

A LOS PARTIDOS POLÍTICOS

Los abajo firmantes, en representación de tres entidades sin ánimo de lucro y con un amplio currículum en materia de seguridad vial, trasladan a los partidos políticos un elenco de propuestas con la esperanza de que las incluyan en sus respectivos programas electorales de cara a las elecciones generales que se celebrarán en marzo de 2008.

El presente documento no tiene una pretensión de totalidad, en cuanto que no se incluyen propuestas excesivamente genéricas que entrarían en el terreno de lo obvio, ni las que, por así decirlo, forman parte de lo esperable, porque tradicionalmente ya suelen aparecer en cualquier declaración programática o en la mayoría de los documentos electorales o congresuales de los partidos.

Muy al contrario el documento aspira a formular un número no muy extenso de propuestas, que si no son estrictamente novedosas, al menos no son habituales; por otra parte, son propuestas que tienen el nivel de concreción suficiente como para poder, en su caso, ir evaluando a lo largo de la próxima legislatura el grado de compromiso con la seguridad vial que asuma el gobierno que salga del proceso electoral.

En gran medida, el presente documento trae causa de las conclusiones del congreso internacional de prevención de accidentes de tráfico, que, bajo el título de *La sociedad civil ante el reto de la seguridad vial*, se celebró en Madrid en mayo de 2006. Conclusiones que se plasmaron en el llamado *Libro verde de la seguridad vial*.

El libro en cuestión, del que se adjunta un ejemplar y del que el presente documento es un sucinto resumen, fue ampliamente difundido, habiéndose hecho entrega personal del mismo al Presidente del Congreso de los Diputados y posteriormente remitido al Presidente del Gobierno de la Nación, a todos los ministros concernidos, a los presidentes de las comunidades autónomas, a la Federación Española de Municipios y Provincias, así como a los alcaldes de los principales ayuntamientos de España; incluso todos los partidos con representación parlamentaria disponen ya de un ejemplar del *Libro Verde*, toda vez que se les entregó a los representantes de los mismos en la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.

1. LA SEGURIDAD VIAL, UNA PRIORIDAD POLÍTICA.

Más allá de declaraciones genéricas, para que la sociedad civil perciba que el nuevo gobierno confiere a la prevención de accidentes de tráfico el grado de prioridad que reclaman 4.000 víctimas mortales cada año, serían necesarias como mínimo las siguientes acciones:

1.1. Aspectos programáticos

- Es imprescindible que el programa electoral fije entre sus cuatro o cinco máximas prioridades para la legislatura —terrorismo, inmigración, empleo, vivienda...— la seguridad vial; así ocurrió en Francia hace cinco años, cuando el presidente Chirac estableció entre sus tres políticas prioritarias la “lucha contra la violencia vial”, y eso fue lo que movilizó a todos los poderes públicos y al conjunto de la sociedad francesa, con los resultados que son bien conocidos.

1.2. Cuestiones presupuestarias y financieras

- La práctica totalidad de las propuestas contenidas en el presente documento exige para su concreción y viabilidad que se prevean unos incentivos fiscales o unas dotaciones presupuestarias específicas, sin las cuales todo ello se quedaría en una pura declaración programática sin compromiso político.

1.3. Aspectos institucionales

- Creación de una *Agencia Estatal de Seguridad Vial*, adscrita a la vicepresidencia política del gobierno y con amplias facultades ejecutivas de coordinación interministerial.
- Consolidación de la Comisión Parlamentaria de Seguridad Vial, confiriéndole el carácter de permanente, así como capacidad de iniciativa legislativa. Igualmente, tendrá la responsabilidad de aprobar definitivamente los planes nacionales de seguridad vial y fiscalizar su cumplimiento con exacción de las responsabilidades políticas que eventualmente procedan.
- Creación de un Consejo Nacional de Seguridad Vial, que sustituya a los vigentes Consejo Superior y Comisión Interministerial. La idea matriz es conseguir la implicación efectiva y al máximo nivel de todas las administraciones concernidas. Por otra parte, por lo que hace al sector privado, que desaparezcan ciertas inercias de representación corporativa y de intereses, de suerte que sólo participen las entidades y organizaciones auténticamente comprometidas con la seguridad vial, más allá del estricto cumplimiento de sus fines empresariales o asociativos.

1.4. Cuestiones operativas

- Replanteamiento profundo de los Planes Nacionales de Seguridad Vial —tanto los estratégicos como los operativos— a fin de que su sistemática y contenido, así como sus procedimientos de elaboración, formulación y aprobación, permitan el seguimiento de los mismos, mediante la fijación de unos programas y objetivos suficientemente identificables y medibles.

- Refuerzo de la actividad de España en los órganos de la Unión Europea, a fin de conseguir una mayor implicación de las instituciones comunitarias en una política común de seguridad vial, que hasta la fecha no ha existido con la amplitud, sistemática y rigor necesarios.
- Inclusión de la seguridad vial en todos los debates parlamentarios importantes —de investidura, sobre el estado de la nación— con expresa rendición de cuentas del desarrollo de los planes de seguridad vial, independientemente del seguimiento pormenorizado y periódico que se atribuiría a la Comisión de Seguridad Vial del Congreso.

2. INFRAESTRUCTURAS

- Incremento de las dotaciones presupuestarias para conservación de carreteras, hasta alcanzar a final de la legislatura un importe equivalente al 2% del valor patrimonial de la red.
- Incremento de las dotaciones presupuestarias a fin de cubrir en plazos muy reducidos la corrección de tramos peligrosos o de concentración de accidentes
- Dotación suficiente de recursos humanos, tecnológicos y financieros en la unidad central de seguridad vial del Ministerio de Fomento y creación de otras homólogas en cada Demarcación de Carreteras.
- Inclusión obligatoria de auditorías de seguridad vial en todos los proyectos de nueva construcción y en aquellos de conservación o modificación cuyo alcance así lo aconseje.
- Creación del marco normativo adecuado para que los proyectos de corrección de tramos peligrosos o de concentración de accidentes se contraten por procedimientos de urgencia, como si se tratase de obras en tramos afectados por desastres o catástrofes naturales.
- Revisión pormenorizada de todas las limitaciones específicas de velocidad, dada su superior trascendencia jurídica a partir de la entrada en vigor del la reforma del Código Penal.
- Adopción de un programa de reducción de accidentalidad por salida de la vía, sobre la base de una generalización tan amplia como sea posible de los denominados *laterales benignos*.

3. ACCIONES EDUCATIVAS

- Potenciar que en la nueva asignatura Educación para la Ciudadanía los contenidos de seguridad vial se impartan de una forma generalizada y eficaz con independencia del espacio que al efecto haya dedicado el texto que se utilice en cada colegio. Ello exigirá como acción complementaria una adecuada difusión del material existente al efecto.
- Incentivar la impartición efectiva de la educación vial en las enseñanzas obligatorias como eje transversal de las materias de, Ética, Filosofía, Ciencias Sociales y cualquier otra en la que resulte adecuado.

- Tanto todo lo concerniente a la ecuación vial escolar como la potenciación de las unidades de seguridad vial y la implantación de las auditorías comportan nuevas exigencias formativas, por lo que es necesario implementar los procesos educativos oportunos en las facultades y escuelas.
- Crear las especialidades de medicina y psicología de emergencias, con pleno reconocimiento académico, incluyendo su incorporación al régimen de MIR y PIR respectivamente.

4. PERMISO DE CONDUCCIÓN

- Incrementar las dotaciones de funcionarios examinadores y propiciar la de profesores de autoescuela, a fin de posibilitar que los exámenes de conducción tengan la extensión y el rigor necesarios —lo cual no implica que los exámenes hayan de ser más duros—, para garantizar una adecuada formación de los nuevos conductores.
- Modificar el régimen de conducción de los ciclomotores, de suerte que la edad mínima para ello sea siempre 16 años y que la formación previa sea suficiente
- Suprimir el criterio de reciprocidad en la convalidación de permisos obtenidos en el extranjero, no procediéndose al canje más que en aquellos casos en los que las condiciones jurídicas, técnicas y sociológicas de expedición sean homologables con los de la Unión Europea.
- Crear un marco estable de colaboración entre la Dirección General de Tráfico y las administraciones sanitarias para implementar un programa continuado y eficaz de inspecciones de los centros de reconocimiento para el permiso de conducción, en orden a garantizar el necesario rigor técnico de los reconocimientos.

5. ACCIONES RELACIONADAS CON EL VEHÍCULO

- Propiciar que los fabricantes de automóviles acorten los plazos de incorporación como elementos de serie de los avances tecnológicos en materia de seguridad activa y pasiva de los vehículos. Ello exige la creación de un marco de beneficios fiscales suficientemente incentivador.

6. ACCIONES DE CONTROL

- Las últimas modificaciones normativas (Ley del Permiso por Puntos y modificación del Código Penal) aconsejan un reposo en la acción legislativa referente a las cuestiones sustantivas y, por el contrario, centrar el esfuerzo en todo lo que concierne a la exigencia de cumplimiento de las normas; para ello, se debe dotar a las administraciones con competencia sancionatoria —ordinaria y de justicia— de los recursos humanos, financieros y tecnológicos necesarios para garantizar que todas las infracciones contra la seguridad del tráfico —administrativas y penales— tengan el lógico correlato de una aplicación estricta y ejemplar de las sanciones legalmente previstas.
- Como concreción específica de la anterior propuesta se deberán arbitrar los medios necesarios —incluida una eventual revisión de sus retribuciones— para conseguir un

incremento de la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil hasta alcanzar los 12.000 efectivos al término de la legislatura. Obviamente este incremento de plantilla debe ir acompañada con una dotación adecuada de los instrumentos técnicos adecuados para el cumplimiento de sus misiones

- Revisar las normas reguladoras del procedimiento sancionador administrativo a fin de conseguir la máxima eficacia sin merma de las garantías de los presuntos infractores.

7. CUESTIONES SANITARIAS

- Incentivar el papel de los médicos como prescriptores de seguridad vial
- Crear el marco de incentivos adecuado para conseguir que los tiempos de asistencia, evacuación y traslado al hospital adecuado se reduzcan al mínimo. Ello exige un amplio elenco de acciones que van desde la dotación de helisuperficies en los hospitales de tercer nivel o la divulgación masiva del número 112, hasta la ubicación de centros hospitalarios con las especialidades críticas en todas las Comunidades Autónomas, pasando por la dotación de psicólogos para la atención a las víctimas y sus familiares o la adecuada formación y reciclaje de todo el personal sanitario de emergencias.

8. PROGRAMA ESPECÍFICO DE I+D+i

- En España existe ya un tejido investigador suficiente y prestigioso como para desarrollar un programa coordinado, ambicioso, pluridisciplinario y estable de I+D+i. Los únicos requisitos para conseguirlo son una dotación presupuestaria suficiente y un esfuerzo de coordinación que se concretaría en su inclusión en el Plan Nacional de Seguridad Vial, como un apartado cualificado del mismo.

En Madrid, a 12 de noviembre de 2007

Asociación para el Estudio
de la Lesión Medular
Espinal (Aesleme)

Asociación Española
de la Carretera

Fundación MAPFRE

Fdo: Mar Cogollos Paja

Fdo: Jacobo Díaz Pineda

Fdo: Miguel M^a Muñoz Medina