

*Dirección y Supervisión:*  
Miguel María Muñoz Medina

*Redacción:*  
María del Mar Cogollos Paja  
Miguel María Muñoz Medina  
Aniceto Zaragoza Ramírez

*Supervisión de publicación:*  
Encarna Arroyo, Cristina Fernández,  
Ana M<sup>a</sup> Hernández, Santiago Jorge

*Diseño, Maquetación e Ilustración de Portada:*  
José Ramón Molinero  
*Servicios Integrales de Comunicación*

*Impresión y Encuadernación:*  
Gráficas Gallagor, s.l.

*Edita:*  
Asociación Española de la Carretera  
Goya, 23 4<sup>o</sup> dcha  
28001 Madrid  
Tel.: +34 91 577 99 72  
e-mail: [congresos@aecarretera.com](mailto:congresos@aecarretera.com)  
<http://www.aecarretera.com>

*Queda rigurosamente prohibido, sin autorización escrita de los titulares del copyright, bajo las acciones establecidas por las leyes, la reproducción total o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento, comprendidos la reprografía y el tratamiento informático.*

ISBN: 84-89875-65-0

Depósito Legal:

# Libro Verde de la Seguridad Vial

Conclusiones del congreso  
internacional de prevención  
de accidentes de tráfico  
**LA SOCIEDAD CIVIL ANTE EL  
RETO DE LA SEGURIDAD VIAL**  
celebrado en Madrid del 30  
de mayo al 1 de junio de 2006

## PRESENTACIÓN

El presente Libro Verde de la Seguridad Vial es la exposición sistematización de las conclusiones del congreso **La sociedad civil ante el reto de la seguridad vial**, celebrado en Madrid entre los días 30 de mayo y 1 de junio de 2006. Fue organizado por la Fundación MAPFRE, la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME) y la Asociación Española de la Carretera, tres entidades privadas e independientes con un amplio currículo de trabajo por la seguridad vial

El congreso tenía como finalidad básica promover una reflexión desde la sociedad civil, a fin de plantear a los poderes públicos sus inquietudes dándoles forma de propuestas concretas de acción. De ahí que, frente a lo que es lo usual, en las mesas de debate no participaron cargos públicos que explicaran sus realizaciones y sus proyectos –sí quisimos escuchar las experiencias de responsables políticos de países extranjeros, así como de la Unión Europea–, sino que la organización quiso que las reflexiones y las propuestas emanaran de la propia sociedad.

Las sesiones de trabajo se desarrollaron en torno a cinco mesas de debate cuyos hilos conductores fueron:

- La prevención desde una óptica sanitaria
- La tecnología al servicio del usuario
- Formación e investigación
- La seguridad vial como prioridad política
- La comunicación como factor de prevención
- La participación de la sociedad civil

Sin embargo, las conclusiones no se han formulado de acuerdo con dicha sistemática, sino buscando unos criterios de agrupación conceptual de los temas tratados, con independencia de la mesa de debate en la que surgieran y de las propuestas derivadas de los debates. Sin duda un lector crítico puede echar en falta algunos temas o al menos enfoques concretos de ellos, pero, al tratarse de las conclusiones de un congreso, el equipo redactor de este libro consideró que no debían incluirse temas no consensuados en los debates y, con mayor motivo, no hubiera sido ético modificar o eliminar alguno de los que sí habían alcanzado un razonable grado de consenso.

Como observación adicional, dejemos constancia en este frontispicio del Libro Verde de que ni en los debates ni en la formulación de las propuestas ha habido ningún ánimo agresivo frente a los pode-

res públicos y menos aún intento alguno de politizar una realidad –dañosa como pocas– que exige una toma de decisiones consensuada. Por el contrario, se reclama con frecuencia la asunción de la prioridad política –no condicionada por la legítima confrontación ideológica o partidista– que requiere un fenómeno que cada año causa en España más de cuatro mil muertos y no menos de ciento treinta mil lesionados.

Por lo demás, precisemos que las conclusiones –tras una breve exposición de las razones que en cada caso han llevado a ello– se presentan en forma de propuestas a las distintas administraciones competentes en relación con las variadísimas facetas que reviste una realidad tan poliédrica como los accidentes de tráfico.

Lo anteriormente dicho vale para las que convencionalmente hemos denominado propuestas operativas, en tanto que contienen sugerencias que –en caso de ser aceptadas– pueden y deben desembocar en sendos programas inmediatos y concretos de acción.

A modo de reflexión general, hemos incluido un bloque previo de propuestas estructurales –en este caso estructural es por contraposición a coyuntural– en el que se incluyen consideraciones de una cierta transversalidad que afectan a varias –a veces a casi todas– las propuestas operativas; por ejemplo la ne-

cesidad de mejorar la formación de distintos tipos de agentes o de personas intervinientes, o la de que la vigilancia en carretera consiga la máxima eficacia son cuestiones que deberían haber aparecido en casi todas las propuestas operativas, si se hubiera pretendido hacer una enumeración exhaustiva de los ítems que habrían de incluirse en cada caso. En el bloque de propuestas estructurales se incluyen, bajo la rúbrica **Una cuestión de prioridades políticas**, algunas reflexiones sobre lo que la sociedad espera de los poderes del Estado, para poder tener la percepción de que efectivamente la seguridad vial se asume como el problema prioritario que sin duda es. Papel muy señalado desempeña en ese contexto el nuevo protagonismo que aspiramos pase a ostentar el Parlamento.

Por todo lo expuesto, se eleva el presente documento a la máxima representación de la soberanía popular, que es tanto como decir de la propia sociedad civil, con la aspiración de que, tras la tramitación parlamentaria procedente, lo haga suyo y lo traslade a las diferentes Administraciones con competencias en relación con la seguridad vial.

# ÍNDICE

<b>I CONSIDERACIONES PREVIAS</b> .....	<b>17</b>
ESTADO DE LA CUESTIÓN .....	17
UNA REALIDAD COMPLEJA .....	20
UN PROBLEMA SOCIAL QUE EXIGE UN CONTROL SOCIAL .....	22
UNA CUESTIÓN DE RESPONSABILIDAD .....	26
PROPUESTAS Y COMPROMISOS .....	30
<b>II PROPUESTAS ESTRUCTURALES</b> .....	<b>33</b>
1. ELEMENTOS DEFINITORIOS DEL RIESGO .....	33
1.1. Grupos subjetivos .....	33
1.2. Factores objetivos .....	38
2. INVESTIGACIÓN, DESARROLLO E INNOVACIÓN .....	41
2.1. Investigación e información .....	41
2.2. La innovación tecnológica .....	46
2.3. Incentivos fiscales a la seguridad .....	47
2.4. Incentivos a la movilidad .....	48
3. LA FORMACIÓN .....	48
3.1. Educación vial infantil .....	48
3.2. Formación de preconductores .....	52
3.3. Profesionales de la seguridad vial .....	53
4. LA COMUNICACIÓN .....	56

5. LA NORMATIVA Y SU CUMPLIMIENTO .....	59
5.1. Supervisión policial .....	60
5.2. Reformas normativas .....	62
6. EL MARCO DE ACTUACIÓN .....	63
6.1. El ámbito urbano .....	63
6.2. Una cuestión de prioridades políticas .....	65
6.3. La participación de la sociedad civil .....	68
6.4. La planificación de la seguridad vial .....	70
6.5. Tratamiento preferente de la seguridad vial en los órganos de carreteras .....	75
6.6. Aspectos presupuestarios .....	75
6.7. Acciones comunitarias .....	76

### III PROPUESTAS OPERATIVAS .....

1. NIVEL PRIMARIO DE SEGURIDAD VIAL .....	80
1.1. Acciones sobre la vía .....	80
1.2. Acciones sobre el vehículo .....	88
1.3. Acciones sobre el factor humano .....	91
2. NIVEL SECUNDARIO DE SEGURIDAD VIAL .....	96
2.1. Acciones sobre la vía .....	96
2.2. Acciones sobre el vehículo .....	98
2.3. Acciones sobre el factor humano .....	102
3. NIVEL TERCIARIO DE SEGURIDAD VIAL .....	103
3.1. Acciones sobre la vía .....	103
3.2. Acciones sobre el vehículo .....	104
3.3. Acciones sobre el factor humano .....	106
4. NIVEL CUATERNARIO DE SEGURIDAD VIAL .....	113
4.1. Acciones sobre la vía .....	113
4.2. Acciones sobre el vehículo .....	114
4.3. Acciones sobre el factor humano .....	115

### APÉNDICE I .....

PROPUESTAS CLASIFICADAS POR DESTINATARIOS .....	125
• Ministerio del Interior .....	126
• Ministerio de Fomento .....	127
• Ministerio de Educación .....	129
• Ministerio de Industria .....	130
• Ministerio de Sanidad y Consumo .....	131
• Ministerio de Economía .....	133
• Ministerio de Administraciones Públicas .....	134
• Ministerio de Justicia .....	135
• Ministerio de Defensa .....	136
• Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales .....	136
• Ministerio de Medio Ambiente .....	136
• Comunidades Autónomas .....	136
• Ayuntamientos .....	140
• Diputaciones Provinciales y Forales .....	141
• Federación Española de Municipios y Provincias .....	142

### APÉNDICE II .....

PACTO SOCIAL POR LA SEGURIDAD VIAL .....	145
--	-----

## CONSIDERACIONES PREVIAS

### ESTADO DE LA CUESTIÓN

No es este el lugar de reiterar la exposición de unos datos estadísticos que en lo sustancial son conocidos, aunque no siempre son correctamente apreciados a la hora de valorar su gravedad en tanto que fuente de sufrimiento social. Sin embargo, sí conviene dejar constancia de algunas magnitudes básicas.

La cifra de muertos en accidente durante 2005 –son datos aún no publicados– ascendió a 4.442 y la de lesionados a 132.809.

Los anteriores datos representan una disminución que se ha mantenido desde 2004; si durante 2006 continuara el descenso sería el tercer año consecutivo en que se produjera, por lo que habría lugar para considerar que existe una tendencia consolidada. Mantener la tendencia en el futuro es un reto básico.

No obstante, las cifras siguen siendo intolerables, porque suponen la principal causa de muerte no

natural en las edades adultas y de todo tipo de muerte –natural y accidental– en las edades jóvenes; además, sigue siendo la principal causa de discapacidades sobrevenidas, así como de todo tipo de lesiones neurológicas.

Para situar los datos españoles de siniestralidad en el contexto europeo, baste el dato de que utilizando como factor de valoración el parámetro del número de fallecidos en relación con la población – criterio recomendado en los foros internacionales, por ser el que mejor mide el sufrimiento social derivado de los accidentes de tráfico– nos encontramos en una zona intermedia con datos muy similares a los de Francia, Austria o Bélgica. La referencia debemos tenerla en el Reino Unido, Suecia y Holanda que tienen la mitad aproximadamente de muertos por millón de habitantes que España.

En todo caso la tarea de la prevención ha de abordarse partiendo de la certeza de que es posible lograr descensos significativos en la cifra absoluta de accidentes y víctimas. Debe evitarse la tentación de examinar y valorar la evolución de los accidentes utilizando índices que relacionen las cifras de accidentes o víctimas con el parque automovilístico, los kilómetros recorridos u otros análogos. Incluso en el ámbito internacional, tales criterios de comparación van siendo progresivamente abandonados, ya que de lo que se trata es de valorar comparativamente el sufrimiento social y tal es el criterio que, a nuestro

juicio debe utilizarse cuando se estudia la evolución interior en nuestro país. Al final lo que importa es cuánto dolor genera en la sociedad y no si el índice de víctimas por cada vehículo matriculado sube o baja, porque quien sufre es la población y no los automóviles.

Tal vez la anterior afirmación pueda parecer una obviedad, pero tiene el sentido de recordar que lo que la sociedad demanda es que disminuya el sufrimiento y para ello es preciso que disminuya el número absoluto de accidentes y víctimas. Hace algo más de un decenio esto se consiguió en España y no hay más que observar los datos de los tres países indicados para comprender que nos hallamos ante metas alcanzables, por más que no existan soluciones taumatúrgicas y el camino esté erizado de dificultades.

Nos encontramos en un momento en que parece haberse puesto de moda la fijación de objetivos de disminución de los accidentes con objetivos medibles en términos cuantitativos. Por lo que a nuestro país se refiere, así lo han proclamado la Unión Europea y el Gobierno de la Nación. Aún con la desconfianza que produce la fijación de unos porcentajes determinados de disminución –cuando no es posible la determinación previa de los porcentajes de causalidad de cada actuación en la producción de accidentes–, hemos de convenir que al menos tiene la ventaja de que supone poner de manifiesto la



voluntad política de abordar la prevención de accidentes con mayor nivel de compromiso que si se tratara de una simple declaración programática del tenor, puramente genérico, de "reducir el número de accidentes".

## UNA REALIDAD COMPLEJA

Pocos errores se pueden cometer tan graves al enfrentar el problema de la seguridad vial cuando lo consideramos como algo simple que permite soluciones simples.

Michel Roche, quizá el padre de la moderna psicología de la seguridad vial, solía hablar del *accidente inexplicable*. Tal sería, por ejemplo, el que sufre un varón de dieciocho años, que sólo hace tres meses que obtuvo su permiso de conducción, una noche en la que sale a tomar unas copas con los amigos, en parte para consolarse de las sucesivas discusiones que ha tenido con sus padres y con su novia como consecuencia de las malas notas que ha obtenido ese día. Sale con el segundo coche de la familia, un vehículo de más de diez años de antigüedad, y de madrugada se estrella contra un árbol que había al lado de la calzada –se trata de una carretera de tercer orden– y fallece; añadamos que no llevaba puesto el cinturón de seguridad y que el auxilio se demoró más de una hora por ser una vía escasamente transitada.

El ejemplo puede parecer un tanto alambicado, pero no se aleja mucho de la realidad cotidiana de la mayoría de los accidentes, que se traduce en una causalidad multifactorial. Ante una realidad tan compleja que se multiplica por muchos millares cada año, ¿qué hacer para prevenirlos?

Probablemente sobre la seguridad vial se ha escrito y debatido ya casi todo. Pero en este congreso, cuyas conclusiones amplía el presente libro verde, hemos aspirado a sintetizar y sistematizar las inquietudes de la sociedad civil, formulando un amplio elenco de propuestas a las distintas administraciones públicas competentes sobre la materia.

Si repasamos el llamado *accidente inexplicable*, vemos que en la etiología del mismo aparecen un par de circunstancias relacionadas con la vía; al menos una referente al mantenimiento del vehículo –también cabría alguna reflexión sobre sus sistemas de seguridad, seguramente obsoletos– y un buen número de cuestiones relacionadas con el factor humano.

Pues bien, todo ello nos pone sobre la pista de cómo pretendemos abordar la sistemática del presente libro verde: no queremos dejar de abordar ningún ángulo desde el que enfocar la prevención de los accidentes; sin embargo, tampoco aspiramos a que sea omnicompreensivo, porque una revisión exhaustiva de todo lo investigado, escrito y debatido sobre la seguridad vial sería algo tan agotador –y al tiempo tan

ocioso– como la tarea de Sísifo. Pretendemos algo aparentemente mucho más modesto, pero, por ello mismo, al tratar de ser eminentemente pragmáticos en su elaboración y exposición, el objetivo se torna más ambicioso, ya que esperamos que las propuestas sean asumidas por los órganos que tienen atribuida la responsabilidad por parte de la ciudadanía.

También hemos querido huir de la tentación de la obviedad. Valga un solo ejemplo: la gran mayoría de los ítems contemplados requería la inclusión de una propuesta del tenor de “desarrollar acciones formativas” o “intensificar las campañas de vigilancia”. Sin embargo, sólo hemos incluido tales propuestas cuando estábamos en condiciones de aportar alguna idea o sugerencia concreta.

## UN PROBLEMA SOCIAL QUE EXIGE UN CONTROL SOCIAL

Cuando se habla de la falta de sensibilidad de la sociedad civil ante el problema de la inseguridad vial, quizá el punto de partida es que raramente se percibe como algo que potencialmente nos afecte. Es una realidad que se contempla con un cierto distanciamiento. No se considera un problema social, sino la suma de ciento treinta mil problemas individuales. Sin duda, este enfoque es algo que carece de sentido.

Distintos estudios apuntan a que cada accidente con víctimas graves –y en tal caso estamos hablando

de unas veinticinco mil al año– afecta a no menos de diez personas en distintos ámbitos de su vida: emocional, económico, profesional. Ello supone que casi un cuarto de millón de personas ven su vida fuertemente afectada por los accidentes más graves que acaecen cada año; si a ello añadimos que raramente estas consecuencias se acaban superando en el término de un año, no parece hiperbólico afirmar que en estos momentos puede haber cerca de un millón de personas que se sienten afectados porque han sufrido muy de cerca un accidente circulatorio.

Y sin embargo, esa percepción como de algo que no concierne a la sociedad, sino a cada uno de los afectados, es una realidad. Se ha tratado de buscar explicaciones a esta flagrante contradicción y casi todas pasan por el carácter cotidiano de los accidentes –es como si formaran parte de nuestra vida normal–, unido a un cierto fatalismo que presenta los accidentes como una suerte de tributo que, en forma de sacrificio humano, hubiera de ofrecerse de forma necesaria a un ídolo cruel llamado *Progreso*. Y todo ello rematado por un determinismo mucho más carente de matices en relación con la dificultad de reducir de forma significativa el número de accidentes y víctimas.

Ello es grave, no es una pura disquisición semiótica, porque probablemente es la causa profunda de que desde la propia sociedad raramente se reclamen soluciones sociales a lo que se percibe

como una suma de problemas individuales. Esto permite que se oigan con más volumen –y, lo que es peor, que se escuchen con más atención– las voces de sedicentes defensores de los automovilistas y de eruditos a la violeta capaces de mil y una disquisiciones venales sobre una supuesta conculcación de derechos de los ciudadanos –y se afirma como si constituyeran un cuerpo único– ignorando que son muchas más las víctimas y los afectados que los causantes y muchos más los conductores responsables que nunca se verán concernidos por las medidas de control.

Pero no sólo se trata de acciones de control; al reclamar medidas sociales, se hace referencia a todo tipo de programas de actuación que exigen una aceptación –cuando no una participación activa– de la sociedad; en todo caso, al menos es necesaria la actitud pasiva del contribuyente, al soportar el coste económico de ciertas medidas.

Como decíamos, la percepción social de la inseguridad vial es escasa, pero habría que preguntarse –al modo kennedyano– qué podemos hacer cada uno para conseguir que tal percepción cambie. Probablemente, lo primero sea no aceptar esta faceta de la realidad como si fuera toda la realidad, es decir, que si bien socialmente no se considera un grave problema, son mayoría las personas que actúan consecuentemente con la idea –tal vez no interiorizada de forma racional– de que la circulación es un fenó-

meno peligroso, y con su conducción prudente y responsable contribuyen a la seguridad vial. En segundo lugar, hay que tratar de conseguir estos cambios de percepción que estamos reclamando, para que cualquier medida que afecte al conjunto de la población y que, por tanto, suponga cualquier forma de sacrificio colectivo sea aceptada de buen grado por esta mayoría prudente como algo que contribuirá a su propia seguridad. La idea es, pues, introducir entre la sociedad y no sólo en los poderes públicos el principio de *tolerancia cero* respecto de las conductas imprudentes, lo que en cierto modo comporta la exigencia a los poderes públicos que se nos proteja del daño que pueden causarnos los otros. En multitud de estudios sociológicos aparece el dato de que la mayoría de los conductores tiene una alta opinión de sí mismos y muy mala respecto de los demás; sin embargo ello contrasta fuertemente con la tendencia a infravalorar el riesgo generado por los otros. Ello exige una labor pedagógica que ponga en valor la importancia de las actuaciones de prevención y concienciación emanadas de la propia sociedad; sean acciones individuales o por medio de entidades o asociaciones comprometidas. Es decir, se trata de potenciar el papel de la propia sociedad como prescriptor de seguridad vial.

Paralelamente hay que afianzar la conciencia de que la presión ciudadana es imprescindible para que las administraciones públicas adopten medidas de un cierto coste con el necesario asentimiento social.

## UNA CUESTIÓN DE RESPONSABILIDAD

La primera premisa que hay que adoptar a la hora de afirmar a quién corresponde la máxima responsabilidad sobre la seguridad vial, es despojar a la palabra responsabilidad de toda connotación que sugiera ilicitud, para hacerla retornar a su sentido primigenio y recordar que responsabilidad etimológicamente sólo hace referencia a capacidad de respuesta.

La segunda premisa es que genéricamente quien debe proporcionar unos estándares aceptables de seguridad en cualquier forma de transporte es quien formula la oferta, que es en definitiva quien, por así decirlo, contrata con el usuario. Esto que resulta evidente en cualquier otra forma de transporte queda muy diluido en el transporte privado por carretera –o por vía urbana–.

Nadie duda que cuando compra un billete de ferrocarril, es la compañía ferroviaria la que está obligada a hacer que el viaje se realice con plena seguridad y en caso contrario, deberá resarcir de los daños causados sin perjuicio, claro está, de otras responsabilidades eventualmente concurrentes o que incluso llegaran a anular la de la compañía en cuestión. El mismo razonamiento puede aplicarse sin mayor esfuerzo dialéctico al transporte aéreo, o marítimo e incluso, al menos parcialmente, al transporte público por carretera. En este último caso, al menos por lo que se refiere a las condiciones del vehículo y el comportamiento

del conductor –y, en general, de todo el personal al servicio de la empresa transportista– es claro que hay una exigencia de calidad en el servicio por parte del usuario, calidad que evidentemente incluye también seguridad. Pero la seguridad no se agota respecto al vehículo ni al conductor del autobús, por seguir con el mismo ejemplo, ya que la infraestructura es un factor básico de seguridad que se pone a disposición del transportista y esto es algo que concierne a los poderes públicos. Sin embargo, no es la infraestructura la única faceta de la seguridad en la que las administraciones comprometen política, jurídica y económicamente su responsabilidad. Al ser la carretera una infraestructura que la Administración pone a disposición de una *colectividad indeterminada de usuarios*, como declara el artículo primero de la Ley de Seguridad Vial, se responsabiliza –es cierto– del planeamiento, construcción, señalización, conservación y gestión de la vía; además de garantizar que el uso que se haga de ella por parte de aquella *colectividad indeterminada* sea el adecuado, en orden a garantizar la fluidez, la comodidad del tráfico... y por encima de todo, su seguridad.

Ello obliga a los poderes públicos a intervenir en todo lo que pueda garantizar unos vehículos que equipen la tecnología que en cada momento sea la más segura posible. También les obliga a garantizar que todos los usuarios harán un uso responsable de

vías y vehículos, lo cual exige un espectro de intervención muy amplio, ya que debe abarcar desde acciones educativas en su más vasto sentido, hasta un sistema de medidas cautelares y represivas que prevengan los comportamientos lesivos para la colectividad.

Todo lo anterior puede parecer una acumulación de obviedades, pero no es ocioso traer a colación que en cada accidente concreto puede haber una serie de factores de causalidad que puede determinar a quién es atribuible la responsabilidad de tal accidente –recordemos que su pronunciamiento sólo corresponde a los tribunales de justicia–; sin embargo además existe una responsabilidad genérica de orden político por parte de las administraciones públicas, que puede llegar a concretarse en responsabilidades jurídicas patrimoniales e incluso personales para los órganos y funcionarios públicos.

Y no se vea en las anteriores afirmaciones ningún intento exculpatario respecto de la conducta eventualmente imprudente de los ciudadanos. Muy al contrario: la asunción de las respectivas cuotas de responsabilidad social bien pueden conducir a que un accidente, cuya causa eficiente más próxima sea una imprudencia, pueda ser concurrente con el mal funcionamiento de los servicios públicos en forma de defectos de la vía, insuficiencia de los servicios de supervisión policial, etcétera.

Por ello sería un grave error de los poderes públicos si cayeran en la tentación simplificadora de que la atribución estadística de la causalidad de la mayoría de los accidentes a errores humanos –lo cual es difícilmente discutible a luz de los estudios existentes– les exonera de cualquier actuación distinta de la tendente a reprimir los comportamientos imprudentes. Pero es que incluso en este terreno, la Administración tiene la responsabilidad –como mínimo política– de proveer los servicios policiales adecuados para que la supervisión sea suficiente y de dotar a los órganos sancionadores –judiciales y administrativos– de los medios jurídicos, financieros y tecnológicos proporcionados a la gravedad del problema.

La sociedad civil tiene, pues, un papel incentivador de la acción pública, porque no sólo tiene el derecho, sino también el deber, de exigir a los poderes públicos que pongan a su disposición todos los medios necesarios para que la circulación sea más segura. Ello no anula evidentemente la responsabilidad de cada persona que participa en la circulación, que en todo caso debe adaptar su comportamiento a las circunstancias del lugar y el momento, llegando a suplir con su mayor prudencia las deficiencias que el sistema puede presentar. Al fin y al cabo, el ser humano es el único capaz de compensar con su comportamiento las dificultades creadas, por ejemplo, por una vía en obras –por bien señalizadas que estén, siempre representan un escenario potencialmente peligroso– o unas circuns-

tancias meteorológicas desfavorables. Pero igual que las dificultades –tal como se describían en el ejemplo anterior– son objetivas y, a veces, imposibles de evitar por la Administración, hay multitud de casos en los que el accidente es evitable, incluso cuando concurren factores de comportamiento, justamente porque a veces los errores humanos son evitables –o compensables– por acciones sobre la infraestructura o procurando la dotación de mejores sistemas de seguridad de los vehículos.

Y todo ello es responsabilidad de la Administración.

## PROPUESTAS Y COMPROMISOS

La sociedad civil no puede limitar su papel a ser algo así como la conciencia crítica de la Administración. Repetidamente, a lo largo del apartado anterior se ha insistido en la responsabilidad de cada persona, en tanto que participante en la circulación, ante cada supuesto circulatorio concreto, en el sentido de que la decisión libre y voluntaria de seguir tal o cual patrón de conducta puede hacer que el hecho desencadene o no un accidente.

Todo ello es cierto, pero no lo es menos que junto con los poderes públicos hay una serie de agentes sociales que tienen responsabilidades inexcusables en el terreno de la seguridad vial. Aceptemos, al menos a efectos dialécticos, que todos ellos –o casi

todos– cumplen ya con su cometido básico de forma impecable. Pensemos en algunas actividades empresariales: los fabricantes de automóviles invierten sumas ingentes en mejorar los sistemas de seguridad de sus productos, las entidades aseguradoras reparan puntual y equitativamente las consecuencias económicas de los accidentes, las autoescuelas preparan lo mejor posible a los aspirantes a conductores, las constructoras cumplen escrupulosamente su trabajo en la construcción y conservación de las carreteras... La cuestión es si les es exigible algo más en función de criterios de responsabilidad social, o si su papel se agota con el correcto desempeño de sus respectivas funciones empresariales. Algo parecido cabe plantearse respecto de las organizaciones que las agrupan, así como de las sindicales y profesionales.

La organización del congreso *La sociedad civil frente al reto de la seguridad vial* ha considerado que, si bien ese plus de implicación social no es jurídicamente exigible –y probablemente tampoco es fácil su exigencia desde un punto de vista social–, no es excesivo pedir un esfuerzo generalizado de responsabilidad en la lucha por prevenir los accidentes viales. Por ello, en el *Apéndice II*, tras las propuestas a las administraciones, figura una posible fórmula de Pacto Social en el que, de forma puramente orientativa, se pretende encauzar los compromisos que las empresas y asociaciones u organizaciones de todo tipo decidan asumir, ante el órgano de repre-

sentación política de ellos mismos, compromisos que vayan más allá de sus estrictos fines empresariales, asociativos, orgánicos o institucionales.

Básicamente tales compromisos pivotarán alrededor de dos grandes fines:

- Estar dispuestos a alterar sus prioridades –incluidas las financieras–, a fin de ubicar la seguridad vial en el núcleo de las de máxima importancia política y estratégica.
- Renunciar a algunas actividades u objetivos que, aún siendo lícitos, puedan ser nocivos –incluso de forma tangencial– para la seguridad vial.

Evidentemente, la adhesión al pacto social es voluntaria y sólo lo suscribirá quien esté dispuesto a formular algún compromiso adicional. La Comisión Parlamentaria de Seguridad Vial será la que autorice a suscribir el pacto una vez comprobado que los compromisos cumplen los requisitos mínimos y se encargará de controlar en el tiempo su grado de cumplimiento.

## II PROPUESTAS ESTRUCTURALES

### 1. ELEMENTOS DEFINITORIOS DEL RIESGO

#### 1.1. Grupos subjetivos

##### *El sexo como factor diferencial*

A este respecto, el dato más relevante es la menor frecuencia de accidente de las mujeres; un debate no resuelto, aunque mil veces planteado –casi siempre sin mucho rigor científico–, es el de las causas profundas de esta realidad. Sea cual sea la causa, lo cierto es que el dato es estadísticamente muy estable, aunque también lo es que recientes estudios de tipo cualitativo apuntan a que, en la medida en que la mujer va asumiendo un papel más activo social y laboralmente, también va haciendo suyas pautas de comportamiento tradicionalmente asignadas a los hombres, como son la agresividad y competitividad, que son en sí mismos nocivas para la seguridad. Éste es, pues, uno más de los retos que tiene planteados la mujer en su progresiva integración plena al mundo laboral y profesional: desempeñar su nuevo papel sin asumir patrones de conducta tradicionalmente masculinos. Acciones informativas y divulgativas en este sentido son muy recomendables.



## Los niños

Suelen ser observados en relación con la seguridad vial desde dos puntos de vista:

- Como sujeto pasivo de la educación vial.
- Como elemento de especial protección dada su extrema vulnerabilidad y la gran repercusión social que suelen generar los accidentes en los que se ven involucrados.

Respecto de la inversión a largo plazo que supone la educación vial, entendida en su sentido más amplio, nos remitimos al apartado correspondiente, pero dejemos aquí constancia de la necesidad de proporcionar al niño hábitos de autoprotección, ayudándole a que exija que se utilicen los sistemas de seguridad en los vehículos. Simultáneamente no puede minimizarse la importancia de que, en las edades en las que empieza a forjarse la personalidad, se utilicen los principios de la prevención de accidentes, para inculcar en el niño virtudes cívicas tan importantes como la tolerancia o el respeto recíproco a los derechos, como ejes no sólo de la formación vial, sino de una más profunda educación cívica.

## Los jóvenes

Por razones psicológicas y psicosociológicas, unidas a su falta de experiencia en la conducción –suele considerarse que hacen falta no menos de unos cien mil kilómetros para que un conductor pueda conside-

rarse razonablemente experto– se constituyen en un grupo de riesgo muy definido. El dato estadístico, muy estable por cierto, de que, constituyendo el 11% de la población, están implicados en el 22% de los accidentes con víctimas es suficientemente revelador.

En relación a ellos, son frecuentes los tópicos y lugares comunes, como el atribuir a los jóvenes la exclusividad –o casi– del uso del alcohol en la conducción, cuando todos los estudios muestran que su peso en la ocurrencia de accidentes es muy similar en casi todos los tramos de edad, aunque sí es cierto que las pautas de ingestión de alcohol son distintas en la juventud que en las edades adultas.

Otro tópico que no se sostiene es su supuesta impermeabilidad a las acciones educativas y divulgativas. Es más, está demostrado que son el grupo de población más sensible a las campañas divulgativas; de hecho, en la década de los 90 su presencia estadística bajó del 25% de los accidentes al 22%, lo cual quiere decir que su evolución fue mejor que la del conjunto de la población y recuérdese que en aquel período, la reducción del número absoluto de fallecidos en accidente se aproximó al 40%. Pero ello es sólo posible a condición de que se utilice una estrategia inteligente y adecuada; valgan dos datos contrastados: rechazan la ficción y son mucho más sensibles ante la posibilidad de sufrir discapacidades como consecuencia de accidentes que a la propia idea de la muerte.



## Las personas mayores

Constituyen un grupo de población cada vez con mayor peso demográfico y potencialmente mayor influencia social y política; simultáneamente forman un grupo específico de riesgo, fundamentalmente como consecuencia de la pérdida de facultades perceptivas, motrices y neurológicas. Es una edad en la que la mayor parte va abandonando la conducción en la medida en que se van sintiendo menos seguros, aunque hay personas que tienen una percepción excesiva del permiso de conducción como su último reducto de independencia. En todo caso, las acciones relacionadas con los mayores no pueden contraerse a simples acciones divulgativas recordándoles cuáles son sus actuales limitaciones; los conductores en general deben ser también sensibilizados sobre la naturaleza y causas de los problemas que las personas mayores pueden presentar fomentando actitudes de respeto. Además deben ser objeto de una especial atención desde el punto de vista sanitario, promoviendo revisiones médicas con una periodicidad más estrecha que la derivada de la vigencia de sus permisos de conducción.

Las infraestructuras, la accesibilidad a los transportes públicos y los sistemas de gestión del tráfico –especialmente en los ámbitos urbanos– deben tener cada vez más presente a este grupo poblacional, haciendo más fácil y, por tanto, más segura su circulación.

## Ciclistas

Las últimas reformas en la normativa referente a ciclistas se parecen mucho a aquellas buenas intenciones de las que según la sabiduría popular está empedrado el infierno. Con el fin de facilitar su circulación por unas vías públicas, que no están diseñadas para la difícil convivencia de automóviles y bicicletas, –ya que los ciclistas gustan especialmente de las rutas montañosas o cuasi montañosas–, se han dictado normas, como la que permite la circulación paralela, que acentúa su exposición al riesgo, a despecho de la percepción que muchos ciclistas tienen de que al circular de esa forma se sienten más protegidos. Una norma tan reciente no debe ser modificada sin un estudio riguroso que compare la accidentalidad, la mortalidad y la morbilidad antes y después de la reforma. El estudio es urgente y, en su caso, la base de un replanteamiento normativo.

## Motoristas

Son el único grupo de riesgo que está evolucionando durante los últimos años peor que la media. Ello nos pone nuevamente ante la necesidad de focalizar la atención sobre las especiales características desde todos los puntos de vista.

Por lo que se refiere al factor humano, es imprescindible una especial continuidad en las acciones educativas de todo tipo, incluyendo una mayor atención en los exámenes de conducción.

Respecto de las infraestructuras, hay toda una batería de propuestas que, desde las entidades redactoras del presente libro verde, se han hecho llegar a las distintas administraciones de carreteras, propuestas que abarcan desde la eliminación de marcas viales deslizantes, hasta la sustitución progresiva de las barreras convencionales por otras menos agresivas: no es éste el lugar de reiterar tales propuestas, pero sí insistir en la perentoriedad de ponerlas íntegramente en marcha y concluir las en el plazo más breve posible.

### **Peatones**

Son casi siempre los grandes olvidados de las acciones divulgativas y formativas de seguridad vial. Sus cifras de mortalidad y morbilidad permanecen muy estables, en cuanto a su peso porcentual en el total de víctimas de accidente, desde hace treinta años aproximadamente. Es una pura obviedad que tal estabilización no puede en modo alguno considerarse satisfactoria y que, por lo tanto, es preciso reclamar la atención de los poderes públicos y agentes sociales sobre la necesidad de prestar mayor atención a este grupo de riesgo, con especial énfasis sobre los grupos más vulnerables, es decir niños y tercera edad.

### **1.2. Factores Objetivos**

No se han explicitado en todos las propuestas operativas, pero probablemente los factores objeti-

vos de riesgo más presentes en la etiología de los accidentes pueden considerarse como el telón de fondo de casi todas las propuestas operativas e incluso en las estructurales que conforman este capítulo. Por ello, entendemos que la consideración de estos factores ha de estar en el pensamiento de quien estudie o adopte cualquier tipo de medidas de igual modo que lo ha estado en la redacción de las propuestas que contiene el presente libro verde.

### **La velocidad**

Es frecuentemente percibida como algo placentero, soslayando su gran potencialidad de producción y de agravamiento de los accidentes y, sin embargo, es algo a considerar como problema prioritario; por ello, así se contempla en acciones sobre los tres factores y en los cuatro niveles de seguridad vial. No es éste el lugar para reiteraciones en los argumentos ya expuestos, pero sí para recordar su importancia decisiva en la seguridad vial.

### **Alcohol y conducción**

En un momento en que se están dando los primeros pasos para una modificación del Código Penal, en orden a incluir el tipo delictivo de conducir con exceso de alcohol, sin que sea preciso acreditar en el caso concreto su influencia en la capacidad para manejar el vehículo, hace que nuestra única propuesta genérica –aparte de

reclamar la continuidad en las acciones formativas y la intensificación de controles– sea reclamar la máxima celeridad en la tramitación del proyecto de ley.

### **Medicamentos**

En un país tan dado a la automedicación como España, no es excepcional la ingesta de fármacos con contraindicaciones potenciales para la conducción. El uso responsable del medicamento en un contexto más amplio de implicación de la clase médica como prescriptora de seguridad vial es una exigencia inaplazable.

### **Distracciones**

La mejor información conseguida en los últimos años sobre la causalidad de los accidentes ha concretado la presencia de la distracción, la fatiga, el sueño y otras causas similares de pérdida de la concentración en la conducción como factor cualificado de riesgo, que, de acuerdo con las estimaciones más fiables, puede encontrarse en torno a una tercera parte de los accidentes con daños corporales. Debe ser, por tanto, una línea prioritaria de acción tanto en programas formativos, como en los de control policial. La diversidad de causas de pérdida de la atención sobre la tarea de conducir son sin duda una dificultad añadida, pero nunca una razón para no abordarlo con decisión.

### **Cinturón de seguridad y casco**

Su constatada eficacia como elementos de seguridad pasiva resulta brutalmente contradictoria con el hecho de que su utilización no esté suficientemente extendida. Son imprescindibles acciones selectivas en función de los incumplimientos más frecuentes (asientos traseros y ámbito urbano), así como potenciar fuertemente la instalación y utilización de los dispositivos de retención para niños.

En cuanto al casco, es un tema fundamental de corresponsabilización de las autoridades municipales y de coordinación de las mismas por parte de la Federación Española de Municipios y Provincias.

## **2. INVESTIGACIÓN, DESARROLLO E INNOVACIÓN**

### **2.1. Investigación e información**

Cuando se habla de investigación relacionada con la seguridad vial, normalmente se hace referencia a cuatro dimensiones diferentes.

#### **Macroinvestigación de accidentes**

Basada en el estudio estadístico de los accidentes, sus circunstancias y la estimación de sus factores de causalidad, mantiene en España un nivel básicamente aceptable, pero que requiere algunas acciones de perfeccionamiento en orden a garantizar su fiabilidad, tema éste de capital importancia para la prevención, ya que sin un conocimiento muy preciso de la reali-

dad es difícil adoptar las medidas preventivas o correctoras con el rigor necesario.

En el ámbito puramente interno hace falta:

- Mejorar la calidad y prontitud de la información procedente de las autoridades municipales, ya que hay una insuficiencia de información – por definición es imposible de cuantificar– que puede lastrar la adopción de toda clase de medidas en el ámbito urbano.
- Remover los obstáculos existentes para un seguimiento real de los heridos graves a fin de establecer por cómputo directo el número de fallecidos a treinta días, en lugar de hacerlo basándose en unos índices correctores como hasta ahora. Las experiencias que hasta la fecha se han realizado, han tenido un componente estadístico, y lo que es necesario es un seguimiento personalizado.
- Avanzar en el conocimiento y tratamiento de los accidente sin víctimas, en la inteligencia de que su elevado número, mucho más sujetos en su evolución estadística a las leyes de los grandes números, daría pautas interesantes de conocimiento de la realidad.
- Aplicación de la innovación tecnológica para obtener un conocimiento más exacto de los puntos en los que se produce el accidente, así como el origen y destino del desplazamiento.

Algunas de estas medidas pueden tener el efecto no querido de incrementar por razones técnicas los índices de siniestralidad, pero es un riesgo que se debe asumir.

En el ámbito internacional,

- Continuar la participación en los diversos organismos internacionales y supranacionales en los que se trabaja por la armonización estadística a fin de conseguir la máxima homogeneidad en la información. Ello no es sólo cuestión relativa a los procedimientos de recogida de datos, también hay que ajustar los conceptos –y sus criterios de cómputo– para tener una razonable certeza de que las comparaciones internacionales son rigurosas.
- Prestar especial atención– y, en su caso, cooperación con sus autoridades de tráfico– en relación con la información proveniente de los países de más reciente incorporación a la Unión Europea.

### **Microinvestigación de accidentes**

Desde distintas instancias políticas e informativas, se reclama con carácter recurrente una profunda investigación de todos los accidentes acaecidos en nuestro país. La cuestión así formulada es tan poco rigurosa como inviable. Ningún país ha podido hacerlo nunca y además el esfuerzo sería desproporcionado con los resultados esperables.

Sin embargo se echa de menos en España un programa de investigación sistemática en el que con técnicas muestrales y planteamientos multidisciplinarios se pueda obtener un mejor conocimiento de la realidad.

Ello no exige crear una estructura pública diferente de las ya existentes, que asuma el trabajo investigador: en España existen ya centros de investigación suficientes y con elevado prestigio; lo que hace falta es un programa coherente y una asignación de recursos adecuados.

### **Investigación como actividad auxiliar de la acción judicial**

Los atestados policiales son un instrumento de capital importancia para la acción de la administración de justicia. En algunos países de nuestro entorno, la labor de indagación se realiza con un rigor y una amplitud extremas, como si se partiera de que en principio lo que se va a investigar es un delito –homicidio, lesiones– doloso; el correlato de esta concepción es que el equipo investigador –numeroso y pluridisciplinario– aborda su trabajo con el mismo rigor y la misma voluntad de ahondar en las últimas causas del hecho, que si estuvieran investigando un asesinato, por ejemplo.

Ello se traduce no sólo en que se proporciona a la autoridad judicial piezas de convicción más solventes, sino que salvadas las exigencias de confidencia-

lidad que establece la legislación de protección de datos personales –para lo que basta la eliminación de todos los datos potencialmente reveladores de la identidad de los implicados (sean éstos víctimas o presuntos autores del hecho)–, el atestado pasa a convertirse en un instrumento de suma utilidad, que trasciende de la pura macroinvestigación.

### **Investigación sectorial científico técnica**

Tenemos la impresión de que en los últimos años hay en el mundo de la seguridad vial una cierta devaluación del concepto de investigación, ya que a veces se denomina como tal a algunos estudios que son poco más que resúmenes de prensa. Ciertamente ello no es evitable y tampoco que tales estudios tengan alguna repercusión mediática, pero desde los poderes públicos con responsabilidades en el terreno de la seguridad vial debe promoverse una investigación que sin perjuicio del rigor científico-técnico exigible pueda generar de manera próxima acciones preventivas. La investigación básica debe centrarse en el mundo universitario y financiarse de acuerdo con sus propios mecanismos.

Para ello, igual que se señalaba en el epígrafe precedente, no es necesaria la creación de nuevos centros de investigación; su coordinación dentro de un programa común –cuya aprobación debe seguir los mismos cauces orgánicos y procedimentales de los planes nacionales de seguridad vial– y una financiación adecuada son suficientes.

## 2.2. La innovación tecnológica

Todas las propuestas operativas referentes a la vía, en los tres niveles de seguridad vial, tiene un soporte tecnológico, cada vez más refinado, tanto en las fases de planeamiento, construcción y conservación, como en todo el proceso posterior de explotación de la carretera y gestión del tráfico. El nivel alcanzado por la industria española en estos terrenos está sin duda entre los más avanzados del mundo y es algo en lo que se debe seguir profundizando dado el carácter fuertemente evolutivo de estas tecnologías. La atención a los programas comunitarios y su correlato de ayudas debe estar siempre presente en los programas de actuación de los sectores público y privado.

También en lo que se refiere a los vehículos, la innovación tecnológica es incesante, con cuantiosos programas de inversión en investigación y desarrollo de nuevos dispositivos de seguridad activa y pasiva. Distinto es que, por razones comerciales básicamente, estos dispositivos innovadores suelen tener un ritmo de generalización no muy acorde con las necesidades y requerimientos de la seguridad, de ahí que en el apartado de propuestas relativas al vehículo –en todos los niveles de seguridad– aparezcan con frecuencia demandas para equipar de serie con celeridad todos los vehículos con los más avanzados sistemas de seguridad. Puede incluso resultar desproporcionado el

elevado número de propuestas en tal sentido, pese a que se reconoce siempre la primacía del factor humano en la producción de cada accidente, pero creemos que en este momento histórico la tecnología tiene una gran potencialidad para coadyuvar a la evitación de errores humanos, sea en forma de mejoras en la carretera o en la adopción de dispositivos más avanzados de seguridad en los vehículos.

## 2.3. Incentivos fiscales a la seguridad

A lo largo del capítulo de propuestas aparece con frecuencia la de “incentivar” determinadas acciones. En los casos en que esta propuesta de incentivar tiene como destinatario a diferentes sectores privados, es obvio que, aunque no se mencione expresamente, tiene también otro destinatario que es la Administración Tributaria, ya que lo normal es que sean las ventajas fiscales las que puedan alterar los ritmos de investigación y sobre todo de implantación y generalización. Para ello sería necesario crear un programa específico –o al menos una línea preferencial– de incentivos fiscales a la seguridad vial que no sólo prime la investigación –es posible que existan programas casi suficientes para ello–, sino también la fabricación y comercialización, así como la renovación del parque automovilístico.

## 2.4. Incentivos a la movilidad

Las medidas fiscales probablemente tendrán mayor repercusión en el mundo de la industria y, aunque el consumidor finalmente se beneficie de ellas, hay que potenciar la adquisición de los modelos de automóvil que incorporen los máximos adelantos en materia de seguridad. Esta idea hay que desarrollarla de forma imaginativa, con la concesión de derechos adicionales o excepcionales a la movilidad, como podrían ser la exención para estos automóviles –obviamente deberían estar claramente identificados– de las limitaciones temporales de estacionamiento en las ciudades, la utilización de espacios de la plataforma habitualmente reservados a algún tipo de vehículo, etc.

## 3. LA FORMACIÓN

Cuando se habla de formación en relación con la seguridad vial, es habitual hacer referencia a la educación vial en el ámbito infantil o, como máximo, extender la idea a otros niveles educativos también del ámbito escolar; raramente se incluye, por ejemplo la formación de los aspirantes al permiso de conducción.

### 3.1. Educación vial infantil

Constituye una necesidad social y debería ser una prioridad en la política educativa. Desde el Código de

la Circulación de 1934 ha habido en España un buen número de proclamas más o menos solemnes sobre este tema y probablemente las acciones destinadas a la formación de los niños han venido existiendo de forma más o menos continuada y organizada al menos desde 1960 con la aparición de los primeros parques infantiles de tráfico. Es a partir de 1980 cuando empieza a existir un programa más riguroso de educación escolar y el primer intento de implantarlo de manera sistemática. De hecho, numerosos estudios realizados a partir de entonces revelan que la educación vial escolar tiene una implantación aceptable desde el punto de vista cuantitativo, de suerte que en la mayoría de los colegios –en la enseñanza primaria y en los primeros cursos de la secundaria– es una realidad. Sin embargo, otros estudios ponen de manifiesto una realidad mucho más dura y es que pasados dos o tres años, los jóvenes no sólo no recuerdan los contenidos que se les impartieron, sino ni siquiera el hecho de haber recibido educación vial. La conclusión es bastante demoledora y probablemente pone sobre el tapete que ni los contenidos ni la metodología eran muy sólidos.

Ello nos pone sobre la pista de uno de los problemas más críticos relacionados con el tema. Es la eterna disyuntiva sobre si la educación vial debe ser una asignatura, si debe constituir un eje transversal o quedar relegado al ámbito de las actividades extraescolares o al menos *extracurriculares*. Desde hace



no menos de quince años existe un cierto consenso en la comunidad educativa en el sentido de que una asignatura independiente es inviable en razón al elevado número de ellas hoy existentes, por lo que la apuesta ha ido decididamente hacia la configuración de un eje transversal. La realidad que, sin embargo, se va imponiendo es que tampoco es fácil encontrar un hueco para introducir la educación vial con una metodología transversal, para lo que siempre se arguye por parte de los educadores que también los ejes transversales están muy sobrecargados con materias que probablemente venden mejor como puede ser la educación sexual, la medioambiental etc. El problema de fondo es probablemente –y ello surge de manera recurrente a lo largo del presente Libro Verde– una falta de motivación profunda respecto de la seguridad vial por parte de la comunidad educativa en bloque.

Todas las personas e instituciones –desde el Ministerio de Educación hasta el último profesor, pasando por las consejerías autonómicas y las direcciones de cada centro docente– han de asumir su cuota de responsabilidad en orden a hacer de la educación vial una realidad eficaz.

Con frecuencia se argumenta una falta de formación por parte del profesorado así como carencia de materiales didácticos. Creemos que ambas alegaciones son estereotipos que tal vez en épocas pasadas pudieron tener algún sentido. De material

hay quizá una sobreabundancia y en cuanto a la formación, los temas a tratar no son de una complejidad tal que no puedan ser abordados desde un punto de vista pedagógico, con la sola ayuda de su propia formación como docentes y la de un material adecuado del que, repetimos, el mercado está suficientemente surtido. Sin embargo, no es menos cierto que existe una cierta descoordinación y falta de conocimiento del material por lo que convendría crear una base de datos sobre el mismo y ponerlo a disposición de la comunidad educativa.

Lamentablemente la educación vial se torna con frecuencia un tópico, cuando no una coartada, para tratar de desactivar algunas acciones de los poderes públicos cuando tratan de poner en pie medidas de coerción sobre las conductas imprudentes; siempre que se adopta alguna medida sancionatoria nueva –o se agravan los criterios de una preexistente–, es frecuente algún movimiento de opinión argumentando que en lugar de tanta sanción, lo importante es educar desde la infancia. El razonamiento es vicioso, tanto por lo que la educación tiene de inversión a largo plazo, como por la necesidad de actuar aquí y ahora ante los comportamientos imprudentes.

A fin de motivar adecuadamente a la comunidad educativa, conviene establecer un sistema de incentivos a los centros y profesores cuya labor educativa destaque en este terreno. En paralelo, se ha de incluir la enseñanza de seguridad vial como elemento de



control cualificado tanto por los consejos escolares, como por la Inspección.

Ante la situación actual de la educación vial cabe proponer una reflexión nueva, prescindiendo de estereotipos y de lugares comunes, sobre la potencialidad real de introducir de forma eficaz los contenidos de seguridad vial. Queda pendiente –quizá para un futuro esperemos que no muy lejano–, la reconsideración de la idea, siempre despachada con escasa argumentación, sobre la viabilidad de una asignatura de educación vial. Lo cierto es que la LOE mantiene la puerta abierta como máximo hacia el principio del eje transversal. Por ello, es imprescindible incluir en el desarrollo reglamentario de la LOE la seguridad vial como materia propia de la *Formación para la Ciudadanía*, e igualmente como eje transversal en las disciplinas en las que mejor pueda ajustarse.

Sin perjuicio de ello deben fomentarse las actividades extraescolares relacionadas con la seguridad vial, procurando que las mismas corran a cargo de organismos y entidades con experiencia en la materia.

### 3.2. Formación de preconductores

Es algo comúnmente admitido que la fase de formación para la obtención del permiso para conducir es crítica para la futura actuación de la persona en el ámbito circulatorio. Éste es un tema en el que la cohe-

rencia no es la característica dominante de la población cuando se manifiesta al respecto. Es frecuente que se impute a las autoescuelas que no forman suficientemente, y que sólo preparan para superar el examen y, al mismo tiempo, les parezca excesivo el precio de la enseñanza y se manifiesten contrarios a invertir más dinero para completar la formación.

Sin perjuicio de la reflexión interna que cada autoescuela –y las organizaciones que las agrupan– ha de realizar en orden a mejorar sus criterios de actuación, es claro que la reforma profunda deberá venir como consecuencia de que desde la Administración se realicen exámenes más detallados en los que se pueda efectuar una valoración más completa no sólo de las aptitudes para la conducción sino de sus actitudes ante el fenómeno circulatorio. Para ello, deberán proveerse de los recursos necesarios y propiciar que las autoescuelas también estén suficientemente dotadas.

También la extensión de las actividades de las autoescuelas a la reeducación de los afectados por pérdida de puntos de su permiso de conducir necesitan una formación, ya en marcha, que por lo demás debe ser continua dada la extrema importancia del tema.

### 3.3. Profesionales de la seguridad vial

Las escuelas, las empresas, las fuerzas armadas, la judicatura..., son muchos los grupos de población que están cada vez más obligados a participar en

la tarea de prevenir accidentes de tráfico. Esta obligación es cada vez más asumida en un plano conceptual, pero siguen existiendo carencias especialmente sensibles.

Entre el personal sanitario responsable de la asistencia in situ a los accidentados hay una inquietud, que es casi un clamor, por mejorar su estatus profesional; aparte de las cuestiones corporativas o de promoción personal –si existen, son tan lógicas como legítimas– hay un afán permanente por mejorar sus nivel de formación en la atención a los lesionados. Esta aspiración alcanza todos los niveles del personal asistencial –médicos, diplomados de enfermería, técnicos– y con frecuencia los procesos formativos dependen de iniciativas personales con apoyos institucionales muy variados e inestables. En este mismo contexto habrá que incluir su aspiración de que la medicina de emergencias alcance rango de especialidad reconocida académicamente e incluida en el MIR.

Con los especialistas en infraestructuras ocurre algo similar, ya que la formación que reciben los ingenieros de grado superior o medio en sus respectivas escuelas no incide suficientemente en ello. Sin perjuicio de que a largo plazo se modifiquen los programas docentes, para introducir la materia con mayor rigor académico, es necesario crear cursos de post-grado que permitan al menos dos especialidades, ambas críticas: especialistas en seguridad vial cuya carrera

se desarrollaría en las unidades correspondientes de los órganos central, autonómico y provincial de carreteras, de acuerdo con la propuesta formulada en el apartado II.1. de las propuestas operativas; la otra especialidad es la de auditores de seguridad vial, que también se incluye en el mismo apartado.

También la psicología tiene su cabida en este capítulo de demandas formativas, ya que, si llega a implantarse el programa de ayuda a los afectados, será necesario un reciclaje en el que se contemplen las peculiaridades de los daños psíquicos derivados de los accidentes de tráfico. Existe ya personal formado en la rama de psicología de emergencias; urge, por lo tanto, crear el entorno favorable a su implantación generalizada. En todo caso, a fin de regularizar la situación de cara al futuro, debe reglarse la formación específica de estos profesionales con su inclusión en el PIR.

Se requiere especial atención en relación con todo el entramado de los exámenes para la obtención del permiso de conducción, donde no sólo es preciso incrementar el número de examinadores y de profesores de autoescuela, sino también realizar un esfuerzo permanente de formación y reciclaje de ambos grupos. Sin duda unos exámenes cada vez más perfeccionados –lo cual no necesariamente implica que sean más duros– forzará una mayor calidad de la enseñanza, pero, con prescindencia de los conocimientos que los profesores reciban, el plus de

formación deberá centrarse en su capacidad para transmitir a sus alumnos actitudes positivas y responsables en materia de seguridad.

## 4. LA COMUNICACIÓN

En la mayor parte de sus manifestaciones, la comunicación es un instrumento de acciones formativas, aunque sea mediante la utilización de los medios denominados de masas. Es lógico que así sea, porque la seguridad vial es un fenómeno de masas que normalmente requiere tratamientos igualmente dimensionados.

Para aclarar qué debe entenderse por comunicación debemos, en primer lugar, acudir a la naturaleza polisémica de la palabra.

Es frecuente que comunicación se identifique con campañas –mal llamadas– publicitarias. Si decimos “mal llamadas” es porque, aunque se utilice lenguaje y medios publicitarios, no son publicidad, ya que no tratan de inducir al consumo de ningún producto; a lo que aspiran es a contribuir a un cambio progresivo en pautas de conducta colectivas, de ahí que deban llamarse divulgativas, cuando no, simplemente educativas, ya que de educación, y no de otra cosa, se trata. Esta específica forma de comunicación probablemente debería haber aparecido en casi todos los bloques de propuestas operativas, porque sea la medida que sea la que se propone,

siempre es necesario hacerla conocer. De ahí que hayamos prescindido de su enumeración exhaustiva para traerla a este apartado de propuestas estructurales. Por la misma razón no nos ha parecido procedente formular propuestas concretas sobre el contenido y el lenguaje más recomendable –tanto con carácter general como para cada campaña–. No creemos que exista una regla única que haga más aconsejables las campañas que traten sobre las causas o sobre las consecuencias de los accidentes, si deben ser duras o amables, realistas o de ficción, didácticas o anecdóticas... La decisión debe adoptarse en cada caso fundamentalmente con base en criterios de oportunidad.

Pero no sólo son campañas divulgativas; bajo la rúbrica genérica de comunicación existen otras acciones como mínimo tan importantes como las campañas, aunque normalmente sean menos notorias. Tales acciones son:

- Publicaciones especializadas en seguridad vial o inserciones y colaboraciones en medios más generalistas, incluyendo en tales a la llamada prensa del motor, que sólo tangencial y parcialmente –y ni siquiera todas las publicaciones– suele ocuparse de ello.
- Lo mismo puede decirse de programas de radio o televisión, con especial interés de la inclusión de los contenidos de seguridad vial en programas informativos, series etc., como un contenido

más, sin que necesariamente queden relegados a los bloques de publicidad.

- Acciones de marketing relacional, buscando la proximidad y el contacto personal con públicos objetivos específicos.
- Contactos directos de los responsables de entidades y organismos con responsabilidades en seguridad vial con los medios de comunicación, como una forma de dedicar más tiempo a la explicación o a la definición de problemas y soluciones. Que estos contactos adopten la forma de entrevistas, comunicados, debates, etcétera es una mera cuestión de oportunidad a valorar en cada caso.

La utilización concurrente, complementaria o alternativa de todas las anteriores estrategias de comunicación en una sinergia inteligente es la mejor forma de conseguir una aproximación continuada y extensa al público objetivo que es, no lo olvidemos, toda la sociedad. Además es una exigencia –en aras de la eficacia– de la forma en que están cambiando las pautas de conducta de las audiencias.

Hay un cierto consenso en los foros internacionales en el sentido de que sólo se consiguen efectos sensibles y duraderos en la evolución favorable de la seguridad vial en cualquier país, cuando existe una política de comunicación con capacidad de penetración en la opinión pública, en la inteligencia de que siempre es la propia sociedad la que cambia las

cosas. A los poderes públicos y los agentes sociales que trabajan en seguridad vial compete estimular la comunicación como forma de centrar la atención de la sociedad sobre el problema y conseguir de ella una reacción estable y no puntual.

Todo ello nos lleva, entre otras conclusiones, a la necesidad ineludible de que los medios de comunicación social se impliquen en la lucha contra la violencia vial y, al mismo tiempo, sirviendo de acicate a los poderes públicos para que adopten políticas eficaces. Pero retomando la idea de su implicación consecuente, no se puede soslayar que a la postre la única forma que tienen los políticos y agentes sociales de penetrar profundamente en la sociedad con la transmisión de sus mensajes de seguridad es que los medios se sientan suficientemente concernidos y que a su función informativa unan la formativa.

## 5. LA NORMATIVA Y SU CUMPLIMIENTO

La intensa y extensa renovación legal producida en España desde que en 1990 entrara en vigor la Ley de Seguridad Vial, ha ido seguida de una amplia reforma reglamentaria requerida por aquella. Desde entonces, la frecuente acción legislativa que –con independencia de compartir en mayor o menor medida el contenido de las modificaciones– consideramos que no siempre se justifica en función de los fines perseguidos y del desgaste de medios nece-

sario para su implantación, que ha requerido unos esfuerzos de todo tipo, que probablemente hubiera tenido mayor rentabilidad social si se hubieran invertido en hacer cumplir la normativa existente. La Comisión Europea ha afirmado solemnemente que si todos los estados miembros hicieran cumplir estrictamente su normativa de seguridad vial, tal como es en estos momentos, en menos de diez años se habrían reducido los accidentes a la mitad. Ciertamente, afirmaciones tan lapidarias son indemostrables y desde luego ese cincuenta por ciento de reducción es escasamente riguroso, pero el núcleo de la afirmación es sustancialmente válido.

Por lo tanto, nos encontramos ante dos necesidades diferentes aunque ambas orientadas al mismo fin: la represión de las conductas ilícitas.

### 5.1. Supervisión policial

Diferentes estudios demuestran que España es uno de los países europeos en los que se registra menor actividad de vigilancia medida con el único indicador fiable: el número de denuncias formuladas en relación con el parque automovilístico y ello no tendría por qué ser ningún problema si el bajo número de denuncias fuera el correlato de que se cometen menos infracciones, pero cuando la comparación se establece con países como el Reino Unido, Suecia u Holanda en los que se registra

la mitad de muertos por millón de habitantes que en España, es claro que lo que falla es la eficacia policial; podemos admitir sin mayor esfuerzo dialéctico que la eficiencia de nuestras diversas policías es suficiente, en cuyo caso lo que exige la realidad de nuestros accidentes es una mayor dotación de medios –singularmente humanos, aunque no haya que descartar los tecnológicos– cuya aprobación a nivel político y económico es perentoria. Además, para garantizar que la capacidad de selección es la adecuada, es preciso incentivar profesional y económicamente a los integrantes de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, policías autonómicas y locales, a tenor de la penosidad y peligrosidad de su servicio específico.

Una gran parte de las propuestas contenidas en el presente Libro Verde –e igualmente en los Planes Nacionales de Seguridad Vial– tienen escasas probabilidades de éxito si no existe un mecanismo que garantice un eficaz cumplimiento de las normas en cuyo entorno se formulan.

La acción de vigilancia tiene que ir acompañada de una labor pedagógica por parte de las Administraciones para ponerla en valor ante reacciones tóxicas y casi siempre cargadas de otras intenciones, tales como las de un supuesto ánimo recaudatorio. Por ello requiere la máxima transparencia informativa al explicar a la sociedad las fuentes de financiación, la naturaleza de las instrucciones cursadas a las

fuerzas policiales y la misma transparencia en relación con el destino de las cantidades recaudadas por este concepto.

El esfuerzo pedagógico debe alcanzar también a la idea de hasta qué extremo la acción de vigilancia –y en su caso de sanción– es algo que protege a la mayoría frente a la minoría transgresora.

## 5.2. Reformas normativas

En nuestra opinión, aprobada la ley por la que se introduce el permiso de conducción por puntos, las modificaciones legislativas a abordar son mínimas aunque sin duda de gran calado.

El debate abierto actualmente sobre la introducción en el Código Penal de algunas conductas tradicionalmente relegadas al ámbito administrativo es la única que en estos momentos consideramos aconsejable. No queremos pronunciarnos sobre cada uno de los tres temas en tramitación. Más importante nos parece centrar el debate en la conveniencia social de la reforma. Los más ilustres juristas están básicamente de acuerdo en que no existen diferencias ontológicas o teleológicas entre los ilícitos penal y administrativo, sino que su diferencia responde únicamente a cuestiones de política legislativa. Con tal punto de partida, resulta difícil sostener que debe prevalecer el principio de mínima intervención cuando –centrémonos sólo en el problema de la

conducción ética– nos hallamos ante un problema que cada año produce en España alrededor de dos mil muertos, ya que todos los estudios solventes demuestran que –con prescindencia de la eventual concurrencia de otros factores– el alcohol está presente en uno de cada tres accidentes con daños corporales y en la mitad de las víctimas mortales.

Una vez concluida la reforma en cuestión, creemos que llegado el momento sería de un gran sosiego normativo, sin más modificaciones que las que eventualmente pueda exigir el entramado reglamentario como consecuencia de los cambios legales y las que –al nivel que en su caso proceda– puedan emanar de la transposición de directivas comunitarias.

## 6. EL MARCO DE ACTUACIÓN

### 6.1. El ámbito urbano

Cuando se plantean programas de mejora de la seguridad, es frecuente que –por razones básicamente competenciales– la gran mayoría de las actuaciones se diseñen para su aplicación en el contexto interurbano; sin embargo, las estadísticas de accidentes ponen de manifiesto que el problema de la seguridad en los entornos urbanos es muy grave, ya que alrededor del veinte por ciento de las víctimas mortales se producen en vías urbanas. Es una problemática específica, en la que nos encon-

tramos con factores de causalidad con algunos signos diferenciales y en la que las soluciones tienen más diferencias aún.

Baste decir que salvo en vías rápidas de ronda o en el entorno periurbano, las mejoras en infraestructuras es menos probable que se manifiesten de manera apreciable en mejoras de la seguridad que en carretera abierta; por el contrario, casi siempre son mejoras que redundan más en la fluidez, entre otras razones porque la rigidez de los trazados urbanos raramente posibilita mejoras de seguridad.

Distinto es –y conviene resaltarlo, porque aunque no es infraestructura en sentido estricto, sí se relaciona con ella– el resultado en seguridad, que sí se puede obtener con la adopción de medidas, de gestión del tráfico basadas en las tecnologías de la información y comunicaciones.

Por lo demás no puede soslayarse la importancia que tiene potenciar comportamientos prudentes y responsables en el ámbito urbano –en el que normalmente los conductores van adquiriendo su primera experiencia–, ya que cualquier hábito negativo se acabará proyectando indefectiblemente al mundo de la carretera en la que los riesgos son más graves en razón a las más elevadas velocidades a las que se circula.

Todo ello nos lleva a que es necesario establecer programas marco de seguridad vial en ciudad, para

cuya elaboración es vital la cooperación entre la Administración Central y las autonómicas con las municipales. En este sentido –y aunque en cierto modo resulte paradójico– la FEMP aparece como demandante de servicios y cada Ayuntamiento, como gestor inmediato de seguridad vial.

Un ámbito concreto y de especial importancia, en el que se manifestará el grado de implicación de las autoridades municipales es la entrada en vigor del permiso de conducción por puntos. Ningún Ayuntamiento debe quedar fuera y todos, además, han de adoptar las medidas policiales, informáticas y organizativas necesarias para garantizar su eficaz participación. Pero no son sólo consideraciones de eficacia, hay un requerimiento ético, jurídico y de equidad de que el sistema se aplique de forma igualitaria en cualquier punto de España.

## 6.2. Una cuestión de prioridades políticas

Ante un problema de tal magnitud, no es admisible que las políticas de prevención de accidentes circulatorios –y recordemos la vastedad cualitativa y competencial de los programas de seguridad vial– no aparezca en un lugar preeminente de las prioridades de los programas electorales de los partidos. Para ello no basta con declaraciones formales por solemnes que sean, se formulen donde se formulen. Por el contrario, deben integrarse en los



programas y acciones de gobierno, como compromisos concretos asumidos ante la representación política de los ciudadanos y que sea el Parlamento quien vigile su cumplimiento, como un elemento importante de la función de control político que tiene constitucionalmente atribuida. La actividad parlamentaria desarrollada hasta la fecha –o para ser más precisos– hasta el comienzo de la presente legislatura ha sido un reflejo de que los partidos no habían interiorizado profundamente la importancia de la seguridad vial y su asunción como prioridad de primer nivel. Así los actos de control han estado más presididos por una idea de fiscalización –legítima sin duda– que de colaboración. Por su parte, las iniciativas legislativas parlamentarias han sido escasas, si bien no es menos cierto que por la vía de las enmiendas los proyectos legislativos han sido mejorados y enriquecidos gracias a la actividad de los grupos políticos.

Por lo demás, el hecho de que los grandes proyectos legislativos concernientes a la seguridad vial hayan tenido un consenso parlamentario es algo esperanzador, como sin duda lo es la constitución en el Congreso de los Diputados durante la presente legislatura de la Comisión de Seguridad Vial, que ha desarrollado un trabajo ciertamente estimable. Esta Comisión debe asumir a nuestro juicio un protagonismo creciente en el futuro inmediato, de suerte que pase a tener la consideración de permanente y atribuirle la capacidad de ostentar

competencias legislativas y no sólo de iniciativa o control políticos.

Pero para que la sociedad perciba que la seguridad vial pasa efectivamente a convertirse en una prioridad política de máximo nivel serían necesarias al menos las siguientes acciones:

- Reconversión de la Comisión Parlamentaria en los términos indicados.
- Creación de una Agencia Estatal de seguridad vial, directamente adscrita a la Presidencia del Gobierno, con facultades ejecutivas de coordinación interministerial.
- Reforma profunda del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.
- Aprobación normativa de un plan de seguridad vial que incluya, además de las acciones tradicionales, programas específicos de I+D+I aplicados a la prevención de accidentes y otro de incentivos fiscales.
- Inclusión de la seguridad vial entre los temas centrales de los grandes debates parlamentarios.
- Atribución a la Comisión Parlamentaria de la función de control del cumplimiento de los planes –estratégicos y operativos– de seguridad vial, con exacción de las responsabilidades políticas que eventualmente procedan.



### 6.3. La participación de la sociedad civil

El Consejo Superior adolece desde su creación de un exceso de rigidez, tanto en su composición como en su funcionamiento.

Por parte de las administraciones, hay una insuficiencia de representación municipal y en cuanto a la Central y las autonómicas, los niveles de representación no son los adecuados en función del grado de compromiso político que a veces se requiere.

Por lo que se refiere a la participación de diferentes sectores sociales, hay que tener en cuenta que el momento de la historia de España en que se creó –primavera de 1976– sin duda condicionó la composición del Consejo que estuvo demasiado impregnado de un espíritu de representación corporativa muy propia del anterior régimen y, así, con demasiada frecuencia ha sido escenario de una defensa de intereses empresariales, sectoriales o corporativos sin duda muy respetables pero que se han realizado en un foro que no era el adecuado. El Consejo no es órgano para que determinadas organizaciones empresariales, profesionales o sindicales hagan llegar a los poderes públicos sus inquietudes y sus necesidades en tanto ligadas a sus respectivos ámbitos de actividad.

También debe reconsiderarse si debe existir un solo órgano de participación, en el que concurren las administraciones competentes y los sectores pri-

vados concernidos o han de ser dos órganos diferentes, sin perjuicio de que eventualmente tengan reuniones conjuntas. Los criterios para decidir uno u otro modelo –creemos que ambos son en principio válidos– han de ser básicamente de eficacia, dado que las aportaciones de ambos son muy diferentes: ejecutivas, al menos potencialmente en la administración y básicamente consultivas, de asesoramiento, en lo privado.

En todo caso, y centrándonos en la participación privada en las tareas de planificación y desarrollo de políticas de seguridad vial, creemos que hay que cambiar radicalmente la composición del Consejo. Debería desaparecer la representación *ex officio* de organizaciones empresariales cuya vinculación, en razón a su objeto social con la seguridad vial es real –fabricantes e importadores de automóviles y sus accesorios, autoescuelas, aseguradoras, estaciones ITV, centros de reconocimiento, etc.–. Quede claro que no pedimos que no estén sino que, en todo caso, estén en función del curriculum de acciones por la seguridad vial que puedan aportar, al margen del estricto cumplimiento de su función empresarial. Ello no implica que cuando se estén fraguando acciones –fundamentalmente normativas– que por su naturaleza puedan afectar a algún sector empresarial no representado de forma estable en el Consejo, se pida su opinión, justamente –y aquí sí está especialmente justificado el planteamiento corporativo– para que ofrezcan su visión en función de sus intereses secto-

riales; pero esto no constituye una novedad ya que con cierta frecuencia es necesario convocarlos en cumplimiento de las previsiones legales para la tramitación de las normas legales o reglamentarias.

Al final, el problema es en gran medida de coordinación, por lo que también es necesario dotar de poderes ejecutivos en la función coordinadora a un órgano que probablemente deba ser la Agencia Estatal de Seguridad Vial de la que ya hemos hablado anteriormente.

#### 6.4. La planificación de la seguridad vial

España viene manteniendo con escasas alteraciones el mismo esquema de planificación desde 1979. Desde el punto de vista sistemático no hay muchas objeciones que hacer, ya que es muy similar al de los países de nuestro entorno y, por otra parte, sigue las directrices de la OCDE en su trabajo, ya clásico, *Planes integrados de seguridad vial*.

Sin embargo creemos que es urgente un replanteamiento profundo en sus procedimientos de elaboración y aprobación, lo cual está en íntima relación con la reforma del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial.

Los puntos sobre los que a nuestro juicio deben versar las reformas son los siguientes:

#### Desburocratización del procedimiento

Tantos años con la misma sistemática ha hecho que, salvo contadas excepciones, ningún organismo se plantea modificación alguna en sus programas de trabajo, sino que se limitan a repasar cuáles de ellos pueden tener alguna relación con la seguridad vial y, tal y como ya estaban concebidos y desarrollados, se aportan al Consejo para su inclusión en el Plan Nacional.

De acuerdo con ello, y a fin de crear un efecto de renovación que sea percibido como tal, debe darse un golpe de timón en la sistemática a fin de forzar una reflexión previa por parte de todos los organismos y entidades que aporten sus acciones al Plan Nacional. Probablemente estas reformas son fundamentalmente de estilo –tal vez de imagen– pero deben tener suficiente calado como para forzar a la pretendida reflexión.

#### Respaldo político al Plan Estratégico

Aprobado por el Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial, el Plan Estratégico 2005-2008 se encuentra en una fase de una cierta indefinición política ya que no ha recibido el refrendo formal del Gobierno y ni siquiera de la Comisión Interministerial de Seguridad Vial.

Ello no tiene en principio por qué afectar a la operatividad del plan, pero resulta preocupante la sensación de una cierta falta de respaldo político al

mismo, cuando su importancia es enorme en cuanto a que debe ser el marco de referencia de todas las actuaciones que vayan configurando los respectivos planes operativos durante su período de vigencia, los cuales, paradójicamente, sí serán refrendados por los órganos descritos al menos por el procedimiento de “darse por enterado” el Gobierno, una vez aprobado por la Comisión Interministerial.

En este sentido es difícil no evocar el fallido intento del denominado *Plan Estratégico Básico* que se formuló en 1992 a partir de las recomendaciones del informe con el que concluyeron los trabajos de la Comisión especial que se constituyó en el Senado; ciertamente el fiasco era esperable ya que su propia denominación como *básico* sugería una clara falta de compromiso político. Ello no fue sino el correlato de la total falta de apoyo al Plan por parte del Gobierno como de la propia Cámara que había propiciado su redacción.

Las experiencias negativas deben servir para no repetir los errores del pasado.

### **Participación de las Comunidades Autónomas**

Aunque formalmente están ya todas incorporadas al Pleno del Consejo, sus aportaciones al Plan Nacional son muy variables y, en gran medida condicionadas por la adscripción orgánica de la persona designada en cada caso como coordinadora de la seguridad vial en el ámbito autonómico.

En todo caso, son necesarias dos decisiones:

- Potenciar las comisiones regionales o autonómicas de seguridad vial, garantizando la asistencia a sus trabajos de las consejerías competentes, así como de los órganos delegados de la Administración Central. En las Comunidades en las que ya existan transferencias en materia de tráfico, el presidente de la Comisión será el responsable del órgano autonómico competente, en caso contrario, el Delegado del Gobierno.
- Homogeneizar los criterios y sistemática de los planes autonómicos con los que finalmente se acuerden para los Planes Nacionales, a fin de que las aportaciones autonómicas no aparezcan como simples apéndices a los mismos, sino que puedan encajar en cada apartado del Plan Nacional, haciendo referencia a qué administración es la que se responsabiliza de cada objetivo o acción.

### **Las aportaciones municipales**

Hay que revitalizar la Comisión de Tráfico de la FEMP, confiriéndole el encargo prioritario de elaborar un plan tipo de seguridad para los Ayuntamientos; lógicamente se deberá prever con flexibilidad y probablemente será necesario crear varios tipos de plan en función de la dimensión de los municipios y sus respectivos órganos de gobierno. En razón a la dispersión inevitable, los planes municipales que

voluntariamente aporte cada ayuntamiento sí deberán figurar como apéndices, pero el plan tipo sí debería formar parte del Nacional incorporado en su propia sistemática.

### **Las aportaciones privadas**

Desde el reconstituido Consejo Nacional de Seguridad Vial, se debe, no solo, permitir, sino fomentar las aportaciones de las entidades privadas, agrupaciones empresariales, organizaciones sindicales, profesionales y otros, en la tarea común de planificación. A tal efecto, deberán aportar sus propios programas y será la Comisión Permanente –o la que la suceda en sus funciones en el futuro Consejo– quien decida cuáles de tales programas –en razón a sistemática, fiabilidad y compromiso– pueden ser incorporados al Plan Nacional y, así, ser sometido a la aprobación del Pleno.

### **Aprobación definitiva**

No es bastante con que el Gobierno –como hasta ahora– tome nota del plan aprobado por el Consejo, sino que debe asumir su responsabilidad orgánica refrendándolo mediante acuerdo del Consejo de Ministros y encomendando el seguimiento último a la Comisión competente del Congreso de los Diputados.

## **6.5. Tratamiento preferente de la seguridad vial en los órganos de carreteras**

En algunas Administraciones se evidencia una falta de personal dedicado a seguridad vial. Si bien es cierto que en algunos organismos existe un servicio específico de seguridad vial con personal asignado exclusivamente a esa tarea, se trata de casos aislados, y en la mayor parte de los casos la seguridad vial está integrada dentro de los departamentos responsables de la conservación de las carreteras, actividad que en sí misma conlleva multitud de operaciones de revisión, obras... problemas que con frecuencia no permiten dedicar a la seguridad vial todo el tiempo que merece. La falta de personal específicamente dedicado a la seguridad vial es la clave de este problema.

En consecuencia se estima prioritario que todos los órganos administrativos con responsabilidad sobre la vía independicen los servicios de seguridad vial de los de conservación, creando unidades con autonomía y dotándolos de los recursos humanos, financieros y tecnológicos adecuados para el cumplimiento de sus propios fines. La formación específica del personal es una necesidad que deberá satisfacerse en paralelo.

## **6.6. Aspectos presupuestarios**

La acción de las Administraciones Públicas, en lo que tenga de asunción de nuevos compromisos,

exige –con escasísimas excepciones– la adscripción de nuevos recursos humanos, financieros o tecnológicos, que normalmente comporta la necesidad de nuevas asignaciones presupuestarias.

A lo largo de las propuestas contenidas en este Libro Verde –tanto las operativas como las estructurales– aparece repetidamente la mencionada necesidad de nuevos recursos. Incluso en muchas de ellas, aunque no se haya hecho especial mención de ello, es claro que las mismas no podrían llevarse a cabo sin los compromisos presupuestarios pertinentes. Por ello, esta propuesta debe recoger, a modo de colofón, una apelación general a que todos los poderes públicos concernidos por cada una de las propuestas de este Libro Verde de la Seguridad Vial preverán y aprobarán las dotaciones presupuestarias pertinentes para su viabilidad.

### 6.7. Acciones comunitarias

En rigor, el presente capítulo bien habría podido formar parte del referente a las modificaciones legislativas, pero la especificidad del ámbito comunitario de legislación aconseja tratarlo separadamente. Sin duda, la creación de un espacio común de seguridad vial es un objetivo muy poco complicado en comparación con los ya logrados en los ámbitos económicos, monetario e incluso político. Sin embargo, algo aparentemente sencillo está teniendo dificulta-

des insospechadas derivadas de dos grupos por razones bien distintas: la subordinación de la seguridad vial a determinados intereses de otro tipo y las diferentes concepciones del proceso de construcción europea.

En cualquier caso, conviene recordar que España ha sido desde 1989 uno de los países que más activamente ha creído en la necesidad de crear una política común de seguridad vial.

Si algo distingue a la Unión Europea de los otros organismos internacionales con tradición de trabajo por la seguridad vial –CEMT, OCDE, CEPE– es su capacidad normativa. Por tanto, lo que cabe esperar de la Unión es justamente un cambio radical en su política y que, sin despreciar la utilidad de sus libros blancos, programas de fomento y de colaboración con organizaciones no gubernamentales, etc, aborde de manera decidida los siguientes proyectos de directiva:

- Armonización de los límites de velocidad
- Armonización de las tasas de alcoholemia.

Ello exige una toma de posición colegiada del Gobierno de la Nación, a fin de que la actuación ante la Comisión, y en su momento ante el Parlamento y el Consejo europeos, quede suficientemente reforzada.

Las anteriores propuestas se refieren al factor humano; sin embargo en materia de infraestruc-

turas hay una actividad legislativa comunitaria muy notable y que ha tenido un devenir más fluido sin duda porque su ligazón con los principios del mercado interior es más nítida.

En este ámbito hay una iniciativa que debe ser apoyada sin reservas por el Gobierno del Reino de España; se trata del proyecto de directiva que prevé que dentro de la red transeuropea (TERN) se implanten de manera obligatoria las auditorías de seguridad y otros procesos de inspección.

Igualmente en materia de vehículos –y por las mismas razones ligadas al mercado interior– hay más posibilidad de conseguir iniciativas legislativas. Por su importancia estratégica, en orden a priorizar la velocidad como factor central de riesgo, destaca la conveniencia de abordar un proyecto de prohibición tecnológica de que los vehículos rebasen la velocidad que se establezca.



## PROPUESTAS OPERATIVAS

**Nota previa:** Las siguientes propuestas aparecen clasificadas, de acuerdo con criterios muy consolidados en los manuales de seguridad vial, en los cuatro siguientes niveles:

- *Nivel primario:* medidas tendentes a evitar el accidente.
- *Nivel secundario:* acciones encaminadas a minorar las consecuencias del accidente en el mismo momento de producirse.
- *Nivel terciario:* consiste en medidas de auxilio y asistencia tendentes a suavizar las consecuencias más a largo plazo.
- *Nivel cuaternario:* acciones cuya finalidad es la reparación de los daños sobrevenidos y la resocialización de las personas afectadas.

Dentro de cada nivel, se agrupan de acuerdo con los tres factores:

- *Vía*
- *Vehículo*
- *Factor humano*

## 1. NIVEL PRIMARIO DE SEGURIDAD VIAL

### 1.1. Acciones sobre la vía

**1.1.1.** *La consignación prevista en el PEIT para conservación de carreteras, si bien supone un avance en relación con lo dedicado al efecto durante los años anteriores, es notoriamente insuficiente para recuperar el retraso existente y, además, para garantizar el ritmo adecuado en los años próximos. Tales necesidades de conservación afectan tanto al estado de los firmes, como a la señalización, alumbrado, etc.*

*La misma filosofía es aplicable a las Comunidades Autónomas, como responsables de la gestión de una red de carreteras de longitud y tráfico significativos.*

**Propuesta:** Incrementar la dotación presupuestaria para conservación en los tres próximos años en un 25% anual, así como las previsiones del PEIT en la misma proporción y favorecer esta política en las Comunidades Autónomas.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ministerio de Economía
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**1.1.2.** *En materia de conservación, un tema que tiene una importancia crítica es la señalización verti-*

*cal; la película retrorreflectante de que están cubiertas las señales tiene una vida limitada de acuerdo con la normativa específica. Dicho plazo no debe rebasarse en ningún caso, ya que supone la pérdida de su eficacia justamente de noche que es cuando resultan más necesarias. En la actualidad, la sustitución se hace normalmente después de analizar y decidir señal a señal cuál es su estado, lo cual a la larga dificulta, retarda y encarece el proceso.*

**Propuesta:** Establecer un procedimiento de sustitución automática de las señales verticales cuando venza el período de validez establecido por la normativa.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**1.1.3.** *La unidad en los procesos de contratación supone un exceso de rigidez a la hora de prestar al equipamiento de la vía la atención que requiere una carretera dotada de instalaciones que en principio resultan complementarias, pero que son imprescindibles para la prestación de un nivel adecuado de servicios.*

**Propuesta:** Modificar la normativa que regula la contratación pública para que el contrato de equipamiento sea independiente de los de proyecto y ejecución de obra.



#### **DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ministerio de Economía
- Ministerio de Administraciones Públicas

**1.1.4.** *La velocidad a la que se circula actualmente, así como las expectativas que se han generado por la sucesiva eliminación de intersecciones, hace que las que aún quedan con configuraciones más o menos convencionales se conviertan en puntos potencialmente peligrosos.*

**Propuesta:** Dar la máxima prioridad, dentro del plan de conservación y acondicionamiento de carreteras, a un programa específico de tratamiento de intersecciones.

#### **DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**1.1.5.** *Una carretera segura no sólo supone cumplir la normativa vigente, sino dar un paso más en orden a aumentar los estándares de seguridad actuando en las fases de planeamiento, construcción y explotación de la vía.*

**Propuesta:** Hacer obligatorias las auditorías de seguridad en carretera con un calendario progresivo de implantación de cinco años, a fin de dar tiempo suficiente para la formación de los auditores.

#### **DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Economía
- Ministerio de Administraciones Públicas
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**1.1.6.** *En los países más avanzados del mundo en materia de seguridad vial existen cursos universitarios de especialización en seguridad vial en el campo de la infraestructura. Sin embargo, en España, los responsables del diseño y explotación de carreteras (generalmente Ingenieros de Caminos e Ingenieros Técnicos de Obras Públicas), tan solo reciben algunas nociones básicas de seguridad vial en su formación universitaria. Además, no existe una oferta de cursos de especialización posterior.*

**Propuesta:** Crear un curso de especialización universitaria en seguridad desde el punto de vista de la infraestructura.



#### **DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Economía
- Ministerio de Administraciones Públicas
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**1.1.7.** *Un planteamiento de mejora de la seguridad en la totalidad de la red debería tener en cuenta la realidad de las redes de carreteras, por las que los ciudadanos circulan independientemente de su titularidad.*

**Propuesta:** Establecer una política coordinada en infraestructuras que permita implantar declaraciones de impacto en seguridad de la red.

#### **DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**1.1.8.** *Desde el momento en que se identifica un punto negro o un tramo de concentración de acci-*

*dentos en la red de carreteras hasta que se planea, contrata y ejecuta su solución, por medio de un conjunto de medidas específicas destinadas a tal efecto, en ocasiones se dilata varios meses e incluso más tiempo; se trata de un largo trámite de convocatoria de un concurso, presentación de ofertas, adjudicación... que retrasa la solución de problemas de seguridad. Durante este tiempo, la situación de peligro persiste en la carretera, y con ella el riesgo de que se produzcan más víctimas. Si los marcos legales se modificaran para permitir a los responsables de las vías reaccionar con la mayor brevedad a estas circunstancias, es muy probable que pudieran reducirse las estadísticas de accidentalidad.*

**Propuesta:** Modificar los condicionantes legales para que el tratamiento de tramos especialmente peligrosos de la red de carreteras pueda ejecutarse lo más rápido posible, acogiendo a la declaración de urgencia.

#### **DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Administraciones Públicas
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

**1.1.9.** *No cabe duda de que cualquier acción sobre la vía –construcción, conservación– tiene un claro*

componente de potencial mejora de la seguridad vial, pero es necesario potenciar los programas específicos de seguridad, fundamentalmente en lo que se refiere a la corrección de puntos peligrosos. En la propuesta anterior se ha hecho referencia a cuestiones relacionadas con los procedimientos de contratación, pero difícilmente se podrán alcanzar niveles aceptables de eficacia si no existen en todos los órganos de carreteras unidades especiales de seguridad vial dotadas adecuadamente. La experiencia en este sentido de los países más avanzados en materia de seguridad, en los que las unidades de seguridad vial tienen cuantiosas dotaciones de técnicos de todos los niveles, es elocuente.

**Propuesta:** Crear o reestructurar las unidades de seguridad vial en todos los órganos de carreteras, dotándolos de los recursos financieros, tecnológicos y –sobre todo– humanos adecuados.

#### **DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Administraciones Públicas
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**1.1.10.** En el terreno de las infraestructuras se están introduciendo mejoras mediante la creación de nuevas normas técnicas en las que se establece la sustitución de determinados elementos por otros de nuevo diseño, tecnología etc. que suponen una mejora desde el punto de vista de la seguridad. Sin embargo lo habitual es que esas sustituciones no estén previstas de acuerdo con un plan riguroso y exigente en el tiempo.

**Propuesta:** Adoptar los procedimientos adecuados para que toda nueva normativa técnica vaya acompañada de un plan de renovación que incorpore un calendario de actuación.

#### **DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**1.1.11.** La presencia permanente de las fuerzas de vigilancia en la carretera les convierte en conocedores privilegiados de la realidad de la misma, por lo que pueden representar un papel de capital importancia en la detección de defectos especialmente derivados de la conservación. Los órganos responsables de las infraestructuras deben, por su parte cooperar proporcionando pautas de observación y garantizando la máxima receptividad a las sugerencias que en su caso formulen las fuerzas.

**Propuesta:** Posibilitar y fomentar la actuación de las fuerzas de vigilancia en carretera como inspectores capaces de detectar los defectos de la vía.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

## 1.2. Acciones sobre el vehículo

**1.2.1.** *Es indudable el esfuerzo inversor de los fabricantes de automóviles por dotar a sus productos de los más avanzados sistemas de seguridad. No obstante su generalización en el mercado no siempre tiene un ritmo acorde con la demanda real de tales sistemas, comercializándose con frecuencia como extras más o menos costosos durante períodos dilatados. Aunque incluida en el nivel primario de seguridad vial, la presente propuesta se extiende también a los sistemas de la llamada seguridad pasiva que entran en el nivel secundario.*

**Propuesta:** Implantación en el plazo de cinco años, como equipamiento de serie, en todos los vehículos de los sistemas de seguridad comprendidos en el programa e-safety.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Industria

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**1.2.2.** *Las elevadas velocidades que pueden alcanzar los vehículos actuales no son un factor neutro desde el punto de vista de la seguridad. Pero hemos llegado a un punto en el que las acciones divulgativas o sancionatorias no son suficientes para corregir los excesos mientras los vehículos en circulación sean capaces de superar con mucho los límites vigentes. Existe ya la experiencia de instalación de limitadores de velocidad en vehículos pesados y probablemente ha llegado el momento de extenderlo a todo tipo de vehículos. Sin embargo, la eficacia de tal medida exige que la norma que la imponga sea de rango comunitario, habida cuenta de la permeabilidad transnacional del mercado del automóvil.*

**Propuesta:** Limitar por construcción la velocidad punta de todos los automóviles en un plazo de siete años. En el mismo período deberán instalarse limitadores de velocidad en los que estén en dicho momento en circulación.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Industria
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**1.2.3.** La propuesta anterior necesita –y así se ha formulado– un calendario relativamente largo de implantación. Entretanto ya hay disponibles sistemas –se han dado en llamar sistemas de limitación inteligente de velocidad– que permiten desincentivar o dificultar la circulación a velocidades muy elevadas, sobre la base de que el conductor tenga que hacer un acto voluntario para incrementar la velocidad, evitando así que sea la propia dinámica de la relajación en la conducción y una errónea percepción de la velocidad la que le lleve a conducir excesivamente rápido.

**Propuesta:** Incentivar la instalación de sistemas de limitación de velocidad inteligente.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Industria
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**1.2.4.** La conducción con elevadas tasas de alcoholemia tiene una importancia no discutida en la seguridad vial. Se hace necesario complementar las acciones educativas y sancionatorias con la incorporación en el vehículo de dispositivos que impidan la conducción cuando se detecte un exceso de alcohol en el conductor.

**Propuesta:** Instalación progresiva del llamado sistema alcohol-lock. En un plazo de siete años, todos los vehículos deberán incorporarlo como equipamiento de serie.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Industria
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Economía

**1.2.5.** La antigüedad del parque automovilístico en España es un problema añadido que no se ha corregido suficientemente, pese a la política de incentivos en vigor.

**Propuesta:** Incrementar el ámbito y las ventajas fiscales del Plan Prever.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Industria
- Ministerio de Economía
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**1.3. Acciones sobre el factor humano**

**1.3.1.** El incremento del parque automovilístico, unido a la existencia de más kilómetros de carretera a vigilar como consecuencia del programa de construcción de vías de gran capacidad ha disminuido la presencia real de fuerzas de vigilancia –cuya plantilla lleva años prácticamente estancada–, perdiéndose en gran medida el valor disuasorio que la misma tiene.

**Propuesta:** Incrementar en un 50% la plantilla de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil –así como de las policías autonómicas, en la proporción que resulte aconsejable– en un plazo máximo de cinco años.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Defensa
- Ministerio de Economía
- Ministerio de Administraciones Públicas
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**1.3.2.** *No sólo es necesario un incremento de plantilla en las fuerzas de vigilancia, sino que se requiere una racionalización de sus métodos de trabajo fijando objetivos cuantitativos en sus controles y acciones de vigilancia, siguiendo la pauta de los países de la Unión Europea más activos en la materia.*

**Propuesta:** Establecer objetivos de controles en la circulación en función de los parámetros habituales de parque automovilístico, censo de conductores, kilómetros de red objeto de vigilancia etc.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ministerio de Economía
- Ministerio de Administraciones Públicas

**1.3.3.** *La gravedad del problema de la inseguridad vial exige que revistan la forma de delito las conductas de riesgo más peligrosas, aunque no se concreten en un resultado dañoso.*

**Propuesta:** Incluir en el Código Penal los tipos delictivos de conducir con un exceso de alcoholemia así como los grandes excesos de velocidad.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Justicia

**1.3.4.** *La conducción sin la habilitación administrativa correspondiente, sea por no haberlo obtenido, por haber caducado definitivamente o por haber sido suspendido o anulado por la autoridad competente, se constituye en una conculcación de uno de los principios básicos de seguridad e igualmente en una devaluación del sistema del permiso por puntos.*

**Propuesta:** Incluir en el Código Penal el tipo delictivo de conducir sin la habilitación administrativa pertinente.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Justicia

**1.3.5.** *El sistema penitenciario español hace que previsiblemente las penas privativas de libertad que eventualmente se impongan por los delitos anteriores queden sin cumplimiento efectivo en un buen número de casos.*

**Propuesta:** Prever para los delitos menos graves contra la seguridad del tráfico los trabajos en beneficio de la comunidad como penas alternativas.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Justicia

**1.3.6.** El sistema actual para sancionar por exceso de velocidad considera que se produce un incumplimiento cuando un vehículo supera el límite de velocidad en el punto de control en el que se ha instalado un radar. Sin embargo, podrían plantearse sistemas más justos que sancionarán a los usuarios que mantienen una velocidad superior al límite durante un intervalo de tiempo; de esta manera, se penalizaría a los conductores que mantienen conductas inseguras de manera continua.

**Propuesta:** Implantar un sistema de sanciones por superar determinadas velocidades medias.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**1.3.7.** Los procedimientos para la exacción de responsabilidad penal o administrativa no están de acuerdo con la inmediatez que la ejemplaridad que exigen una serie de conductas que, por peligrosas que sean, a menudo no son percibidas por sus autores como algo gravemente ilícito. En algunos países de nuestro entorno, se han introducido procedimientos de coerción inmediata para el cobro de las multas, quedando la posibilidad de ejercitar los recursos correspondientes a dicho cobro.

**Propuesta:** Establecer procedimientos penales y administrativos más ágiles sin descartar la exigencia de cobros anticipados.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Justicia
- Ministerio de Economía
- Ministerio de Administraciones Públicas

**1.3.8.** Si bien el alcohol, como factor de accidente, tiene un peso similar en todos los tramos de edad, es cierto que los jóvenes tienen unas pautas de consumo diferenciales que pueden requerir tratamientos específicos de tipo preventivo para evitar que conduzcan.

**Propuesta:** Incentivar, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano, la implantación de medios de transporte público –los llamados *búhos*– que lleguen a los centros de ocio, en condiciones económicas, de horario, etc. que los hagan atractivos a los jóvenes.

## 2. NIVEL SECUNDARIO DE SEGURIDAD VIAL

### DESTINATARIOS:

- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ministerio del Interior
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

### 2.1. Acciones sobre la vía

**2.1.1.** Más del 30% de los accidentes que se producen en nuestras carreteras están relacionados con las salidas de vías; ya sea por distracciones, cansancio o por problemas en la infraestructura, se trata de uno de los accidentes más comunes no solo en España, sino también en toda Europa. Para intentar reducir la gravedad de estos accidentes, se pueden implantar estrategias destinadas a que las carreteras “perdonen” los errores de los conductores.

**Propuesta:** Implantación de un programa para crear “carreteras que perdonan”.

### DESTINATARIOS:

- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Economía
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**2.1.2.** La zona de dominio público viario es la franja de terreno que comprende la totalidad de la calzada y una zona próxima a la vía, a ambos lados de la misma, de ocho metros de anchura en autopistas y autovías y de tres metros de ancho en el resto de las carreteras. Considerando la necesidad de que exista una zona despejada próxima a la calzada para conseguir “carreteras que perdonan”, parece recomendable que se aumente la zona de dominio público viario, de manera que se pueda garantizar que no se realizan actividades de otro tipo en esta zona, por ejemplo comerciales, y que se pueda actuar para la mejora de la seguridad.

**Propuesta:** Aumento de la zona de dominio público viario.

### DESTINATARIOS:

- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Medio Ambiente
- Ministerio de Economía
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**2.1.3** Con frecuencia los accidentes ven agravadas sus consecuencias por causa de elementos de muy variada naturaleza existentes en sus márgenes, sean



barreras u otros sistemas de protección de tecnología inadecuada al menos para ciertos tipos de usuarios o bien árboles u otros obstáculos naturales que carecen de protección.

**Propuesta:** Establecer un programa de “laterales benignos” en las carreteras.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

## 2.2. Acciones sobre el vehículo

**2.2.1.** *La importancia del cinturón de seguridad en su potencialidad de aminorar las consecuencias de los accidentes exigen que sea siempre considerado como un tema prioritario. Con independencia de las acciones formativas y sancionatorias, es necesario recurrir a la tecnología para incentivar su utilización.*

**Propuesta:** Implantación progresiva con carácter obligatorio de dispositivos que impidan el arranque del vehículo cuando no se hace uso del cinturón o que, al menos, avisen de tal circunstancia.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Industria

**2.2.2.** *El actual equipamiento de los vehículos va incluyendo progresivamente la instalación de una serie de dispositivos que se activan en el momento inmediatamente anterior al accidente, cuando los sistemas de detección lo califican como inminente; sin embargo su instalación no está aún suficientemente generalizada.*

**Propuesta:** Instalar como equipamiento de serie, en un plazo máximo de siete años, los sistemas que incorporan medidas predictivas y adaptativas al accidente.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Industria

**2.2.3.** *Los sistemas de retención para niños en el interior de los automóviles casi siempre es algo añadido al mismo y, con independencia de su eficacia en orden a la protección, es algo escasamente ergonómico, en razón a lo complicado que resulta su instalación y desinstalación, lo que se acaba convirtiendo en un factor para que no se instalen en trayectos cortos.*

**Propuesta:** Incentivar la fabricación e instalación de dispositivos de seguridad más ergonómicos para niños.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Industria
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**2.2.4.** *Las personas con movilidad reducida suelen viajar en condiciones muy precarias desde el punto de vista de la seguridad, ya que los anclajes de las sillas de ruedas y los sistemas de protección interior –cinturones y reposacabezas– raramente ofrecen unos niveles de protección adecuados.*

**Propuesta:** Incentivar la investigación, fabricación y comercialización de sistemas de acceso y protección para personas con movilidad reducida.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Educación
- Ministerio de Industria
- Ministerio de Economía

**2.2.5.** *El peso de las personas de edad avanzada en la pirámide poblacional es cada vez mayor y seguirá creciendo en los años próximos. No cabe duda de que estas personas tienen necesidades específicas desde el punto de vista de la seguridad pasiva y éste es un terreno en el que la investigación no ha avanzado en la misma medida que en otros grupos de riesgo.*

**Propuesta:** Incentivar la investigación, fabricación y comercialización de sistemas de seguridad pasiva para personas de edad avanzada.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Industria

- Ministerio de Economía
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**2.2.6.** *Aunque existe la obligatoriedad de equipamiento de cinturones de seguridad en autobuses, para vehículos de nueva matriculación, la larga vida de ellos –como afectos que están a actividades empresariales– hace que el plazo previsible en que su instalación pueda considerarse generalizada sea excesivamente dilatado.*

**Propuesta:** Incentivar la instalación de cinturones de seguridad en los autobuses matriculados anteriormente a su obligatoriedad.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Ministerio del Interior
- Ministerio de Justicia
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Industria
- Ministerio de Economía
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**2.2.7.** *En bastantes ocasiones las consecuencias de los accidentes se ven agravadas por las diferencias entre los vehículos que producen en alguno de ellos daños desproporcionados con la violencia del im-*

pacto. Se han registrado mejoras importantes a este respecto como los dispositivos anti-empotramiento o los diseños menos agresivos para peatones, pero es necesario avanzar más en este terreno.

**Propuesta:** Incentivar diseños que posibiliten la compatibilidad en caso de colisión.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Industria
- Ministerio de Economía

### 2.3. Acciones sobre el factor humano

**2.3.1.** Aunque es indudable que el cinturón de seguridad tiene una utilización bastante extendida en carretera y en los asientos delanteros, la mayor parte de las campañas divulgativas son muy generales, por lo que se hace necesario insistir sobre la utilización en los asientos traseros y en vías urbanas. En este sentido no se puede minimizar la importancia de los niños como potenciales prescriptores de la correcta utilización de todos los elementos de seguridad pasiva, tanto para los adultos como para los propios niños.

**Propuesta:** Acciones educativas sobre el uso correcto de los sistemas de seguridad pasiva.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Educación

## 3. NIVEL TERCIARIO DE SEGURIDAD VIAL

- Ministerio de Industria
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

### 3.1. Acciones sobre la vía

**3.1.1.** Con frecuencia los vehículos de emergencia sufren grandes dificultades al acudir al lugar del accidente como consecuencia de congestiones de tráfico, especialmente en las zonas de acceso a grandes ciudades –más aún en el interior de ellas– y en los momentos de desplazamientos masivos; el problema es singularmente grave porque dichas circunstancias de lugar y tiempo son de las que sufren una mayor frecuencia de accidentes.

**Propuesta:** Implementar sistemas de gestión del tráfico que den prioridad al acceso de los vehículos de emergencias a los lugares de los accidentes.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Ministerio del Interior
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**3.1.2.** El requerimiento de prontitud en la prestación del auxilio requiere un rápido conocimiento del acaecimiento del accidente. Con independencia de la adopción de soluciones más refinadas tecnológicamente –iniciativa e-call– que, al estar incorporadas al vehículo, tiene un tiempo de implantación generalizada inevitablemente dilatado, es necesario completar la red de medios tradicionales de demanda de auxilio.

**Propuesta:** Generalizar en toda la red de carreteras, incluyendo las autovías urbanas, los postes de auxilio.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Economía
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

### 3.2. Acciones sobre el vehículo

**3.2.1** La iniciativa e-call, dentro del programa e-safety de la Comisión Europea, es uno de los proyectos de tecnología para la mejora de la seguridad que se encuentra en un estado más avanzado. Se trata de

la implantación de un sistema europeo interoperable de llamada automática de emergencia, que permita el aviso a los centros de asistencia cuando se produce un accidente, en tiempo real, de manera que se puedan reducir los tiempos de asistencia a las víctimas; la importancia de e-call es indudable, sobre todo teniendo en cuenta que la asistencia a los heridos en accidentes de tráfico durante la hora siguiente es fundamental para la supervivencia.

**Propuesta:** Apoyo a la iniciativa e-call de la Comisión Europea.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Fomento
- Ministerio del Interior
- Ministerio de Industria
- Ministerio de Economía
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**3.2.2.** La deformabilidad de las partes anterior y posterior de los vehículos, que sin duda es un avance desde el punto de vista de la seguridad pasiva (nivel secundario), hace que paradójicamente haga que a veces las labores de rescate de las personas heridas queden dificultadas seriamente.

**Propuesta:** Incentivar la investigación para conseguir vehículos que faciliten la excarcelación.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Industria
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Economía

### 3.3. Acciones sobre el factor humano

**3.3.1.** *Una correcta atención a los lesionados más graves, singularmente los neurológicos de todo tipo: lesiones medulares espinales y traumatismos cráneo-encefálicos (LME y TCE respectivamente), exige como primer requerimiento un conocimiento lo más preciso posible de los centros más adecuados en función del tipo de lesión ocurrida.*

**Propuesta:** Elaborar y divulgar un catálogo de centros de referencia para LME y TCE.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**3.3.2.** *El número de centros para la atención de lesiones neurológicas sigue siendo escaso: en ocasiones no se trata tan solo de cuestiones relacionadas con la distancia sino derivadas del hecho de que en la misma comunidad autónoma no exista un centro adecuado*

*y los problemas estrictamente sanitarios a menudo se ven agravados por cuestiones burocráticas.*

**Propuesta:** Incrementar centros de referencia para LME y TCE. Al menos hasta alcanzar uno por cada comunidad autónoma.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**3.3.3.** *La primera atención a los lesionados es crítica desde todos los puntos de vista, por lo que es necesario garantizar una formación reglada, uniforme y reconocida académica y administrativamente de todos los profesionales sanitarios que intervienen en el proceso. Evidentemente el mayor esfuerzo debe centrarse en los médicos, cuya especialidad de emergencias debe ser reconocida, con su inclusión en el MIR.*

**Propuesta:** Elaborar e implantar un programa formativo reglado de todo el personal sanitario de emergencias con inclusión de los planes de estudio en el MIR.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Educación
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**3.3.4.** Aunque los tiempos de respuesta en lo que se refiere a asistencia sanitaria han mejorado sensiblemente, es preciso seguir profundizando en ello optimizando los procedimientos de recepción de llamadas y las subsiguientes tomas de decisiones.

**Propuesta:** Optimizar los procedimientos de activación de los servicios de emergencia para garantizar que el tiempo de llegada al punto del accidente no supere los quince minutos.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Fomento
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**3.3.5.** La reducción de los tiempos de asistencia exige adoptar protocolos de actuación en virtud de los cuales el tiempo se reduzca no sólo en la llegada al punto del accidente, sino también en el traslado al centro hospitalario más adecuado en función del tipo de lesión diagnosticado. Ello conlleva los procesos formativos de todo el personal sanitario, según sus respectivos niveles.

**Propuesta:** Adoptar, de manera generalizada, protocolos de actuación tendentes a conseguir la máxima inmediatez en el traslado de lesionados hasta el centro hospitalario de referencia.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Economía
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

**3.3.6.** Las reducciones de tiempos contempladas en las propuestas anteriores deben complementarse con la garantía de que, cuando un lesionado no ha podido ser evacuado al hospital adecuado, por no haber sido posible en razón a criterios de urgencia, siguientes sea trasladado al centro de referencia en las primeras veinticuatro horas. Ello redundará en mejor pronóstico de la evolución de las lesiones y una reducción de los tiempos de hospitalización, con su obvio correlato de disminución de los costes del accidente.

**Propuesta:** Adoptar protocolos de actuación que garanticen que todos los lesionados son tratados dentro de las primeras veinticuatro horas en el hospital más adecuado a la naturaleza y gravedad de su lesión.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**3.3.7.** *El transporte de los lesionados requiere no sólo cualificación de los profesionales intervinientes, sino también una reducción drástica de los tiempos de desplazamiento, para lo que el transporte aéreo es insustituible.*

**Propuesta:** Fomentar la construcción de helisuperficies, tanto en los lugares más adecuados de las vías públicas, como en los hospitales, al menos en los de referencia en relación con las lesiones neurológicas.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Ministerio del Interior
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Defensa
- Ministerio de Economía
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**3.3.8.** *Una forma de conseguir que los ciudadanos coadyuven a una pronta asistencia es dirigir la llamada de auxilio al centro adecuado.*

**Propuesta:** Dar la máxima publicidad al número 112 como centro de emergencias a nivel nacional.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio del Interior
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**3.3.9.** *Los hechos demuestran que en España es posible conseguir una optimización de la calidad e inmediatez de la asistencia; paradigma de ello es el procedimiento de trasplante de órganos. El único condicionante para conseguir un nivel análogo en la asistencia a los accidentados de tráfico es asignarle el mismo grado de prioridad política y técnica.*

**Propuesta:** Alcanzar en la asistencia a los accidentes de circulación los mismos estándares de eficacia y calidad que en los trasplantes de órganos.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio del Interior
- Ministerio de Economía
- Ministerio de Administraciones Públicas
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas



**3.3.10.** No son pocas las ocasiones en las que las consecuencias de los accidentes se ven agravadas por actuaciones tan erróneas como bienintencionadas de personas que espontáneamente y sin la formación adecuada, tratan de auxiliar a las víctimas. Aunque los tiempos de respuesta del sistema sanitario sean mejorables –así se reclama en propuestas anteriores–, la realidad actual de los mismos permite orientar la actuación de los particulares en el sentido de que, como norma general, la actuación más conveniente es la de activar los sistemas de aviso y esperar, bajo las instrucciones de los centros de emergencias, la llegada de los servicios asistenciales.

**Propuesta:** Propiciar la redacción de manuales y la celebración de cursos destinados a particulares sobre primeros auxilios, poniendo un especial énfasis en las conductas que deben evitarse.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Educación
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

**4. 4.1. Acciones sobre la vía**  
**NIVEL CUATERNARIO DE SEGURIDAD VIAL**

**4.1.1.** En los entornos urbanos se van produciendo avances en orden a la eliminación de barreras arquitectónicas para las personas con movilidad reducida. Ésta es una línea en la que hay que seguir avanzando. En carretera, el problema es aparentemente menos grave, porque los desplazamientos fuera de vehículos son poco frecuentes; sin embargo, las personas que, pese a que normalmente deben desplazarse con silla de ruedas, conducen automóviles, se encuentran con dificultades en las gasolineras y demás instalaciones de las áreas de servicio. Y no sólo es necesario eliminar la presencia de bordillos, sino también asegurar la accesibilidad al suministro, instalando sistemas de aviso de la presencia de personas con movilidad reducida.

**Propuesta:** Eliminar obstáculos al libre acceso a instalaciones y suministros en las áreas de servicio.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Industria
- Ministerio de Economía
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Diputaciones Provinciales y Forales
- Federación Española de Municipios y Provincias

**4.1.2.** *Las personas con movilidad reducida tienen dificultades adicionales para recibir ayuda ante cualquier incidente, incluso aunque se trate de averías o de accidentes sin daños corporales, por lo que la prestación de asistencia, del tipo que sea, se hace especialmente urgente.*

**Propuesta:** Establecer un sistema de identificación, mediante claves o señales adecuadas, que propicien la asistencia prioritaria a los accidentes e incidentes sufridos por personas discapacitadas.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Fomento
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

## 4.2. Acciones sobre el vehículo

**4.2.1.** *Para las personas que, como consecuencia de un accidente ven limitada su movilidad, la posibilidad de conducir un vehículo se convierte en una oportunidad de autonomía que es necesario incentivar. Por otra parte, incluso como pasajeros, cuando son transportados en los asientos normales, aparecen dificultades de acceso y salida de estas plazas. En la*

*actualidad la cantidad y carestía de los trámites y controles establecidos hacen muy difícil la adaptación de los vehículos.*

**Propuesta:** Incentivar la adaptación de los vehículos a las discapacidades, incrementando las ayudas económicas y facilitando los trámites.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Industria
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ministerio de Economía

## 4.3. Acciones sobre el factor humano

**4.3.1.** *Los accidentes, además de los daños físicos, provocan daños psicológicos que con frecuencia se traducen en dificultades para una resocialización efectiva de los afectados. Este daño psíquico no sólo alcanza a las víctimas, sino también a los familiares –raramente reciben ningún tipo de apoyo al enfrentarse al accidente– e incluso a los causantes de los accidentes.*

**Propuesta:** Crear un programa de ayudas psicológicas a los afectados por los accidentes en el marco del sistema público de salud. Ello compor-

taría la creación de la especialidad de *psicología de emergencias*.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Administraciones Públicas
- Ministerio de Educación
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

**4.3.2.** *Sin duda, el mejor procedimiento de recuperación de las personas discapacitadas es facilitar su acceso al mundo laboral en igualdad de condiciones, especialmente tratando de proporcionarles una formación adicional que les posibilite competir en el mercado de trabajo en unas condiciones de razonable paridad.*

**Propuesta:** Implementar un cuadro de ayudas para cursar carreras universitarias, así como garantizar el cumplimiento de los programas de reserva de puestos de trabajo para discapacitados.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Educación
- Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
- Ministerio de Administraciones Públicas

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

**4.3.3.** *También el aprovechamiento del ocio –y muy señaladamente el deporte– tiene un valor irremplazable en la resocialización de las personas discapacitadas, lo cual no es fácil en la actualidad dado el escaso volumen de ayudas que reciben.*

**Propuesta:** Crear un programa de ayudas a la práctica del deporte a todos los niveles. En el caso de la alta competición, estas ayudas deben ser similares a las del programa ADO.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

**4.3.4.** *La práctica del deporte de base se ve dificultada por la falta de instalaciones adaptadas, así como por la carencia bastante generalizada de monitores preparados para la ayuda a personas con discapacidades.*

**Propuesta:** Establecer un programa de ayudas al deporte de base, fomentando las instalaciones y monitores adecuados.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

**4.3.5.** *La incorporación al mundo de la conducción de las personas discapacitadas no sólo requiere incentivos en la adaptación de los vehículos. También el proceso de aprendizaje –incluso el de “reaprendizaje”– tiene dificultades añadidas que pueden encarecerlo.*

**Propuesta:** Crear un programa de ayudas económicas para la obtención del permiso para conducir de personas con discapacidades sobrevenidas como consecuencia de accidentes.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Ministerio de Educación
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas

**4.3.6.** *La descentralización en el sistema de ayudas hace que con frecuencia reciban tratos muy desiguales las personas discapacitadas en función de la comunidad autónoma e incluso el municipio de residencia.*

**Propuesta:** Unificar los regímenes de concesión de ayudas en forma de material de ortesis, ayudas técnicas etc., en todo el territorio nacional.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
- Ministerio de Educación
- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

**4.3.7.** *Existe una gran disparidad de criterios en cuanto a la aportación del sistema público de salud en el mantenimiento de los lesionados más graves, una vez que se produce el alta médica.*

**Propuesta:** Implementar un programa de acción que garantice la asistencia con cargo a la seguridad social –y demás regímenes de protección social– a los tratamientos de mantenimiento.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales
- Ministerio de Educación

- Ministerio de Sanidad y Consumo
- Consejerías homólogas de las Comunidades Autónomas
- Ayuntamientos
- Federación Española de Municipios y Provincias

**4.3.8.** *La conducción de vehículos por parte de personas discapacitadas está sujeta a una serie de limitaciones, algunas de las cuales no están suficientemente justificadas, en razón al grado de discapacidad y al tipo de adaptación del vehículo, especialmente porque la tecnología desarrollada en las adaptaciones hace que la conducción de estos vehículos no sea sustancialmente más complicada que la de los no adaptados.*

**Propuesta:** Revisar de oficio los tipos de limitación aplicados a cada tipo de discapacidad y, a petición de los interesados, las concretas de cada caso.

**DESTINATARIOS:**

- Ministerio del Interior
- Ministerio de Sanidad y Consumo

apéndices

# APÉNDICE I

## PROPUESTAS CLASIFICADAS POR DESTINATARIOS

### **Nota:**

A continuación, se exponen los textos estrictos de cada propuesta; para conocer, en cada caso, las razones que las motivan, debe acudir al apartado "Propuestas Operativas".



## Ministerio del Interior

- 1.1.11. Posibilitar y fomentar la actuación de las fuerzas de vigilancia en carretera como inspectores capaces de detectar los defectos de la vía.
- 1.3.1. Incrementar en un 50% la plantilla de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil –así como de las policías autonómicas, en la proporción que resulte aconsejable– en un plazo máximo de cinco años.
- 1.3.2. Establecer objetivos de controles en la circulación en función de los parámetros habituales de parque automovilístico, censo de conductores, kilómetros de red objeto de vigilancia etc.
- 1.3.3. Incluir en el Código Penal los tipos delictivos de conducir con un exceso de alcoholemia así como los grandes excesos de velocidad.
- 1.3.4. Incluir en el Código Penal el tipo delictivo de conducir sin la habilitación administrativa pertinente.
- 1.3.5. Prever para los delitos menos graves contra la seguridad del tráfico los trabajos en beneficio de la comunidad como penas alternativas.
- 1.3.6. Implantar un sistema de sanciones por superar determinadas velocidades medias.
- 1.3.7. Establecer procedimientos penales y administrativos más ágiles sin descartar la exigencia de cobros anticipados.
- 1.3.8. Incentivar, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano, la implantación de medios de transporte público –los llamados búhos– que lleguen a los centros de ocio, en condiciones económicas, de horario, etc. que los hagan atractivos a los jóvenes.
- 2.2.6. Incentivar la instalación de cinturones de seguridad en los autobuses matriculados anteriormente a su obligatoriedad.
- 2.3.1. Acciones educativas sobre el uso correcto de los sistemas de seguridad pasiva.
- 3.1.1. Implementar sistemas de gestión del tráfico que den prioridad al acceso de los vehículos de emergencias a los lugares de los accidentes.
- 3.1.2. Generalizar en toda la red de carreteras, incluyendo las autovías urbanas, los postes de auxilio.
- 3.2.1. Apoyo a la iniciativa e-call de la Comisión Europea.
- 3.3.4. Optimizar los procedimientos de activación de los servicios de emergencia para garantizar que el tiempo de llegada al punto del accidente no supere los quince minutos.

- 3.3.7. Fomentar la construcción de helisuperficies tanto en los lugares más adecuados de las vías públicas como en los hospitales, al menos en los de referencia en relación con las lesiones neurológicas.
- 3.3.8. Dar la máxima publicidad al número 112 como centro de emergencias a nivel nacional.
- 3.3.9. Alcanzar en la asistencia a los accidentes de circulación los mismos estándares de eficacia y calidad que en los trasplantes de órganos.
- 3.3.10. Propiciar la redacción de manuales y la celebración de cursos destinados a particulares sobre primeros auxilios, poniendo un especial énfasis en las conductas que deben evitarse.
- 4.2.1. Incentivar la adaptación de los vehículos a las discapacidades incrementando las ayudas económicas y facilitando los trámites.
- 4.3.1. Crear un programa de ayudas psicológicas a los afectados por los accidentes en el marco del sistema público de salud. Ello comportaría la creación de la especialidad de psicología de emergencias.
- 4.3.5. Crear un programa de ayudas económicas para la obtención del permiso para conducir de personas con discapacidades sobrevenidas como consecuencia de accidentes.
- 4.3.8. Revisar de oficio los tipos de limitación aplicados a cada tipo de discapacidad y, a petición de los interesados, las concretas de cada caso.

## Ministerio de Fomento

- 1.1.1. Incrementar la dotación presupuestaria para conservación en los tres próximos años en un 25% anual, así como las previsiones del PEIT en la misma proporción y favorecer esta política en las Comunidades Autónomas.
- 1.1.2. Establecer un procedimiento de sustitución automática de las señales verticales cuando venza el período de validez establecido por la normativa.
- 1.1.3. Modificar la normativa que regula la contratación pública para que el contrato de equipamiento sea independiente de los de proyecto y ejecución de obra.
- 1.1.4. Dar la máxima prioridad, dentro del plan de conservación y acondicionamiento de carreteras, a un programa específico de tratamiento de intersecciones.
- 1.1.5. Hacer obligatorias las auditorías de seguridad en carretera con un calendario progresivo de implantación de cinco años, a fin de dar tiempo suficiente para la formación de los auditores.

- 1.1.6. Crear un curso de especialización universitaria en seguridad desde el punto de vista de la infraestructura.
- 1.1.7. Establecer una política coordinada en infraestructuras que permita implantar declaraciones de impacto en seguridad de la red.
- 1.1.8. Modificar los condicionantes legales para que el tratamiento de tramos especialmente peligrosos de la red de carreteras pueda ejecutarse lo más rápido posible, acogiéndose a la declaración de urgencia.
- 1.1.9. Crear o reestructurar las unidades de seguridad vial en todos los órganos de carreteras, dotándolos de los recursos financieros, tecnológicos y –sobre todo– humanos adecuados.
- 1.1.10. Adoptar los procedimientos adecuados para que toda nueva normativa técnica vaya acompañada de un plan de renovación que incorpore un calendario de actuación.
- 1.1.11. Posibilitar y fomentar la actuación de las fuerzas de vigilancia en carretera como inspectores capaces de detectar los defectos de la vía.
- 1.3.6. Implantar un sistema de sanciones por superar determinadas velocidades medias.
- 1.3.8. Incentivar, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano, la implantación de medios de transporte público –los llamados búhos– que lleguen a los centros de ocio, en condiciones económicas, de horario, etc. que los hagan atractivos a los jóvenes.
- 2.1.1. Implantación de un programa para crear “carreteras que perdonan”.
- 2.1.2. Aumento de la zona de dominio público viario.
- 2.1.3. Establecer un programa de “laterales benignos” en las carreteras.
- 2.2.6. Incentivar la instalación de cinturones de seguridad en los autobuses matriculados anteriormente a su obligatoriedad.
- 3.1.1. Implementar sistemas de gestión del tráfico que den prioridad al acceso de los vehículos de emergencias a los lugares de los accidentes.
- 3.1.2. Generalizar en toda la red de carreteras, incluyendo las autovías urbanas, los postes de auxilio.
- 3.2.1. Apoyo a la iniciativa e-call de la Comisión Europea.
- 3.3.4. Optimizar los procedimientos de activación de los servicios de emergencia para garantizar que el tiempo de llegada al punto del accidente no supere los quince minutos.
- 3.3.7. Fomentar la construcción de helisuperficies tanto en los lugares más adecuados de las vías públicas como en los hospitales, al menos en los de referencia en relación con las lesiones neurológicas.

- 4.1.1. Eliminar obstáculos al libre acceso a instalaciones y suministros en las áreas de servicio.
- 4.1.2. Establecer un sistema de identificación, mediante claves o señales adecuadas, que propicien la asistencia prioritaria a los accidentes e incidentes sufridos por personas discapacitadas.

## Ministerio de Educación

- 1.1.5. Hacer obligatorias las auditorías de seguridad en carretera con un calendario progresivo de implantación de cinco años, a fin de dar tiempo suficiente para la formación de los auditores.
- 1.1.6. Crear un curso de especialización universitaria en seguridad desde el punto de vista de la infraestructura.
- 1.1.8. Modificar los condicionantes legales para que el tratamiento de tramos especialmente peligrosos de la red de carreteras pueda ejecutarse lo más rápido posible, acogiéndose a la declaración de urgencia.
- 1.1.9. Crear o reestructurar las unidades de seguridad vial en todos los órganos de carreteras, dotándolos de los recursos financieros, tecnológicos y –sobre todo– humanos adecuados.
- 2.2.4. Incentivar la investigación, fabricación y comercialización de sistemas de acceso y protección para personas con movilidad reducida.
- 2.2.5. Incentivar la investigación, fabricación y comercialización de sistemas de seguridad pasiva para personas de edad avanzada.
- 2.2.6. Incentivar la instalación de cinturones de seguridad en los autobuses matriculados anteriormente a su obligatoriedad.
- 2.3.1. Acciones educativas sobre el uso correcto de los sistemas de seguridad pasiva.
- 3.2.2. Incentivar la investigación para conseguir vehículos que faciliten la excarcelación.
- 3.3.3. Elaborar e implantar un programa formativo reglado de todo el personal sanitario de emergencias con inclusión de los planes de estudio en el MIR.
- 3.3.5. Adoptar de manera generalizada, protocolos de actuación tendentes a conseguir la máxima inmediatez en el traslado de lesionados hasta el centro hospitalario de referencia.
- 3.3.10. Propiciar la redacción de manuales y la celebración de cursos destinados a particulares sobre primeros auxilios, poniendo un especial énfasis en las conductas que deben evitarse.

- 4.3.1. Crear un programa de ayudas psicológicas a los afectados por los accidentes en el marco del sistema público de salud. Ello comportaría la creación de la especialidad de psicología de emergencias.
- 4.3.2. Implementar un cuadro de ayudas para cursar carreras universitarias, así como garantizar el cumplimiento de los programas de reserva de puestos de trabajo para discapacitados.
- 4.3.3. Crear un programa de ayudas a la práctica del deporte a todos los niveles. En el caso de la alta competición, estas ayudas deben ser similares a las del programa ADO.
- 4.3.4. Establecer un programa de ayudas al deporte de base, fomentando las instalaciones y monitores adecuados.
- 4.3.5. Crear un programa de ayudas económicas para la obtención del permiso para conducir de personas con discapacidades sobrevenidas como consecuencia de accidentes.
- 4.3.6. Unificar los regímenes de concesión de ayudas en forma de material de ortesis, ayudas técnicas etc., en todo el territorio nacional.
- 4.3.7. Implementar un programa de acción que garantice la asistencia con cargo a la seguridad social —y demás regímenes de protección social— los tratamientos de mantenimiento.

### Ministerio de Industria

- 1.2.1. Implantación en el plazo de cinco años, como equipamiento de serie, en todos los vehículos de los sistemas de seguridad comprendidos en el programa e-safety.
- 1.2.2. Limitar por construcción la velocidad punta de todos los automóviles en un plazo de siete años. En el mismo período deberán instalarse limitadores de velocidad en los que estén en dicho momento en circulación.
- 1.2.3. Incentivar la instalación de sistemas de limitación de velocidad inteligente.
- 1.2.4. Instalación progresiva del llamado sistema alcohol-lock. En un plazo de siete años, todos los vehículos deberán incorporarlo como equipamiento de serie.
- 1.2.5. Incrementar el ámbito y las ventajas fiscales del Plan Prever.
- 2.2.1. Implantación progresiva con carácter obligatorio de dispositivos que impidan el arranque del vehículo cuando no se hace uso del cinturón o que, al menos, avisen de tal circunstancia.
- 2.2.2. Instalar como equipamiento de serie, en un plazo máximo de siete años, los sistemas que incorporan medidas predictivas y adaptativas al accidente.
- 2.2.3. Incentivar la fabricación e instalación de dispositivos de seguridad más ergonómicos para niños.

- 2.2.4. Incentivar la investigación, fabricación y comercialización de sistemas de acceso y protección para personas con movilidad reducida.
- 2.2.5. Incentivar la investigación, fabricación y comercialización de sistemas de seguridad pasiva para personas de edad avanzada.
- 2.2.6. Incentivar la instalación de cinturones de seguridad en los autobuses matriculados anteriormente a su obligatoriedad.
- 2.2.7. Incentivar diseños que posibiliten la compatibilidad en caso de colisión.
- 2.3.1. Acciones educativas sobre el uso correcto de los sistemas de seguridad pasiva.
- 3.2.1. Apoyo a la iniciativa e-call de la Comisión Europea.
- 3.2.2. Incentivar la investigación para conseguir vehículos que faciliten la excarcelación.
- 4.1.1. Eliminar obstáculos al libre acceso a instalaciones y suministros en las áreas de servicio.
- 4.2.1. Incentivar la adaptación de los vehículos a las discapacidades incrementando las ayudas económicas y facilitando los trámites.

### Ministerio de Sanidad y Consumo

- 1.2.1. Implantación en el plazo de cinco años, como equipamiento de serie, en todos los vehículos de los sistemas de seguridad comprendidos en el programa e-safety.
- 1.2.2. Limitar por construcción la velocidad punta de todos los automóviles en un plazo de siete años. En el mismo período deberán instalarse limitadores de velocidad en los que estén en dicho momento en circulación.
- 1.2.4. Instalación progresiva del llamado sistema alcohol-lock. En un plazo de siete años, todos los vehículos deberán incorporarlo como equipamiento de serie.
- 1.2.5. Incrementar el ámbito y las ventajas fiscales del Plan Prever.
- 2.2.3. Incentivar la fabricación e instalación de dispositivos de seguridad más ergonómicos para niños.
- 2.2.5. Incentivar la investigación, fabricación y comercialización de sistemas de seguridad pasiva para personas de edad avanzada.
- 2.2.6. Incentivar la instalación de cinturones de seguridad en los autobuses matriculados anteriormente a su obligatoriedad.
- 2.3.1. Acciones educativas sobre el uso correcto de los sistemas de seguridad pasiva.
- 3.1.2. Generalizar en toda la red de carreteras, incluyendo las autovías urbanas, los postes de auxilio.

- 3.2.1 Apoyo a la iniciativa e-call de la Comisión Europea.
- 3.3.1. Elaborar y divulgar un catálogo de centros de referencia para LME y TCE.
- 3.3.2. Incrementar centros de referencia para LME y TCE. Al menos hasta alcanzar uno por cada comunidad autónoma.
- 3.3.3. Elaborar e implantar un programa formativo reglado de todo el personal sanitario de emergencias con inclusión de los planes de estudio en el MIR.
- 3.3.4. Optimizar los procedimientos de activación de los servicios de emergencia para garantizar que el tiempo de llegada al punto del accidente no supere los quince minutos.
- 3.3.5. Adoptar de manera generalizada, protocolos de actuación tendentes a conseguir la máxima inmediatez en el traslado de lesionados hasta el centro hospitalario de referencia.
- 3.3.6. Adoptar protocolos de actuación que garanticen que todos los lesionados son tratados dentro de las primeras veinticuatro horas en el hospital más adecuado a la naturaleza y gravedad de su lesión.
- 3.3.7. Fomentar la construcción de helisuperficies tanto en los lugares más adecuados de las vías públicas como en los hospitales, al menos en los de referencia en relación con las lesiones neurológicas.
- 3.3.8. Dar la máxima publicidad al número 112 como centro de emergencias a nivel nacional.
- 3.3.9. Alcanzar en la asistencia a los accidentes de circulación los mismos estándares de eficacia y calidad que en los trasplantes de órganos.
- 3.3.10. Propiciar la redacción de manuales y la celebración de cursos destinados a particulares sobre primeros auxilios, poniendo un especial énfasis en las conductas que deben evitarse.
- 4.1.1. Eliminar obstáculos al libre acceso a instalaciones y suministros en las áreas de servicio.
- 4.1.2. Establecer un sistema de identificación, mediante claves o señales adecuadas, que propicien la asistencia prioritaria a los accidentes e incidentes sufridos por personas discapacitadas.
- 4.2.1. Incentivar la adaptación de los vehículos a las discapacidades incrementando las ayudas económicas y facilitando los trámites.
- 4.3.1. Crear un programa de ayudas psicológicas a los afectados por los accidentes en el marco del sistema público de salud. Ello comportaría la creación de la especialidad de psicología de emergencias.

- 4.3.2. implementar un cuadro de ayudas para cursar carreras universitarias, así como garantizar el cumplimiento de los programas de reserva de puestos de trabajo para discapacitados.
- 4.3.3. Crear un programa de ayudas a la práctica del deporte a todos los niveles. En el caso de la alta competición, estas ayudas deben ser similares a las del programa ADO.
- 4.3.4. Establecer un programa de ayudas al deporte de base, fomentando las instalaciones y monitores adecuados.
- 4.3.5. Crear un programa de ayudas económicas para la obtención del permiso para conducir de personas con discapacidades sobrevinidas como consecuencia de accidentes.
- 4.3.6. Unificar los regímenes de concesión de ayudas en forma de material de ortesis, ayudas técnicas etc., en todo el territorio nacional.
- 4.3.7. Implementar un programa de acción que garantice la asistencia con cargo a la seguridad social -y demás regímenes de protección social- los tratamientos de mantenimiento.
- 4.3.8. Revisar de oficio los tipos de limitación aplicados a cada tipo de discapacidad y, a petición de los interesados, las concretas de cada caso.

## Ministerio de Economía

- 1.1.1. Incrementar la dotación presupuestaria para conservación en los tres próximos años en un 25% anual, así como las previsiones del PEIT en la misma proporción y favorecer esta política en las Comunidades Autónomas.
- 1.1.3. Modificar la normativa que regula la contratación pública para que el contrato de equipamiento sea independiente de los de proyecto y ejecución de obra.
- 1.1.5. Hacer obligatorias las auditorías de seguridad en carretera con un calendario progresivo de implantación de cinco años, a fin de dar tiempo suficiente para la formación de los auditores.
- 1.1.6. Crear un curso de especialización universitaria en seguridad desde el punto de vista de la infraestructura.
- 1.2.4. Instalación progresiva del llamado sistema alcohol-lock. En un plazo de siete años, todos los vehículos deberán incorporarlo como equipamiento de serie.
- 1.2.5. Incrementar el ámbito y las ventajas fiscales del Plan Prever.
- 1.3.1. Incrementar en un 50% la plantilla de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil -así como de las policías autonómicas, en la proporción que resulte aconsejable- en un plazo máximo de cinco años.

- 1.3.2. Establecer objetivos de controles en la circulación en función de los parámetros habituales de parque automovilístico, censo de conductores, kilómetros de red objeto de vigilancia, etc.
- 1.3.7. Establecer procedimientos penales y administrativos más ágiles sin descartar la exigencia de cobros anticipados.
- 2.1.1. Implantación de un programa para crear “carreteras que perdonan”.
- 2.1.2. Aumento de la zona de dominio público viario.
- 2.2.4. Incentivar la investigación, fabricación y comercialización de sistemas de acceso y protección para personas con movilidad reducida.
- 2.2.5. Incentivar la investigación, fabricación y comercialización de sistemas de seguridad pasiva para personas de edad avanzada.
- 2.2.6. Incentivar la instalación de cinturones de seguridad en los autobuses matriculados anteriormente a su obligatoriedad.
- 2.2.7. Incentivar diseños que posibiliten la compatibilidad en caso de colisión.
- 3.1.2. Generalizar en toda la red de carreteras, incluyendo las autovías urbanas, los postes de auxilio.
- 3.2.1. Apoyo a la iniciativa e-call de la Comisión Europea.
- 3.2.2. Incentivar la investigación para conseguir vehículos que faciliten la excarcelación.
- 3.3.7. Fomentar la construcción de helisuperficies tanto en los lugares más adecuados de las vías públicas como en los hospitales, al menos en los de referencia en relación con las lesiones neurológicas.
- 3.3.9. Alcanzar en la asistencia a los accidentes de circulación los mismos estándares de eficacia y calidad que en los trasplantes de órganos.
- 4.1.1. Eliminar obstáculos al libre acceso a instalaciones y suministros en las áreas de servicio.
- 4.2.1. Incentivar la adaptación de los vehículos a las discapacidades incrementando las ayudas económicas y facilitando los trámites.

### Ministerio de Administraciones Públicas

- 1.1.3. Modificar la normativa que regula la contratación pública para que el contrato de equipamiento sea independiente de los de proyecto y ejecución de obra.
- 1.1.5. Hacer obligatorias las auditorías de seguridad en carretera con un calendario progresivo de implantación de cinco años, a fin de dar tiempo suficiente para la formación de los auditores.

- 1.1.6. Crear un curso de especialización universitaria en seguridad desde el punto de vista de la infraestructura.
- 1.1.8. Modificar los condicionantes legales para que el tratamiento de tramos especialmente peligrosos de la red de carreteras pueda ejecutarse lo más rápido posible, acogiendo a la declaración de urgencia.
- 1.1.9. Crear o reestructurar las unidades de seguridad vial en todos los órganos de carreteras, dotándolos de los recursos financieros, tecnológicos y –sobre todo– humanos adecuados.
- 1.3.1. Incrementar en un 50% la plantilla de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil –así como de las policías autonómicas, en la proporción que resulte aconsejable– en un plazo máximo de cinco años.
- 1.3.2. Establecer objetivos de controles en la circulación en función de los parámetros habituales de parque automovilístico, censo de conductores, kilómetros de red objeto de vigilancia, etc.
- 1.3.7. Establecer procedimientos penales y administrativos más ágiles sin descartar la exigencia de cobros anticipados.
- 3.3.9. Alcanzar en la asistencia a los accidentes de circulación los mismos estándares de eficacia y calidad que en los trasplantes de órganos.
- 4.3.1. Crear un programa de ayudas psicológicas a los afectados por los accidentes en el marco del sistema público de salud. Ello comportaría la creación de la especialidad de psicología de emergencias.
- 4.3.2. Implementar un cuadro de ayudas para cursar carreras universitarias, así como garantizar el cumplimiento de los programas de reserva de puestos de trabajo para discapacitados.

### Ministerio de Justicia

- 1.3.3. Incluir en el Código Penal los tipos delictivos de conducir con un exceso de alcoholemia así como los grandes excesos de velocidad.
- 1.3.4. Incluir en el Código Penal el tipo delictivo de conducir sin la habilitación administrativa pertinente.
- 1.3.5. Prever para los delitos menos graves contra la seguridad del tráfico los trabajos en beneficio de la comunidad como penas alternativas.
- 1.3.7. Establecer procedimientos penales y administrativos más ágiles sin descartar la exigencia de cobros anticipados.
- 2.2.6. Incentivar la instalación de cinturones de seguridad en los autobuses matriculados anteriormente a su obligatoriedad.

## Ministerio de Defensa

- 1.3.1. Incrementar en un 50% la plantilla de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil –así como de las policías autonómicas, en la proporción que resulte aconsejable– en un plazo máximo de cinco años.
- 3.3.7. Fomentar la construcción de helisuperficies tanto en los lugares más adecuados de las vías públicas como en los hospitales, al menos en los de referencia en relación con las lesiones neurológicas.

## Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales

- 4.3.2. Implementar un cuadro de ayudas para cursar carreras universitarias, así como garantizar el cumplimiento de los programas de reserva de puestos de trabajo para discapacitados.
- 4.3.3. Crear un programa de ayudas a la práctica del deporte a todos los niveles. En el caso de la alta competición, estas ayudas deben ser similares a las del programa ADO.
- 4.3.4. Establecer un programa de ayudas al deporte de base, fomentando las instalaciones y monitores adecuados.
- 4.3.6. Unificar los regímenes de concesión de ayudas en forma de material de ortesis, ayudas técnicas etc., en todo el territorio nacional.
- 4.3.7. Implementar un programa de acción que garantice la asistencia con cargo a la seguridad social –y demás regímenes de protección social– los tratamientos de mantenimiento.

## Ministerio de Medio Ambiente

- 2.1.2. Aumento de la zona de dominio público viario.

## Comunidades Autónomas

- 1.1.1. Incrementar la dotación presupuestaria para conservación en los tres próximos años en un 25% anual, así como las previsiones del PEIT en la misma proporción y favorecer esta política en las Comunidades Autónomas.
- 1.1.2. Establecer un procedimiento de sustitución automática de las señales verticales cuando venza el período de validez establecido por la normativa.
- 1.1.3. Modificar la normativa que regula la contratación pública para que el contrato de equipamiento sea independiente de los de proyecto y ejecución de obra.

- 1.1.4. Dar la máxima prioridad, dentro del plan de conservación y acondicionamiento de carreteras, a un programa específico de tratamiento de intersecciones.
- 1.1.5. Hacer obligatorias las auditorías de seguridad en carretera con un calendario progresivo de implantación de cinco años, a fin de dar tiempo suficiente para la formación de los auditores.
- 1.1.6. Crear un curso de especialización universitaria en seguridad desde el punto de vista de la infraestructura.
- 1.1.7. Establecer una política coordinada en infraestructuras que permita implantar declaraciones de impacto en seguridad de la red.
- 1.1.8. Modificar los condicionantes legales para que el tratamiento de tramos especialmente peligrosos de la red de carreteras pueda ejecutarse lo más rápido posible, acogándose a la declaración de urgencia.
- 1.1.9. Crear o reestructurar las unidades de seguridad vial en todos los órganos de carreteras, dotándolos de los recursos financieros, tecnológicos y –sobre todo– humanos adecuados.
- 1.1.10. Adoptar los procedimientos adecuados para que toda nueva normativa técnica vaya acompañada de un plan de renovación que incorpore un calendario de actuación.
- 1.1.11. Posibilitar y fomentar la actuación de las fuerzas de vigilancia en carretera como inspectores capaces de detectar los defectos de la vía.
- 1.2.1. Implantación en el plazo de cinco años, como equipamiento de serie, en todos los vehículos de los sistemas de seguridad comprendidos en el programa e-safety.
- 1.2.2. Limitar por construcción la velocidad punta de todos los automóviles en un plazo de siete años. En el mismo período deberán instalarse limitadores de velocidad en los que estén en dicho momento en circulación.
- 1.2.3. Incentivar la instalación de sistemas de limitación de velocidad inteligente.
- 1.2.4. Instalación progresiva del llamado sistema alcohol-lock. En un plazo de siete años, todos los vehículos deberán incorporarlo como equipamiento de serie.
- 1.2.5. Incrementar el ámbito y las ventajas fiscales del Plan Prever.
- 1.3.1. Incrementar en un 50% la plantilla de la agrupación de tráfico de la Guardia Civil –así como de las policías autonómicas, en la proporción que resulte aconsejable– en un plazo máximo de cinco años.
- 1.3.2. Establecer objetivos de controles en la circulación en función de los parámetros habituales de parque automovilístico, censo de conductores, kilómetros de red objeto de vigilancia etc.

- 1.3.6.** Implantar un sistema de sanciones por superar determinadas velocidades medias.
- 1.3.8.** Incentivar, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano, la implantación de medios de transporte público –los llamados búhos– que lleguen a los centros de ocio, en condiciones económicas, de horario, etc. que los hagan atractivos a los jóvenes.
- 2.1.1.** Implantación de un programa para crear “carreteras que perdonan”.
- 2.1.2.** Aumento de la zona de dominio público viario.
- 2.1.3.** Establecer un programa de “laterales benignos” en las carreteras.
- 2.2.3.** Incentivar la fabricación e instalación de dispositivos de seguridad más ergonómicos para niños.
- 2.2.5.** Incentivar la investigación, fabricación y comercialización de sistemas de seguridad pasiva para personas de edad avanzada.
- 2.2.6.** Incentivar la instalación de cinturones de seguridad en los autobuses matriculados anteriormente a su obligatoriedad.
- 2.3.1.** Acciones educativas sobre el uso correcto de los sistemas de seguridad pasiva.
- 3.1.1.** Implementar sistemas de gestión del tráfico que den prioridad al acceso de los vehículos de emergencias a los lugares de los accidentes.
- 3.1.2.** Generalizar en toda la red de carreteras, incluyendo las autovías urbanas, los postes de auxilio.
- 3.2.1.** Apoyo a la iniciativa e-call de la Comisión Europea.
- 3.3.1.** Elaborar y divulgar un catálogo de centros de referencia para LME y TCE.
- 3.3.2.** Incrementar centros de referencia para LME y TCE. Al menos hasta alcanzar uno por cada comunidad autónoma.
- 3.3.3.** Elaborar e implantar un programa formativo reglado de todo el personal sanitario de emergencias con inclusión de los planes de estudio en el MIR.
- 3.3.4.** Optimizar los procedimientos de activación de los servicios de emergencia para garantizar que el tiempo de llegada al punto del accidente no supere los quince minutos.
- 3.3.5.** Adoptar de manera generalizada, protocolos de actuación tendentes a conseguir la máxima inmediatez en el traslado de lesionados hasta el centro hospitalario de referencia.
- 3.3.6.** Adoptar protocolos de actuación que garanticen que todos los lesionados son tratados dentro de las primeras veinticuatro horas en el hospital más adecuado a la naturaleza y gravedad de su lesión.

- 3.3.7.** Fomentar la construcción de helisuperficies tanto en los lugares más adecuados de las vías públicas como en los hospitales, al menos en los de referencia en relación con las lesiones neurológicas.
- 3.3.8.** Dar la máxima publicidad al número 112 como centro de emergencias a nivel nacional.
- 3.3.9.** Alcanzar en la asistencia a los accidentes de circulación los mismos estándares de eficacia y calidad que en los trasplantes de órganos.
- 3.3.10.** Propiciar la redacción de manuales y la celebración de cursos destinados a particulares sobre primeros auxilios, poniendo un especial énfasis en las conductas que deben evitarse.
- 4.1.1.** Eliminar obstáculos al libre acceso a instalaciones y suministros en las áreas de servicio.
- 4.1.2.** Establecer un sistema de identificación, mediante claves o señales adecuadas, que propicien la asistencia prioritaria a los accidentes e incidentes sufridos por personas discapacitadas.
- 4.2.1.** Incentivar la adaptación de los vehículos a las discapacidades incrementando las ayudas económicas y facilitando los trámites.
- 4.3.1.** Crear un programa de ayudas psicológicas a los afectados por los accidentes en el marco del sistema público de salud. Ello comportaría la creación de la especialidad de psicología de emergencias.
- 4.3.2.** Implementar un cuadro de ayudas para cursar carreras universitarias, así como garantizar el cumplimiento de los programas de reserva de puestos de trabajo para discapacitados.
- 4.3.3.** Crear un programa de ayudas a la práctica del deporte a todos los niveles. En el caso de la alta competición, estas ayudas deben ser similares a las del programa ADO.
- 4.3.4.** Establecer un programa de ayudas al deporte de base, fomentando las instalaciones y monitores adecuados.
- 4.3.5.** Crear un programa de ayudas económicas para la obtención del permiso para conducir de personas con discapacidades sobrevenidas como consecuencia de accidentes.
- 4.3.6.** Unificar los regímenes de concesión de ayudas en forma de material de ortesis, ayudas técnicas etc., en todo el territorio nacional.
- 4.3.7.** Implementar un programa de acción que garantice la asistencia con cargo a la seguridad social –y demás regímenes de protección social– los tratamientos de mantenimiento.

## Ayuntamientos

- 1.1.1. Incrementar la dotación presupuestaria para conservación en los tres próximos años en un 25% anual, así como las previsiones del PEIT en la misma proporción y favorecer esta política en las Comunidades Autónomas.
- 1.1.5. Hacer obligatorias las auditorías de seguridad en carretera con un calendario progresivo de implantación de cinco años, a fin de dar tiempo suficiente para la formación de los auditores.
- 1.1.6. Crear un curso de especialización universitaria en seguridad desde el punto de vista de la infraestructura.
- 1.1.8. Modificar los condicionantes legales para que el tratamiento de tramos especialmente peligrosos de la red de carreteras pueda ejecutarse lo más rápido posible, acogiéndose a la declaración de urgencia.
- 1.1.9. Crear o reestructurar las unidades de seguridad vial en todos los órganos de carreteras, dotándolos de los recursos financieros, tecnológicos y –sobre todo– humanos adecuados.
- 1.3.6. Implantar un sistema de sanciones por superar determinadas velocidades medias.
- 1.3.8. Incentivar, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano, la implantación de medios de transporte público –los llamados búhos– que lleguen a los centros de ocio, en condiciones económicas, de horario, etc. que los hagan atractivos a los jóvenes.
- 2.1.2. Aumento de la zona de dominio público viario.
- 2.3.1. Acciones educativas sobre el uso correcto de los sistemas de seguridad pasiva.
- 3.1.1. Implementar sistemas de gestión del tráfico que den prioridad al acceso de los vehículos de emergencias a los lugares de los accidentes.
- 3.1.2. Generalizar en toda la red de carreteras, incluyendo las autovías urbanas, los postes de auxilio.
- 3.2.1. Apoyo a la iniciativa e-call de la Comisión Europea.
- 3.3.4. Optimizar los procedimientos de activación de los servicios de emergencia para garantizar que el tiempo de llegada al punto del accidente no supere los quince minutos.
- 3.3.5. Adoptar de manera generalizada, protocolos de actuación tendentes a conseguir la máxima inmediatez en el traslado de lesionados hasta el centro hospitalario de referencia.
- 3.3.7. Fomentar la construcción de helisuperficies tanto en los lugares más adecuados de las vías públicas como en los hospitales, al menos en los de referencia en relación con las lesiones neurológicas.

- 3.3.8. Dar la máxima publicidad al número 112 como centro de emergencias a nivel nacional.
- 3.3.10. Propiciar la redacción de manuales y la celebración de cursos destinados a particulares sobre primeros auxilios, poniendo un especial énfasis en las conductas que deben evitarse.
- 4.1.1. Eliminar obstáculos al libre acceso a instalaciones y suministros en las áreas de servicio.
- 4.1.2. Establecer un sistema de identificación, mediante claves o señales adecuadas, que propicien la asistencia prioritaria a los accidentes e incidentes sufridos por personas discapacitadas.
- 4.3.1. Crear un programa de ayudas psicológicas a los afectados por los accidentes en el marco del sistema público de salud. Ello comportaría la creación de la especialidad de psicología de emergencias.
- 4.3.2. Implementar un cuadro de ayudas para cursar carreras universitarias, así como garantizar el cumplimiento de los programas de reserva de puestos de trabajo para discapacitados.
- 4.3.3. Crear un programa de ayudas a la práctica del deporte a todos los niveles. En el caso de la alta competición, estas ayudas deben ser similares a las del programa ADO.
- 4.3.4. Establecer un programa de ayudas al deporte de base, fomentando las instalaciones y monitores adecuados.
- 4.3.6. Unificar los regímenes de concesión de ayudas en forma de material de ortesis, ayudas técnicas etc., en todo el territorio nacional.
- 4.3.7. Implementar un programa de acción que garantice la asistencia con cargo a la seguridad socia –y demás regímenes de protección social– los tratamientos de mantenimiento.

## Diputaciones Provinciales y Forales

- 1.1.1. Incrementar la dotación presupuestaria para conservación en los tres próximos años en un 25% anual, así como las previsiones del PEIT en la misma proporción y favorecer esta política en las Comunidades Autónomas.
- 1.1.4. Dar la máxima prioridad, dentro del plan de conservación y acondicionamiento de carreteras, a un programa específico de tratamiento de intersecciones.
- 1.1.5. Hacer obligatorias las auditorías de seguridad en carretera con un calendario progresivo de implantación de cinco años, a fin de dar tiempo suficiente para la formación de los auditores.



- 1.1.6. Crear un curso de especialización universitaria en seguridad desde el punto de vista de la infraestructura.
- 1.1.7. Establecer una política coordinada en infraestructuras que permita implantar declaraciones de impacto en seguridad de la red.
- 1.1.9. Crear o reestructurar las unidades de seguridad vial en todos los órganos de carreteras, dotándolos de los recursos financieros, tecnológicos y –sobre todo– humanos adecuados.
- 1.3.6. Implantar un sistema de sanciones por superar determinadas velocidades medias.
- 2.1.1. Implantación de un programa para crear “carreteras que perdonan”.
- 2.1.2. Aumento de la zona de dominio público viario.
- 2.1.3. Establecer un programa de “laterales benignos” en las carreteras.
- 3.1.1. Implementar sistemas de gestión del tráfico que den prioridad al acceso de los vehículos de emergencias a los lugares de los accidentes.
- 3.1.2. Generalizar en toda la red de carreteras, incluyendo las autovías urbanas, los postes de auxilio.
- 3.2.1. Apoyo a la iniciativa e-call de la Comisión Europea.
- 3.3.4. Optimizar los procedimientos de activación de los servicios de emergencia para garantizar que el tiempo de llegada al punto del accidente no supere los quince minutos.
- 3.3.7. Fomentar la construcción de helisuperficies tanto en los lugares más adecuados de las vías públicas como en los hospitales, al menos en los de referencia en relación con las lesiones neurológicas.
- 3.3.8. Dar la máxima publicidad al número 112 como centro de emergencias a nivel nacional.
- 4.1.1. Eliminar obstáculos al libre acceso a instalaciones y suministros en las áreas de servicio.

### Federación Española de Municipios y Provincias

- 1.1.1. Incrementar la dotación presupuestaria para conservación en los tres próximos años en un 25% anual, así como las previsiones del PEIT en la misma proporción y favorecer esta política en las Comunidades Autónomas.
- 1.1.4. Dar la máxima prioridad, dentro del plan de conservación y acondicionamiento de carreteras, a un programa específico de tratamiento de intersecciones.
- 1.1.5. Hacer obligatorias las auditorías de seguridad en carretera con un calendario progresivo de implantación de cinco años, a fin de dar tiempo suficiente para la formación de los auditores.

- 1.1.6. Crear un curso de especialización universitaria en seguridad desde el punto de vista de la infraestructura.
- 1.1.7. Establecer una política coordinada en infraestructuras que permita implantar declaraciones de impacto en seguridad de la red.
- 1.1.8. Modificar los condicionantes legales para que el tratamiento de tramos especialmente peligrosos de la red de carreteras pueda ejecutarse lo más rápido posible, acogiéndose a la declaración de urgencia.
- 1.1.9. Crear o reestructurar las unidades de seguridad vial en todos los órganos de carreteras, dotándolos de los recursos financieros, tecnológicos y –sobre todo– humanos adecuados.
- 1.3.6. Implantar un sistema de sanciones por superar determinadas velocidades medias.
- 1.3.8. Incentivar, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano, la implantación de medios de transporte público –los llamados búhos– que lleguen a los centros de ocio, en condiciones económicas, de horario, etc. que los hagan atractivos a los jóvenes.
- 2.1.1. Implantación de un programa para crear “carreteras que perdonan”.
- 2.1.2. Aumento de la zona de dominio público viario.
- 2.1.3. Establecer un programa de “laterales benignos” en las carreteras.
- 2.3.1. Acciones educativas sobre el uso correcto de los sistemas de seguridad pasiva.
- 3.1.1. Implementar sistemas de gestión del tráfico que den prioridad al acceso de los vehículos de emergencias a los lugares de los accidentes.
- 3.1.2. Generalizar en toda la red de carreteras, incluyendo las autovías urbanas, los postes de auxilio.
- 3.2.1. Apoyo a la iniciativa e-call de la Comisión Europea.
- 3.3.4. Optimizar los procedimientos de activación de los servicios de emergencia para garantizar que el tiempo de llegada al punto del accidente no supere los quince minutos.
- 3.3.5. Adoptar de manera generalizada, protocolos de actuación tendentes a conseguir la máxima inmediatez en el traslado de lesionados hasta el centro hospitalario de referencia.
- 3.3.7. Fomentar la construcción de helisuperficies tanto en los lugares más adecuados de las vías públicas como en los hospitales, al menos en los de referencia en relación con las lesiones neurológicas.
- 3.3.8. Dar la máxima publicidad al número 112 como centro de emergencias a nivel nacional.

- 3.3.10.** Propiciar la redacción de manuales y la celebración de cursos destinados a particulares sobre primeros auxilios, poniendo un especial énfasis en las conductas que deben evitarse.
- 4.1.1.** Eliminar obstáculos al libre acceso a instalaciones y suministros en las áreas de servicio.
- 4.1.2.** Establecer un sistema de identificación, mediante claves o señales adecuadas, que propicien la asistencia prioritaria a los accidentes e incidentes sufridos por personas discapacitadas.
- 4.3.1.** Crear un programa de ayudas psicológicas a los afectados por los accidentes, en el marco del sistema público de salud. Ello comportaría la creación de especialidad de psicología de emergencias.
- 4.3.2.** Implementar un cuadro de ayudas para cursar carreras universitarias, así como garantizar el cumplimiento de los programas de reserva de puestos de trabajo para discapacitados.
- 4.3.3.** Crear un programa de ayudas a la práctica del deporte a todos los niveles. En el caso de la alta competición, estas ayudas deben ser similares a las del programa ADO.
- 4.3.4.** Establecer un programa de ayudas al deporte de base, fomentando las instalaciones y monitores adecuados.
- 4.3.6.** Unificar los regímenes de concesión de ayudas en forma de material de ortesis, ayudas técnicas etc., en todo el territorio nacional.
- 4.3.7.** Implementar un programa de acción que garantice la asistencia con cargo a la seguridad social –y demás regímenes de protección social– los tratamientos de mantenimiento.

## APÉNDICE II

### PACTO SOCIAL POR LA SEGURIDAD VIAL

Las conclusiones del congreso internacional de prevención de accidentes de tráfico titulado *La sociedad civil ante el reto de la seguridad vial*, han sido recibidas en esta Cámara y tras su tramitación parlamentaria han sido la base de una proposición no de ley dirigida al Gobierno de la Nación, asumiendo la responsabilidad de ejercer el control que institucionalmente corresponde al Parlamento sobre la acción de gobierno en relación con el cumplimiento.

Entre las conclusiones, se recoge una iniciativa de la Cámara, en el sentido de promover un pacto de estado por la seguridad vial, en la inteligencia de que, por su gravedad y su extensión entre toda la sociedad, se trata de un problema de estado. En este contexto, resulta adecuado impulsar una acción desde la sociedad civil en orden a suscribir un gran pacto social por la seguridad vial, que evidencie la voluntad de la ciudadanía de asumir la cuota de responsabilidad que le corresponde en la lucha contra los accidentes circulatorios. Ello debe servir como referente a los poderes del estado en el sentido de que se sentirán suficientemente respaldados por la sociedad civil a la hora de adoptar medidas cuyo coste social es potencialmente elevado, siempre que la propia sociedad perciba una voluntad política de actuación, decidida, consensuada y con vocación de continuidad más allá de la normal alternancia en el gobierno de las instituciones.

En consecuencia, las Cortes Generales –máxima representación de la soberanía popular–, a través de la Comisión de Seguridad Vial y Prevención de Accidentes de Tráfico del Congreso de los Diputados.

**RECONOCEN** la importancia de la seguridad vial, como uno de los más graves problemas que afectan a España, como a todas las sociedades desarrolladas.

**EXPRESAN** su convicción de que sólo la acción concertada de los poderes públicos y de la sociedad civil puede producir efectos sensibles y duraderos en una evolución positiva de la cifra de accidentes y víctimas.

**VALORAN** el papel de la sociedad civil como incentivadora de la acción pública y como apoyo a las iniciativas que tiene como destinataria a la propia sociedad.

**PROCLAMAN** su voluntad de ejercer sus competencias constitucionales de impulso legislativo y control político para garantizar la continuidad de una política de seguridad vial eficaz, coherente y permanente.

**EXHORTAN** a todos los poderes del estado a asumir la seguridad vial como una de sus políticas prioritarias, mediante programas integrados, sistemáticos y coherentes.

**INVITAN** a la sociedad civil a la firma de un Pacto social por la seguridad vial que podrá ser suscrito por las empresas, organizaciones empresariales, profesionales y sindicales que expresamente acepten los siguientes compromisos:

- No limitarse al cumplimiento normal de sus fines empresariales o asociativos, aunque algunas de tales líneas puedan suponer acciones positivas para la seguridad vial.

- Desarrollar programas específicos de seguridad vial, aunque ello suponga alterar el orden normal de sus prioridades.
- Renunciar a cualquier actividad que, aunque pueda obedecer a intereses legítimos, sea potencialmente nociva para la causa de la seguridad vial.

**SE COMPROMETEN** a dirigir el proceso de suscripción del Pacto Social, custodiándolo en sede parlamentaria y controlando el cumplimiento de los compromisos que lo sustentan.

**CONVOCAN** a todos los agentes sociales al acto solemne de firma del Pacto Social por la Seguridad Vial que tendrá lugar en la sede del Congreso de los Diputados.

