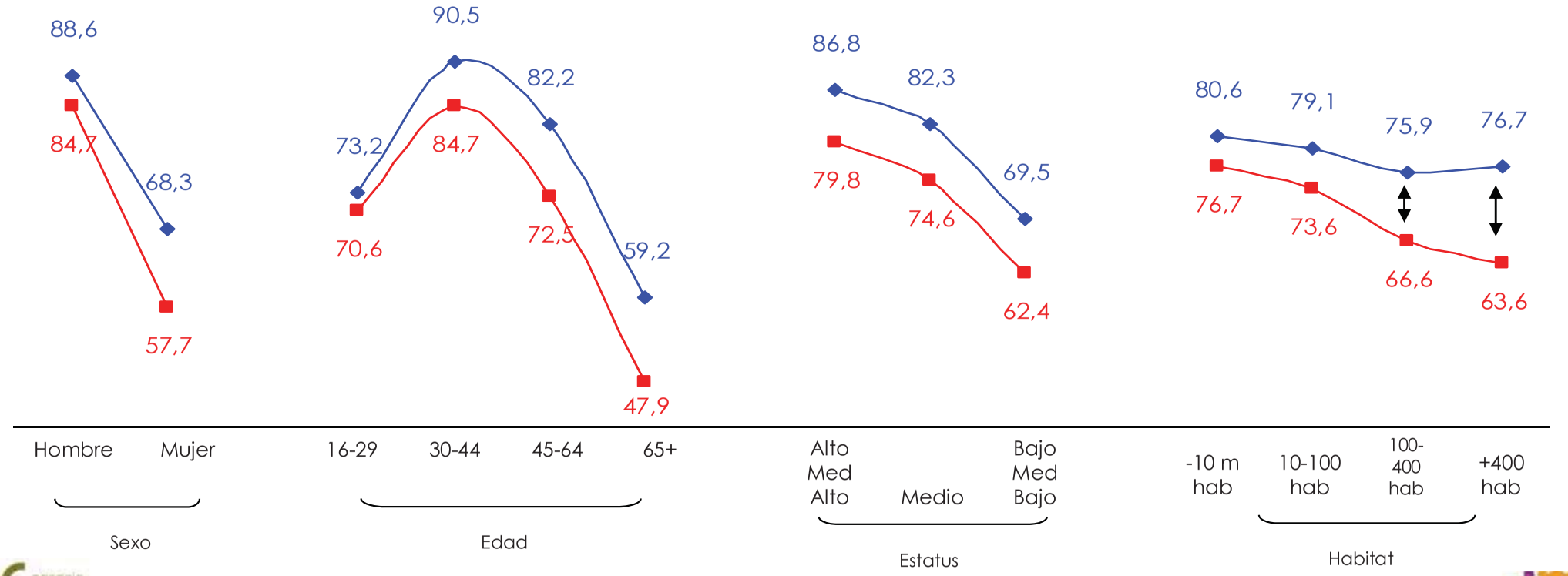
4. Siniestralidad Vial

¿Tiene carné de conducir?

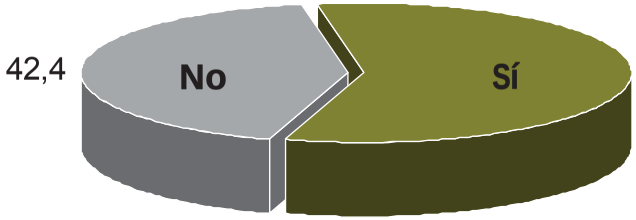


¿Conduce de forma habitual, al menos una vez a la semana?



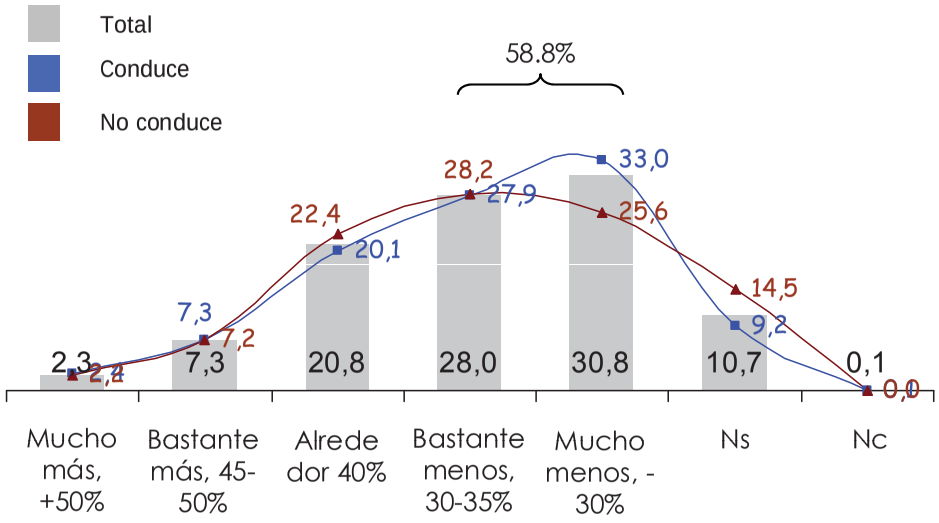


¿Ha oído hablar del Plan Estratégico de Seguridad Vial que ha estado en vigor hasta el año 2008?
(B: total)

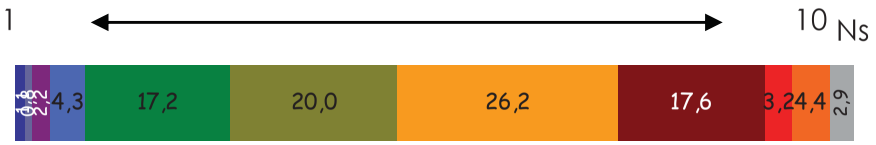


Conduce	61.3**%**
No conduce	48.6%

El Plan Estratégico de Seguridad Vial tenía como objetivo… ¿En qué % cree que se han reducido los muertos en accidentes de tráfico en carretera?



Valoración de la evolución en la lucha contra los accidentes de tráfico en los últimos 5 años

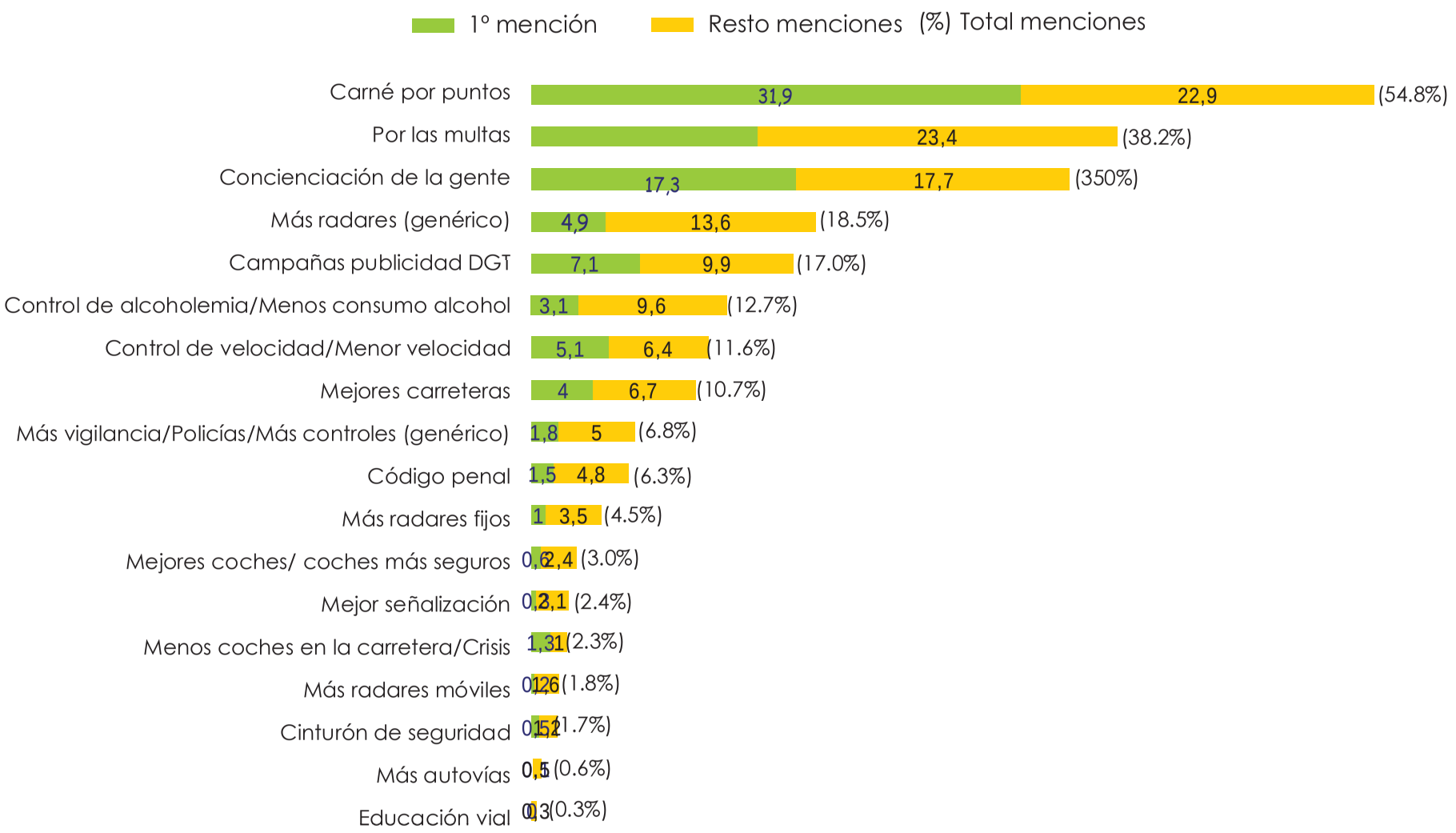


Valoración media: 6.5

¿A qué cree que se ha debido este cambio en el número de muertos en accidentes de tráfico?

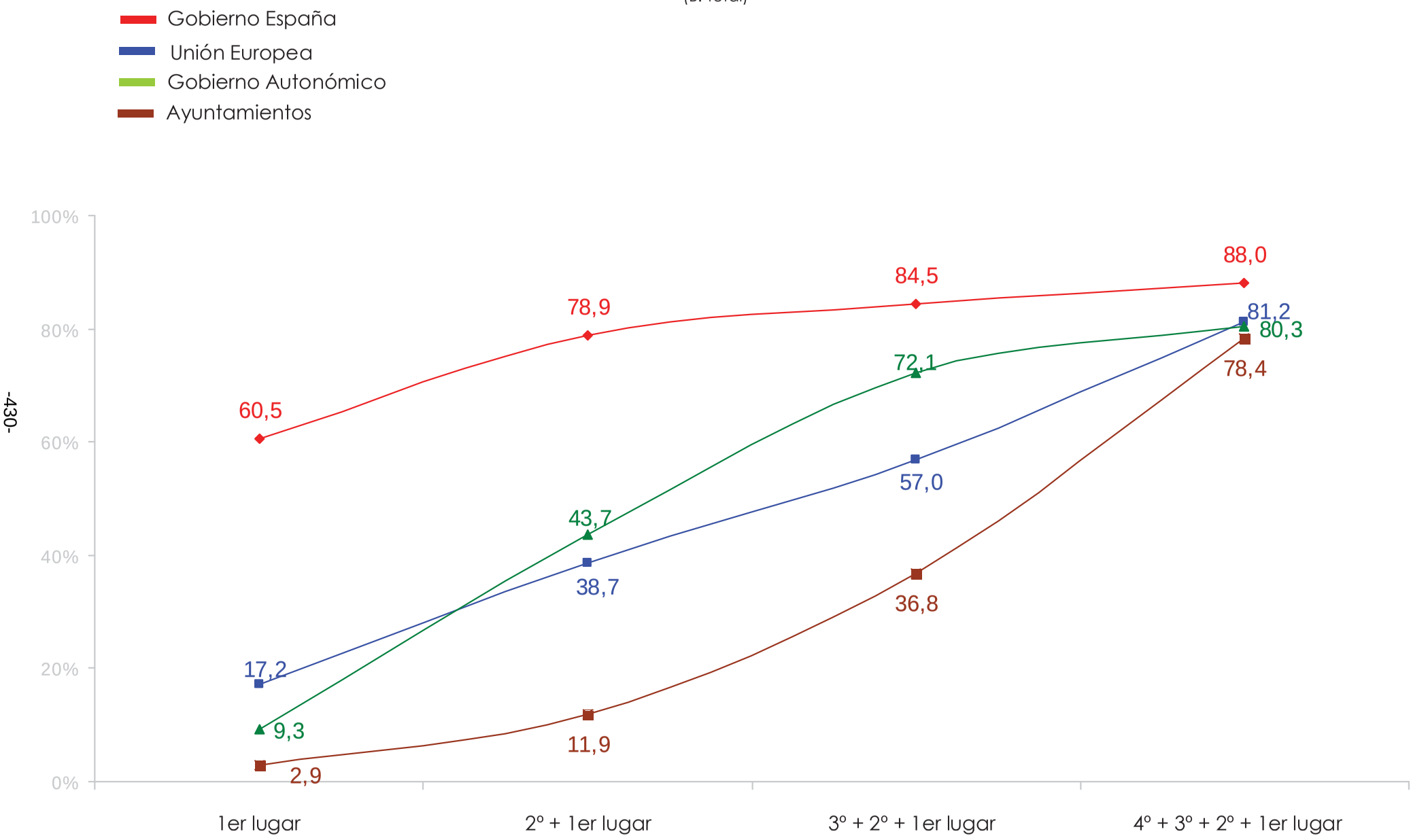
(B: total)

Respuesta múltiple



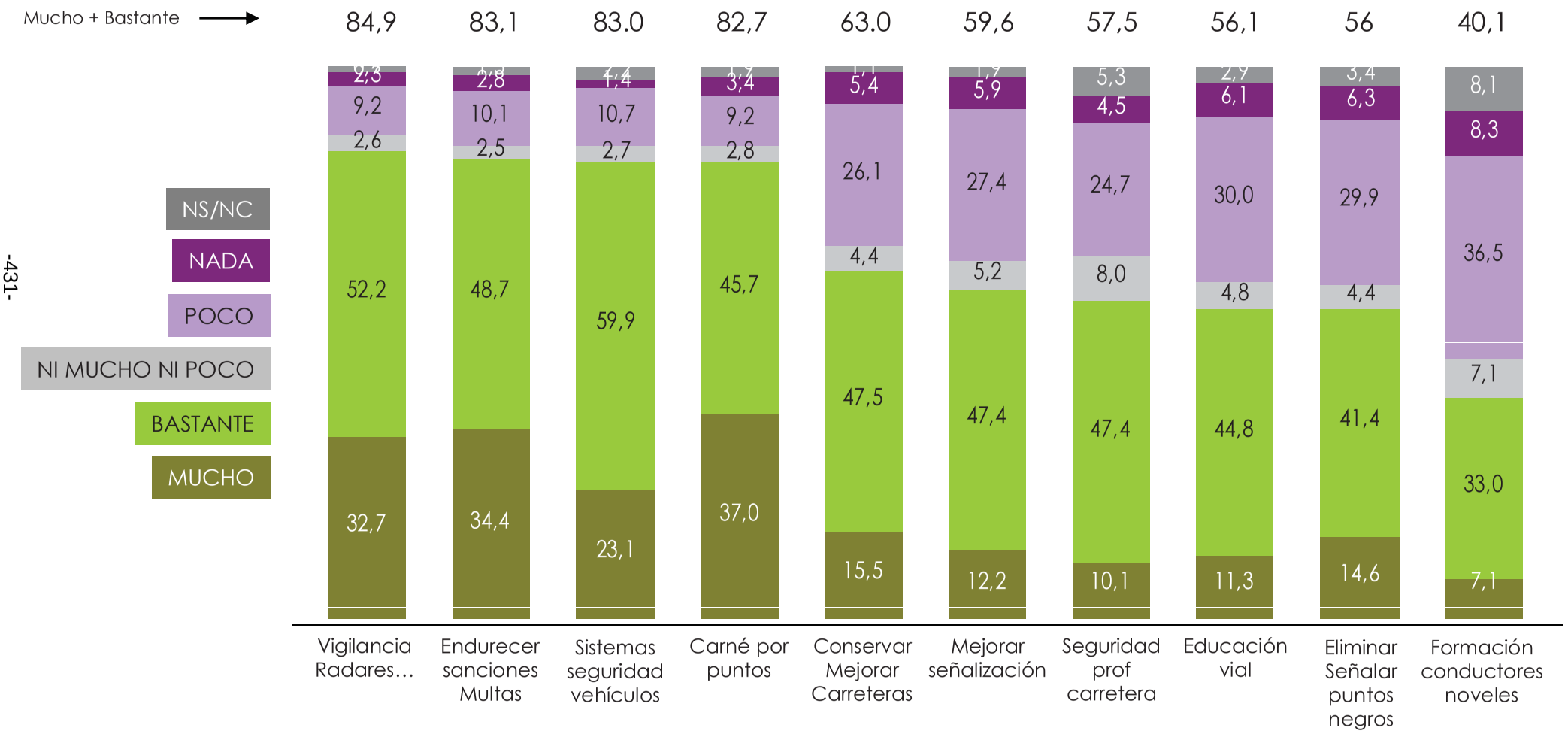
Principal responsable de esta evolución en la lucha contra los accidentes de tráfico durante los últimos 5 años

(B: total)



Nivel de mejora en factores que han influido en que baje el número de accidentes de tráfico

(B: total)



5. PERMISIVIDAD

5. Permisividad

El tema de la permisividad se ha analizado solicitando a los entrevistados que consideraran una serie de comportamientos (negativos) como justificables o injustificables sobre una escala de 0 (totalmente injustificable) a 10 (totalmente justificable), y que manifestaran hasta qué punto consideran que estos comportamientos son frecuentes en España. La primera conclusión es que todos los comportamientos presentados han sido valorados como injustificables, aunque se reconoce que algunos de ellos son frecuentes.

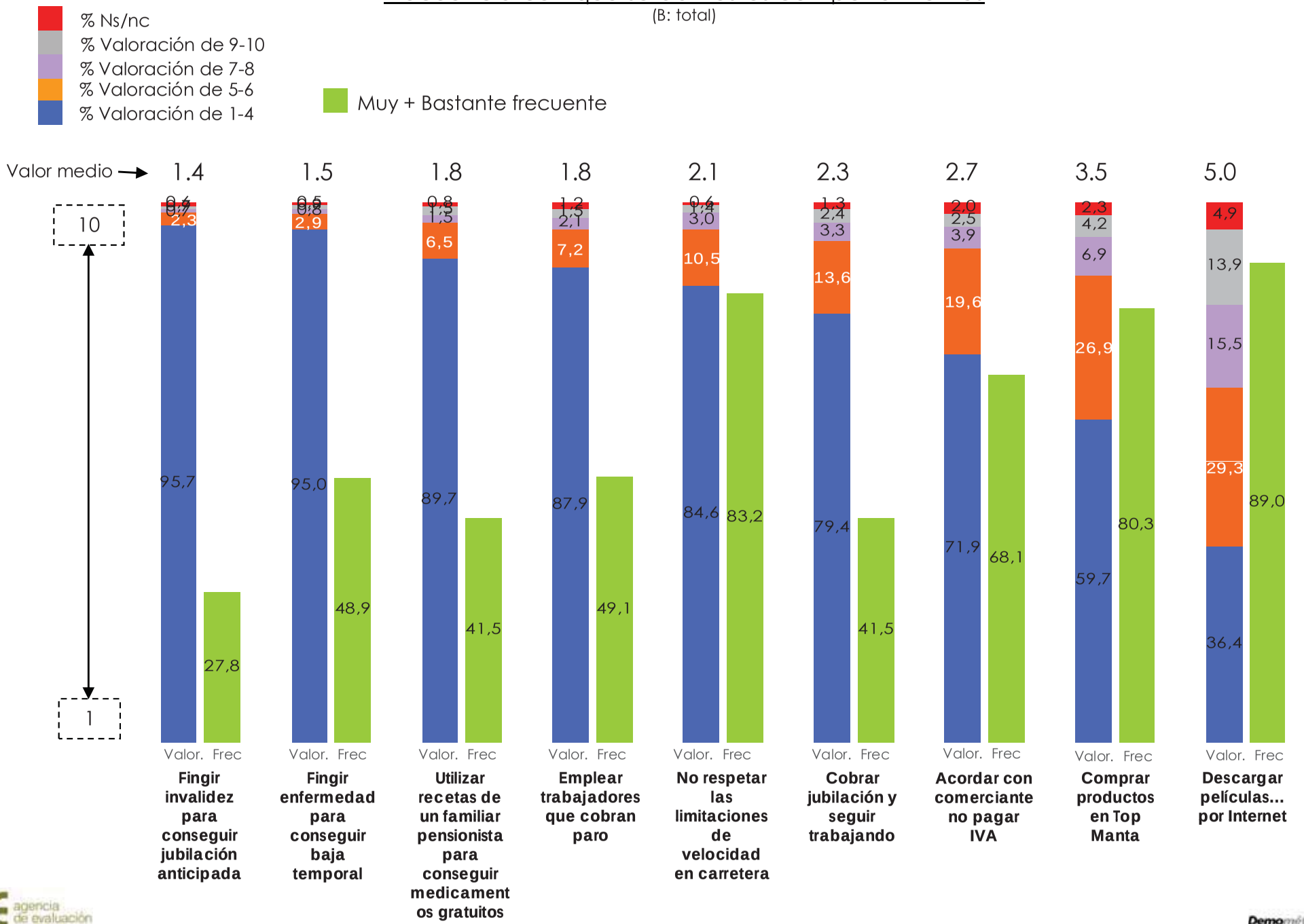
El comportamiento más injustificable para la población consultada es "fingir una invalidez para conseguir una jubilación anticipada" (valoración media de 1.4 sobre 10). Comportamiento del que también se cree que es el menos frecuente (el 27.8% cree que es frecuente).

Frente al anterior, nos encontramos con el comportamiento menos criticable y que se da con mayor frecuencia. "Descargar música, películas, etc por Internet" no es ni justificable ni injustificable (valoración media de 5 sobre 10), pero ocurre frecuentemente para el 89% de los entrevistados.

Entre ambos nos encontramos con un comportamiento altamente criticado y que se da con mucha frecuencia: no respetar las limitaciones de velocidad en carretera.

5. Permisividad

Hasta qué punto considera justificable cada uno de los siguientes comportamientos (sobre escala 1 a 10)
Frecuencia con que se dan estos comportamientos
(B: total)



ANEXO XVI

Nota metodológica de interpretación del modelo DRAG

Nota metodológica de interpretación del DRAG

El DRAG es un modelo econométrico adaptado a la situación española para el análisis y evaluación de la influencia de diferentes factores en los accidentes de tráfico y su severidad, utilizando la metodología "*Demand of Road Use, Accidents and their Gravity*". Estos modelos han sido tenidos en cuenta, total o parcialmente, en el comité RSG sobre teorías de Seguridad, modelos y metodologías de investigación de la OCDE (OCDE, 1997) y en el Comité COST 329 sobre modelos para mejora de la seguridad de carreteras y tráfico.

El principal aspecto del modelo DRAG es que tiene en cuenta varias capas de análisis, de las cuales para esta evaluación serán de interés la que analiza las variables que influyen en que se produzcan accidentes, y la capa final destinada a analizar las que influyen en que haya víctimas. Además el modelo distingue también entre la dimensión de los heridos (tomando como variables explicadas el número de accidentes con heridos y el número total de heridos) y la dimensión de las víctimas mortales (explicando en este caso el número de accidentes mortales y el número total de fallecidos).

En algunos casos sin embargo para una misma variable explicativa los resultados del modelo pueden ofrecer discrepancias entre sus efectos sobre estas dos dimensiones (accidentes con heridos o número de heridos por un lado, y accidentes mortales o número de fallecidos por el otro); estas discrepancias pueden deberse a distintos motivos, pero de entre ellos uno es de especial relevancia para la evaluación y conviene analizarlo con cierto detalle.

Para cierto tipo de medidas de lucha contra la siniestralidad (como por ejemplo el mayor uso del cinturón, la mayor proporción de vehículos con ABS, o la reducción en los excesos de velocidad), un efecto importante que pueden producir es el de reducir la severidad de los accidentes, lo que en muchos casos puede traducirse en que aquellas víctimas que ahora no fallecen pasan a ser heridos, de modo que la puesta en práctica de la medida en cuestión reduce de hecho el número de víctimas mortales, pero incrementa *simultáneamente* el número de heridos. Este efecto, que los propios autores del modelo reconocen, puede tener un peso importante en la dinámica entre víctimas mortales y heridos (que dificulta a su vez la valoración del PESV en términos de la evolución del número de heridos), pero resulta extremadamente difícil de medir y cuantificar (y el modelo DRAG no incorpora ningún mecanismo para capturarlo). Por todo ello, en esta evaluación cuando se ha detectado discrepancias de este tipo se ha optado por priorizar los resultados relativos a las víctimas mortales, por ser la reducción del número de fallecidos el principal y último objetivo del PESV.

Respecto a la interpretación de los coeficientes del modelo, se ha seguido un principio de prudencia que se traduce en las siguientes dos premisas:

- Solamente se ha tenido en cuenta coeficientes cuyos niveles de significación sean medios o altos en los términos de los propios autores

del modelo (es decir, con un t-estadístico mayor o igual que 1 en valor absoluto).

- Cuando se compara entre valores de distintos coeficientes se pone el énfasis en aquellos casos en que un coeficiente es *claramente* mayor (menor) que otro.

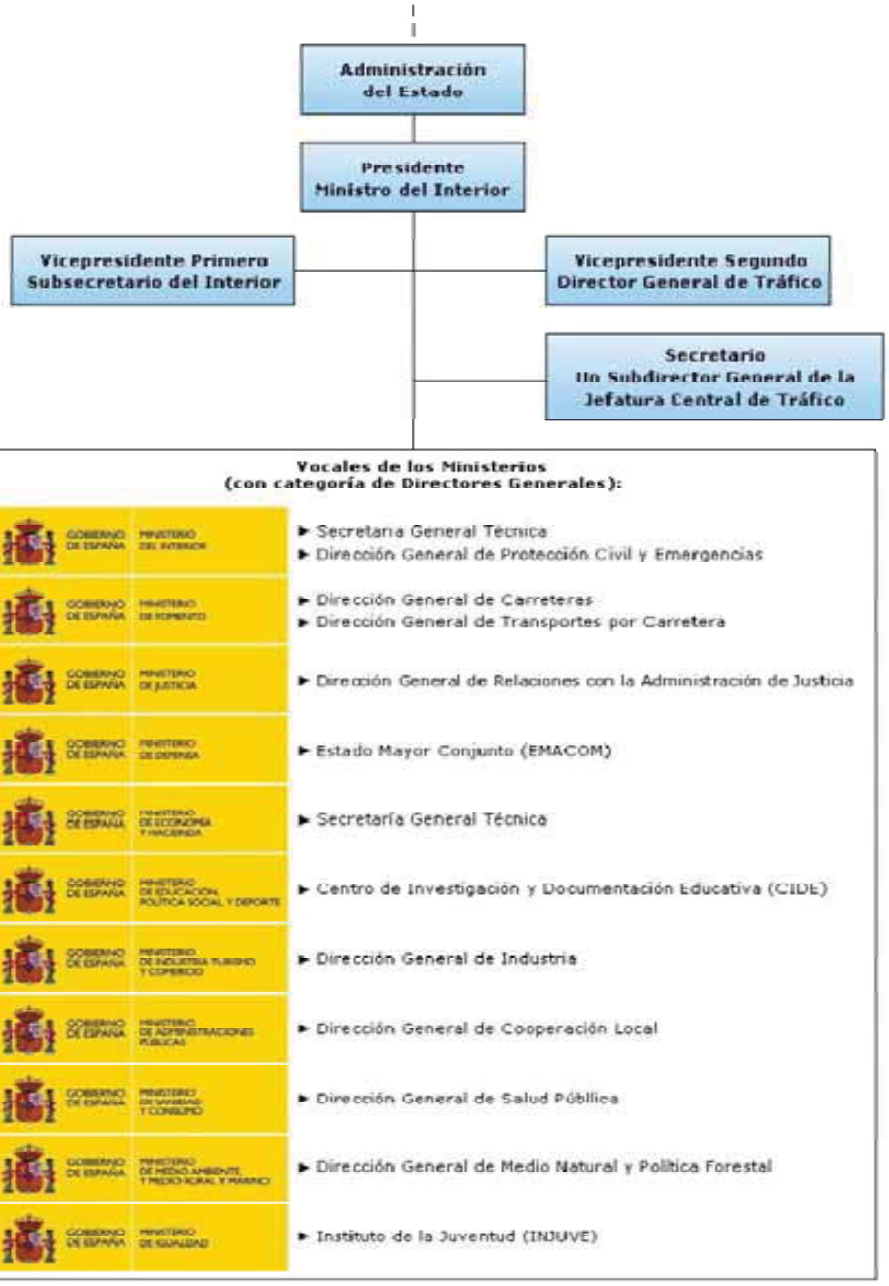
Por otro lado, cuando se procede a valorar la posible contribución del PESV en la reducción de la siniestralidad mediante su efecto sobre las distintas variables explicativas del modelo, se ha tenido en cuenta la diferencia entre el peso de cada variable entre las versiones 90-04 y 90-07 del modelo, pues esta diferencia procede de la inclusión de las nuevas observaciones correspondientes al periodo de vigencia del PESV, y puede por tanto ser imputada al mismo (teniendo presentes las cautelas habituales en este tipo de aproximaciones).

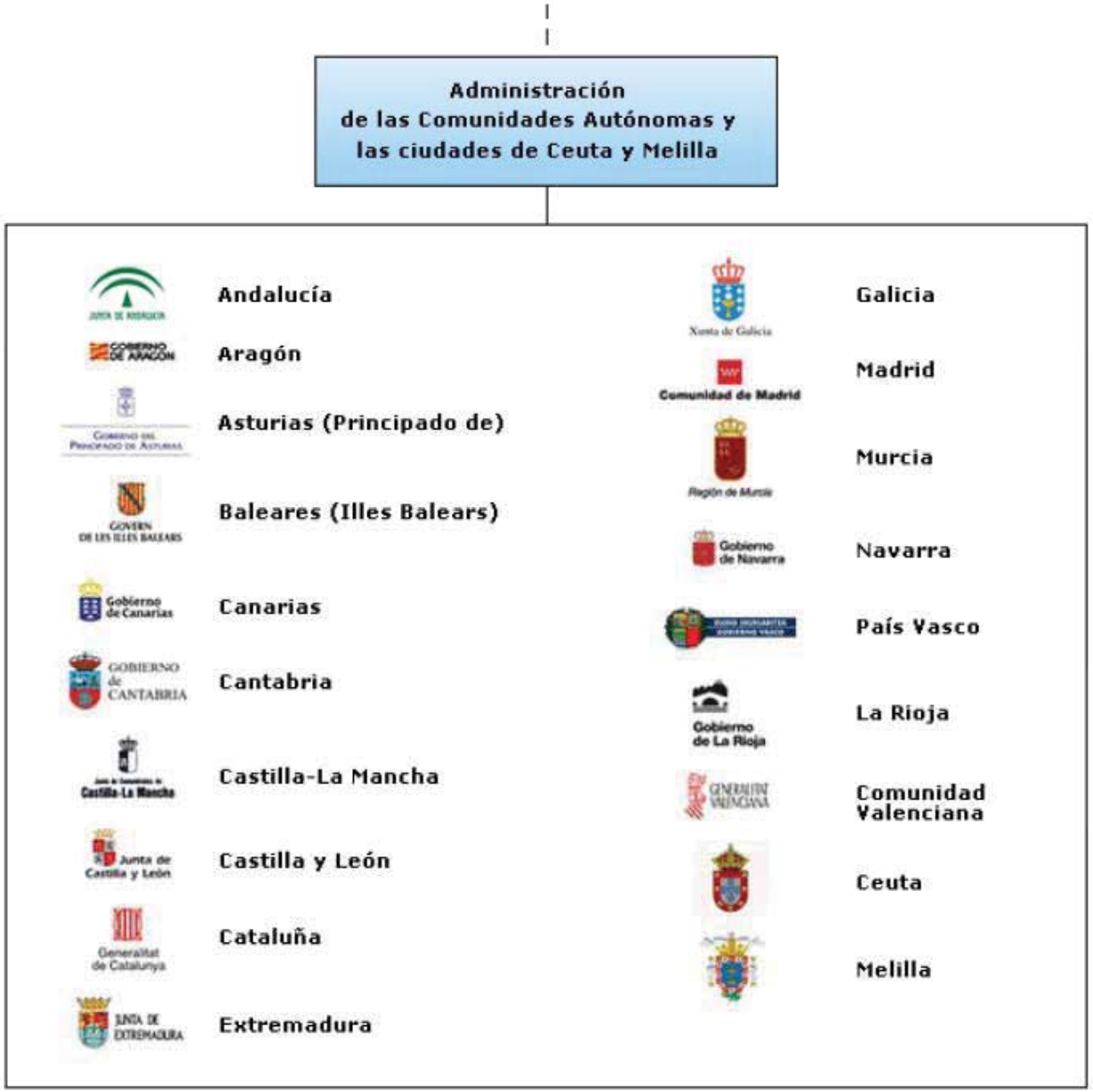
Una posible alternativa consistiría en abordar, desde una perspectiva cuasi-experimental de diferencias en diferencias, la comparación entre los resultados para la versión 90-04 y para la 05-07, considerándose el primer periodo como un caso de control durante el cuál la intervención no está vigente. Sin embargo se trata de periodos con una duración notablemente distinta y, en el caso del periodo 05-07 se dispone de pocas observaciones y por lo tanto de pocos grados de libertad, razones por las que se ha optado por no utilizar esta otra aproximación.

Finalmente, es necesario señalar que los resultados de la actualización del modelo para 2007 han puesto de manifiesto que en el caso de dos variables explicativas (la inversión en mantenimiento de infraestructuras y el porcentaje de vehículos con más de 10 años de antigüedad) los datos utilizados en la versión de 2004 presentaban algunos problemas que podrían haber sesgado los resultados, de modo que siguiendo la recomendación de los propios autores en esta evaluación se ha optado por no considerar esas dos variables en ninguno de los análisis realizados.

ANEXO XVII

Composición del CSSV


Administración del Estado
Presidente
Ministro del Interior
Vicepresidente Primero
Subsecretario del Interior
Vicepresidente Segundo
Director General de Tráfico
Secretario
Un Subdirector General de la Jefatura Central de Tráfico
Vocales de los Ministerios
(con categoría de Directores Generales):
► Secretaria General Técnica
► Dirección General de Protección Civil y Emergencias
► Dirección General de Carreteras
► Dirección General de Transportes por Carretera
► Dirección General de Relaciones con la Administración de Justicia
► Estado Mayor Conjunto (EMACOM)
► Secretaría General Técnica
► Centro de Investigación y Documentación Educativa (CIDE)
► Dirección General de Industria
► Dirección General de Cooperación Local
► Dirección General de Salud Pública
► Dirección General de Medio Natural y Política Forestal
► Instituto de la Juventud (INJUVE)


Administración
de las Comunidades Autónomas y
las ciudades de Ceuta y Melilla
Andalucía
Aragón
Asturias (Principado de)
Baleares (Illes Balears)
Canarias
Cantabria
Castilla-La Mancha
Castilla y León
Cataluña
Extremadura
Galicia
Madrid
Murcia
Navarra
País Vasco
La Rioja
Comunidad Valenciana
Ceuta
Melilla


Organizaciones Profesionales, Económicas y Sociales
Real Automóvil Club de España (RACE)
Cruz Roja Española
Asociación Española de Centros Médicos Psicotécnicos
Agrupación de Seguros de Automóviles (UNESPA)
Asociación de Sociedades Concesionarias de Autopistas, Túneles, Puentes y Vías de Peaje (ASETA)
Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos
Unión de Consumidores de España (UCE)
Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX)
Asociación de Empresas de Tráfico (PEMTRA)
Federación de Empresas de Publicidad (FNEP)
Asociación Nacional de Empresas de Auxilio en Carretera (ANEAC)
Confederación Nacional de Autoescuelas (CNAE)
Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA-ITV)
Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC)
Asociación Nacional de Empresas del Sector Dos Ruedas (ANESDOR)
Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA)
Asociación Española de la Carretera
Asociación Técnica de la Carretera
Pastoral de la carretera
Instituto MAPFRE
Real Automóvil Club de Cataluña (RACC)
Asociación de Ciclistas Profesionales
Real Moto Club de España
Departamento de Transportes de Viajeros del Comité Nacional del Transporte por Carretera
Departamento de Transportes de Mercancías del Comité Nacional del Transporte por Carretera
Federación de Comunicación y Transporte de CC.OO.
Federación Estatal de Transportes, Comunicaciones y Mar de U.G.T.
Asociación Española de Fabricantes de Equipos y Componentes para Automóviles (SERNAUTO)

ANEXO XVIII

Planes comparados de seguridad vial en los niveles autonómico, local y estatal

	CASTILLA Y LEÓN	CATALUÑA
NOMBRE DEL PLAN	Estrategía para la Seguridad Vial en Castilla y León	Plan de Seguridad Vial 2005-2007
PERÍODO DEL PLAN	2004-2008	2005-2007
LEGITIMACIÓN	Acuerdo 80/2004 de 24 de Junio, de la Junta de Castilla León (Boletín Oficial de Castilla León nº124 de 30 de Junio de 2004)	Acuerdo de Gobierno de 28 de Diciembre de 2004 y enviado al Parlamento de Cataluña el 29 de Diciembre de 2004
ÓRGANO GESTOR	Consejero de Fomento, facultado para dictar las nrmas y adoptar las resoluciones y medidas que sean necesarias para el desarrollo y ejecución del Plan	El Departamento de Interior liderará el Plan
SEGUIMIENTO	Comisión de seguimiento	Sin determinar
OBJETIVOS	Aumento progresivo de la seguridad, que se traduzca en un futuro en una reducción del número de accidentes y vícitimas en las carreteras de esta Comunidad Autónoma, así como de las consecuencias de los mismos Abordar el problema de la seguridad vial globalmente: vía, usuario y vehículo Incorporar la colaboración y participación activa de los ciudadanos Conseguir que la seguridad vial tome dimensiones de sensibilidad y reflexión en la sociedad, integrándose en los demás ámbitos de convivencia ciudadana: medio ambiente, salud etc Unificar esfuerzos e iniciativas de todos los agentes sociales, públicos y privados	Reducción de la siniestralidad vial hasta el 30% de las vícitimas que se registraron en el año 2000
ESTRUCTURA	Planteamiento de la estrategía Ámbito Institucional Factor infraestructura y entorno Vehículo Usuario Descripción de actuaciones Financiación	Introdución Estado actual de la Seguridad Vial en Cataluña Objetivo del Plan Líneas Estratégicas Ejes políticos de actuación Para reducir la exposición y prevenir los accidentes Para mejorar los sistemas de información De estudio e inviestigación Para la gestión y ejecución del Plan Áccions del Plan de Seguridad Vial 2005-2007 Cuadro resumen de acciones
ACTUACIONES	Constitución de una Comisión de Seguimiento de la Estrategia de Seguridad Vial Constitución de una organización pro-seguridad vial Seguimiento de tramos de concentración de accidentes y propuetas de optimización Seguimiento de accidentalidad Programa de protección de barreras metálicas para motociclistas Incorporación de Anexos de Seguridad Vial a los proyectos de renovación/refuerzo y acondicionamiento/mejora Identificación de tramos blancos en la Red Regional de Carreteras Desarrollo y aplicación de Auditorías de Seguridad Vial a los proyectos de nueva construcción Mejora de las condiciones de diseño y visibilidad de las intersecciones Programa de diseño y adecuación de travesías Obras previstas en el Plan Regional Seguimiento de accidentalidad con fauna y propuesta de medidas Programa de diseño de laterales benignos Plan de Inspección de Transporte Formación continua y especializada del personal encargado de realizar las actuaciones de inspección Incentivación de la inspección técnica de vehículos y seguimiento de resultados Revisión del estado de los neumáticos y otros elementos mecánicos Campaña de mejora de la percepción de los vehículos agrícolas para el resto de los usuarios de la vía Programa de reflectorización de vehículos pesados Difusión de información sobre el estado de las carreteras Eduación infantil, primaria y secundaria, jóvenes, adultos, mayores Formación de conductores	Líderar el Plan de Seguridad Vial Pacto por la seguridad vial con los gobiernos locales Elaborar un Plan local de seguridad vial Potenciar la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial y la Comisión Interdepartamental para la mejora de la Seguridad Vial Incrementar los tramos de velocidad controlada Incrementar la calidad de los controles de alcolemia Realizar controles de alcoholemia exahustivos a los conductores implicados en accidentes con víctimas Realizar controles exhaustivos de alcohol y drogas a conductores muertos en accidentes de tráfico Definir e implanar el Plan local de seguridad vial como herramienta clave en la gestión de la seguridad vial Estudiar la posibilidad de implementar líneas de ayuda presupuestaria a los PLSV Mejora de la accesibilidad a los polígonos industriales Aumento de la oferta de transporte público en el área metropolitana de Barcelona Implantar carriles BUS-VAO a los accesos a Barcelona Implementar el permiso por puntos e intercambio de datos con la DGT Desarrollar el Reglamento general de carreteras para incorporar las auditorias viales Proponer reformas del Código Penal Proponer reformas de la Ley de Tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial Introducción de la eduación para la movilidad segura como contenido obligatorio de los nuevos currículos escolares Analizar y evaluar la educación y la formación vial Desarrolar el marco de educación y formación vial Formar e informar a los educadores viales Formar formadores viales y directores de autoescuela Eduación de niños, jóvenes y adultos Movilidad segura relacionada con el mundo laboral Seguimietno de los TCA (identificación y planes de actuación) Realizar auditorias de seguridad vial Continuar la clasificación de la red vial según EuroRAP Fomentar la implantación de medidas de planifiación del tráfico Estudiar la señalización vial en Cataluña Campañas publicitarias preventivas contra la velocidad excesiva o inadecuada, el exceso de alcohol o el no uso de elementos de seguridad pasiva Acciones mediáticas específicas de seguridad vial Evaluación permanente y continua de las campañas publicitarias Enviar información sobre el riesgo de la inseguridad vial de la infracción cometida Incorporar la metodología denunciadora masiva para incrementar el uso de los sistemas de seguridad pasiva Estudio que dictamine cuáles son las acciones a realizar para reducir el tiempo y mejora la calidad de la asistencia a las víctimas Compartir e intercambiar datos de movilidad con los diferentes agentes Homogeneizar y coordinar la toma de datos de movilidad y velocidad entre los distintos actores Intercambiar datos de infractores con los países del entorno Compartir e intercambiar datos de accidente con ayuntamientos y compañías de seguros Estudio de exposición al riesgo en al red vial catalana en las circustancias espacio-tiempo Análisis de la velocidad de los vehículos en la red vial catalana por tipo de vías y por tipo de vehículos Creación de grupos interdiciplinares para analizar la accidentalidad en cada ámbito territorial Estudio comparativo de modelos de gestión del tráfico Estudio de la posible implantación de los sistemas inteligentes de limitación de la velocidad en Cataluña Estudio de investigación EuroNCAP de seguridad de los vehículos: evolución del parque de vehículos y de los vehículos implicados en accidentes Estudio comparativo de recursos adscritos y gestión de la seguridad vial en otros países miembros de la UE Participar en el proyecto SUNflower Estudiar la influencia de las drogas y estupefacientes en la conducción Estudio del contenido de las esentencias por delitos contra la seguridad del tráfico Estudio de nuevas prouestas de cambios, adaptaciones y modificaciones legales Estudio comparativo de normas de tráfico Estudio de las medidas necesarias para reducir los accidentes con fauna salvaje Estudio comparativo del impacto de la información vial en la reducción de la siniestralidad Estudio para analizar el nº de conductores y conductoras que conducen bajo los efectos del alcohol Liderato y gestión política del Plan Implicación de todos los actores Creación del Observatorio de la Seguridad Vial
EVALUACIÓN	Sin especificar	Evaluación semestral y anual
INDICADORES	Descrición de indicadores por cada actividad	Descripción de indicadores por cada actividad
PRESUPUESTO	Dotaciónes presupuestarias contempladas en los Presupuestos Generales de la Comunidad (inversión y gasto corriente)	Sin especificar

	BARCELONA	DONOSTIA
NOMBRE DEL PLAN	La Seguridad Vial en Barcelona: el compromiso municipal por un cambio de cultura en la seguridad vial urbana	Plan de Seguridad Vial Donostia-San Sebastián
PERÍODO DEL PLAN	2004-2007	2006-2009
LEGITIMACIÓN	Pacto por la Movilidad Barcelona	
ÓRGANO GESTOR	Ayuntamiento de Barcelona, Sector de Seguridad y Movilidad	Dirección de Movilidad Ayuntamiento de Donostia-San Sebastian
SEGUIMIENTO	Sin especificar	
OBJETIVOS	Reducir un 50% la accidentalidad en el horizonte del año 2010	Reducir un 50% la accidentalidad en el horizonte del año 2010 Reducir el 50% para 2010 el riesgo de cada uno de los medios de transporte y, en particular, de los más vulnerables Reducir la peligrosidad del sietema y, en particular, la peligrosidad de las vías públicas en lsa áreas residenciales
ESTRUCTURA	Seguridad vial y movilidad urbana sostenible Las políticas institucionales: de la Unión Europea a Cataluña La actuación municipal: El Plan de seguridad vial Anexos: los compromisos internacionales de barcelona Bibliografía	Estado de la Cuestión y diagnóstico Introducción La emergencia de la seguridad vial en la agenda social y política El papel de los municipios en la seguridad vial Los objetivos de los planes de seguridad vial Las nuevas formas de intervención en matria de seguridad vial Los nuevos enfoques para la comprensión de la accidentalidad Diagnóstico de la seguridad vial en Donostia-San Sebastián Objetivos y líneas de actuación
ACTUACIONES	Realización periódica de camapañas Fórum Barcelona de seguridad vial Edición de materiales divulgativos de seguridad vial para motociclistas Sensibilización de las personas mayores sobre buenos hábitos de movilidad Publicación de materiales didácticos de educación vial Ampliación de la red de caminos escolares Celebración de una audiencia pública de barcelona dedicada a la movilidad Promoción del centro de recursos educativos para la movilidad Elaboración de estudios específicos sobre accidentalidad vial Convocatoria anual del premio Barcelona de seguridad vial memorial Ángeles Jiménez a la investigación sobre accidentalidad urbana Realización de un plan anual de mejora de los puntos de accidentalidad Automatización del análisis de los puntos de riesgo Realización de auditorias de seguridad vial en los proyectos urbanos de transporte público Optimització del temps dels semáfors per als vianants Mejora de la seguridad vial en los pasos de peatones Creación y consolidación de la unidad de accidentes Control de la velocidad por medio de radares Control fotográfico en los semáforos Condonación de sanciones por formación Consolidación de las actuaciones disciplinarias y ejercicio de la acusación particular Introducción de modificaciones en la Ley de Tráfico	Actuaciones formativas sobre educación vial dirigidas a los/las adolescentes-jóvenes Fomentar el desarrollo de nuevas actuaciones dirigidas a la creciente sensibilización de padres/madres, tercera edad y eduación especial Desarrollo de experiencias formativas y reciclado de conductores de vehículos basadas en la nueva metodología Información y comunicación de datos de siniestralidad y estado del tráfico de forma perióica y a través de diversos medios de comunicación. Campañas de concienciación sobre velocidad, alcohol y drogas, teléfono móvil, uso del casco de protección, cinturon de seguridad Campañas de sensibilización sobre la responsabilidad vial ante menores para padres/madres o adultos Concienciación y sensibilización a personas de la tercera edad para infundir precaución a ciclistas y peatones Control inminente de los efectos y consecuencias de un accidente bajo la premisa de proteger, alertar y socorrer Atenuación de las consecuencias mediatas del incidente de tráfico a través de la coordinación y atención eficiente de los recursos actuantes para el restablecimiento normal de la zona Información al usuario/a sobre indicentes que pueden ocurrir en la vía Formación conjunta teórico-práctica a los Agentes que actúan en la zona del accidente, a fin de minimizar los efectos del accidente y recogidad y análisis de datos Diseño y desarrollo de planes específicos de vigilancia y control sobre la problemática concreta y especial: casco, cinturón, alcohol, teléfono móvil, ruidos, transporte escolar, dispositivos retención infantil, ciclomotres, peatones/ciclistas, volcidad, prioridad pasos peatones, respeto a las señales semafóricas Consevación y mantenimiento. Camapaña de señalización vial: horizontal, vertical e informativa Mejoras y modernización. Sustitución de elementos sujeción de biondas por elementos no agresivos para los motoristas e introducción de señalización horizontal pasos de peatones semaforizados con mejor superficie pintada Creación de infraestructuras. Definición de criterios de diseño de los diferentes tramos de viario según su jerarquía y de los espacios de tráfico calmado Elaboración de un Pacto Ciudadano por la Seguridad Vial Creación de una Comisión de Seguridad Vial Municipal dentro del Consejo Asesor de Movilidad Creación de un Observatorio Municipal de la Seguridad Vial Firma de la Carta Europea de la Seguridad Vial Promoción de los medios de transporte menos peligrosos Promoción de los medios de tranporte motorizados de bajo riesgo Consideración diferencial de los vehículos privados en función de su impacto ambiental y su contribución al riesgo y peligrosidad del sistema Desarrollo recomendaciones técnicas para la creación de viario de bajo riesgo y baja peligrosidad Extender una nueva jerarquía viaria modulada de las velocidades urbanas 50/30/20 Introducir auditorias de Seguridad Vial realizadas con metodologías coherentes con la estrategia Definición de criterios de seguridad vial para la incorporación de los vehículos de usos municipales Deinición de criterios exigentes de seguridad vial en la compra y utilización del material móvil de la Campaña del Tranvía
EVALUACIÓN	Sin determirnar	Sin determinar
INDICADORES	No existen indicadores	No existen indicadores
PRESUPUESTO	Sin especificar	Detalle de inversiones de carácter anual

PLANES DE SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

Àmbito	Nombre del Plan		Período cubierto	Objetivos numéricos	Justificación general del Plan	Justificación individual de las medidas	Asignación clara de responsabilidades	Indicadores de seguimiento	Evaluación del Plan	Estimación de la eficacia de las medidas	Estimación del coste de las medidas	Estimación de efectos colaterales	Análisis de riesgos y amenazas
Estatal	**Plan Estratégico Básico de Seguridad Vial**	**España**	1993-1999	Se "sugiere" un 30% de reducción de fallecidos para el período cubierto.	Si	No, pero se justifica la temática y las líneas de trabajo	Se indican posibles ejecutores, aunque no hay una asignación clara de la responsabilidad de la ejecución de cada medida.	No, excepto en un nº reducidos de propuestas (como en el caso del cinturón de seguridad)	No	No	No	No	Si, indirectamente al analizar los diversos factores que explican la elevada siniestralidad en España, así como muy brevemente en el epílogo.
	Medidas Especiales de Seguridad Vial 2004-2005		2004-2005	Si, un 40% de reducción en el nº de fallecidos para el período 2004-2005	Si	Si	No	No	No	No	No	No	No
	Plan de Acciones Estratégicas Clave 2005-2008		2005-2008	Reducción del 40% de reducción en el nº de fallecidos antes fin 2008 y con respecto a 2003	Si	No en el caso de las medidas individuales, pero sí en el caso de las áreas prioritarias.	Si	Si, con un completo cuadro dobre de indicadores (indicadores de actividad e	Si, con una sección dedicada al mecanismo de control y seguimiento de su ejecución.	No	No	No	No
	Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana		Sin determinar	Asociados al Plan Estratégico de Acciones Clave 2005-2008) 40% de reducción en víctimas mortales en el año 2008 y en comparación con el 2003.	Si	Si	No	Si	Si, si bien se explica más la necesidad de la evaluación que la metodología concreta de evaluación.	No	No, aunque se indica que el coste de éstas tiene que formar parte del plan de acción de cada municipio, y que es preciso disponer de un presupuesto para acciones de seguridad vial.	No	No propiamente dicho, pero se dedica una sección a "las claves del éxito".
Autonómico	**Pla Català de Seguretat Viària 1999-2001**	**Cataluña**	1999-2001	No	Si	No	No	No	Se insiste en que es necesaria, sin aportar mayores detalles.	No	No	No	No
	Pla Català de Seguretat Viària 2002-2004		2002-2004	Reducción 15% de reducción en fallecidos y heridos graves durante el período cubiero por el plan.	Si	Si y no: sí se justifican las grandes áreas de actuación (velocidad, alcohol ...) pero no se llega a justificar la totalidad de las medidas concretas)	Si	Si	Informes trimestrales de evaluación. Se incluyen tres acciones concretas dentro del plan dirigidas a definir los métodos de evaluación.	Si	No	No	No
	Plan de Seuridad Vial de Cataluña 2005-2007		2005-2007	Reducción del 30% de reducción de fallecidos con relación a 2000	Si	Si y no: sí se justifican las grandes áreas de actuación, pero no se justifica la totalidad de las medidas concretas.	Si	Si	Informes de evaluación semestrales y anuales	No	No	No	No
	Pla Local de Seguretat Viária-Manual guía		Aonseja un período de cutro años.	Si, aunqeu no se cuantifican, sí se recomienda el establecimiento de los mismos en los planes municipales.	Si	Si, además se indica que las medidas deben escogerse teniendo en cuenta tanto su eficacia estimada como su coste y la aceptación por parte de los ciudadanos y los políticos.	Si, se indica que el cuadro resumen de las medidas debe identificar al responsable de su implementación.	Si	Informes de evaluación anuales. Creación de un grupo de seguimiento independiente. Informe final tas la terminación del período cubierto por el Plan.	No	No	No	No
	Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV	**País Vasco**	2003-2006	Reducción del 20% en el número de fallecidos cara a 2006 y con respecto al año 2001.	Si	No, unicamente de modo genérico a lo largo del análisis de la situación actual.	No, la asignación de responsabilidades se realiza en los Planes Anuales de actuación.	Si	Si, se contempla la elaboración de una memoria de actuaciones y de un informe de evaluación.	No	Si, aunque unicamente de manera cuantitativa o comparativa	No	Si, al menos mediante la introducción en las diferentes líneas de actuación del concepto "factores claves de éxito".
	Plan Estratégico de Seguridad Vial de la CAPV		2007-2010	Reducción del 50% de reducción del nº de fallecidos para 2010 y con respecto al año 2001.	Si	Si	No	Si, se incluyen un total de 47 indicadores, modificándose algunos con respecto al plan anterior 2003-2006. También se incluyen alrededor de 25	Si, se contempla la elaboración de una memoria de actuaciones y de un informe de evaluación, en ambos casos con periodicidad anual.	No	Si bien no se incluyen estimaciones de los costes de las medidas concretas, sí se incluye una primera tabla con el presupuesto ejecutado del rimer plan 2003-2006 y se sugieren estimaciones del valor de la prevención de víctimas para su uso en análisis coste-beneficio.	No	Si, al menos a través de la introducción en las diferentes ámbitos de actuación del conepto de "factores dave de éxito".
	Plan Estratégico de Seguridad Vial de Navarra	**Navarra**	2005-2012	Reducción de un 50% en el número de víctimas mortales entre el año 2005 y el año 2010 (en línea con el objetivo europeo).	Si	Si	Si	Si, indicadores de actividad	Si, evaluándose tanto el proceso como el impacto, si bien en este segundo caso no se llegan a concretar indicadores.	No	No, si bien se indica el responsable de la financiación de las medidas o programas.	No	No
	Estrategia para la Seguridad Vial en Castilla y León	**Castilla León**	2004-2008	No	Si	Si	No	Si	No, excepto de modo muy general	Unicamente en casos concretos	No	No	No
	Estrategia para la Seguridad Vial de Galicia	**Galicia**	2006-2010	Reducción de un 40% en el número de víctimas mortales en el período 2005-2010 (en coherencia con el objetivo europeo de reducción de fallecidos en un 50% entre 2001 y 2010)	Si	Si, en la mayor parte de las medidas.	Si, aunque principalmente a nivel de Consejerías.	Solamente indicadores de actividad.	No	No	Si, en algunos casos.	No	No
Local	**Estrategia de Seguridad Vial de Donostia**	**Donostia**	2004-2010	50% reducción de fallecidos y heridos graves	Si	No	No	No	No	No	No	No	No
	La Seguridad Vial en Barcelona, compromiso municipal por un cmabio en la cultura de la seugridad vial urbana	**Barcelona**	2004-2007	45% reducción de víctimas mortales entre 2003 y 2010 (en línea con el objetivo de la UE de conseguir una reducción del 50% entre los años 2001 y 2010).	Si	No	No	Si,se incluyen diversos grupos de indicadores de "salud vial": víctimas, circunstancias de los	Debe hablarse de seguimiento más que evaluación sistemática, si bien se indica que "en el futuro habrá que avanzar en la evaluación de las medidas".	No	No	No	No

ANEXO XIX

Modelos de actas de inspección de CRDC, de actas de inspección de autoescuelas y de centros de cursos de sensibilización

ACTAS DE INSPECCIÓN DE AUTOESCULAS PARTICULARES DE CONDUCTORES

MINISTERIO DEL INTERIOR
JEFATURA PROVINCIAL DE TRÁFICO

ACTA DE INPECCIÓN DE ESCUELAS PARTICULARES DE CONDUCTORES

De conformidad con lo establecido en el Art.49 del Real Decreto 1295/2003, de 17 de octubre, los funcionarios que a continuación se relacionan proceden a practicar visita de inspección en la fecha y hora que también se especifican.

Funcionario	Fecha de la inspección
Funcionario	Hora

1. DATOS DE LA ESCUELA

DENOMINACIÓN	NÚMERO PROVINCIAL	¿ES UNIPERSONAL? SI ☐ NO ☐	
DOMICILIO (Calle / Plaza)		NÚMERO	
POBLACIÓN	CÓDIGO POSTAL	PROVINCIA	TELÉFONO

2. TIPO DE INSPECCIÓN

APERTURA ☐ MODIFICACIÓN ☐ PERIÓDICA ☐

3. PERSONAS PRESENTES DURANTE LA INSPECCIÓN

NOMBRE	D.N.I.
NOMBRE	D.N.I.

4. ELEMENTOS PERSONALES

NOMBRE DEL TITULAR		
NOMBRE DEL DIRECTOR	¿ES TITULADO? SÍ ☐ NO ☐	
RELACIÓN DE PROFESORES Y HORAS DE DEDICACIÓN	NOMBRES	HORAS DEDICACIÓN
HORARIO DE LAS CLASES TEÓRICAS:		

5. ELEMENTOS MATERIALES

LOCALES	¿ACCESO DIRECTO DESDE LA CALLE?		CONDICIONES DE HIGIENE, COMODIDAD Y ESPACIO
	OBSERVACIONES:	AULA	
		RECEPCIÓN	
		DESPACHO	
		ASEOS	

TERRENOS
PROPIOS ☐ ARRENDADOS ☐ EN PRECARIO ☐ COMPARTIDOS ☐ AUTORIZ. MUNICIPAL ☐

MINISTERIO
DEL INTERIOR

DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

ACTA DE INSPECCIÓN DE CENTRO MÉDICO DE RECONOCIMIENTO, AUTORIZADO PARA LA EXPEDICIÓN DE CERTIFICACIONES RELATIVAS A PERMISOS DE CONDUCCIÓN DE VEHÍCULOS AUTOMÓVILES.

Visita de inspección de acuerdo con lo establecido en el artículo 6º de la O. M. de 13 de mayo de 1.986.

Funcionarios que realizan la inspección:

Centro Médico:

Denominación:		Nº de Registro
Domicilio	Localidad	Provincia
Última anotación Libro Registro	Fecha	Número

Examen expediente

Nombre	D.N.I.	Nº Registro

Fecha inspección

Fecha	Hora inicio	Hora fin

Observaciones y personal facultativo presente al dorso.

Finalizada la inspección a la hora reflejada, en este mismo acto y previa lectura del acta, se firma la misma por los funcionarios actuantes junto con el responsable del Centro, al que se hace entrega de una copia de ella.

POR LA JEFATURA DE TRÁFICO

POR EL CENTRO DE RECONOCIMIENTO

CORREO ELECTRÓNICO:

EVALUACIÓN CENTROS AUTORIZADOS CURSOS SENSIBILIZACIÓN Y REEDUCACIÓN VIAL

CENTRO :		CÓDIGO:	
DIRECCIÓN :			
POBLACIÓN :			
INTERLOCUTOR (NOMBRE / CARGO / DNI):			

TIPO DE CURSO:	RECUPERACIÓN PARCIAL (A)	FECHA EVALUACIÓN:	
EVALUADOR:	JUAN MIGUEL MARTÍNEZ RUIZ	CÓDIGO:	

REQUISITO	ACLARACIONES	Cumplimiento SI	Cumplimiento NO	OBSERVACIONES
BLOQUE 1: LOCALES				
1.1 Aula:				
1.1.1 Espacio mínimo 1,5 m2 / alumno * (3.1)	Medir dimensiones aula	X	☐	
1.1.2 Máximo 20 alumnos / aula * (4.2)	Contar / comprobar lista de inscritos	X	☐	
1.2 Seguridad e Higiene (3.1)				
1.2.1 Servicios en funcionamiento y limpios	Visitar / verificar existencia servicio limpieza	X	☐	
1.2.2 Ventilación en cada aula *	Ventanas practicables / Equipo de climatización / extracción o circulación de aire	X	☐	
1.2.3 Iluminación adecuada *	Indicación de ubicación / Revisados	X	☐	
1.2.4 Existencia de extintores *	Verificar existencia	X	☐	
1.2.5 Salidas de emergencia señalizadas *	Verificar existencia	X	☐	
1.2.6 Iluminación de emergencia *	(incluso para discapacitados)	X	☐	
1.2.7 Mobiliario adecuado		X	☐	

(xx) Punto referencial del *"Pliego de prescripciones técnicas para contrato de concesión para adjudicar los centros que impartirán los cursos de sensibilización y reeducación vial del art. 5. pj del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo."*

Edición 2

1.3 Accesibilidad (3.1) **1.3.1** Rampas de acceso * **1.3.2** Barandillas * **1.3.3** Ascensores *	 Necesario si las aulas no están en la planta baja	 X X X	 ☐ ☐ ☐	
1.4 Rotulación del centro (3.1) **1.4.1** Exterior: Nombre del centro * **1.4.2** Exterior: Indicación de Centro Autorizado *	 Placa según formato establecido por la DGT / DTGV	 X X	 ☐ ☐	
BLOQUE 2: PERSONAL (3.2)				
2.1 Formador: verificar existencia y acreditación vigente * **2.2** Psicólogo – formador: verificar existencia y acreditación vigente * **2.3** Director del centro: comprobar existencia *	Comprobar documento de identidad Comprobar documento de identidad No tiene por qué ser formador y puede dirigir varios centros Una misma persona puede ser formador y psicólogo – formador. **En el caso de Euskadi, el centro ha de estar en disposición de ofrecer los cursos en las dos lenguas oficiales**	X X X	☐ ☐ ☐	
BLOQUE 3: MEDIOS MATERIALES				
3.1 Acceso a Internet * (3.2) **3.1.1** Existencia **3.1.2** Contrato en vigor	En oficinas Solicitar contrato Velocidad mínima no especificada	 X X	 ☐ ☐	

(xx) Punto referencial del *"Pliego de prescripciones técnicas para contrato de concesión para adjudicar los centros que impartirán los cursos de sensibilización y reeducación vial del art. 5. p) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo."*

3.2 Aula de formación general (3.2) **3.2.1** Ordenador *	Intel Pentium 4 CPU 3.000 GHz (o equivalente) 512 MB RAM Disco duro con 7 GB libres Unidad DVD-R 12X Tarjeta aceleradora gráfica de 256 MB Tarjeta de sonido y altavoces de aula Ratón y teclado standard Microsoft Windows XP Direct X 9.0	X	☐	
3.2.2 Proyector o similar*	Resolución 800x600 Profundidad de color 32 bits	X	☐	
3.3 Aula de formación específica (3.2) **3.3.1** Ordenador para cada alumno *	Intel Pentium 4 CPU 3.000 GHz (o equivalente) 512 MB RAM Disco duro con 7 GB libres Unidad DVD-R 12X Tarjeta aceleradora gráfica de 256 MB Tarjeta de sonido y altavoces de aula Ratón y teclado standard Microsoft Windows XP Direct X 9.0 Altavoces individuales (cascos)	X	☐	
3.3.2 Monitor para cada alumno *	Resolución 800x600 Profundidad de color 32 bits	X	☐	

(xx) Punto referencial del *"Pliego de prescripciones técnicas para contrato de concesión para adjudicar los centros que impartirán los cursos de sensibilización y reeducación vial del art. 5. p) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo."*

3.4 Material didáctico **3.4.1** Material para el profesor: un ejemplar para cada uno de los profesores del centro * (3.2) **3.4.2** Material para el alumno: un ejemplar para cada alumno (3 volúmenes + DVD) *	Material elaborado por la DGT / DTGV Adquirido por el Centro Adquirido por el Centro, al finalizar el curso pasa a ser propiedad del alumno	X X	☐ ☐	
BLOQUE 4: CURSOS				
4.1 Programa * (4.2) **4.1.1** Comunicado a la DGT / DTGV en Diciembre del año anterior **4.1.2** Cursos en días laborables (4.1.2) **4.1.3** No coincidencia de cursos de diversos tipos en la misma aula (4.1.2) **4.1.4** Comunicación de cursos adicionales: antelación mínima de 5 días antes del inicio **4.1.5** Mínimo 12 cursos de recuperación parcial **4.1.6** Mínimo 6 cursos de recuperación del permiso	Comunicación vía telemática Comprobar plan Posible coincidencia si aulas, equipos y profesores están duplicados Frecuencia mensual Frecuencia bimestral El mes de Agosto no puede ser excluido.	X X X X X X	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	
4.2 Cursos formativos adicionales * (4.1.2) Duración: 1 jornada de 4 horas		X	☐	
4.3 Curso de recuperación parcial de puntos * (4.1.1, 4.1.2) 2 jornadas consecutivas de 6 horas cada una o 3 jornadas consecutivas de 4 horas cada una	Verificar plan / horario del curso Duración total 12 horas Parte común: 7 horas de formación general sobre cultura y seguridad vial, y 1 hora de reflexión y debate en grupo Parte específica por alumno: 4 horas, teniendo en cuenta las carencias y perfil del conductor	X	☐	

(xx) Punto referencial del *"Pliego de prescripciones técnicas para contrato de concesión para adjudicar los centros que impartirán los cursos de sensibilización y reeducación vial del art. 5, p) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo."*

4.4 Curso de recuperación del Permiso de Conducción * (4.1.1, 4.1.2) Máximo en 2 semanas seguidas: Grupos de 2 jornadas consecutivas de 6 horas cada una o grupos de 3 jornadas consecutivas de 4 horas cada una	Verificar plan / horario del curso Duración total 24 horas Parte común: 14 horas de formación general sobre cultura y seguridad vial, y 2 horas de dinámica de grupos y reflexión sobre infracciones y su influencia en accidentes Parte específica por alumno: 8 horas, teniendo en cuenta las carencias y perfil del conductor	X	☐	
4.5 Expedición de certificaciones acreditativas de aprovechamiento * Firmadas por el director del Centro	Verificar copias informáticas (o en papel en caso de expedición manual)	X	☐	
4.6 Libro de registro de alumnos * (3.4) **4.6.1** Existencia, informático **4.6.2** Contenido: Nombre y apellidos Fecha de nacimiento Documento de identidad Número de alumno Tipo de curso realizado Número de curso realizado Resultado obtenido	Debe asegurarse conservación Anotar último registro: Número y fecha	X X	☐ ☐	
4.7 Registros * (3.4) **4.7.1** Libro de registro de alumnos: mínimo 2 años después de la finalización del curso **4.7.2** Documentación de los cursos: fin curso + 2 años	Debe garantizarse la conservación informática: copias de seguridad, etc.	X X	☐ ☐	

(xx) Punto referencial del *"Pliego de prescripciones técnicas para contrato de concesión para adjudicar los centros que impartirán los cursos de sensibilización y reeducación vial del art. 5. p) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo."*

4.8 Contrato con el alumno * (3.4) Comprobar existencia	S/ formatos establecidos por DGT / DTGV (ver anexos) Verificar coincidencia con los alumnos asistentes al curso Anotar número y fecha del último contrato	X	☐	
4.9 Control de asistencia * (4.3) Verificar firma del alumno al inicio de la sesión	Se permite un máximo de 2 horas de ausencia en cursos de recuperación de permiso de conducción, y un máximo de 1 hora en cursos de recuperación parcial de puntos Verificar control de ausencias por parte del formador. Control de ausencias / retrasos parciales mediante firma En caso de incumplimiento por parte del centro, anotar nombre del alumno	X	☐	
BLOQUE 5: INFORMACIÓN A LA DGT / DTGV				
5.1 Información de inicio de cursos * (4.3) 5.1.1 Información vía telemática 5.1.2 Información a CNAE	En el formato establecido por la DGT / DTGV Información de alumnos, clasificados por edades y sexos y, en su caso, su condición de conductores profesionales (camión y autobús)	X X	☐ ☐	
5.2 Curso de recuperación parcial de puntos * (4.3) Información de la relación de alumnos y resultados obtenidos, vía telemática Envío de copia de los certificados expedidos	A la DGT y la CNAE En Euskadi, a la DTGV y la Jefatura Provincial	X	☐	

(xx) Punto referencial del "Pliego de prescripciones técnicas para contrato de concesión para adjudicar los centros que impartirán los cursos de sensibilización y reeducación vial del art. 5. p) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo."

5.3 Curso de recuperación del permiso de conducción * (4.3) Información de la relación de alumnos, resultados obtenidos y fecha y hora solicitados a la Jefatura de Tráfico para la realización de la prueba Envío de copia de los certificados expedidos	A la DGT y la CNAE En Euskadi, a la DTGV y la Jefatura Provincial La prueba puede solicitarla el Centro o el interesado.	X	☐	Ok.
5.4 Condenas penales * (4.3) Información del resultado del curso	A la DGT y la CNAE En Euskadi, a la DTGV y la Jefatura Provincial Según disposición adicional decimotercera de la Ley 17/2005	X	☐	Ok.
5.5 Licencia (requisito Edición 2)	Solicitud de la licencia de apertura del centro y documento de propiedad o alquiler del citado centro. En el caso de ser Autoescuela puede ser válida la licencia de funcionamiento del centro, expedida por la jefatura de tráfico	X	☐	La licencia de apertura está expuesta al cliente y data de 02 / 02 / 1990
BLOQUE 6: INSPECCIÓN DE LOS CENTROS				
Verificación de las medidas correctoras indicadas en la evaluación / inspección anterior recibida por el Centro		X	☐	OK. Queda expuesto el planning del curso como observación de la inspección anterior

LOS INCUMPLIMIENTOS DE LAS CUESTIONES MARCADAS CON UN ASTERISCO (*) SE CONSIDERAN GRAVES

___ _____ _____ _____

Fecha Evaluador Centro autorizado

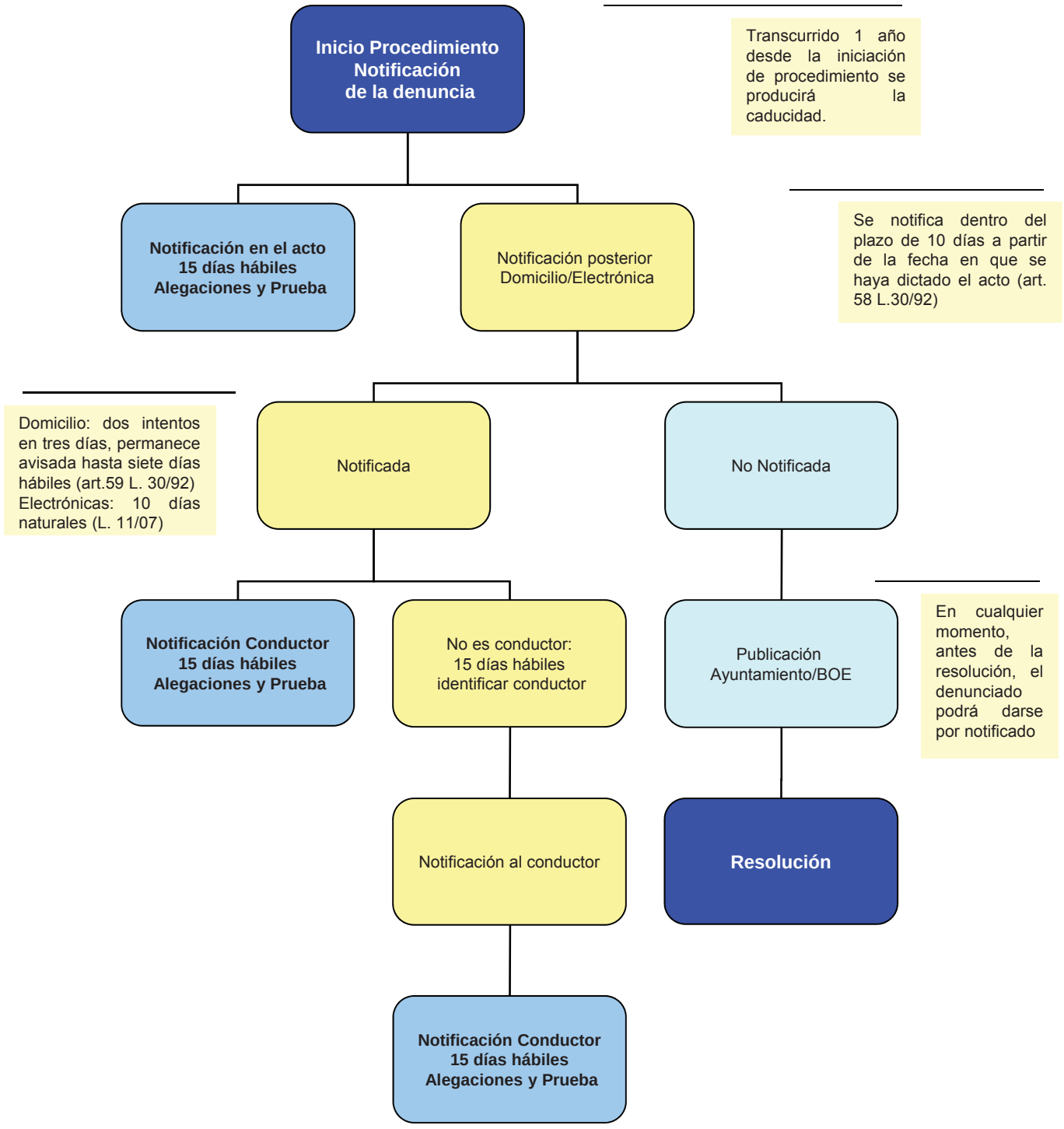
(xx) Punto referencial del *"Pliego de prescripciones técnicas para contrato de concesión para adjudicar los centros que impartirán los cursos de sensibilización y reeducación vial del art. 5, p) del Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo."*

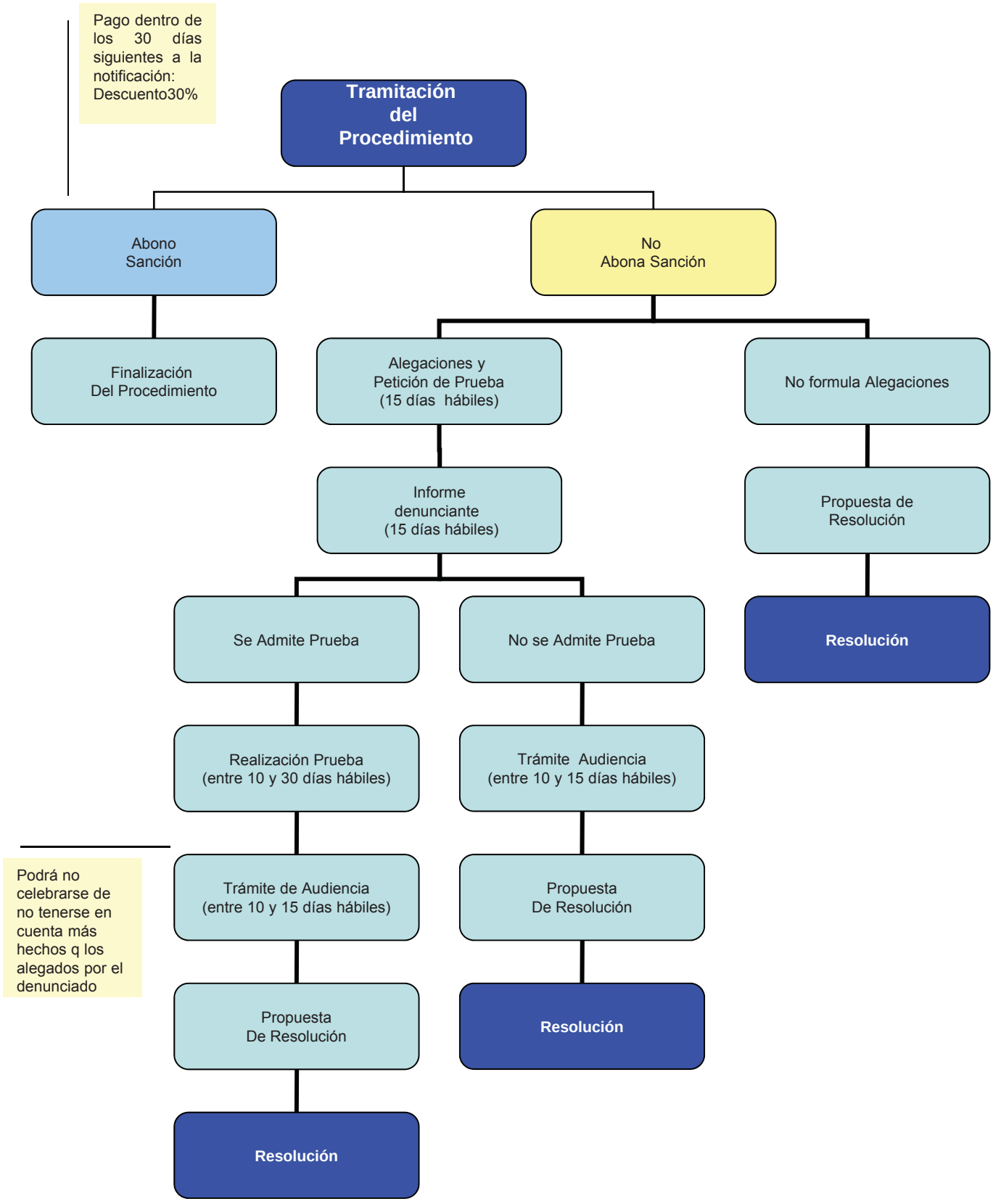
ANEXO XX

PROCEDIMIENTO NOTIFICACIÓN DENUNCIA

NORMATIVA:

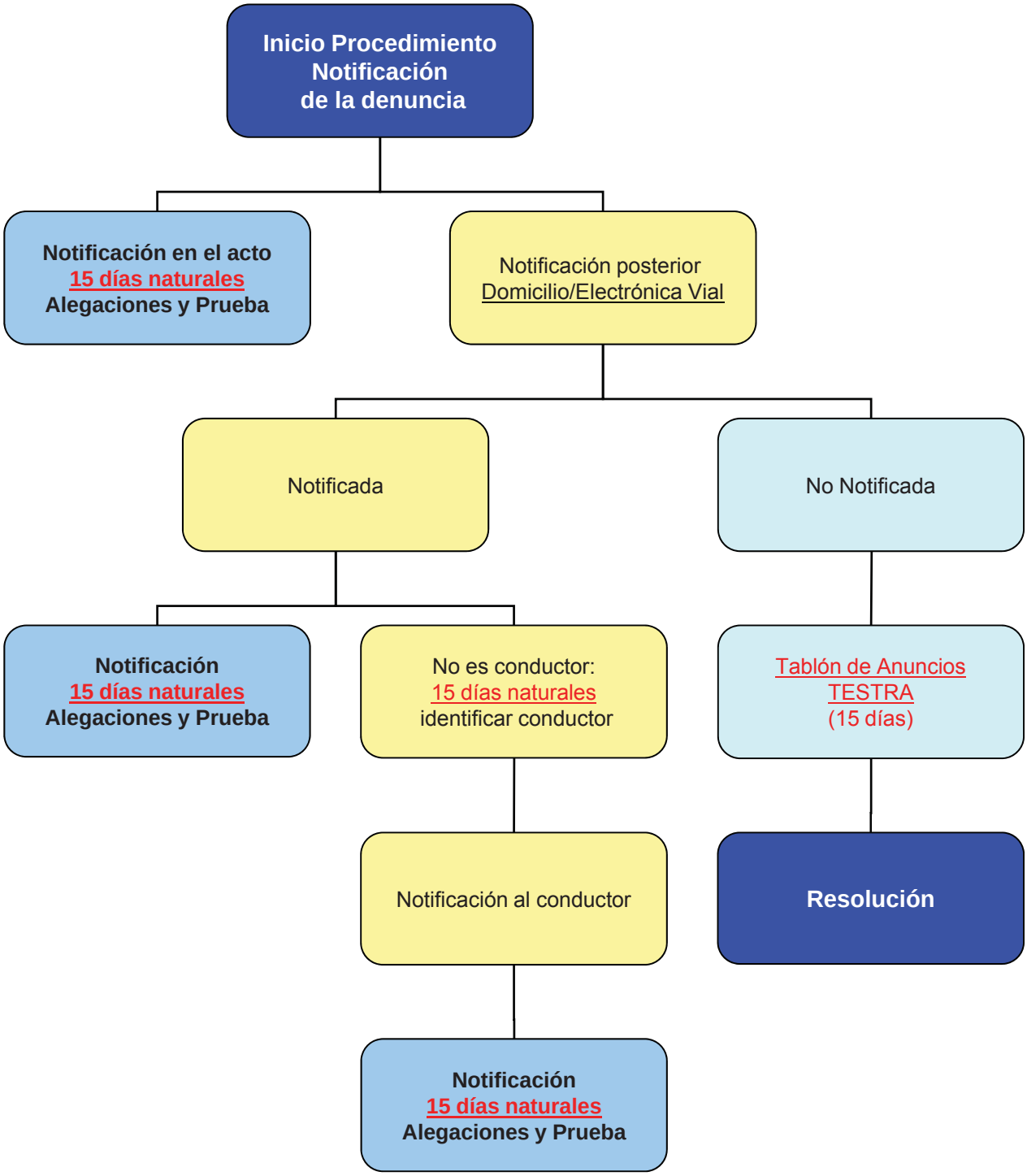
- Real Decreto Legislativo 339/1990 de 2 de Marzo, Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Real Decreto 320/1994 de 25 de Febrero, Rto de procedimiento Sancionador en materia de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.
- Ley 30/1992 de 26 de Noviembre, de Régimen Jurídico de las Administraciones Públicas y del procedimiento Adm. Común.
- Real Decreto 1298/1993 de 4 de Agosto, Reglamento del Procedimiento para el ejercicio de la Potestad Sancionadora.

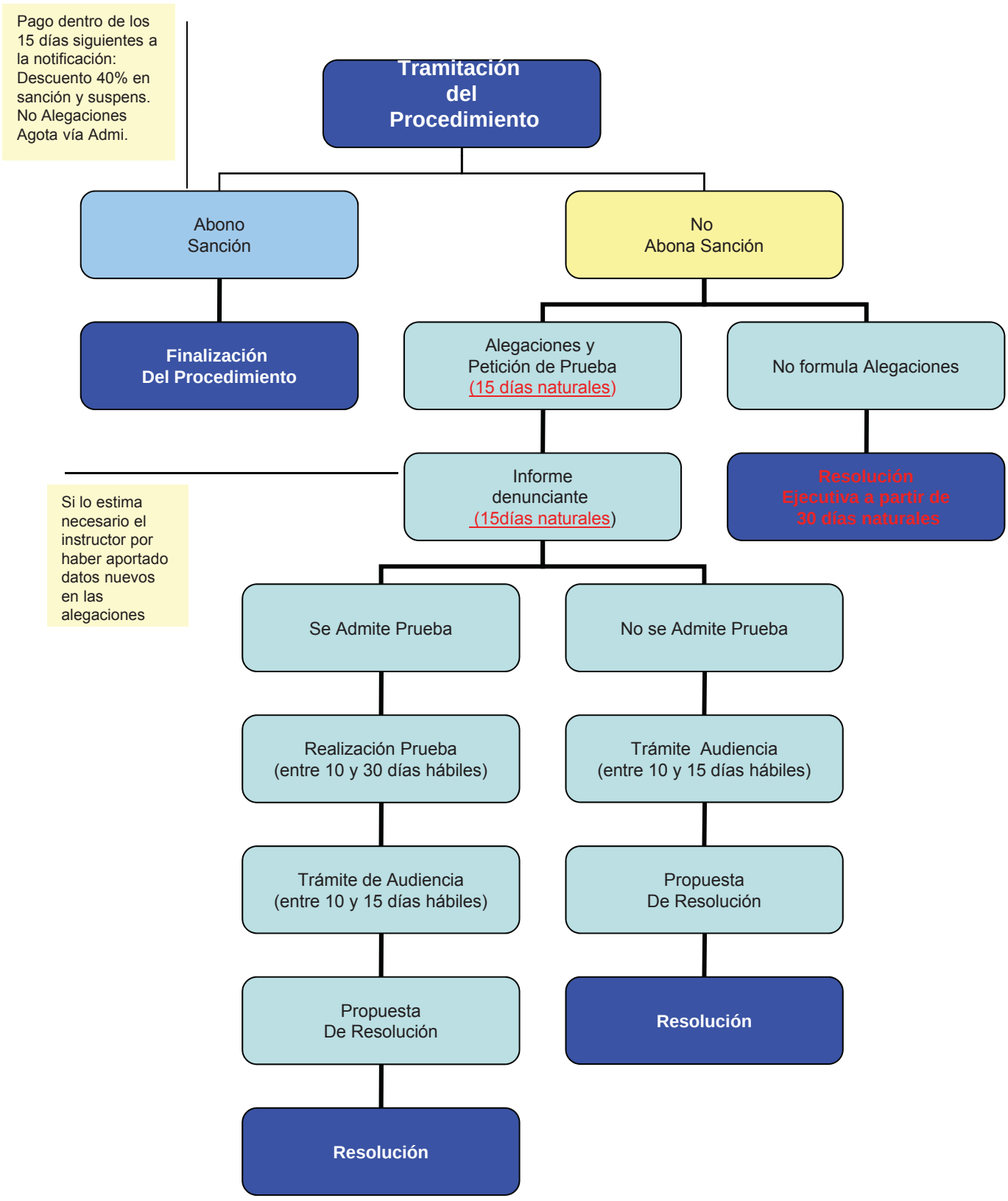




Contra la resolución de los expedientes sancionadores podrá interponerse dentro del plazo de 1 mes recurso de ALZADA.
Transcurridos 3 meses desde la interposición sin que recaiga resolución se podrá entender desestimado.
Quedando expedida la vía contencioso-administrativo en el plaza de 3 meses.

LEY SEGURIDAD VIAL (aprobada en octubre de 2009)





Contra la resolución de los expedientes sancionadores podrá interponerse dentro del plazo de 1 mes recurso de REPOSICIÓN
Transcurridos 1 meses desde la interposición sin que recaiga resolución se podrá entender desestimado.
Quedando expedida la vía contencioso-administrativo en el plaza de 3 meses.

ANEXO XXI

BIBLIOGRAFÍA

BIBLIOGRAFÍA

DGT:

- Medidas especiales de Seguridad Vial 2004-2005. DGT, www.dgt.es
- Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008. DGT, www.dgt.es
- Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2006. DGT, www.dgt.es
- Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2007. DGT, www.dgt.es
- Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2008. DGT, www.dgt.es
- Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2005. DGT, www.dgt.es
- Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2006. DGT, www.dgt.es
- Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2007. DGT, www.dgt.es
- Plan tipo de Seguridad Vial Urbana. DGT, www.dgt.es
- Plan de Seguridad Vial de motos. DGT, www.dgt.es

MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO y MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO

- Cuaderno didáctico sobre educación Vial y Salud. www.msps.es

LIBROS, ESTUDIOS E INFORMES

- Monclús, J. *Planes de Seguridad vial: fundamentos y casos prácticos*. Madrid. Etrasa

- Manso, V y Castaño, M. *Educación y Seguridad Vial. La aportación de los agentes social a la movilidad segura*. Madrid. Etrasa

- Modelo DRAG-ESPAÑA, INSIA. *Desarrollo de una metodología integrada para el análisis y evaluación de la influencia del parque y la evolución tecnológica de los vehículos en la seguridad vial.* www.insia.upm.es

- Observatorio Nacional de Seguridad Vial. *Barómetro de opinión sobre seguridad vial: Diciembre 2008.* www.dgt.es.

- MAPFRE. *Libro verde de la Seguridad Vial*. Madrid: Asociación Española de Carreteras. www.mapfre.es

- MAPFRE. *Estudio sobre actitudes y conducción*. www.mapfre.es

- MAPFRE. *Estudio sobre niños y seguridad vial*. www.mapfre.es

- MAPFRE. *Buenas prácticas en los márgenes de la carretera*. www.mapfre.es
- MAPFRE. *Informe sobre la Siniestralidad Vial de los conductores extranjeros en España*. www.mapfre.es
- MAPFRE. *Informe europeo sobre el uso del cinturón de seguridad*. www.mapfre.es
- RACE-EuroTAP. *Evaluación de la Red de Carreteras del Estado EuroRAP 2008.* www.race.es
- RACE-EuroTAP. *Informe europeo de evaluación de túneles.* EuroRAP 2009. www.race.es
- RACE. *Informe Sistemas de Retención Infantil*. 2009, www.race.es
- RACE. Informe Visibilidad e Iluminación en Invierno. 2009, www.race.es
- RACE. *Informe sobre la Situación actual del Colectivo Ciclista en España.* 2009, www.race.es
- RACE. *Informe sobre comportamientos peatonales en España*. 2009, www.race.es
- RACC. *Valoración de dos años de Permiso por Puntos en España*. www.racc.es
- RACC. *Análisis del Coste-Beneficio de la Implantación del ESC en España*. www.racc.es
- OECD. *Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y enfoque de un Sistema Seguro.* OCDE/FIT, 2008
- CD-INSIA: *Estudio sobre los Accidentes de Tráfico con Relación Laboral en la Comunidad de Madrid.* www.insia.upm.es
- DGT*. Accidentes de tráfico en zona urbana en España* 2008. www.dgt.es
- DGT. *Accidentalidad mortal en carreteras verano 2009*. www.dgt.es
- FITSA. *Informe BASMA 2007, barómetro de Seguridad y Medio Ambiente.* www.fundacionfitsa.org
- FITSA. *Evidencias científicas MMV-2005.* www.fundacionfitsa.org
- FITSA. *Presente y futuro de la Industria Española del Automóvil*. www.fundacionfitsa.org
- FITSA. *Las últimas fronteras en la seguridad vial*. www.fundacionfitsa.org
- FITSA. *Actividades y Foros Internacionales relacionados con la Seguridad y la Sostenibilidad Vehícular*. Madrid 2008, www.fundacionfitsa.org

- FITSA. SUPREME. *Selección de mejores prácticas en seguridad vial. EU25+Suiza+Noruega*. www.fundacionfitsa.org

REVISTAS

- Tráfico y Seguridad Vial. DGT
- Seguritas viales. Etrasa, Editorial Tráfico Vial S.A.
- Travesía. Etrasa, Editorial Tráfico Vial S.A.



GOBIERNO
DE ESPAÑA

MINISTERIO
DE LA PRESIDENCIA

agencia
de evaluación
y calidad