



Universidad Miguel Hernández.

Facultad de Ciencias Sociales y Jurídicas de  
Orihuela.

Grado en Ciencias Políticas y Gestión Pública.

Trabajo Fin de Grado.

**LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE  
TRÁFICO.**

Curso académico 2013/2014.

**ALUMNO: ALEJANDRO MORER BIELSA.**

**TUTOR: D.ENRIQUE CONEJERO PAZ.**

# ÍNDICE.

## LAS POLITICAS PÚBLICAS DE TRÁFICO.

<b>1. RESUMEN.....</b>	<b>PAG 5.</b>
<b>2. INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>PAG 6.</b>
<b>3. MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>PAG 7.</b>
<b>3.1 LAS POLITICAS PÚBLICAS.....</b>	<b>PAG 7.</b>
<b>3.1.1 DEFINICION Y OBJETIVOS.....</b>	<b>PAG 7.</b>
<b>3.2 LAS POLITICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRÁFICO.....</b>	<b>PAG 10.</b>
<b>3.2.1 CONCEPTOS GENERALES.....</b>	<b>PAG 10.</b>
<b>3.2.2 PROBLEMAS A SOLUCIONAR POR LAS POLITICAS PÚBLICAS DE TRÁFICO.....</b>	<b>PAG 13.</b>
<b>3.2.3 LOS PLANES ESTRATEGICOS DE SEGURIDAD VIAL.....</b>	<b>PAG 18.</b>
<b>3.3 LAS POLITICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRÁFICO EN LA UNIÓN EUROPEA.....</b>	<b>PAG 21.</b>

## **4. ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRÁFICO IMPLANTADAS POR LA UNIÓN EUROPEA..PAG 31**

<b>4.1</b>	<b>USUARIOS DE LAS VÍAS.....</b>	<b>PAG 32.</b>
<b>4.1.1</b>	<b>NIÑOS.....</b>	<b>PAG 33.</b>
<b>4.1.2</b>	<b>CICLISTAS.....</b>	<b>PAG 34.</b>
<b>4.1.3</b>	<b>CONDUCTORES DE EDAD AVANZADA.....</b>	<b>PAG 36.</b>
<b>4.1.4</b>	<b>MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES.....</b>	<b>PAG 37.</b>
<b>4.1.5</b>	<b>CONDUCTORES NOVELES.....</b>	<b>PAG 38.</b>
<b>4.1.6</b>	<b>PEATONES.....</b>	<b>PAG 40.</b>
<b>4.1.7</b>	<b>CONDUCTORES PROFESIONALES.....</b>	<b>PAG 41.</b>
<b>4.2</b>	<b>DIAGNÓSTICO DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL PARA ATAJAR LA SINIESTRABILIDAD.....</b>	<b>PAG 44.</b>
<b>4.2.1</b>	<b>COMPORTAMIENTOS.....</b>	<b>PAG 44.</b>
<b>4.2.1.1</b>	<b>DISTRACCIONES.....</b>	<b>PAG 44.</b>
<b>4.2.1.2</b>	<b>PERMISO DE CONDUCIR.....</b>	<b>PAG 45.</b>
<b>4.2.1.3</b>	<b>FORMACIÓN.....</b>	<b>PAG 46.</b>
<b>4.2.1.4</b>	<b>APTITUD PARA LA CONDUCCIÓN.....</b>	<b>PAG 47.</b>
<b>4.2.1.5</b>	<b>CINTURÓN DE SEGURIDAD.....</b>	<b>PAG 48.</b>
<b>4.2.1.6</b>	<b>EXCESO DE VELOCIDAD.....</b>	<b>PAG 50.</b>
<b>4.3</b>	<b>VEHÍCULOS.....</b>	<b>PAG 50.</b>
<b>4.3.1</b>	<b>RETROVISORES QUE REDUCEN EL ÁNGULO MUERTO.....</b>	<b>PAG 51.</b>
<b>4.3.2</b>	<b>FIJACIÓN DE LA CARGA Y MERCANCÍAS EXCEPCIONALES.....</b>	<b>PAG 53.</b>
<b>4.3.3</b>	<b>LUCES DE CONDUCCIÓN DIURNAS.....</b>	<b>PAG 54.</b>
<b>4.3.4</b>	<b>SEGURIDAD ELECTRÓNICA.....</b>	<b>PAG 54.</b>
<b>4.3.5</b>	<b>INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS.....</b>	<b>PAG 55.</b>
<b>4.3.6</b>	<b>NEUMÁTICOS.....</b>	<b>PAG 57.</b>

4.4	INFRAESTRUCTURAS.....	PAG 59.
4.4.1	REDES TRASNACIONALES.....	PAG 59.
4.4.2	TÚNELES.....	PAG 60.
5.	ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRÁFICO EN ESPAÑA.....	PAG 60.
6.	CONCLUSIONES.....	PAG 74.
7.	BIBLIOGRAFÍA.....	PAG 77.
8.	ANEXOS Y GRÁFICOS.....	PAG 80.



## **1. RESUMEN.**

El presente trabajo trata de analizar las medidas implantadas por la UE y por España para conseguir el objetivo de reducir un 50% el número de fallecidos en accidente de circulación en las carreteras europeas en los próximos años. Para ello, el estudio ha sido dividido en tres partes: una primera en la que se analiza la necesidad de poner en práctica políticas de Seguridad vial que ayuden a conseguir los objetivos propuestos, la segunda parte en donde se analizan los distintos campos de actuación de la UE en esta materia, haciendo especial hincapié en las medidas normativas aplicables y los distintos proyectos en donde la UE ha participado activamente para conseguir una circulación más segura y en tercer lugar se realiza un revisión a las estrategias de Seguridad vial de España y los objetivos alcanzados. Para terminar, se exponen las conclusiones finales en donde se defiende la idea de que con unas políticas multidisciplinarias, aunando esfuerzos en las distintas áreas implicadas, se pueden conseguir resultados aceptables. La metodología utilizada ha consistido en un exhaustivo estudio en las áreas de tráfico trabajadas por la Comisión Europea aportando la reglamentación existente, proyectos financiados por la Unión Europea, así como comparativas de estadísticas de siniestralidad de los últimos años de fuentes especializadas en la materia como European Transport Safety Council (ETSC) o la Dirección General de Tráfico (DGT) en España.

### **Abstract**

The following paper attempts to analyze these measures that have been applied by the EU with the purpose of getting a clear aim: to reduce a 50% the number of deaths in European roads. In order to achieve this, the study has been divided in three different parts: the first one is focused on the analysis of how necessary is to put into practice traffic road policies which help to achieve these goals, in the second part different fields that imply the way in which the EU acts in this matter are analyzed, remarking specially the applicable regulatory actions and the several projects in where the EU has participated actively in order to achieve a safer circulation, and thirdly a briefly

overview to the traffic safety strategies of Spain. After these three points, the final conclusions are explained, in which the idea of multidisciplinary policies that connect distinct areas is defended as well as the capacity of achieving acceptable and better results in this field. Getting into the conviction that while the possibility that an individual die or have serious injuries due to a traffic accident, active policies of traffic safety from public intervention will be necessary. The methodology that has been used is focused on an exhaustive study in the traffic areas in which the European Commission works by adding the proper regulations or several projects financed by the European Union as well as the comparison of statistics of accidents from the last years. These sources that make the statistics are specialized in this field, such as European Transport Safety Council (ETSC) or the Dirección General de Tráfico (DGT) in Spain.

**Palabras claves:**

Seguridad vial. Política pública, Unión Europea, Plan estratégico de seguridad vial, accidente de tráfico.

## **2. INTRODUCCIÓN.**

La siniestralidad vial se ha convertido en una de las mayores preocupaciones de los estados. Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muertes de la población mundial, son innumerables los casos de lesiones graves producidos por esta lacra social y por tanto los gobernantes se han visto en la obligación de actuar frente a este cada vez más alarmante problema.

Los Gobiernos han comenzado a tomar conciencia de esta grave situación y son muchos los países que trabajan ya en políticas de seguridad vial que demuestran, que los accidentes de circulación son sucesos evitables, y no exclusivamente achacables a fallos de los conductores de los vehículos.

Cada vez son más los gobernantes que inician políticas de Seguridad vial para conseguir concienciar a la población de que la cifra de siniestralidad en la carretera debe y puede ser reducida. Con ese exclusivo empeño la UE (Unión Europea) ha puesto en marcha numerosas políticas encaminada a conseguir el descenso de esta escalofriante cifra de

fallecidos y heridos por accidente de circulación basadas en la formación y perfeccionamiento de los conductores, la seguridad de los vehículos y la mejora de las infraestructuras viales.

### **3. MARCO TEÓRICO.**

#### **3.1 LAS POLÍTICAS PÚBLICAS.**

##### **3.1.1 DEFINICIÓN Y OBJETIVOS.**

Gobernar es armonizar recursos de distintas formas y para ello los gobernantes ponen en marcha ideas en forma de procedimientos, las cuales apoyadas por personas y por los medios económicos y técnicos correspondientes son transformadas en políticas. Estas políticas serán programas públicos que darán lugar a unos servicios o productos para atender las dificultades de los ciudadanos, controlar sus conductas, compensar sus demandas y, en definitiva, lograr unos impactos que tienen unos objetivos sociales, políticos y económicos.

Según Muller (2007) en una primera aproximación podemos definir las políticas públicas como el grupo de objetivos, disposiciones y actuaciones que lleva a cabo un gobierno para solucionar los problemas que en un momento determinado los ciudadanos y el propio gobierno considera prioritarios. El autor añade que “las políticas públicas son la forma como se le da coherencia, integridad y sostenibilidad a las decisiones y acciones de los gobiernos.”

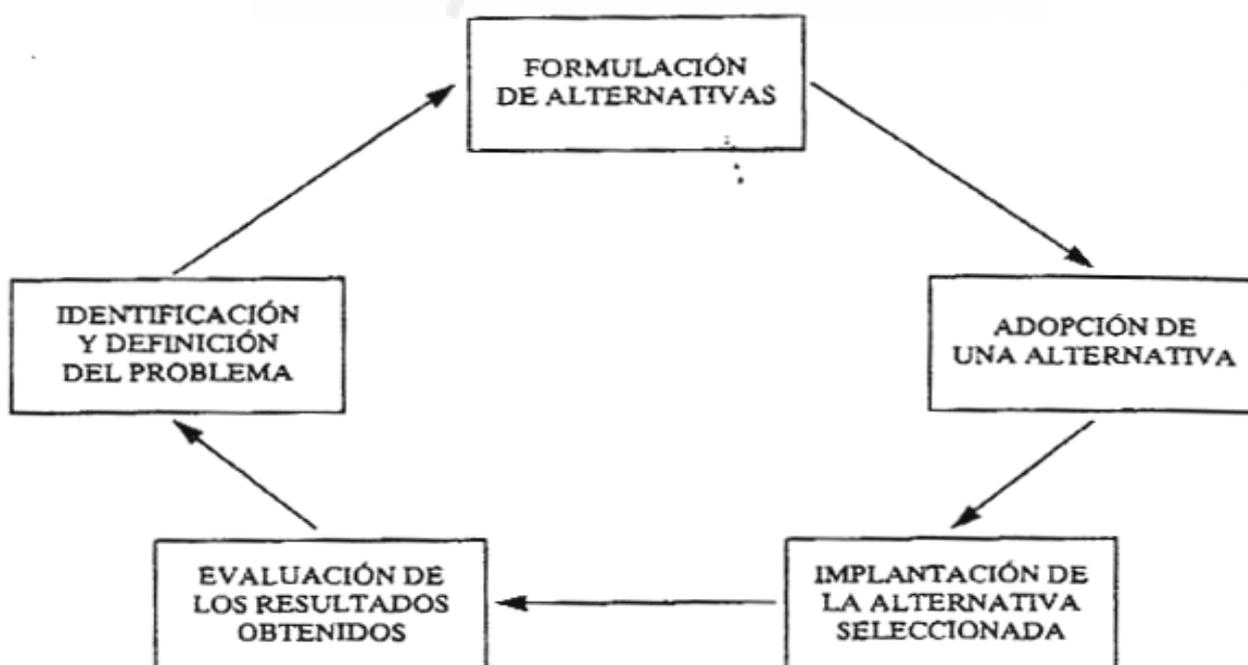
Una de las inquietudes más importante en el campo de las políticas públicas es su interés “original” por conocer el mundo y cambiarlo, en esta escuela se inspiraron Dewey, Merriam, Lasswel, Simon, Lindblom y Wildavsky. Merriam (1921 y 1925) creó un cuaderno de investigación que logró situar el comportamiento humano en el plano individual como un elemento importante para el buen funcionamiento de una democracia. Lasswel (1951), logró plasmar la preocupación de Merriam al creer en la importancia democrática de los aspectos discursivos de la vida pública y que las buenas decisiones se cultivan mejor a través de la discusión y la experiencia. De esta forma

logró llevar a la práctica gran parte de sus ideas, alcanzando mayor calidad en la forma de gobierno y mejorando la calidad de la información que se le proporcionaba a éste (De León, 1997). Gracias a ello, a partir de esta fecha, se ha dado mucha trascendencia al estudio del proceso de las políticas públicas.

Desde este punto de vista, las políticas públicas se pueden entender como un proceso que se inicia cuando un gobierno o un directivo público detecta la existencia de un problema que, por su importancia, merece su atención y termina con la evaluación de los resultados que han tenido las acciones emprendidas para eliminar, mitigar o variar ese problema. Teniendo en cuenta a Rose (1984), podemos indicar que el proceso o ciclo de construcción de las políticas públicas consta de las siguientes fases:

1. Identificación y definición del problema.
2. Formulación de las alternativas de solución.
3. Adopción de una alternativa.
4. Implantación de la alternativa seleccionada.
5. Evaluación de los resultados obtenidos.

**Grafico 1. El ciclo de las políticas públicas.**



A este conjunto de decisiones y acciones emprendidas por el gobierno para influir sobre el problema lo denominamos política pública. La educación obligatoria hasta los dieciséis años, la atención sanitaria primaria, el control de las actividades contaminantes, las campañas de educación vial, las pensiones públicas, son piezas de otras tantas políticas públicas sectoriales: la política educativa, sanitaria, medioambiental, de seguridad vial, de protección social.

A lo largo del tiempo, el ciclo de las políticas públicas ha concentrado su atención en una de estas cinco fases citadas anteriormente, en un principio fue la etapa de la adopción de una alternativa la que acaparó la de mayor importancia, pero desde el trabajo de Wildavsky *Implementation* (1979) fue la fase de implementación de la alternativa la que acaparó la atención, posteriormente los trabajos de Bardach (1993) Peters (1995) y Aguilar (1993) dieron la importancia a la identificación y definición del problema público.

La clave es conocer donde empieza a definirse un problema público y para ello debemos recurrir al concepto de formación de la agenda pública para ubicar política y analíticamente la aparición de los problemas públicos. Desde este prisma podemos mantener que los problemas públicos no existen por sí mismos y que su trascendencia es más supuesta que real, pues no todos los problemas se convierten en problemas públicos y no todos los problemas públicos alcanzan una importancia que se transforme en decisiones públicas para solucionarlos. Podemos entender que un problema es público cuando este se ha instalado en la agenda pública que “está integrada por todas las cuestiones que los miembros de una comunidad política perciben comúnmente como merecedoras de la atención pública y como asuntos que caen dentro de la jurisdicción legítima de la autoridad gubernamental existente” (Cobb y Elder 1972). Posteriormente, el problema puede trasladarse a la denominada agenda gubernamental que Aguilar (1993) define como “el conjunto de asuntos explícitamente aceptados para consideración seria y activa por parte de los encargados de tomar las decisiones”.

A partir de este momento el problema es considerado como tal, pero no es suficiente para que este pueda generar una política pública, para lograrlo es necesaria una definición precisa del problema público.

Los problemas públicos no son fáciles de resolver debido posiblemente a la escasez de recursos, la multicausalidad que el problema conlleva o lo polémico que pueda resultar para la opinión pública la decisión para su posible solución. Si un problema se encuentra mal definido, mal planteado y mal estructurado, las soluciones propuestas van a impulsar medidas correctivas que resultarán perjudiciales y que generarán más problemas que el que tratan de solucionar, serán “soluciones en busca de problemas” (Kissinger,1979 citado en Nelson, 2001). Hay que encontrar la mejor solución política para los problemas públicos, a través del análisis técnico Herber Simon (citado en Aguilar, 1993) descubre que cuando los individuos toman decisiones, desarrollan métodos de búsqueda limitada de información, por lo que las decisiones que toman están basadas en una racionalidad limitada. Este hecho nos hace pensar que la forma técnica de como se ha determinado el problema, la información con la que se contó para ello y la clase y número de cuestiones que generó, lo hacen solucionable o no solucionable; o lo que es lo mismo, eliminar problemas o crear nuevos problemas.

Simon (citado en Aguilar, 1993) habla sobre problemas bien o mal estructurados y las características de los mismos. Los primeros tienen características precisas, bien formuladas y cuentan con criterios precisos y un proceso para comprobar su solución, por tanto un problema bien estructurado tiene la característica de contar con un solucionador general del problema. Hay que tener en cuenta que la definición de un problema público debe ir acompañada de una hipotética solución.

Finalmente, como se ha expuesto anteriormente podemos decir que los objetivos de las políticas públicas de forma general serán dar solución a los problemas públicos.

## **3.2 LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRÁFICO.**

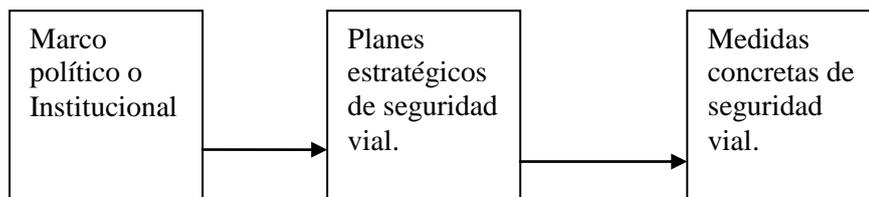
### **3.2.1 CONCEPTOS GENERALES.**

Toda acción pública encaminada a conseguir un descenso en la siniestralidad de los accidentes de tráfico, alcanzando una caída en el número de víctimas mortales y de heridos por accidente de circulación, puede ser considerada una política pública de tráfico. Las Políticas públicas en materia de tráfico debemos de analizarlas desde dos

aspectos: por un lado, desde un aspecto Cualitativo definido como el conjunto de acciones que se llevan a cabo en una sociedad desde diferentes campos (Institucional, infraestructuras, educación, salud, etc.) para garantizar la máxima seguridad del transporte por carretera, por otro lado, desde un aspecto Cuantitativo que lo definimos como el nivel de desarrollo de una sociedad en cuanto a la implantación de medidas para reducir el número y la gravedad de los accidentes de tráfico, se puede medir con parámetros numéricos que hacen referencia generalmente a las consecuencias.

De acuerdo con el análisis del experto internacional en materia de tráfico Monclús<sup>1</sup>(2007), hay tres niveles de actuación en materia de seguridad vial:

1. Un marco político e institucional, o nivel superior que precisa las circunstancias del medio en las que se desenvuelven todos los trabajos de seguridad vial.
2. Los planes o estrategias de seguridad vial en donde se modulan y clasifican las distintas actuaciones, y en donde se marcan las líneas principales de funcionamiento del sistema de seguridad vial.
3. Las acciones precisas de seguridad vial, incluidos su diseño, implementación y evaluación.



En el primer grupo incluiríamos conceptos de competencias administrativas, la financiación de la seguridad vial, la relación de organismos que intervienen en la lucha contra los accidentes de circulación, la normativa de tráfico, etc. En definitiva, el conjunto de principios que debe guiar el proceso de toma de decisiones y que proporciona un marco dentro del cual se pueden valorar o medir las propuestas o actividades.

---

<sup>1</sup> Monclús, J. *Planes Estratégicos de Seguridad vial. Fundamentos y Casos Prácticos*. Madrid: Editorial Tráfico Vial, Etrasa, 2007.

En el tercer grupo se analizan el potencial de disminución de los accidentes de tráfico aportado por cada una de las medidas de seguridad vial utilizables. Definiríamos en detalle las actividades específicas, los recursos y los plazos de tiempo necesarios para alcanzar los objetivos de la política de seguridad vial, también serviría de guía para la implementación, seguimiento y evaluación de las actividades y medidas de seguridad vial. Por último, el segundo grupo constituye un eslabón intermedio entre el nivel superior político organizativo y el nivel inferior con las medidas concretas de seguridad vial. Implica la manera de desarrollar en la práctica, a través de grandes líneas de actuación y de acción concretas, una política de seguridad vial y, todo ello, para alcanzar los objetivos políticos planteados.

Como ha sido planteado con anterioridad, las políticas de Seguridad vial incluyen la elaboración y puesta en práctica de planes o estrategias de seguridad vial y es importante resaltar en este sentido, el estudio realizado por la Fundación Instituto tecnológico para la seguridad del Automóvil (FISTA). En él se desarrolla un modelo conceptual de marco general de política de seguridad vial que tiene como objetivo identificar las mejores prácticas y las oportunidades de mejora en este ámbito (FITSA, 2003).

La herramienta de evaluación para comprobar el sistema de gestión de la seguridad vial consistía, en el pasado, en otorgar en base a su nivel de desarrollo en cada país, una puntuación de 0 a 4 a cada uno de los siguientes diez aspectos:

1. Compromiso político.
2. Objetivo a largo plazo.
3. Planes estratégicos de seguridad vial.
4. Planes de acciones asociados a los planes estratégicos.
5. Coordinación entre administraciones.
6. Consejo de seguridad de la circulación
7. Entidad responsable de la seguridad vial.
8. Consejo de investigación en materia de seguridad vial.
9. Programa de investigación de accidentes.
10. Campañas de concienciación.

De esta forma sencilla, analizando y puntuando cada uno de estos aspectos, se podía conocer cómo funcionaba la gestión de la seguridad en cada uno de los países analizados.

Actualmente, no se concibe ninguna medida de intervención en seguridad vial sin que no se halla preparado antes un documento en el que se estipulen las normas básicas o líneas maestras y detalles de la implementación de los trabajos y medidas de seguridad vial a desarrollar en el ámbito territorial escogido. Estos documentos son los denominados “Planes estratégicos de Seguridad vial”.

### **3.2.2 PROBLEMAS A SOLUCIONAR POR LAS POLÍTICAS PÚBLICAS DE TRÁFICO.**

El informe de 2013 de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indica que los accidentes de tráfico por carretera son la octava causa mundial de muerte, y la primera para los jóvenes comprendidos entre los 15 y los 29 años. Cada año se producen en el mundo aproximadamente 1,24 millones de fallecidos por accidente de tráfico por carretera y 50 millones de heridos. Además del irreversible y trágico coste humano de los fallecidos, el coste estimado de fallecidos y heridos por accidentes de tráfico por carretera para una nación oscila entre el 1 y el 3% de su PIB, lo que supone para los países de ingresos bajos y medios una cantidad que supera a la que perciben en concepto de asistencia para el desarrollo.<sup>2</sup>

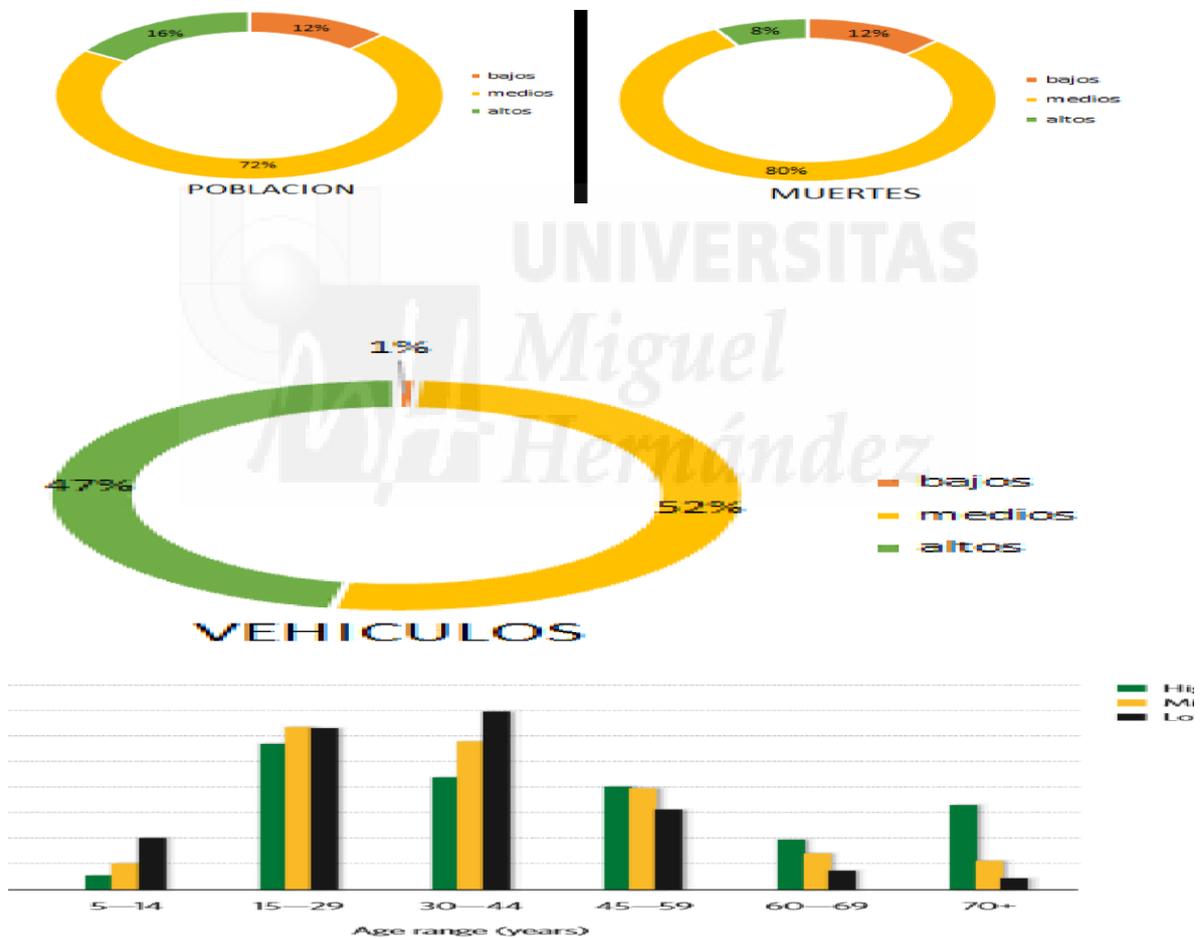
La distribución y proporción de fallecidos difiere entre países. Desde el año 2007 se ha producido un incremento mundial de la motorización de un 15% sin que aumente el número de fallecidos por accidente de tráfico, pero esto no implica que todos los países hayan reducido su nivel de mortalidad. 88 países han logrado reducir el número de víctimas en sus carreteras entre 2007 y 2010, pero por el contrario en este mismo periodo otros 87 países han aumentado este número. Esta información se puede observar en el Gráfico 2 en la que existe una relación entre el nivel de ingresos medio de los ciudadanos de un país y su tasa de fallecidos por accidente de tráfico por carretera, esto es, el 80% de fallecidos se han registrado en países con ingresos medios,

---

<sup>2</sup> Ver informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013 elaborado por la Organización Mundial de la Salud.

que concentran un 72% de la población mundial pero que sólo tienen el 52% de los vehículos mundiales registrados. Los países con ingresos altos que concentran el 16% de la población y que cuentan con el 47% de los vehículos matriculados han registrado el 8% de los fallecidos mundiales por accidente de tráfico, mientras que los países con bajos ingresos, con una población mundial del 12%, tienen un bajísimo índice de motorización del 1%, y registran el 12% de los fallecidos mundiales.

**Gráfico 2. Distribución de población, nº de vehículos matriculados y fallecidos por accidente en países con ingresos: bajos, medios y altos.**

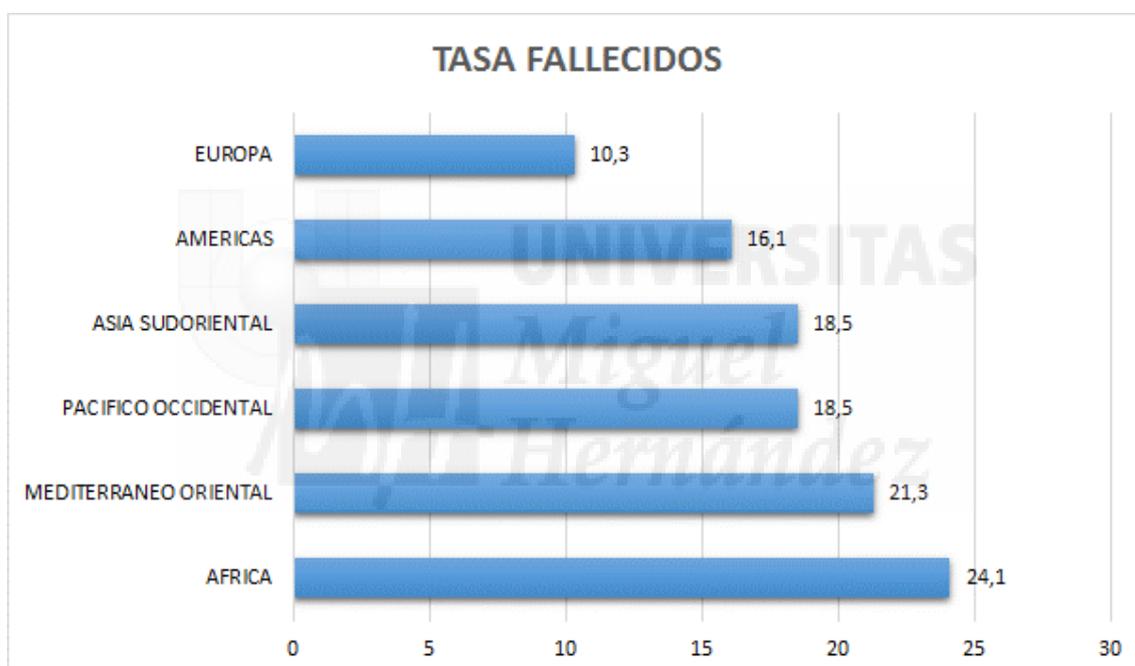


**Fuente: Informe de seguridad vial de la OMS. 2013.**

La definición de tasas de fallecidos por 100.000 habitantes permite medir la magnitud del problema de los accidentes de tráfico y hacerse una idea más cercana del riesgo que tiene un ciudadano de un país, región o ciudad de fallecer en un accidente de

circulación. El número de víctimas mortales está claramente relacionado con la población de un país, el nivel de ingresos y el índice de motorización, y difiere mucho de unos países a otros. Así, el ratio de fallecidos por cien mil habitantes oscila entre 20,1 de los países con ingresos medios y 8,7 en los países con ingresos altos. El ratio para los países con ingresos bajos es también muy elevado, de 18,3. Como se puede observar en el Gráfico 3, la tasa de fallecimiento por accidente de tráfico también puede analizarse por regiones mundiales.

**Gráfico 3. Ratio de fallecidos por cada 100.000 habitantes en accidentes de tráfico en diferentes regiones mundiales.**



**Fuente: Informe de seguridad vial de la OMS. 2013**

Un aspecto esencial para entender el problema de la seguridad vial es el análisis del tipo de usuarios de la vía que fallecen por accidentes de tráfico y la proporción que representan a nivel mundial. La mitad de los fallecidos por accidentes de tráfico por carretera a nivel mundial son peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), también denominados usuarios vulnerables, de ahí la importancia de tenerlos en cuenta en los planes de actuación y políticas de seguridad vial que implanten los países para conseguir reducir de una forma efectiva la mortalidad por accidentes de tráfico. Esta

proporción de tipologías de usuarios fallecidos varía en función del nivel de ingresos y de la región mundial. Así por ejemplo, en los países de África en los que son muy frecuentes los desplazamientos a pie o en bicicleta, los peatones suponen el 38% de los fallecidos, mientras que en los países del Pacífico Occidental, donde está muy extendido el uso de los ciclomotores, la proporción de fallecidos en accidentes de tráfico que son usuarios de vehículos de dos o tres ruedas asciende al 36%.

El sistema de las Naciones Unidas y sus estados miembros reconocieron hace más de 60 años la necesidad de reducir las víctimas mortales y los traumatismos por accidentes de tráfico. Diversas organizaciones mundiales y regionales, incluidas la OMS, el Banco Mundial, las comisiones regionales de las Naciones Unidas y algunos bancos regionales de desarrollo, han efectuado estudios y planteado recomendaciones en materia de seguridad vial.

Fruto de la puesta en marcha de esas recomendaciones, se tomó la decisión por parte de los países desarrollados y de las organizaciones Internacionales de la activación de estrategias y planes de seguridad vial encaminados a reducir en un 50% el número de muertes por accidente de circulación. Como se aprecia en el Grafico 4 según la OMS se estima que si no se hubieran puesto en marcha estas políticas de seguridad vial el número de fallecidos hubiera sido en el año 2020 de 1.900.000 personas, mientras que gracias a estos planes de acción se estima que el número de fallecidos en 2020 será de 900.000 personas.

**Gráfico 4. Objetivo de reducción de muertes en accidente por carretera en el mundo.**



**Fuente: Informe de seguridad vial de la OMS. 2013.**

El estado de la seguridad vial de un país vendrá dado por el estado de implantación de medidas a todos los niveles: estado de las infraestructuras, control de las características que presentan los vehículos que circulan, gestión del tráfico, legislación vigente para controlar todos aquellos aspectos relacionados con la seguridad vial, el grado de concienciación y de interiorización en una sociedad de la importancia de la seguridad vial, a través de la educación, la formación, las campañas publicitarias, etc.

Por tanto el perfeccionamiento de la seguridad vial es tan necesario desde la perspectiva humana como complicado de obtener. El problema nace, en gran medida, en el variado número de componentes y de factores que participan en la cifra diaria de siniestros, los cuales influyen directa o indirectamente en los accidentes de circulación que se producen diariamente en las carreteras: la marcha general de la economía, el desarrollo urbanístico, la formación de los conductores, la climatología, la publicidad y seguridad del automóvil y el diseño y conservación de las vías.

Además, hay un axioma que mantiene que cada vez que se consigue un avance en la siniestralidad vial, es cada vez más complicado mantener y reducir ese dato, lo que se traduce en la dificultad de conseguir reducir el número de siniestros de un año para otro.

Sin embargo es tremendamente fácil aumentar las cifras en el momento en los que las autoridades relajan las medidas puestas en marcha. A simple vista los resultados nunca son buenos, nunca es aceptable que un ciudadano pierda la vida en un accidente de circulación, nunca parece que las medidas adoptadas sean suficientes.

La opción más acertada, bajo mi punto de vista, es la perseverancia en el mantenimiento de las políticas públicas que han sido efectivas e introducir nuevas cuyas garantías se espera sean exitosas, pese a que en un principio puedan parecer excesivamente duras o excesivamente agresivas. Es el caballo de batalla de los gobernantes el compaginar movilidad y seguridad.

Podemos afirmar que los accidentes de tráfico y sus consecuencias son uno de las trabas más importantes a los que se enfrentan los países desarrollados, debido a los funestos resultados que producen. Con todo, lo más nefasto es que, hasta cierto punto, los accidentes de tráfico pueden evitarse, ya que las indagaciones plasmadas a tal efecto muestran que éstos se deben a una serie de circunstancias conocidas: las infraestructuras, el usuario del vehículo y el propio vehículo.

Por tanto, una apropiada y mejor evolución en generar conductores más preparados, una acentuación de los patrones de elaboración y mantenimiento de los vehículos, y mejores infraestructuras son medidas que ayudan a evitar accidentes y sus resultados.

### **3.2.3 LOS PLANES ESTRATÉGICOS DE SEGURIDAD VIAL.**

Para la elaboración de Planes estratégicos de seguridad vial existen varios estudios de recomendaciones realizados por distintas Organizaciones Internacionales como pueden ser: La OMS, La Comisión Social y Económica de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico, El Banco Mundial, La Asociación Mundial de Carreteras. A mi modo de ver, el más acertado a la hora de fijar las características claves que deben contener un Plan estratégico de Seguridad vial es el elaborado por la Asociación Global para la Seguridad Vial- Global Road Safety Partnership (GPRS). Esta asociación es una iniciativa que partió del Banco Mundial con el objeto de conseguir reducir los accidentes de circulación en los países en desarrollo y en transición. En la asociación

participan empresas, la sociedad civil y los gobiernos y su sede se halla en la Federación Internacional de la Cruz roja en Ginebra (Suiza).

La GPRS recomienda que la primera tarea de cada plan sea determinar su propósito específico y su objetivo, y todo ello dentro del contexto local adecuado, proponiendo planes de seguridad vial en donde se diseñan estrategias de seguridad vial a diez años combinadas con planes anuales de acción. Este planteamiento a dos niveles consistente en una programación estratégica a largo plazo combinada con una planificación anual de actividades es el utilizado por la mayoría de los países desarrollados. Por otro lado, es importante resaltar que los grandes países o las Organizaciones Internacionales con estructuras federales, como la UE, necesitan normalmente estrategias globales de coordinación y, junto a éstas, también planes locales o provinciales.

Si en los países desarrollados los planes estratégicos se realizan con una perspectiva a diez años, en los países en vías de desarrollo los planes estratégicos se deben realizar con horizontes temporales más cercanos debido a que los recursos técnicos o financieros suelen ser más limitados, o los compromisos gubernamentales son todavía inciertos. La inclusión de objetivos numéricos e indicadores de seguimiento debe ser una característica según el estudio de la GPRS más que deseable.

Las Características claves para elaborar los planes estratégicos de seguridad vial según la GPRS serian:

1. Situación de partida.

- a) Planes Nacionales anteriores.
- b) Planes regionales previos.
- c) Objetivos anteriormente planteados.

2. Contenido del plan.

- a) Duración.
- b) Estructura (Prioridades, sectores, etc.)
- c) Definición de responsabilidades.
- d) Planificación temporal de actividades.
- e) Indicadores de resultados.
  - Reducción de víctimas.
  - Número de actividades.

- f) Coste de las medidas
  - g) Fuentes de financiación.
3. Desarrollo del plan.
- a) Organización líder a cargo del plan.
  - b) Proceso de consulta.
  - c) Proceso de aprobación.
    - Organización responsable
    - Agencias a cargo de implementación.
4. Implementación.
- a) Seguimiento de las medidas y los avances.
  - b) Impacto alcanzado.
  - c) Seguimiento presupuestario.

A la hora de elaborar un plan es importante no ser excesivamente ambicioso, ya que es un obstáculo para su operatividad diaria. Es mejor centrar los esfuerzos al principio en aquellas áreas en donde se disponga de medidas de eficacia demostrada, también es importante no minusvalorar la fase de preparación de los planes estratégicos. Es clave realizar una amplia consulta a todos y cada uno de los actores que puedan participar en la mejora de la seguridad vial, con ello conseguiremos un “sentimiento de pertenencia en el proyecto” por parte de todos los organismos e instituciones que participan en el plan.

El Consejo Europeo de Ministros de Transporte resaltó una serie de criterios para el éxito de un plan estratégico de seguridad vial entre algunos de ellos se encuentra:

- Entender la problemática de la inseguridad vial como una cuestión de salud pública.
- Marcar y apartar las áreas problemáticas utilizando estadísticas de accidentes y de lesiones.
- Materializar una visión del sistema de transporte del futuro que cuente con la aceptación por parte de todos los actores implicados.

- Fijar objetivos concretos numéricos tanto a nivel internacional, como nacional y regional. Estos objetivos deben ser propuestos por quien tiene la capacidad de influir en los planes y las acciones necesarios para su consecución.
- Integrar al máximo nivel todas las políticas de transporte relacionadas con la movilidad, la seguridad vial y el medio ambiente.
- Crear una estrategia de seguridad vial, que al igual que la visión mencionada en el tercer punto cuente con el apoyo de todos los actores intervinientes.
- Vincular los presupuestos de gastos con los beneficios derivados de las medidas de seguridad vial.
- Fundar una organización independiente cuyo objetivo sea realizar el seguimiento y la evaluación de los resultados de los planes estratégicos de seguridad vial.

### **3.3 LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRÁFICO EN LA UNIÓN EUROPEA.**

La Comisión Europea, así como también el Parlamento Europeo y el Consejo, actúan en el campo de la seguridad vial en virtud de las atribuciones que se derivan de los elementos legislativos básicos de la Unión Europea (Del Arroyo, 2004):

El Tratado de París del año 1951 de creación de la Comunidad del Carbón y del Acero y El Tratado de Roma firmado en 1957 fueron los pioneros en atribuir parte de estas materias, sin embargo la seguridad vial no aparecía específicamente recogida en estos tratados, fue a partir del Tratado de Maastricht en el año 1992, donde se introdujo el concepto de Redes Transeuropeas de Transporte y en él se realizó un mandato para que la política común de transportes europea incluyera medidas para mejorar la seguridad vial.

En materia de seguridad vial la UE actúa de acuerdo al principio de subsidiaridad, por tanto solo puede actuar cuando el valor añadido europeo, frente al de los estados miembros sea evidente, por lo que la UE nunca podrá limitar el modo en los que los estados miembros implantan sus objetivos de seguridad vial. Actuar en este campo no

es fácil, ya lo indicó en 2002 el Director General de Transportes de la Comisión Europea Francois Lamoureux (Lamoureux 2002):

*“En el área de la seguridad vial existe, al mismo tiempo, una paradoja y una contradicción. El ciudadano europeo posee grandes expectativas de que realmente sea posible articular una política efectiva en esta área. Todos los gobiernos declaran que para ellos también es una prioridad. La Comunidad Europea ha contado desde el tratado de Maastricht con los medios legales para actuar en este campo y, por tanto, debería ser capaz de realizar progresos tangibles. Al mismo tiempo, sin embargo, los estados miembros suelen mostrarse siempre reticentes a la hora de tomar decisiones concretas a nivel de la Comunidad Europea...*

*Realmente nos enfrentamos a una contradicción política que debe ser resuelta. No tiene sentido que la Comisión elabore afinadas propuestas legislativas cuando continuamente éstas se rebaten con hipocresía y dobles discursos. Resulta esencial que los Estados miembros asuman sus responsabilidades en el área de Seguridad vial y que cesen de utilizar el argumento de la subsidiariedad de un modo tan torticero. La Comisión debería dejar de ser tratada como un chivo expiatorio....*

*Todos nosotros tenemos que asumir nuestras responsabilidades y dejar de escondernos detrás de una equivocada noción de subsidiariedad”*

Existen cuatro documentos históricos a nivel comunitario en materia de seguridad vial:

- El Informe Gerondeau denominado así en reconocimiento al presidente del grupo de expertos de Alto Nivel para la política europea de seguridad vial, este fue el documento impulsor en este campo a nivel europeo, realizado a principios de la década de los años 1990.
- El Libro Blanco de Transportes de la Comisión Europea publicado en 2001.
- Los Programas Europeos de Acción en Seguridad vial.
- La Carta Europea de la Seguridad vial, publicada en el año 2004.

De estos cuatro, fue quizás con la aprobación en el años 2001 del Libro Blanco de Transportes de la Comisión Europea *La Política europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad* cuando se marco un hito significativo por parte de la UE al establecer la necesidad de reducir el número de fallecidos en accidentes de tráfico en un 50%. En 2010, la Unión Europea reiteró su compromiso de mejorar la seguridad vial mediante el establecimiento de un objetivo de reducir las muertes en carretera en un 50% para 2020, en comparación con los niveles de 2010.

En el año 2012 un total de 27.700 personas murieron en la UE-27 como consecuencia de accidentes de tráfico y aunque algunos países de la UE han adoptado desde hace varias décadas a nivel individual planes de acción para abordar el tema de la seguridad vial. Es dentro de la política de transportes adoptada por la UE, a través del Libro Blanco sobre el Transporte del año 2001, cuando se plantea a nivel comunitario el objetivo de reducir en un 50% el número de víctimas de accidentes de tráfico hasta el año 2010. El posterior Programa de Acción Europeo de Seguridad del año 2003 volvió a insistir en la necesidad de alcanzar este objetivo, e introdujo el concepto de responsabilidad compartida, es decir, se dio al problema de la seguridad vial un enfoque integrado en el que múltiples agentes están implicados a nivel europeo, nacional, regional o local. Los países miembros aunaron esfuerzos y trabajaron duramente para conseguir este objetivo, el cual fue alcanzado por ocho de los 27 países, pero el porcentaje de reducción de la siniestralidad en todos los países experimentó un fuerte descenso en la mayoría de ellos, que supuso una media de un 43% de fallecidos menos en la UE.

El Consejo Europeo para la Seguridad en el Transporte (ETSC) presentó en Bruselas el informe de evolución de la siniestralidad vial de los países miembros de la Unión Europea correspondiente al año 2010, en el que España se sitúa entre los ocho países que en el periodo 2001-2010 redujeron en más de un 50% el número de fallecidos en accidentes de tráfico y los tres países bálticos, Letonia, Estonia y Lituania van a la cabeza en términos de reducción de las muertes en carretera.

Por su parte, Portugal, Irlanda, Alemania, Reino Unido, Italia, Eslovaquia y Bélgica han alcanzado cifras de reducción de víctimas por encima de la media de la Unión europea, situada en el 43%. Todos los países del proyecto Europeo han reducido el número de muertes en carretera en comparación con 2001 como se puede apreciar en los gráficos 5, 6 y 7.

**Gráfico 5. Número de accidentes de circulación en los Estados Miembros de la UE.**

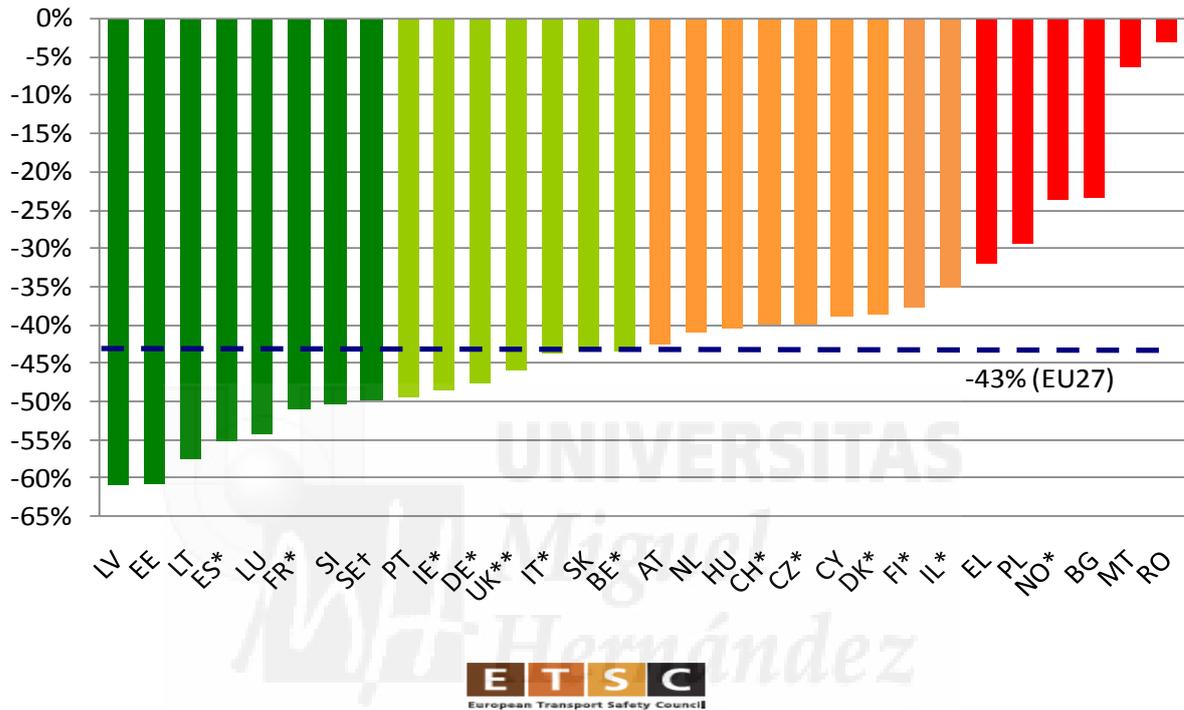
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012 - 2013
													(provisional/ estimated)
Belgique/België	1,486	1,306	1,214	1,162	1089	1069	1071	944	944	840	858	767	-7%
България (Bulgaria)	1,011	959	960	943	957	1043	1006	1061	901	776	657	602	0%
Česká republika	1,333	1,430	1,447	1,382	1286	1063	1221	1076	901	802	772	742	-12%
Danmark	431	463	432	369	331	306	406	406	303	255	220	167	8%
Deutschland	6,977	6,842	6,613	5,842	5361	5091	4949	4477	4152	3648	4009	3600	-7%
Eesti	199	223	164	170	170	204	196	132	98	79	101	87	-7%
Irland	412	376	337	377	400	365	338	280	238	212	186	162	19%
Ελλάδα (Elláda)	1,880	1,634	1,605	1,670	1658	1657	1612	1555	1456	1258	1141	1027	-12%
España	5,517	5,347	5,400	4,749	4442	4104	3823	3100	2714	2479	2060	1903	-10%
France	8,162	7,655	6,058	5,530	5318	4709	4620	4275	4273	3992	3963	3653	-11%
Hrvatska	647	627	701	608	597	614	619	664	548	426	418	390	-6%
Italia	7,096	6,980	6,563	6,122	5818	5669	5131	4731	4237	4114	3860	3653	-6%
Κύπρος (Kypros)/Kibris	98	94	97	117	102	86	89	82	71	60	71	51	-14%
Latvija	558	559	532	516	442	407	419	316	254	218	179	177	1%
Lietuva	706	697	709	752	773	760	740	499	370	299	296	302	-15%
Luxembourg	70	62	53	50	47	43	46	35	48	32	33	34	32%
Magyarország	1,239	1,429	1,326	1,296	1278	1303	1232	996	822	740	638	606	-2%
Malta	16	16	16	13	17	11	14	15	21	15	21	11	100%
Nederland	993	987	1,028	804	750	730	709	677	644	537	546	562	-
Österreich	958	956	931	878	768	730	691	679	633	552	523	531	-15%
Polska	5,534	5,826	5,642	5,712	5444	5243	5583	5437	4572	3908	4189	3571	-6%
Portugal	1,670	1,655	1,542	1,294	1247	969	974	885	840	937	891	718	-9%
România	2,450	2,411	2,229	2,442	2629	2587	2800	3061	2796	2377	2018	2042	-9%
Slovenija	278	269	242	274	258	262	293	214	171	138	141	130	-4%
Slovensko	614	610	645	603	606	614	667	622	380	371	324	296	-24%
Suomi/Finland	433	415	379	375	379	336	380	344	279	272	292	255	3%
Sverige	583	560	529	480	440	445	471	397	358	266	319	285	-7%
United Kingdom (*)	3,598	3,581	3,658	3,368	3336	3298	3059	2645	2337	1905	1960	1802	-1%
	<b>54,900</b>	<b>53,300</b>	<b>50,400</b>	<b>47,300</b>	<b>45,300</b>	<b>43,100</b>	<b>42,500</b>	<b>38,900</b>	<b>34,800</b>	<b>31,500</b>	<b>30,700</b>	<b>28,100</b>	<b>-8%</b>
annual evolution		-3%	-5%	-6%	-4%	-5%	-1%	-8%	-11%	-9%	-3%	-9%	-8%
evolution since 2001		-3%	-8%	-14%	-17%	-21%	-23%	-29%	-37%	-43%	-44%	-49%	-49%
evolution since 2010											-3%	-11%	-17%

Source : CARE (EU road accidents database) or national publications

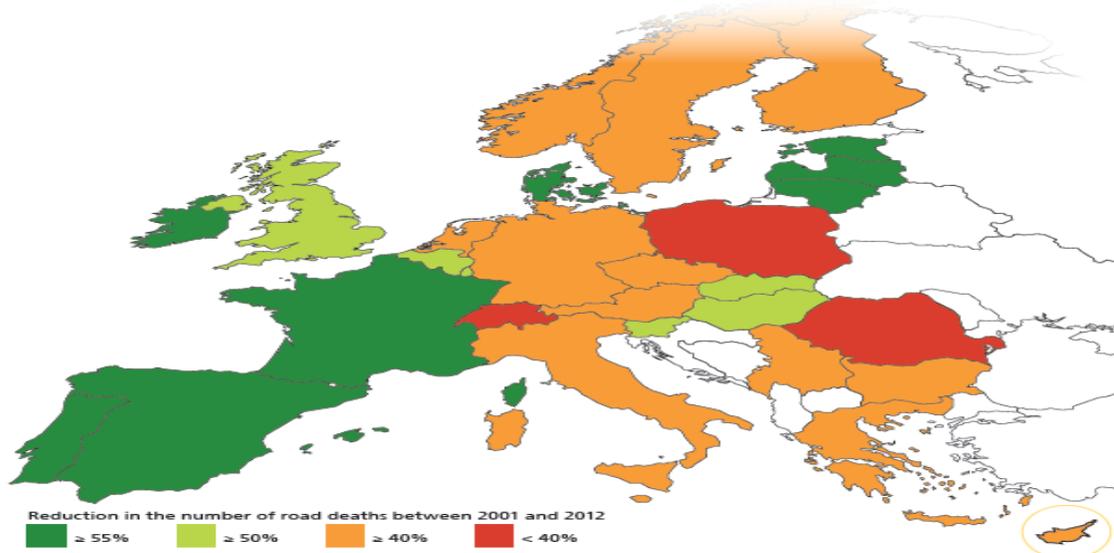
Fuente: Base de datos CARE de la Comisión Europea.

La reducción total de fallecidos en accidentes de tráfico ha sido notable, llegando a 100.000 fallecidos menos en la Unión Europea desde 2001 y a la obtención de unas ventajas sociales estimadas en 176 billones de euros.

**Grafico 6 y 7. Descenso porcentual de fallecidos en accidente de circulación en la UE durante el periodo 2001-2010**



**Road Safety Manifesto for the European Parliament Elections May 2014**

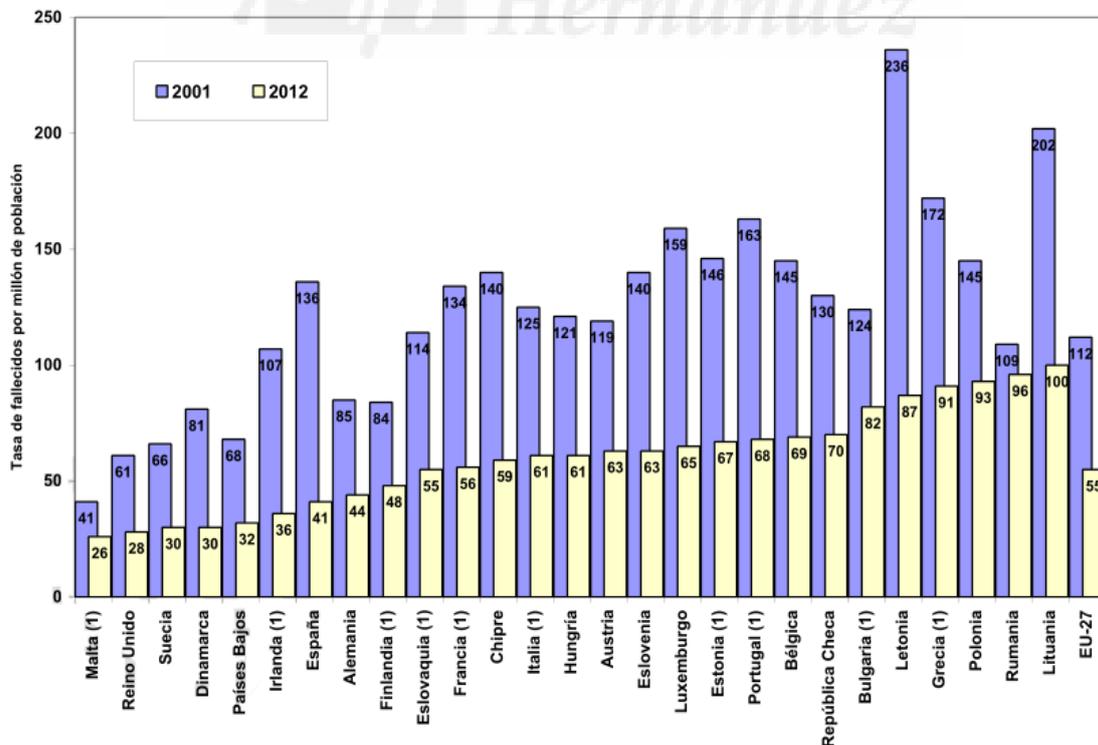


Fuente ETSC.

Con estos resultados, se volvió a plantear un nuevo Programa de Acción Europeo en el año 2010, que diseñaba de nuevo el objetivo de reducir a la mitad el número de fallecidos por accidentes de tráfico durante el decenio 2010-2020. Sin embargo, y aunque en general la mayoría de los países han continuado con la tendencia descendente en cuanto a accidentalidad, entre los años 2011 y 2012 cuatro países han registrado más accidentes: Austria, Lituania, Luxemburgo y Rumania, con lo que para conseguir el objetivo fijado habrá que corregir estos resultados en los años venideros.

En estos momentos es importante resaltar el papel de España, aunque luego lo analizaremos en mayor profundidad, en el contexto de seguridad vial de la UE, en el ranking de accidentalidad de Europa desde el año 2001, en el que ocupaba el puesto dieciocho con 136 fallecidos por millón de habitantes, y estaba lejos de países como Suecia, Reino Unido o Países Bajos, y el pasado año 2012, en el que ocupó el puesto siete con una tasa de 41 fallecidos por millón de habitantes, por debajo de la media europea: 55 fallecidos por millón de habitantes. (Ver gráfico 8)

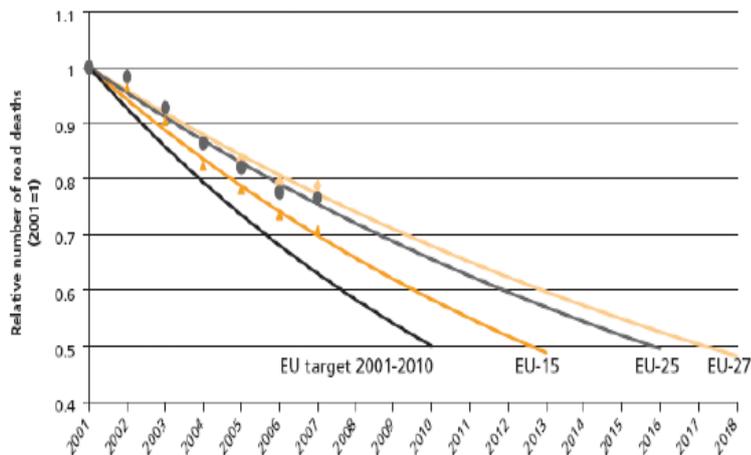
**Gráfico 8. Comparativa de ranking de tasa de fallecidos por accidente de tráfico en Europa en los años 2001 y 2012.**



Fuente: DGT. 2012

**Gráfico 9. Tendencia estimada de fallecidos en las vías en UE 27 basada en la Evolución de 2001-2008.**

TENDENCIA ESTIMADA DE FALLECIDOS EN LAS VÍAS EN EU 27, BASADA EN LA EVOLUCIÓN 2001-2008



**Fuente: ETSC (European Transport Safety Council)**

Según se interpreta el Gráfico 9 si se mantiene la actual tendencia, el objetivo de reducción del 50% de fallecidos en accidentes de tráfico propuesto por la Unión Europea y sobre el cual el European Transport Safety Council (ETSC) publica un informe anual, el PIN Report, se conseguirá alcanzar en el año 2017, siete años después de lo previsto, según una estimación realizada con datos de 2008.<sup>3</sup>

Una pieza importante dentro de las políticas de seguridad vial de la UE es el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), una organización europea formada por diferentes institutos de seguridad vial, universidades, aseguradoras y empresas de transporte, entre otros organismos públicos y privados, que trabaja directamente con la Comisión Europea con el objetivo de reducir la siniestralidad vial, proponiendo medidas que ayuden a disminuir el número de muertos y heridos en las carreteras europeas. Fue creado en 1993 con el objetivo de orientar y asesorar a las instituciones europeas en la mejora de la seguridad de los diferentes modos de transporte y, muy especialmente dada su enorme importancia humana y social en la reducción de los accidentes de tráfico.

<sup>3</sup> Según datos aportados en [http://www.revistatraficoyseguiridadvial.es/interactiva\\_206/ESV11-20\\_V13.pdf](http://www.revistatraficoyseguiridadvial.es/interactiva_206/ESV11-20_V13.pdf)

El ETSC ha publicado su “Manifiesto para la Seguridad Vial 2014-19<sup>4</sup> en el que hace una llamada a todas las formaciones políticas a cumplir con los objetivos 2010-20 de seguridad vial y propone cuatro medidas a desarrollar en el próximo mandato del Parlamento Europeo. Las Políticas públicas en materia de tráfico aprobadas por los órganos gestores de la Unión Europea irán encaminadas hacia los siguientes objetivos:

### **1.- Tolerancia 0 al alcohol y alcolocks para reincidentes**

Aunque las políticas nacionales están dando sus frutos para combatir el problema del alcohol al volante, y cada uno de los estados miembros tiene su tasa de alcohol para la conducción en su país (Ver Anexo III), el consumo de bebidas alcohólicas continúa siendo la segunda causa de muerte en las carreteras de la UE. Por ello, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte recomienda una directiva comunitaria única para toda Europa que establezca la tolerancia 0 en materia de alcohol al volante y la introducción de detectores de alcohol (los alcolocks) a todos los colectivos de conductores profesionales y a todos los infractores reincidentes.

### **2.- Contra el exceso de velocidad, límite a 120 Km/h**

El ETSC propone limitar la velocidad a 120 km/h en todas las autovías europeas, estimular a los estados miembros a adoptar 50 Km/h como velocidad máxima en zonas urbanas y 30 km/h en zonas residenciales y de alta densidad de peatones y ciclistas. En general se propone homologar los límites de velocidad en todos los estados de la Unión Europea ya que en la actualidad cada estado estipula sus límites máximos permitidos (Ver Anexo IV). Se propone también la inclusión de asistentes inteligentes de velocidad en los vehículos (dispositivos ISA).

### **3.- Mejoras en las infraestructuras viarias**

En 2008, la UE adoptó la Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias que exige a todos los estados miembros el establecimiento y aplicación de procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto en la seguridad vial en lo relativo a auditorías, gestión e inspecciones de seguridad vial, de cara a mejorar las carreteras, reducir siniestros y eliminar puntos negros, entre otros. Pero dicha Directiva, que en España se adoptó por Real Decreto 345/2011 de 11 de marzo, solo afecta a las carreteras de la denominada Red Transeuropea de Transporte. Dado que el mayor número de siniestros viales se produce en carreteras convencionales, el ETSC propone que la Directiva 2008/96/CE se aplique en todas las redes viarias sin

---

<sup>4</sup> Ver [http://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/02/EP\\_Manifesto\\_for\\_Road\\_Safety.pdf](http://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/02/EP_Manifesto_for_Road_Safety.pdf)

excepción: desde autopistas, pasando por carreteras convencionales e, incluso, en carreteras urbanas.

#### **4.- Priorizar a peatones y ciclistas**

El ETSC apuesta por nuevas políticas europeas de movilidad sostenible, en las que peatones y ciclistas ocupen un papel destacado (por delante del coche) en el diseño del transporte urbano.

Por otro lado, las Políticas de seguridad vial en la UE son dirigidas por la Comisión Europea y establecen un marco normativo con competencias legislativas en el área de la seguridad vial, aportando valor añadido para todos los Estados miembros. Por tanto las políticas públicas de la Unión Europea han renovado su compromiso de mejorar la seguridad vial mediante el establecimiento de un objetivo de reducción las muertes en carretera en un 50% para 2020, en comparación con los niveles de 2010. Para acompañar este objetivo, la Comisión Europea adoptó una nueva estrategia de seguridad vial en el 2010 “La Política de Seguridad Vial 2011-2020 Orientaciones”<sup>5</sup> en donde se incluyen las prioridades en distintas áreas y medidas para la acción. La UE ha comenzado a poner en práctica el plan, que tendrá su revisión intermedia en 2015.

En su Libro Blanco sobre el futuro del transporte, la Comisión Europea se comprometió a trabajar a largo plazo para alcanzar la denominada "cero visión" en la seguridad vial.

El coste socioeconómico anual de muertes de tráfico y las lesiones se estima que es equivalente a alrededor del 2% del PIB, a 250 millones de euros en 2012. Junto con las obligaciones legales y morales también hay un argumento económico sólido para incluir la prevención de los accidentes de tránsito y lesiones graves en la agenda de salud de la UE. El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte estima el valor monetario que soporta la sociedad en 1.880.000 € además de las pérdidas humanas que podrían evitarse mediante la prevención. Sobre esta base, el valor total para la sociedad de las reducciones de las muertes en carretera en la UE-27 durante los años 2002-2010 en comparación con el 2001 se estimó en alrededor de ciento setenta y seis mil millones de Euros. El ahorro para la sociedad si se alcanzan los objetivos fijados para el 2020 se estima en el orden de 182 mil millones de Euros.

---

<sup>5</sup> Ver [http://europa.eu/legislation\\_summaries/transport/road\\_transport/tr0036\\_es.htm](http://europa.eu/legislation_summaries/transport/road_transport/tr0036_es.htm)

Alrededor de 313.000 personas se registraron con lesiones graves y muchos más sufrieron heridas leves en el año 2012 por causa de accidentes de circulación. La Comisión Europea adoptó su “primer hito hacia una estrategia contra lesiones graves” en Marzo 2013<sup>6</sup>, como primer paso para reducir el número de personas gravemente heridas.

Las medidas especiales para evitar lesiones graves se deben y puede implementarse rápidamente en la UE para alcanzar los objetivos de seguridad vial propuesta para el año 2020. El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte ha propuesto un objetivo de reducción del 35% para 2020. Por tanto las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial hasta 2020 tienen por objeto proporcionar un marco general de gobernanza con objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales, de acuerdo con el principio de subsidiariedad.

En el marco de estas orientaciones políticas, la Comisión Europea considera que deben emprenderse prioritariamente las tres acciones siguientes: <sup>7</sup>establecer un marco de cooperación estructurado y coherente basado en las mejores prácticas en todos los estados miembros, adoptar una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad de reducir el número de heridos en accidentes de circulación y por último, mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas.

Con estas orientaciones la Comisión Europea espera mantener el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión europea para 2020 y para conseguirlo se han determinado siete objetivos para la próxima década. Para cada uno de ellos, se propondrán acciones a nivel de cada uno de los estados miembros desde su perspectiva nacional y de la UE a nivel general. Entre algunas de ellas encontramos: una mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera, un mayor cumplimiento de las normas de circulación, una mayor seguridad de

---

<sup>6</sup> Ver [http://europa.eu/rapid/press-release\\_IP-13-236\\_es.htm](http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-236_es.htm)

<sup>7</sup> Ver comunicación de la comisión al parlamento europeo, al consejo, al comité económico y social europeo y al comité de las regiones. Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020.(SEC(2010)903)

las infraestructuras viarias con vehículos más seguros, una mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones y por último una protección de los usuarios más vulnerables de la carretera.

También se ha establecido el Plan de acción europeo de movilidad urbana, sostenible y segura, el cual pretende establecer un marco común que favorezca la aplicación de la política en materia de movilidad urbana. Las acciones realizadas deben contribuir a una movilidad en las zonas urbanas más sostenible y mejor organizada. El plan de acción establece un marco coherente para iniciativas de la U.E. sobre movilidad urbana respetando, al mismo tiempo, el principio de subsidiariedad. Para ello, el plan fomenta y apoya el desarrollo de políticas de movilidad urbana sostenible que contribuyan a alcanzar los objetivos generales de la UE. Entre las medidas propuestas podemos destacar: sistemas de transporte inteligentes para favorecer la movilidad, la creación de un observatorio de movilidad urbana y la mejora de la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.

#### **4. ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRÁFICO IMPLANTADAS POR LA UNIÓN EUROPEA.**

Las políticas de Seguridad vial llevadas a cabo por la Unión Europea a través de las iniciativas de la Comisión Europea son de tres tipos, mediante recomendaciones a los estados miembros sobre los asuntos que mas preocupan a la Comisión, con especial atención a los colectivos mas desfavorecidos que a lo largo de los años y mediante los distintos estudios se han visto mas afectados en la siniestralidad vial. Desde una segunda perspectiva estas recomendaciones han ido apoyadas por medio de las Directivas o Reglamentos comunitarios, según el caso, aprobados por los órganos de gobierno de la UE para su obligado cumplimiento por los Estados miembros, y por último financiando o participando activamente en proyectos de investigación sobre materias de seguridad vial.

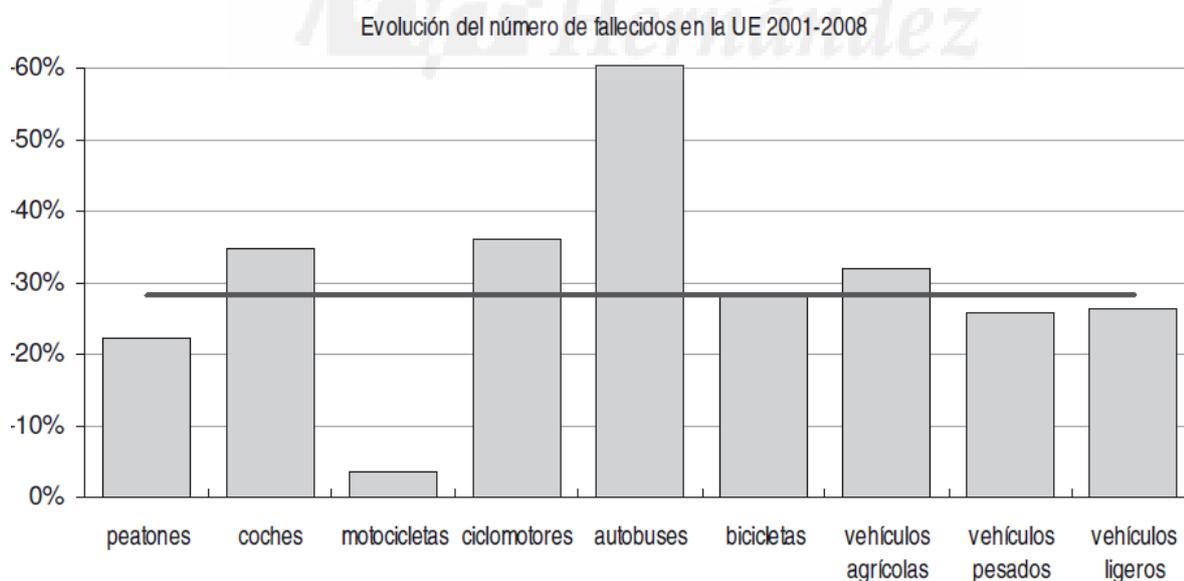
A continuación iremos analizando uno por uno los diferentes campos de actuación realizados por la Comisión Europea indicando, en caso de que exista, la normativa o directiva reguladora de la materia. También indicaremos los proyectos de investigación

sobre la materia en cuestión, que han sido financiados o en los que la UE ha participado activamente. Este análisis lo realizaremos teniendo en cuenta cuatro divisiones de estudio para englobar todas las áreas de acción que pueden influir en los accidentes de circulación:<sup>8</sup> los usuarios de las vías, las medidas de seguridad vial para atajar la siniestrabilidad, los vehículos y las infraestructuras.

#### 4.1 LOS USUARIOS DE LAS VÍAS.

La cifra de fallecidos y heridos graves entre los usuarios más vulnerables de la carretera, como los motociclistas, los conductores de ciclomotores, los ciclistas o los peatones (niños, peatones de edad avanzada) es muy importante y, en determinados estados miembros, continúa aumentando. En 2008, supuso el 45 % de las víctimas mortales, y las estadísticas, como muestra el Gráfico 10, demuestran que hasta el momento, no han recibido atención suficiente. Como resultado, la Comisión Europea debe trabajar activamente en proyectos y normativas que hagan descender este porcentaje.

**Gráfico 10. Evolución del número de fallecidos en la UE 2001/2008 en función del medio de transporte.**



**Fuente ETSC.**

<sup>8</sup> Ver [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/index\\_es.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_es.htm)

#### 4.1.1 NIÑOS.

Los menores son fundamentalmente sensibles al tráfico debido a su inexperiencia (Ver gráfico 11). Cada año mueren más de 800 niños menores de quince años en las carreteras europeas y 100.000 resultan heridos<sup>9</sup>. Para ello, la Comisión mantiene la necesidad del uso de Cinturones de seguridad y sistemas de sujeción para niños.

El uso del cinturón de seguridad minimiza el riesgo de lesiones en accidente, y por consiguiente la legislación comunitaria obliga al uso del cinturón de seguridad en todos los vehículos. Los niños que midan menos de 1,35 metros y que viajen en turismos o en camiones deben disponer de un dispositivo de seguridad adaptado a su altura y peso. Los niños cuya estatura supere la mencionada pueden utilizar el cinturón de seguridad para adultos. Ya no está permitido colocar los sistemas de sujeción para niños contra el sentido de la marcha en el asiento del copiloto, a no ser que se haya desactivado el airbag.

Dentro del proyecto “CHILD” financiado por el UE se están estudiando las lesiones que sufren los niños en los accidentes de tráfico. Los resultados podrán ser utilizados como base para mejorar el diseño de los sistemas de sujeción para niños. Los especialistas mantienen que los profesores y los padres pueden instruir a los niños en materia de seguridad vial. La Comisión recomienda que los niños no circulen en bicicleta por carretera si no han recibido formación básica sobre las normas de tráfico.

Otro aspecto importante para la Comisión es la Educación vial. En septiembre de 2003, la Comisión Europea impulsó un proyecto para investigar la situación de la Educación Vial en la UE-25 denominado proyecto “ROSE 25”. En este proyecto, se llegó a la conclusión de que era evidente que las diferentes trayectorias de desarrollo de los sistemas escolares, las diferencias en el tráfico, las mentalidades, la cultura y la administración han dado lugar a una fascinante variedad de iniciativas para la Educación vial en la UE. Entre los resultados del proyecto ROSE 25 se encuentra un

---

<sup>9</sup> Ver [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/users/children/index\\_es.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/users/children/index_es.htm)

manual que recoge las directrices europeas en materia de educación vial para jóvenes. Las directrices se basan en las experiencias de los 25 estados miembros de la UE.

Con este proyecto, la Comisión Europea insiste en la necesidad de recopilar e intercambiar buenas prácticas en el campo de la educación vial con el fin de iniciar el debate sobre las directrices del proyecto ROSE a nivel europeo. En el gráfico 11 se aprecia que la tasa de riesgo de accidentalidad de niños en la UE en el año 2006 era de 7.14%.

**Gráfico 11. Tasa de riesgos de accidentalidad en los niños.**

**Tasa de riesgo de los niños/as (0-15 años) en Europa 2006**  
*Muertos en turismos por 100.000 habitantes*

	Muertos en turismo (0-15 años)	Habitantes (0-15 años)	Tasa de riesgo
Estonia	4	0,2	17,99
Hungría	27	1,7	16,08
Austria	16	1,4	11,40
Polonia	70	6,6	10,68
<b>España</b>	<b>70</b>	<b>6,9</b>	<b>10,17</b>
Grecia	17	1,7	9,93
Republica Checa	16	1,6	9,80
Italia	66	8,9	7,44
Bélgica	14	1,9	7,27
Irlanda	6	0,9	6,51
Holanda	20	3,2	6,32
Francia	74	12,0	6,16
Portugal	10	1,8	5,68
Reino Unido	64	11,5	5,55
Suecia	9	1,7	5,32
Alemania	51	11,6	4,38
Finlandia	3	1,0	3,08
Dinamarca	2	1,0	1,93
<b>EU-20</b>	<b>541</b>	<b>75,7</b>	<b>7,14</b>

Fuente ETSC.

#### 4.1.2 CICLISTAS

En esta materia, es un acuerdo internacional (la Convención de Viena de 1968) el que sienta las normas básicas de seguridad para ciclistas. Hay países que dictan normativas complementarias respecto a la visibilidad de los ciclistas, los asientos para niños, la edad mínima para circular por la vía pública y el uso del casco. En Holanda, por ejemplo, las reglas para los asientos de bicicleta de los niños incluyen los requisitos y recomendaciones sobre fijación del asiento, las dimensiones, los apoyos pies, y la protección para que los pies entren en contacto con los radios.

Muchos países de la UE ya han establecido este tipo de normas. “La Directiva europea nº 89/686/EC” de equipo protector personal, establece las normas que podrían adoptarse para los cascos de ciclistas. Las reglamentaciones referentes a los cascos de los niños, todavía tienen que resolverse. Además de las reglas que normalmente se aplican a todos los usuarios de las vías públicas y de acuerdo con la Convención de Viena, los ciclistas están sujetos a normas específicas definidas en su legislación nacional a fin de garantizar que puedan viajar con seguridad. En algunos países se permite el transporte de un pasajero pero sólo si éste está bajo un límite de edad legal (por ejemplo, 14 años en Francia) y si el propio ciclista tiene una edad mínima.

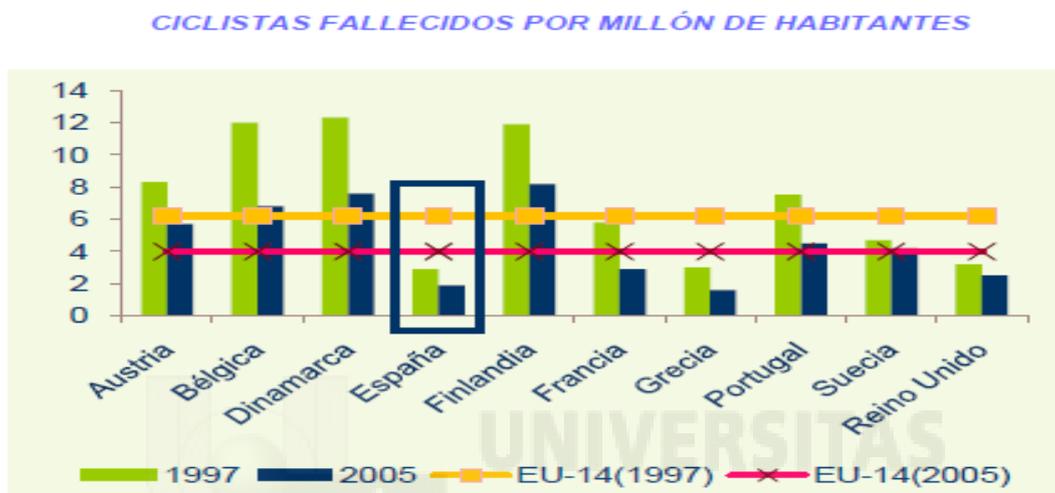
También podemos encontrar otros casos como Alemania, que ha añadido recientemente nuevos elementos a su código de circulación para ciclistas. Desde entonces, los ciclistas pueden viajar contracorriente en calles de sentido único así autorizadas, y en las llamadas ciclo calles podrán hacer uso de toda la calle mientras que los coches tienen que estar detrás de los ciclistas. Al igual que en algunos países escandinavos, existen calles para bicicletas. En Alemania estas vías pueden ser obligatorias únicamente si cumplen con la norma de calidad mínima adecuada, de lo contrario los ciclistas pueden optar por no utilizarlas.

La Comisión Europea insiste en que el perfeccionamiento del diseño de coches y vehículos pesados permite reducir los riesgos de lesiones a peatones o ciclistas en caso de accidente. Según la UE, los frontales de los coches con sistema de absorción de choques y los retrovisores que reducen el ángulo muerto de los camiones podrían evitar la muerte de 2000 peatones y ciclistas cada año.

En el marco del proyecto “APROSYS” de la UE se desarrollaron nuevos sistemas de evaluación del impacto de los frontales de los vehículos en peatones y ciclistas, también se estudió una serie de materiales laminados que se fracturan sin deformarse o desintegrarse, estos resultarían especialmente adecuados para fabricar cascos de ciclista. También la UE participa en el proyecto “WATCH-OVER”, que tiene por objetivo desarrollar nuevas tecnologías de comunicación y detección por vídeo sensor lo permitiría a los conductores detectar a los ciclistas y peatones en las situaciones difíciles del tráfico.

El informe de la Comisión en este sentido insiste en que para garantizar la seguridad de los ciclistas es imprescindible la separación de las bicicletas y el tráfico rodado gracias a los carriles bici ininterrumpidos, esta medida contribuye a la reducción de las colisiones entre coches y bicicletas. Asimismo, las zonas de velocidad limitada, por ejemplo, a 30 Km/h, reducen el riesgo y la gravedad de los accidentes.

**Gráfico 12. Ciclistas fallecidos por millón de habitantes en UE.**



**Fuente: ERSO 2007**

El gráfico 12 nos indica el descenso del número de ciclistas fallecidos en las carreteras europeas.

#### **4.1.3 CONDUCTORES DE EDAD AVANZADA.**

En función del envejecimiento de la población ira en relación directa con el aumento de las personas mayores al volante. No existen regulaciones específicas para las personas mayores, por lo que la reducción de sus habilidades físicas requiere una atención especial cuando conducen.

La tasa de mortalidad entre los conductores de más de 75 años es más de cinco veces superior a la media de los conductores en general, y su tasa de lesiones la duplica. Esta mayor fragilidad se debe a la reducción de sus habilidades físicas (esto es, una audición y agudeza visual reducidas, un mayor tiempo de reacción, etc.) y a su menor destreza en

la rutina diaria en carretera, estos compensan estas desventajas físicas con su experiencia al volante.

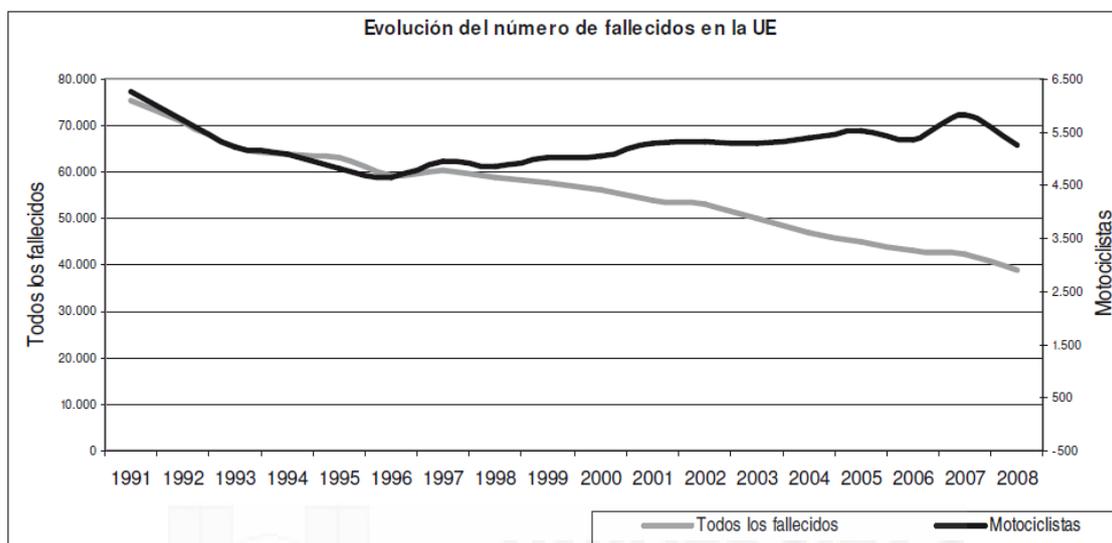
Las lesiones se ven minimizadas gracias a las medidas de seguridad con las que cuentan los vehículos, como los airbags. Los conductores de edad avanzada también pueden acogerse a programas de reciclaje y servirse de los sistemas de asistencia a la conducción que avisan a los conductores cuando circulan demasiado cerca de otro vehículo, les ayudan a calcular las distancias correctamente, y a aparcar y a viajar más seguros en las carreteras de varios carriles.

En este contexto, el proyecto Europeo denominado ADVISORS analizó las posibles repercusiones de los sistemas de asistencia a la conducción en el comportamiento al volante y la seguridad vial. También elaboró métodos de evaluación de tales sistemas y estableció una serie de prioridades para su desarrollo. El objetivo del proyecto era la implementación de los sistemas de asistencia al conductor avanzado y control del vehículo, la normalización y el uso óptimo de la red de carreteras.

#### **4.1.4 MOTOCICLETAS Y CICLOMOTORES.**

Cada vez hay más motos y ciclomotores en circulación. Entre 2001 y 2007, el número de motos en las carreteras europeas aumentó un 34%. Si comparamos los coches con las motos y los ciclomotores estos últimos son menos estables, resultan más difíciles de ver y brindan una protección menor a sus ocupantes. En 2008 más de 6.800 personas perdieron la vida en accidentes de moto. Los usuarios de la vía pública que circulan en moto y ciclomotor solo representan el 2% del total, pero sufren el 17% de los accidentes mortales. Una de cada tres víctimas en accidente de moto es menor de 25 años. Los motociclistas de mediana edad también sufren mayor siniestralidad que los conductores de automóviles y en comparación con el resto de fallecidos es muy superior. (Ver gráfico 13)

**Gráfico 13. Datos de fallecidos motoristas en la UE**



**Fuente ETSC.**

Las medidas de la UE para mejorar la seguridad de conductores, carreteras y vehículos se centran en estos dos aspectos:

- Formación:
  - Permiso para ciclomotores y edad mínima – “Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción.”
- Investigación:
  - Proyectos para diseñar quitamiedos más seguros proyecto (“SMART RRS”),
  - Estudiar el uso de sensores para avisar de la presencia de otros usuarios de la vía pública denominado proyecto (“WATCH-OVER”),
  - Desarrollar dispositivos de asistencia a la conducción y otras aplicaciones inteligentes para motos denominado proyecto (“SAFERIDER”).

#### **4.1.5 CONDUCTORES NOVELES.**

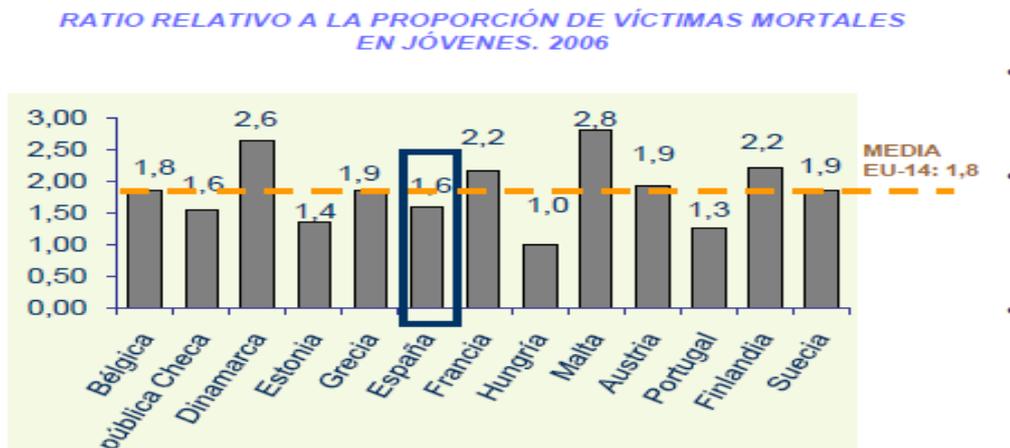
La tasa de mortalidad entre los conductores de entre 15 y 24 años dobla a la de los conductores más experimentados. Los conductores noveles no sólo suponen un mayor

riesgo para sí mismos, sino también para los demás: por cada conductor joven que fallece en un accidente, mueren 1,3 personas. Los accidentes en los que están implicados conductores jóvenes suelen ser consecuencia de la pérdida del control o el exceso de velocidad y son más frecuentes por la noche.

Para reducir el riesgo de accidentes entre los conductores noveles, la Comisión Europea plantean políticas encaminadas a la reducción de tasas de alcoholemia en los estados miembros, restricciones de la conducción nocturna para este tipo de conductores, o la conducción en compañía de pasajeros experimentados. Asimismo, la implantación de tecnologías como los sistemas de asistencia a la conducción, los alcohol interlocks y las cajas negras pueden contribuir a la seguridad de los conductores noveles, por lo que la Comisión Europea está adoptando pautas para aumentar la seguridad de los conductores noveles y derivando la trascendencia que se dispensa en las clases de conducir al control del vehículo y la percepción del tráfico para centrarla en el reconocimiento de los riesgos en la carretera y en el modo de evitarlos. En el marco del proyecto “HERMES”, financiado con fondos comunitarios, se ha publicado un dossier formativo para los profesores de autoescuela.

Como parte de las iniciativas del proyecto “CLOSE TO”, se cuentan casos de accidentes graves de tráfico a los jóvenes aspirantes a conductor y según demuestra la investigación, esto hace a los jóvenes menos proclives a la conducción temeraria y peligrosa.

**Gráfico 14. Datos relativos a la proporción de víctimas mortales en jóvenes en 2006 en UE por accidente de tráfico.**



Fuente ETSC.

#### 4.1.6 PEATONES.

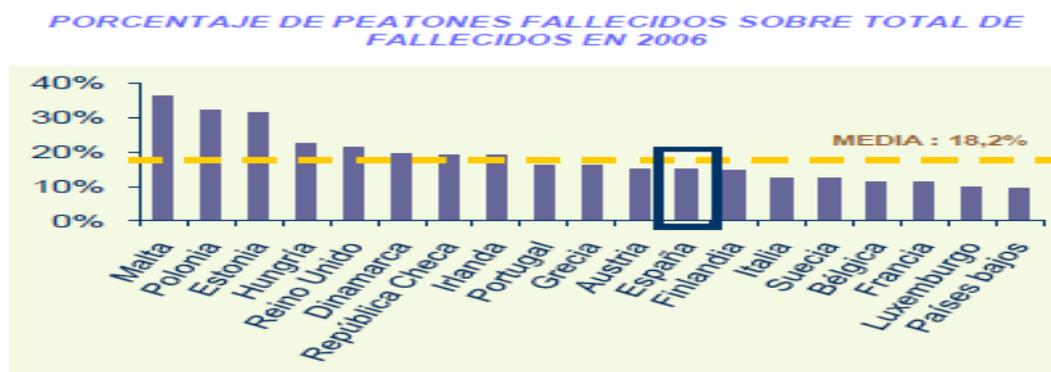
Los peatones se encuentran desprotegidos y son vulnerables ante posibles accidentes. En la actualidad, aproximadamente el 21% de las víctimas de accidentes de tráfico de la UE son peatones, superior a la media del año 2006 que era del 18,2 % como muestra el gráfico 15. La mayoría de las víctimas son personas de más de 65 años. Según los estudios realizados por los expertos de la Comisión Europea el número de accidentes en los que se ven implicados los peatones se pueden reducir mediante el establecimiento de zonas de velocidad limitada y la provisión de aceras continuas. Los peatones son más visibles si la iluminación pública es la adecuada y si llevan prendas reflectantes y hacia ello se dirigen las políticas de la UE Asimismo, los frontales con sistema de absorción de choques pueden minimizar las consecuencias de las colisiones con peatones para lo cual la UE elaboró:

- El Reglamento (CE) nº 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009, relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE y Reglamento (CE) nº 631/2009 de la Comisión, de 22 de julio de 2009, por el que se establecen las normas de desarrollo del anexo I del Reglamento (CE) nº 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y por el que se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE.

El sistema “WATCH-OVER” de comunicación de corto alcance y de sensores ópticos para coches detecta cuando se está a punto de chocar contra un peatón, lo que permite al conductor tomar la decisión adecuada para evitar el atropello. “WATCH-OVER” se inició en enero de 2006 y se trata de un proyecto dirigido y cofinanciado por las Tecnologías de la Sociedad de la Información de la Comisión Europea. Proyectos como

“APROSYS” y “PREVENT” han investigado los cambios en la forma del frontal de los vehículos y su capacidad de reducir las lesiones de los peatones. La Comisión Europea trabaja en la financiación de estos proyectos.

**Gráfico 15. Datos relativos a la proporción de peatones fallecidos sobre el total en 2006 en UE por accidente de tráfico.**



Fuente ETSC.

#### 4.1.7 CONDUCTORES PROFESIONALES.

El cansancio y el exceso de velocidad son las causas habituales de los accidentes de conductores de camiones, autobuses y coches de empresa. Los accidentes laborales en carretera son la principal causa de muerte por accidente laboral en los países industrializados. La fatiga es un componente clave en el 20% de los accidentes de los vehículos pesados. La normativa comunitaria regula tiempos de conducción para los transportistas profesionales que realizan trayectos internacionales dentro de territorio europeo, estos tiempos de conducción no deben superar las 9 horas diarias o las 56 horas semanales. Un sistema para reducir este tipo de accidentes sería equipar los vehículos con sistemas de supervisión que alertasen a los conductores cuando mostraran signos de somnolencia. El proyecto europeo AWAKE ha desarrollado una serie de orientaciones para este tipo de sistemas.

La UE prohíbe el transporte por carretera de ciertas mercancías peligrosas, especialmente cuando existe riesgo de explosión. Existen normativas europeas que regulan el embalaje y el etiquetado, así como la estructura, el equipo y el funcionamiento de los vehículos que transportan tales mercancías. Por este motivo, la

normativa Europea es prolífica en esta materia y tanto es así que se han dictado las siguientes disposiciones en materia de transporte de mercancías a nivel comunitario:

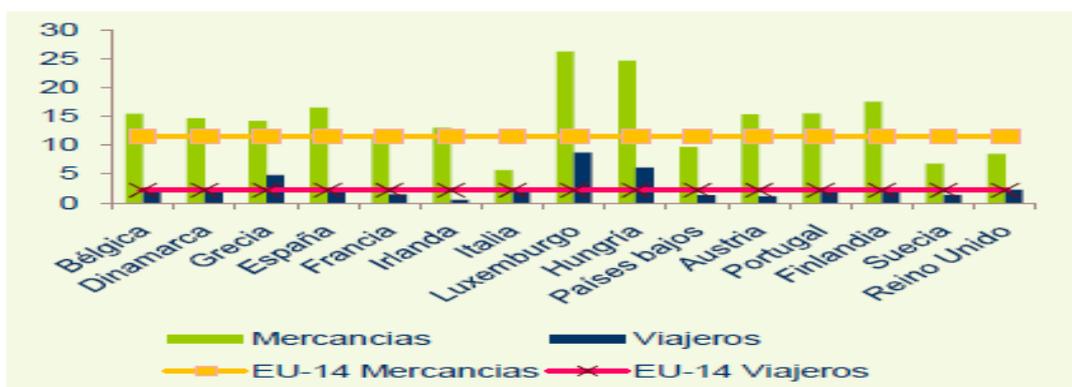
- Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.
- Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera
- Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.
- Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera.
- Reglamento (CE) n° 484/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 1 de marzo de 2002, por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 881/92 y (CEE) n° 3118/93 del Consejo, con objeto de establecer un certificado de conductor.
- Directiva 2008/4/CE de la Comisión, de 23 de enero de 2009 , relativa a las medidas para prevenir y detectar la manipulación de los datos de los tacógrafos, por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CEE) n o 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 del Consejo en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo.

- Reglamento (CE) n° 1360/2002 de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

Como en el resto de materias, la Comisión Europea participa en distintos proyectos para garantizar la seguridad del transporte por carretera y por supuesto de los conductores profesionales, entre los que podemos citar el proyecto “HEAVYROUTE”, que desarrolló un sistema de planificación de rutas y asistencia a la conducción para vehículos pesados. Este sistema ayuda a los conductores a encontrar la ruta más eficaz en cuanto al tiempo, idoneidad de la carretera, puentes y túneles (no todos los puentes son lo bastante resistentes como para soportar un vehículo pesado), consumo y costes medioambientales.

El exceso de carga en los vehículos pesados es peligroso y suele conllevar un mayor gasto de mantenimiento de las carreteras. El proyecto “REMOVE” estudió las posibilidades que ofrece la tecnología de control del peso en movimiento para garantizar el cumplimiento de las normas respecto al exceso de carga. En el gráfico siguiente se aprecia el elevado número de accidentes con fallecidos en los que se vio implicado un vehículo de transporte de mercancías en comparación con los vehículos de transporte de viajeros.

**Gráfico 16. Fallecidos por millón de población en accidentes en los que se vio involucrado un vehículo de transporte de mercancías.**



Fuente ERSO 2008.

## **4.2 DIAGNÓSTICO DE LAS MEDIDAS DE SEGURIDAD VIAL PARA ATAJAR LA SINIESTRALIDAD.**

### **4.2.1 COMPORTAMIENTOS.**

La Comisión trabaja, desde una idea clara, en la seguridad de que todos podemos contribuir a la seguridad vial. Si todos utilizáramos el cinturón de seguridad, fuéramos respetuosos con los límites de velocidad y no fuéramos conduciendo bajo los efectos del alcohol, se supone que podríamos salvar más de 12.000 vidas al año en las carreteras europeas. Atendiendo a esta máxima, las Políticas de tráfico en lo referente a los hábitos y comportamientos de los europeos al volante se fomentan desde dos puntos de vista: por un lado, educativo, potenciando campañas para concienciar a los conductores del cambio de comportamientos en la conducción y por otro lado, coactivo, dictando normas que regulen las conductas irregulares en estas materias.

Las distintas líneas de acción en este campo van encaminadas a los siguientes campos de actuación:

#### **4.2.1.1 DISTRACCIONES**

Para una conducción segura es esencial que no existan distracciones en ella. Todos los usuarios de las vías, y en especial los conductores deben permanecer atentos a ella y evitar el uso de elementos que puedan generar despistes como son los teléfonos móviles y los dispositivos móviles, como los sistemas de navegación por satélite (NAVSAT). Los NAVSAT deben colocarse en un lugar visible pero sin obstaculizar la visión de los conductores. En este sentido se ha dictado una “Recomendación de la Comisión de 22 de diciembre de 2006 relativa a sistemas de información y comunicación a bordo de vehículos seguros y eficientes: actualización de la declaración de principios europea sobre la interfaz persona-máquina (2007/78/CE)” que resume los aspectos esenciales en materia de seguridad que deben tenerse en cuenta en la interfaz persona-máquina (IPM) de los sistemas de información y comunicación a bordo de vehículos.



La legislación Europea al respecto está formada por:

- La Directiva Europea que regula los permisos de conducir europeos es la 2006/126/EC de 20 de Diciembre de 2006.
- Reglamento (UE) nº 383/2012, de 04 de mayo 2012 por el que se establecen las prescripciones técnicas relativas a los certificados que incluyen un medio de almacenamiento (microchip).
- 2013/21/EU: Decisión de la Comisión de 18 de diciembre de 2012, sobre las equivalencias entre categorías de permisos de conducción (notificada con el número C (2012) 9358).

#### **4.2.1.3 FORMACIÓN.**

Algunos grupos de conductores necesitan una mayor formación que otros para conseguir el permiso de conducir. Un ejemplo son los conductores profesionales que necesitan una formación especial para trabajar dentro de la UE. De la misma forma, se obliga a muchos infractores reincidentes a inscribirse en programas de rehabilitación para un mejor comportamiento en la carretera. La liberalización del mercado de los transportes ha motivado la adopción a nivel comunitario de requisitos de formación para los conductores profesionales. En consecuencia, todos aquellos que quieran trabajar como conductores deben asistir a un curso formativo, superar un examen y recibir formación periódica cada cinco años.

La Comisión financia numerosos proyectos en este sentido como el proyecto “NOVEV” que analizó distintos programas formativos para los aspirantes a conductores contrastando las experiencias de seis países de la UE. En el marco del proyecto “BASIC” se compararon nuevos métodos de formación básica para conductores utilizados en la EU y se elaboraron unas recomendaciones sobre buenas prácticas.

Los conductores que cometen de forma reiterativa infracciones o en el caso de que estas sean de carácter especialmente grave se exponen a perder su permiso de conducir y/o a ser sancionados. En muchos casos deben someterse a un programa de rehabilitación

para poder volver a conducir. Estos programas enseñan a los infractores reincidentes a cambiar su comportamiento al volante, como por ejemplo el proyecto “ANDREA”, que analiza varios proyectos de rehabilitación de conductores para averiguar cuáles son más eficaces.

En el marco del proyecto “DRUID” se establecieron comparaciones entre programas de rehabilitación para conductores que hayan cometido infracciones relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, con el fin de diseñar un sistema de evaluación de programas.

En el marco normativo la UE ha dictado la “ Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.

#### **4.2.1.4 APTITUD PARA LA CONDUCCIÓN.**

En Europa, los conductores deben poseer una serie de aptitudes físicas y psíquicas para obtener el permiso de conducir. Pero cada país de la UE puede aplicar requisitos más estrictos. Los conductores profesionales están sujetos a controles más estrictos de sus aptitudes físicas y psíquicas. La nueva legislación prevé revisiones médicas cada cinco años.

Conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas es factor determinante en casi el 25% de los accidentes y se cobra cada año unas 10.000 vidas en Europa. La mayoría de los accidentes se debe al consumo de alcohol. Pero hay otras sustancias, como los fármacos, que representan un problema cada vez mayor. Para otras drogas no se han impuesto límites legales, debido en parte a que no se conocen del todo los riesgos que plantea, pero por otro lado, todos los países de la UE han establecido límites respecto a la cantidad de alcohol que pueden consumir los conductores.

Es indudable que la policía debe disponer de medios para detectar el consumo de sustancias. En un reciente estudio europeo-estadounidense, “ROSITA”, se probaron

nueve dispositivos de detección de drogas basados en muestras de saliva, uno de los cuales resultó ser lo bastante fiable para utilizarlo en controles de carretera.

En materia legislativa la UE ha dictado:

- La Recomendación de la comisión de 17 de enero de 2001 sobre la tasa máxima de alcoholemia permitida para los conductores de vehículos de motor. (2001/115/CE).
- La Resolución del Consejo de 27 de Noviembre de 2003 relativa a la lucha contra el consumo de sustancias psicoactivas asociado a los accidentes viales. (2004/C 97/01).
- Las Conclusiones del Consejo de 29 de junio 2000 sobre medicamentos y salud pública (2000 / C 218/04).

#### **4.2.1.5 CINTURÓN DE SEGURIDAD.**

La normativa comunitaria exige tanto a conductores como a pasajeros a utilizar el cinturón de seguridad en todos los asientos que dispongan del mismo. No hacer uso de él es la segunda causa más importante de mortalidad en las carreteras, después del exceso de velocidad y por delante de la conducción bajo los efectos del alcohol. Según las conclusiones de un estudio llevado a cabo por la Comisión Europea, las iniciativas encaminadas a fomentar el uso del cinturón de seguridad podrían salvar hasta 7300 vidas al año en la UE.

Los menores que miden menos de 1,35 metros, o viajan en coches o camiones equipados con dispositivos de seguridad, deben contar con la sujeción de un dispositivo homologado y adecuado para su peso. Cuando la estatura de los menores supere la citada anteriormente podrán utilizar el cinturón de seguridad para adultos. El proyecto “EUCHIRES 2007” fomentó el uso del cinturón de seguridad y los sistemas de sujeción para niños. Se centró principalmente en los niños de 4 a 12 años.

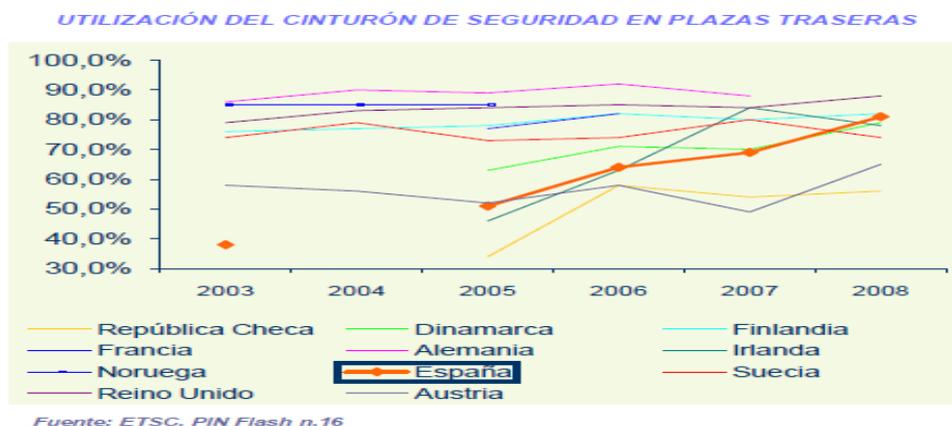
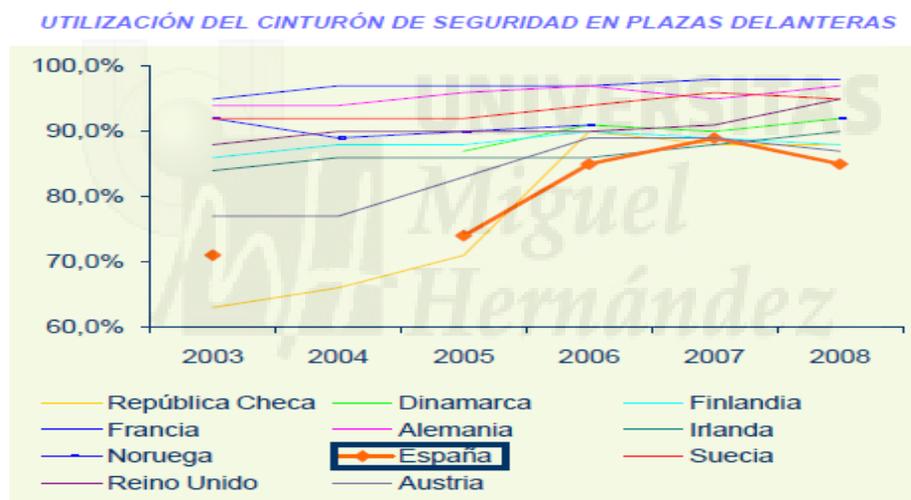
En materia legislativa la UE ha dictado:

- Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de Diciembre de 1991, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas.

- Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas.
- Directiva 2009/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a los dispositivos de retención para pasajeros de los vehículos de motor de dos ruedas.

Los gráficos 18 y 19 nos muestran la evolución de la utilización del cinturón de seguridad en algunos países de la UE en donde se aprecia un aumento progresivo de su uso.

**Gráfico 18 y 19. Utilización cinturones de seguridad en UE.**



Fuente: ETSC.

#### **4.2.1.6 EXCESO DE VELOCIDAD.**

El exceso de velocidad es uno de los mayores problemas de seguridad vial y un factor determinante en alrededor del 30% de los accidentes mortales de tráfico, aumentando sustancialmente el riesgo de sufrir un accidente. Entre el 40 y el 50% de los conductores conducen de forma más veloz de lo que aconseja el límite de velocidad, y entre el 10% y el 20% superan tal límite en más de 10 km/h.

El proyecto VERA3 estudió un sistema para permitir a los países de la UE intercambiar información sobre infracciones de tráfico, ayudando a los distintos estados imponer sanciones por exceso de velocidad y por otras infracciones cometidas por ciudadanos de otros países fuera del suyo de origen. En materia legislativa la UE ha dictado en este sentido:

- Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad.
- Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE del Consejo relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad.

### **4.3 VEHÍCULOS.**

El tercer campo de actuación por parte de la Comisión Europea en la elaboración de políticas de Seguridad vial lo ajusta a la preparación de proyectos y normativas encaminadas a conseguir una mejora en todos los elementos de seguridad del vehículo de forma que se garantice mayor seguridad tanto para los usuarios y conductores de estos mismos como para los demás usuarios de las vías. La Comisión centra sus esfuerzos en los siguientes temas:

#### **4.3.1 RETROVISORES QUE REDUCEN EL ÁNGULO MUERTO.**

Los retrovisores que reducen el ángulo muerto facilitan al conductor una mejor visión lateral. Los retrovisores convencionales no siempre consiguen que podamos ver a las personas, vehículos o bicicletas que circulan a nuestro lado, sobre todo al doblar una esquina. Los ángulos muertos son las zonas próximas a un vehículo que el conductor no puede ver cuando mira por la ventanilla o por los retrovisores convencionales y son la causa de muchos accidentes en los que están implicados camiones.

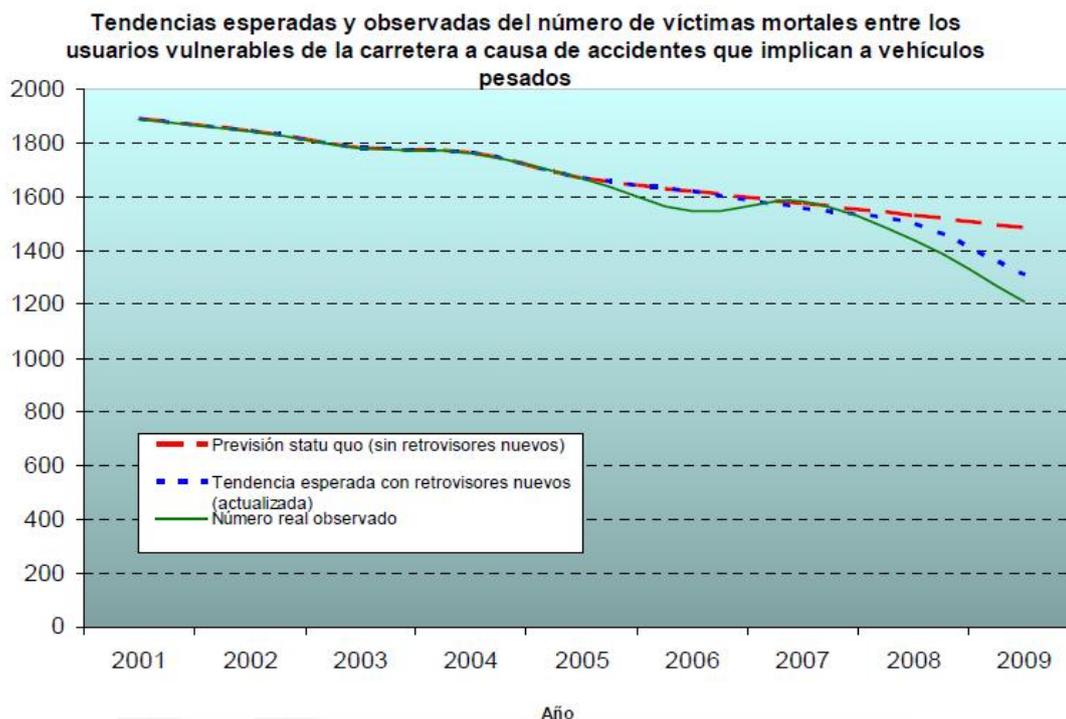
Para disminuir el número de siniestros, la reglamentación europea obliga a su instalación en los camiones para que los conductores tengan un campo de visión más amplio que con los retrovisores convencionales. De acuerdo con las leyes de la UE, los retrovisores que reducen el ángulo muerto son obligatorios en los camiones nuevos desde 2007 y en los viejos su instalación es obligatoria desde 2009. Los retrovisores que reducen el ángulo muerto ya han hecho descender el número de accidentes en los que se han visto implicados camiones y motociclistas, ciclistas o peatones como muestra el gráfico 20.

En 2012 la Comisión realizó un estudio de la aplicación de la Directiva 2007/38/CE sobre el reequipamiento del punto ciego de los espejos para vehículos pesados y sobre las consecuencias de la retroadaptación de los camiones con retrovisores de reducción del ángulo muerto y lo comunicó al Parlamento Europeo y al Consejo<sup>10</sup>. Dicho estudio estimó que en 2009 como resultado de la Directiva se retroadaptaron aproximadamente 3,7 millones de vehículos. Actualizando los cálculos efectuados en el momento de la adopción de la Directiva, se observó que el número total de accidentes mortales que implican a un vehículo pesado y a usuarios vulnerables de la vía pública debería haber disminuido en un 21,5 % entre 2005 y 2009 gracias a la Directiva de retroadaptación. En realidad, el número de víctimas mortales en este tipo de accidentes disminuyó en un 27,5 % en el mismo período.

---

<sup>10</sup> Published Project report PPR 588 A study of the implementation of Directive 2007/38/EC on the retrofitting of blind spot mirrors to HGVs

**Gráfico 20. Tendencia de siniestralidad de los vehículos pesado en la UE.**



Fuente ETSC.

La legislación al respecto realizada por la UE consiste en:

- Directiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de noviembre de 2003, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE y se deroga la Directiva 71/127/CEE.
- Directiva 2005/27/CE de la Comisión, de 29 de marzo de 2005, por la que se modifica, con objeto de adaptarla al progreso técnico, la Directiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos.
- Directiva 2007/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativa a la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad.

#### **4.3.2 FIJACIÓN DE LA CARGA Y MERCANCÍAS EXCEPCIONALES.**

En el transporte de mercancías es clave que la carga este correctamente fijada de esta forma evitaremos daños a los demás usuarios de las vías. Si esta norma no se sigue la carga puede caerse y desequilibrar el vehículo, incluso volcarlo y caer sobre otros vehículos. Hasta el 25% de los accidentes de camión pueden atribuirse a una fijación inadecuada de la carga. Las diferencias existentes en las normativas de los países de la UE dificultan el cumplimiento de los requisitos mínimos por parte de los transportistas que atraviesan varios países. Por consiguiente, la UE ha establecido una serie de directrices sobre la fijación de la carga.

La normativa europea fija el peso y dimensiones permitidos para el transporte por carretera, las mercancías que superan los mínimos, lo que los expertos denominan "mercancías excepcionales", requieren una autorización despachada por las autoridades competentes. Los transportistas internacionales se hallan actualmente sujetos a distintas normas y procedimientos de obtención de estos permisos, que pueden obligar a vehículos de escolta, límites de horas, límites de velocidad, etc. Por tanto, la UE ha establecido una serie de directrices sobre mercancías excepcionales. En ambos casos estas normativas vienen refrendadas por la legislación al respecto que consiste en:

- Directiva 96/53/CE del Consejo de 25 de julio de 1996 por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.
- Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, por la que se modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.
- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.

- Directiva 2001/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de mayo de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/50/CE del Consejo relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera.

#### **4.3.3 LUCES DE CONDUCCIÓN DIURNAS.**

Las luces de conducción diurnas (LCD) son las que se iluminan automáticamente al poner el vehículo en marcha, aumentan la visibilidad de los vehículos, aunque en la mayoría de los países los conductores sólo están obligados a utilizar las luces por la noche, las LCD están ideadas para su uso diurno. En este sentido es importante resaltar que a diferencia de los faros convencionales, las LCD no están concebidas para que los conductores vean la carretera sino para que los demás usuarios vean el vehículo que las utiliza.

A partir de 2011, las LCD son obligatorias en todos los coches nuevos y las furgonetas pequeñas de transporte matriculados en la UE. En agosto de 2012 se unirán los autobuses y los camiones, por tanto será obligatorio retro adaptar los vehículos ya en circulación. En la actualidad, 17 países de la UE han adoptado normas relativas a las LCD. Todo ello de acuerdo a la Directiva:

- Directiva 2008/89/CE de la Comisión, de 24 de septiembre de 2008 , por la que se modifica, para adaptarla al progreso técnico, la Directiva 76/756/CEE del Consejo, sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos a motor y de sus remolques.

#### **4.3.4 SEGURIDAD ELECTRÓNICA.**

Los sistemas inteligentes de seguridad incorporados a los vehículos se conocen como "eSafety" (seguridad electrónica), son dispositivos electrónicos añadidos a los vehículos cuya misión es auxiliar al conductor para evitar peligros, por ejemplo, activando los frenos cuando el coche está demasiado cerca de un objeto o emitiendo señales de aviso cuando se va a cambiar de carril.

Los sistemas como los controladores inteligentes de velocidad, los recordatorios del uso del cinturón, el control electrónico de estabilidad, los alcoholocks para los infractores reincidentes y los camioneros, así como los dispositivos de registro de incidencias e itinerarios, aumentan considerablemente la seguridad en las carreteras.

En estos momentos la UE trabaja en el proyecto “ADVISORS” que evaluó los sistemas avanzados de asistencia a la conducción (ADAS) en lo que respecta a seguridad, eficacia y eficiencia energética. También planteó estrategias para generalizar el uso de los sistemas ADAS.

#### **4.3.5 INSPECCIÓN DE VEHÍCULOS.**

La inspección técnica de los vehículos es primordial para la seguridad vial. Teniendo en cuenta que cada día mueren en las carreteras europeas más de cinco personas en accidentes causados por fallos técnicos, la Comisión Europea ha adoptado nuevas normas para reforzar el régimen de inspecciones y ampliar su alcance. Según el informe de la Comisión los fallos técnicos contribuyen de forma decisiva a los accidentes: a ellos se debe el 6 % del total de accidentes de automóvil, lo que representa anualmente 2.000 víctimas mortales y un número muy superior de heridos. Esa proporción se eleva al 8 % en el caso de los accidentes de moto.<sup>11</sup>

El principal problema es que en las carreteras hay demasiados vehículos con fallos técnicos. Algunos estudios realizados recientemente en el Reino Unido y en Alemania indican que hasta el 10 % de los automóviles sufren en cualquier momento un fallo que les impediría pasar la inspección en caso de presentarse a ella en ese momento. Además, la normativa actual no obliga a controlar gran número de fallos técnicos que tienen, sin embargo, graves implicaciones para la seguridad, como por ejemplo, el ABS o el control electrónico de estabilidad.

---

<sup>11</sup> European Commission - IP/12/780

Las nuevas propuestas pretenden salvar más de 1 200 vidas al año y evitar más de 36 000 accidentes relacionados con fallos técnicos. En palabras del Vicepresidente Siim Kallas, responsable de Transportes de la Comisión europea.

*“Si conducimos un coche que no está en buenas condiciones para circular, nos convertimos en un peligro para nosotros mismos y para quienes nos acompañan, familia, amigos o colegas de trabajo. Es más, somos un peligro para todos los demás usuarios de la carretera que nos rodean. No es difícil de entender. No queremos en nuestras carreteras automóviles potencialmente letales.”*

Principales elementos de las nuevas propuestas de la Comisión en esta materia:

- Inspección obligatoria en toda la UE de ciclomotores y motocicletas. Sus conductores, particularmente los jóvenes, constituyen, de entre todos los usuarios de la carretera, el grupo de mayor riesgo.
- Aumento de la frecuencia de las inspecciones técnicas para los vehículos de más edad. El número de accidentes graves ocasionados por un fallo técnico aumenta drásticamente entre los cinco y los seis años.
- Mejora de la calidad de las inspecciones técnicas de los vehículos con el establecimiento de unas normas mínimas comunes para las distintas deficiencias, para el equipo y para los inspectores.
- Sujeción a un control obligatorio de los componentes de seguridad electrónicos.
- En todos los casos, las propuestas contemplan para las inspecciones técnicas de los vehículos unas normas mínimas comunes a nivel de la UE, dejando libertad a los Estados miembros para, si procede, ir más allá de ellas.

La regulación que da hoy la UE a la inspección técnica de los vehículos se compone de tres actos legislativos principales:

- La Directiva 2009/40/CE fija unas normas mínimas para la inspección técnica periódica de los vehículos a motor (se trata del control regular de los vehículos que impone la ley). La Directiva se aplica a los turismos, a los autobuses y autocares y a los vehículos pesados de transporte de mercancías y sus remolques, pero no, en cambio, a los ciclomotores ni a las motocicletas.

- La Directiva 2000/30/CE, que complementa la 2009/40/CE, exige que el estado técnico de los vehículos comerciales se controle entre las inspecciones técnicas ordinarias (con inspecciones técnicas en carretera). Esta Directiva establece para los vehículos de uso comercial controles adicionales sobre el terreno.
- La Directiva 1999/37/EC, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos, regula la emisión de los certificados de matriculación, su contenido mínimo armonizado y los requisitos para su reconocimiento mutuo.

#### **4.3.6 NEUMÁTICOS.**

Es importante utilizar neumáticos de buena calidad y en estado óptimo, con el dibujo adecuado y con el suficiente grosor, con ello conseguiremos que agarren mejor al firme, ahorrar combustible y reducir el ruido y las emisiones. Los neumáticos en mal estado, de mala calidad o con el dibujo desgastado pueden producir falta de adherencia y sobre todo en vías con el firme húmedo generaran derrapes al frenar o al ir a más velocidad de la aconsejada.

El 1 de noviembre de 2012 la UE implantó un sistema de etiquetado para ayudar a los conductores a elegir los neumáticos que más les convienen por lo que respecta al consumo, el agarre en mojado y el ruido como muestra el gráfico 21. Los neumáticos de coches y vehículos comerciales ligeros deben llevar una pegatina con información sobre el producto. En cuanto a los vehículos pesados, la etiqueta de los neumáticos aparecerá en documentos técnicos y páginas web.

**Gráfico 21. Símbolo del etiquetado de los neumáticos en la UE.**



**Fuente Comisión Europea.**

Se estima que con ruedas eficientes, si se extiende su uso, podrían ahorrar 6,6 Mtep (millones de toneladas equivalentes de petróleo) de combustible al año en 2020. Además, la reducción de emisiones de CO<sub>2</sub> sería de 4 millones de toneladas al año, tanto como retirar al año 1,3 millones de vehículos de pasajeros de las carreteras de la UE. La normativa al respecto impuesta por la UE se basa en:

- Directiva 89/459/CEE del Consejo, de 18 de julio de 1989, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la profundidad de las ranuras de los neumáticos de algunos tipos de vehículos de motor y de sus remolques.
- Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales {SEC(2008) 2860} {SEC(2008) 2861}.
- Reglamento (CE) n ° 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia del combustible y otros parámetros esenciales.

## **4.4 INFRAESTRUCTURAS.**

El mantenimiento y cuidado de la red de carreteras se realiza a nivel nacional, regional y local. A pesar de ellos, la UE prevé la financiación para mejorar las carreteras europeas mediante el Fondo de Cohesión, el Fondo Europeo de Desarrollo Regional, el Banco Europeo de Inversiones y las redes transeuropeas (RTE).

### **4.4.1 REDES TRANSEUROPEAS.**

La misión de RTE es obtener una red de transporte que agilice la circulación de mercancías y personas entre los distintos países de la UE. La Red Transeuropea de Transporte pretende abarcar 90 000 km de autovías y carreteras en muy buen estado antes de 2020. Se espera que en el futuro, la UE participe en la gestión de la seguridad vial de las carreteras contempladas por RTE mediante auditorias de seguridad en la fase de diseño y a través de inspecciones periódicas de la seguridad de la red.

El proyecto “RIPCORDER-ISEREST” financiado por la UE tuvo como objetivo evaluar distintos métodos para que los técnicos lleven a cabo las inspecciones de seguridad de las carreteras. La consecuencia fue la publicación de un catálogo con una serie de recomendaciones de buenas prácticas en las inspecciones de seguridad de las carreteras<sup>12</sup>.

### **4.4.2 TÚNELES.**

La gravedad de los accidentes aumenta cuando estos se producen en túneles. La normativa comunitaria establece unos mínimos de seguridad para los túneles. Antes de 2019 se habrán actualizado más de 1300 km de túneles de la red principal con el fin de adaptarlos a las normas de seguridad más exigentes.

---

<sup>12</sup> [http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/projects/doc/ripcorder-iserest.pdf](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/projects/doc/ripcorder-iserest.pdf)

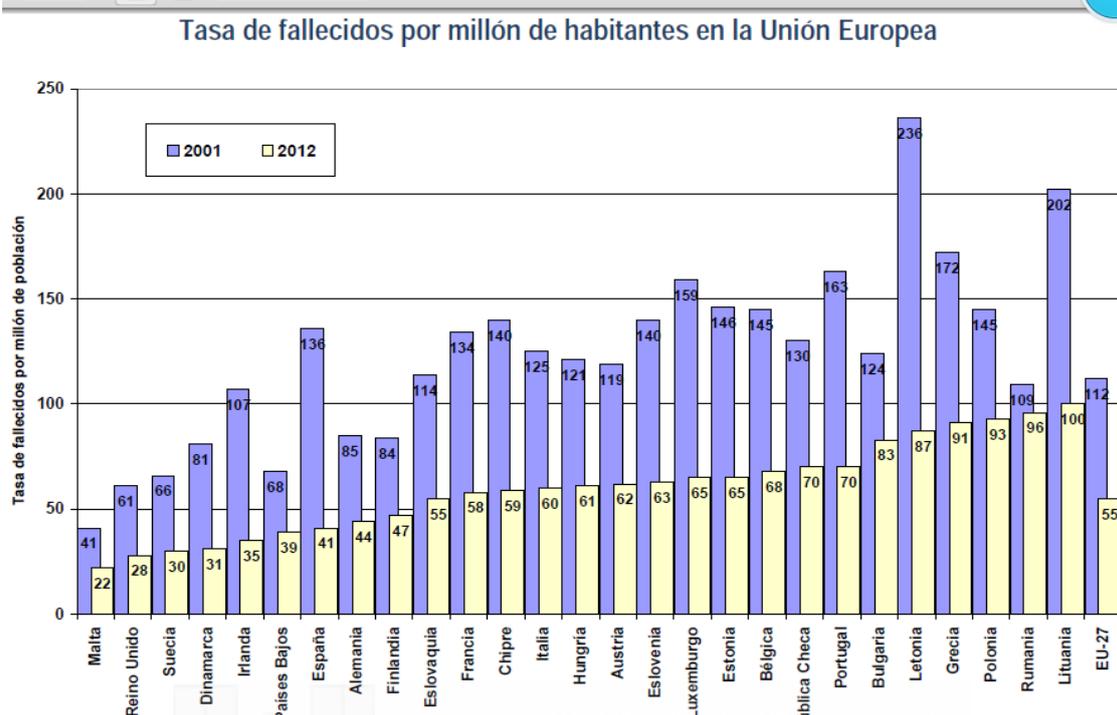
El proyecto “SAFE-T” trató de indicar una serie de buenas prácticas en materia de prevención de desastres cuando se producen accidentes dentro de túneles. La legislación al respecto de las Infraestructuras es muy nutrida entre la que podemos citar:

- 93/704/CE: Decisión del Consejo, de 30 de noviembre de 1993, relativa a la creación de un banco de datos comunitario sobre los accidentes de circulación en carretera.
- Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras.
- Recomendación de la Comisión de 25 de julio de 2003 relativa al tratamiento de la información sobre la ubicación de las personas que efectúan llamadas en redes de comunicaciones electrónicas para su uso en servicios de llamadas de urgencia con capacidad de localización. (2003/558/CE).
- Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

## **5. ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS PÚBLICAS EN MATERIA DE TRÁFICO EN ESPAÑA.**

La tasa de accidentalidad para España en el año 2001 era superior al promedio de la Unión Europea y estaba lejos de países con los mejores resultados en seguridad vial (Suecia, Reino Unido y los Países Bajos), como muestra el gráfico 22.

**Gráfico 22. Tasa de fallecidos por accidente de tráfico en la Unión Europea.**



**Fuente: Comisión Europea.**

El compromiso político y social con la mejora de la seguridad vial tuvo en España su traducción en la puesta en marcha del plan estratégico de seguridad Vial 2005-2008<sup>13</sup> que supuso un avance con respecto a la dinámica de actuación en esta materia. Dicho plan estuvo muy centrado en la mejora del cumplimiento de las normas aunque también contempló un conjunto de medidas que trataron de coordinar las actuaciones desde distintos ministerios: sanidad, educación y fomento entre otros.

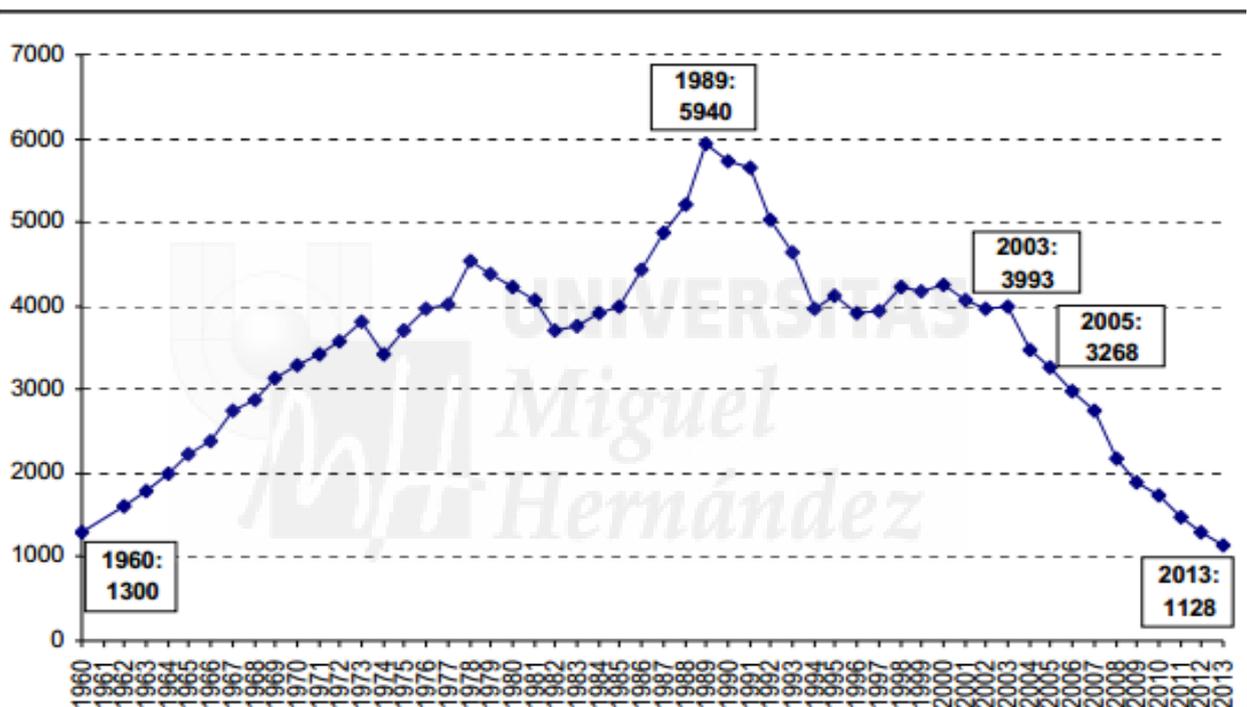
Este Plan estableció el objetivo general de reducir en un cuarenta por cien los fallecidos en accidentes de tráfico, y contenía veintiséis objetivos estratégicos, estableciendo un conjunto de cuarenta y seis indicadores que permitieron realizar un seguimiento integral y dinámico de desarrollo de las acciones programadas. Tras evaluar la consecución de dicho plan, se constata que se consiguió reducir en un 43% el número de fallecidos, lo cual superaba el objetivo fijado para 2008, así como cumplir el setenta y siete por cien de los indicadores establecidos (treinta y tres indicadores) para ese

<sup>13</sup> [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategico-seguridad-vial-2005-2008/doc/estrategico\\_2005\\_2008\\_003.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategico-seguridad-vial-2005-2008/doc/estrategico_2005_2008_003.pdf)

periodo<sup>14</sup>. Este proyecto forma parte del iniciado en Europa en 2001 que instaba a los países miembros a asumir el compromiso de reducir en un cincuenta por cien la cifra de fallecidos para el 2010. Los gráficos 23, 24 y 25 nos muestran el progresivo descenso de víctimas mortales en España por accidentes de circulación.

**Gráfico 23. Evolución del número de víctimas mortales en carretera en España 1960-2013.**

**Evolución del número de víctimas mortales en carretera (24 horas) 1960 – 2013**



Fuente: Dirección General de Tráfico.

<sup>14</sup> ESTT-OEP 2013 Grupo de materias comunes de movilidad segura. Autora M<sup>a</sup> Teresa Tormo Lancero

**Gráfico 24. Promedio diario de víctimas mortales por accidente de circulación en España 2003-2013.**



Fuente: Dirección General de Tráfico.

**Gráfico 25. Serie histórica de siniestralidad en las carreteras españolas 1960-2013.**



Fuente: Dirección General de Tráfico.

Tras este período, la mejora en la seguridad vial es evidente, por una parte el cambio de comportamiento de los usuarios, por otra, la mejora en las infraestructuras y la actualización del parque de vehículos y de los sistemas de seguridad de los mismos. Para continuar avanzando, es necesario seguir trabajando en este campo y no conformarse con unos buenos resultados y sobre todo mejorar en la coordinación de las actuaciones y la generación de sinergias entre los distintos niveles competenciales (administración del estado, administración autonómica y local). Además, el proyecto se debe aplicar a los múltiples agentes económicos y sociales que vienen desarrollando una gran labor en la reducción de la accidentalidad del tráfico.

Las múltiples estrategias puestas en marcha en España, han conseguido que sea uno de los pocos países que ha alcanzado el objetivo marcado por la UE, y además, antes del tiempo previsto. El avance en la mejora de la seguridad vial de las carreteras españolas ha significado reducir en más de un 53% el número de personas fallecidas entre los años 2000 y 2009, periodo en el cual España se alineó con la estrategia de seguridad vial europea y con el objetivo de reducción del 50% para 2010<sup>15</sup>. La mejora del nivel de seguridad de España, en el periodo 2003-2009, tiene su origen en:

1. El incremento del uso de los sistemas de seguridad:
  - La utilización del casco ha aumentado del 73% al 98,9%.

**Gráfico 26. Serie histórica uso de accesorios de seguridad. Casco 2004-2013.**



**Fuente: Dirección General de Tráfico.**

<sup>15</sup> Ver [http://www.revistatraficoyseguiridadvial.es/interactiva\\_206/ESV11-20\\_V13.pdf](http://www.revistatraficoyseguiridadvial.es/interactiva_206/ESV11-20_V13.pdf)

El Gráfico 26 nos indica que de los 188 fallecidos en motocicleta que hubo en España en el año 2013, ocho no utilizaban casco en el momento del accidente. En el caso de los 27 fallecidos en ciclomotor, 6 no hacían tampoco uso del casco. En el caso de los ciclistas, de los 36 usuarios de bici fallecidos, 10 de ellos no utilizaban casco, pese a ser obligatorio en vías interurbanas. Pero lo más importante que se desprende de la información del gráfico es el importante descenso de número de fallecidos en los tres áreas representadas lo que no lleva a pensar que cada vez es mayor el número de usuarios que utilizan esta medida de protección

- El grado de utilización del cinturón de seguridad ha pasado del 70% al 90,6%

**Gráfico 27. Serie histórica uso de accesorios de seguridad. Cinturón de Seguridad. 2004-2013.**



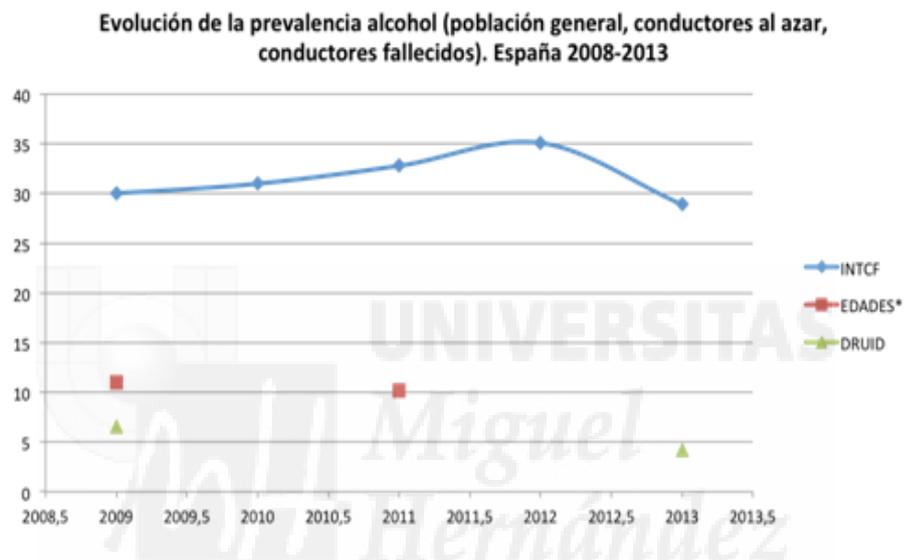
**Fuente: Dirección General de Tráfico.**

El gráfico 27 nos indica que el 21% de los conductores y pasajeros fallecidos en turismos y furgonetas en 2013 no llevaban puesto el cinturón de seguridad. Si comparamos esta última cifra con el año 2012, este porcentaje aumenta hasta el 25% y hasta el 38% en 2004. De los 23 niños hasta 12 años fallecidos en turismo o furgoneta, 6 no utilizaban ningún accesorio. No obstante y al igual que el gráfico 26 se observa una disminución de fallecidos y una mayor utilización de los elementos de protección.

## 2. Respecto a los factores de riesgo:

- La velocidad media se ha reducido en nuestras carreteras.
- Una tendencia a la baja del consumo de bebidas alcohólicas (porcentaje de conductores fallecidos que superaba la tasa de 0,3g/l ha pasado el 35% al 29%). Como nos muestra el gráfico 28.

**Gráfico 28 Evolución prevalencia de alcohol en conductores 2008-2013.**



**Fuente: Dirección General de Tráfico.**

Por tanto los conductores españoles han ido tomando progresivamente conciencia del riesgo al que estaban expuestos, y han cambiado considerablemente su manera de conducir, existe un mayor uso del cinturón y del casco, se ha disminuido o evitado el consumo de alcohol cuando se va a conducir, se respetan más los límites de velocidad, y se conduce con más atención y prudencia. Podría decirse que esto ha sido consecuencia de distintos factores: el nivel de seguridad del país es mayor, el parque móvil motorizado es más seguro, existen más kilómetros de autovías y las carreteras son más seguras.

Por otro lado, se han desarrollado más campañas de prevención de accidentes, la formación para la conducción ha incorporado más contenidos de seguridad vial, se ha puesto en marcha el permiso por puntos y la reforma integral de todo el sistema legal,

destacando la reforma del procedimiento sancionador y la implicación del sistema judicial, con la incorporación de la Fiscalía especial contra los delitos de seguridad vial y para la defensa de las víctimas.

A pesar de que el número de víctimas mortales ha experimentado un claro descenso, las cifras de siniestralidad siguen siendo elevadas en España. Los poderes públicos tienen la obligación de velar por la seguridad de los ciudadanos, y en este caso en particular, de reducir la siniestralidad en las carreteras, combatiendo para ello con firmeza conductas como la conducción bajo los efectos del alcohol o de las drogas, el exceso de velocidad y otros comportamientos temerarios.

Para ello, y derivado de la estrategia europea de seguridad vial 2011-2020, que persigue reducir un cincuenta por cien el número de víctimas mortales para el año 2020, se ha aprobado en España el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2020<sup>16</sup>, que basa su planificación en cuatro líneas de actuación principales:

1. La gestión y tecnología del tráfico y mejora de la movilidad de las infraestructuras viarias.
2. El avanzar hacia una movilidad sostenible y a esos efectos el conseguir la ejecución de la estrategia de seguridad vial 2011-2020.
3. El avanzar en la modernización de los servicios al ciudadano.
4. Conseguir una estructura organizativa y un modelo de gestión orientado a la calidad y a la eficiencia en la asignación de los recursos humanos, materiales y económicos.

Para mejorar la gestión y la tecnología del tráfico, así como la movilidad, hay que destacar el desarrollo de una serie de actuaciones, que son las siguientes:

- La elaboración y aprobación del Real Decreto por el que se traspone la Directiva 2010/40/UE del parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de julio de 2010, por la que se establece el marco de apoyo para la implantación de los Sistemas de Transporte inteligentes, STI, en el sector del transporte por

---

<sup>16</sup> [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_003.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_003.pdf)

carretera y la implantación de sistemas de información con otros modos de transporte.

- Promover la incorporación de la información sobre el estado del tráfico en los navegadores, trabajando en colaboración con los fabricantes de equipos y operadores de telefonía.
- La implantación del sistema “e-call” para avisos de emergencia cuando se produzcan accidentes, permitiendo con ello la reducción en los tiempos de respuesta de los servicios de urgencia.

Dentro de este mismo eje de actuación, la mejora de la seguridad en las infraestructuras constituye otro objetivo prioritario:

1. Se evaluará la seguridad en las infraestructuras viarias para un mejor conocimiento y valoración del estado general de las carreteras, mediante una metodología de clasificación de los tramos de red en función de su potencial de mejora.
2. Se está desarrollando el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la red de carreteras del estado.
3. Se elaborarán estudios de los tramos de mayor siniestralidad para continuar con su tratamiento con la participación de los titulares de las vías.
4. Se creará un manual técnico para el análisis del riesgo de salida de las vías en las carreteras secundarias, así como el promover la realización de proyectos piloto para evitar los riesgos de colisión frontal.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2011/2020 tiene un carácter transversal y, en consecuencia, debe penetrar, estar integrado y orientar las restantes políticas, en particular: la política general de salud, la política general de educación y formación o la política industrial, entre otras.

Como ejemplo de esta política de seguridad vial multidisciplinar se encuentra el número de ministerios y organismos pertenecientes a la administración general del estado que intervienen en el Plan, entre algunos de ellos se encuentra el Ministerio de educación, el Ministerio de fomento, el Ministerio de industria, comercio y turismo, el Ministerio del interior, el Ministerio de sanidad y el Ministerio de justicia.

Las cifras que arrojan las últimas informaciones del Ministerio del interior con respecto a la accidentalidad en España nos hacen pensar que vamos por el buen camino. Según la Dirección General de tráfico, en 2013 se produjeron en nuestro país 89.519 accidentes con víctimas, en los que fallecieron 1.680 personas (223 menos que el año anterior), 10.086 fueron ingresadas en un centro hospitalario y 114.634 resultaron heridos leves, lo que supone un descenso del 12% en el número de víctimas mortales respecto del año anterior<sup>17</sup>. Esta reducción de las víctimas mortales hace que España ascienda ya a la quinta posición en el ranking europeo por tasa de víctimas mortales con 36 fallecidos por millón de habitantes, muy por debajo de la tasa europea que se sitúa en 52. Con estos datos, la accidentalidad en carretera desciende por décimo año consecutivo.

En 2013 ha habido 2.865 muertos menos que en 2003, año en el que fallecieron 3.993 personas, lo que supone una reducción acumulada del 72%. Esta reducción también se produce en los heridos graves, pasando de los 19.493 en 2003 a los 5.206 en 2013. La cifra de fallecidos registrada en 2013 es menor a la de 1960 cuando hubo 1.300 muertos, primer año en que se tienen estadísticas. Teniendo en cuenta además que el escenario de movilidad es absolutamente distinto (en 1960 había un millón de vehículos y en 2013 el parque automovilístico ascendió a 31 millones).

Pero una estrategia de seguridad vial no solo pasa por reducir el número de accidentes, de muertes y de heridos, sino que también debe preocuparse de los accidentes que por desgracia no se han podido evitar y por las víctimas por ellos generadas. En este sentido, la Dirección General de Tráfico (DGT) tiene en funcionamiento, desde 2013, una unidad creada en cada una de las jefaturas provinciales de toda España con el objetivo de coordinar una red integral de ámbito nacional, de información y atención a las víctimas de accidentes de tráfico. Esta unidad facilita el acceso de las víctimas a los recursos existentes, velar por sus derechos y promover la participación de las instituciones y las administraciones locales, autonómicas y nacionales.

Esta unidad ha atendido a 850 víctimas de accidentes desde que se creó y ha realizado numerosas acciones formativas e informativas con Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado, policías locales y autonómicas y profesionales del ámbito sanitario y social.

---

<sup>17</sup> <http://www.dgt.es/es/prensa/notas-de-prensa/2014/20140626-Espania-asciende-al-quinto-puesto-de-la-UE-en-tasa-de-fallecidos-por-accidente-de-traffic-.shtml>

Con el fin de conocer si los resultados de la Política Pública de tráfico Española ha sido adecuada debemos repasar el siguiente gráfico 29, aportado por la DGT, en el se puede apreciar de forma clara que los indicadores de la Estrategia de Seguridad vial 2011-2020 van por el camino adecuado. Se puede observar también que la mayoría de los indicadores reflejan un descenso de sus valores y una aproximación a los objetivos propuestos para el años 2020 por el Gobierno español.

**Gráfico 29. Progreso de Indicadores de la Estrategia de Seguridad vial Española 2011-2013.**



### Progreso Indicadores Estrategia Seguridad vial 2011-2020

Indicadores	Cifra 2009	basal	Cifra 2012	Cifra 2013	Cifra objetivo 2020
Bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes	59		41	36	Inferior a 37
Reducción del número de heridos graves en un 35%	13.923		10.444	10.086	9.050
Cero niños fallecidos sin sistema retención infantil	12		9	4	0
25% menos conductores de 18 a 24 fallecidos y heridos graves en fin de semana	730		406	316	548
10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años	203		202	182	183
30% reducción de fallecidos por atropello	459		355	349	321
1 millón de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad	1,2		1,6	1,5	1,2
Cero fallecidos en turismos en zona urbana	101		71	72	0
20% fallecidos y heridos graves usuarios de motocicleta	3.473		2.760	2.811	2.778
30% menos de fallecidos por salida de vía en carretera convencional	520		369	285	364
30% menos de fallecidos en itinere	170		100		119
Bajar del 1% los positivos en aire espirado en los controles preventivos aleatorios. DRUID, punto de corte 0,05 mg/l	6,7%		No disponible. Estudio periódico	4,1%	Inferior al 1%
Reducir en 50% el % de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/hora	12,3% (autop.)		8,0% (autop.)		6,2% (autop.)
	6,9% (autov.)		4,3% (autov.)	No disponible. Estudio periódico	3,5% (autov.)
	15,8% (conv.90)		14,0% (conv.90)		7,9% (conv.90)
	16,4% (conv.100)		10,8% (conv.100)		8,2% (conv. 100)

Fuente: Dirección General de Tráfico.

El gráfico 29 nos indica que de los 13 indicadores recogidos en la estrategia de seguridad vial, se han conseguido 4 de ellos con 7 años de adelanto sobre la fecha prevista, 2020, que con un quinto indicador que consiguió con los datos del 2012, hace que ya se hayan cumplido en el 2014, 5 indicadores de los 13 previstos para el 2020.

Por último, para analizar el funcionamiento de una estrategia de tráfico también debemos realizar una comparación con los resultados en los países de nuestro entorno y realizar una valoración objetiva para fundamentar los buenos o malos resultados de la estrategia española. Para ello, tomamos los datos obtenidos del resumen ejecutivo de la Estrategia de Seguridad vial 2011-2013<sup>18</sup> para España en siniestralidad que dan como resultado:

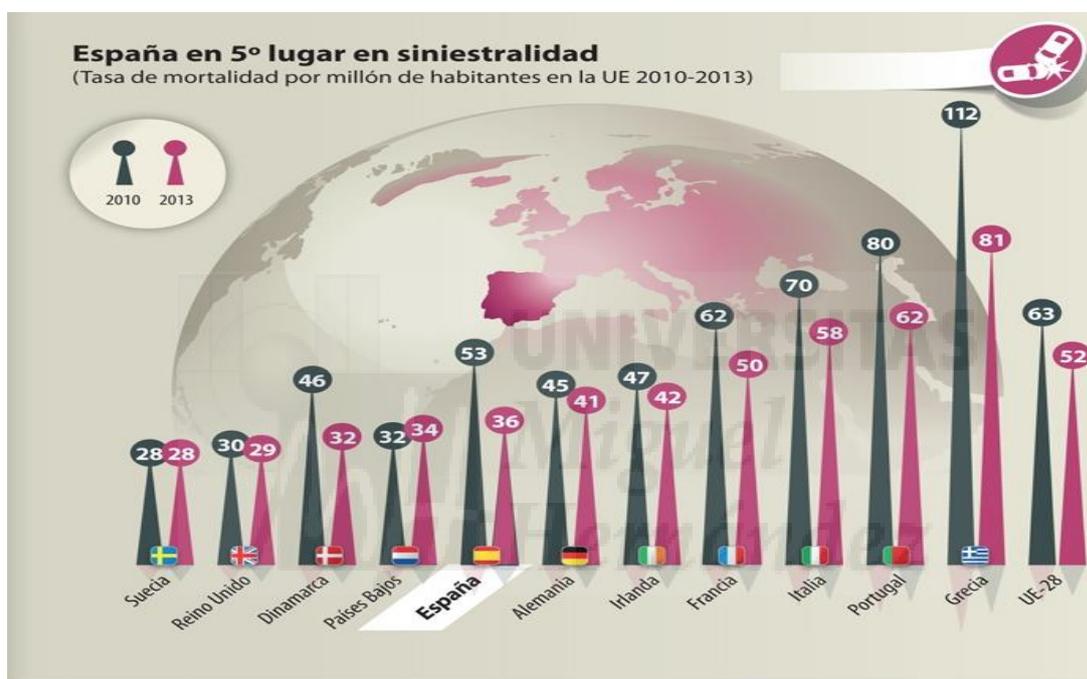
- Niños. España está muy próximo a la media europea en relación al ratio relativo a la proporción de víctimas mortales quedando todavía campo de mejora respecto a los países con mejores resultados.
- Jóvenes. España está 0,2 puntos porcentuales por debajo de la media europea en relación con la proporción de víctimas mortales de jóvenes.
- Mayores. España se sitúa por debajo de la media europea respecto al número de fallecidos mayores de 64.
- Peatones. España está 3,3 puntos porcentuales por debajo de la media europea en el porcentaje de peatones fallecidos (porcentaje sobre el total de fallecidos para ese país).
- Ciclistas. España está bastante por debajo de la media de los países europeos.
- Motoristas. Este colectivo ha incrementado la representatividad sobre el total de fallecidos en el periodo analizado.
- Transporte profesional. España se sitúa por encima de la media europea, tanto en la accidentalidad de vehículos de transporte de mercancías como de viajeros.
- Zona urbana. España ha presentado una reducción en el número de fallecidos muy superior a la media.

---

<sup>18</sup> [http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico\\_2020\\_003.pdf](http://www.dgt.es/Galerias/seguridad-vial/politicas-viales/estrategicos-2011-2020/doc/estrategico_2020_003.pdf)

- Velocidad. España ha experimentado una notable mejoría en el cumplimiento de los límites de velocidad, pero todavía dista mucho del cumplimiento de los países europeos.
- Cinturón de seguridad. El cambio de comportamiento de los usuarios se ha manifestado especialmente en relación al cinturón de seguridad, con un aumentado de su utilización.
- Alcohol. España es uno de los países con menor número de controles.

**Gráfico 30. Tasas de mortalidad por millón de habitantes en UE 2010-2013.**



**Fuente: Dirección General de Tráfico.**

Es el gráfico 30 en el que encontramos uno de los datos generales más importantes, ocupamos el 5º lugar en siniestralidad por millón de habitante en la UE en el periodo 2010-2013, resultado más que satisfactorio si tenemos en cuenta que en el año 2001 ocupábamos uno de los lugares más altos de Europa. Estos datos representan que nuestras políticas públicas en esta materia están dando resultados satisfactorios, pero no se puede bajar la guardia y para ello la nueva Ley de Tráfico 6/ 2014, que entró en vigor el 9 de mayo de 2014, introducía importantes novedades en la lucha contra la siniestralidad. Esta nueva ley, mantiene la lucha contra los problemas ya citados: la conducción bajo los efectos de las drogas y alcohol, la obligatoriedad de la conducción

con los elementos de protección tanto del casco, los cinturones de seguridad y otros elementos de seguridad para niños.

Las novedades de la ley 6/2014 en algunas materias vistas en este trabajo son:

- Drogas: Se eleva a 1.000 euros la multa por conducir bajo los efectos de las drogas y de alcohol cuando se duplique la tasa permitida o en caso de reincidencia quedando excluidas las sustancias que se utilicen bajo prescripción facultativa y con una finalidad terapéutica.
- Alcohol: La multa por conducir bajo los efectos del alcohol se mantiene en 500 euros y la detracción de 4 a 6 puntos. Eso sí, son sancionados con 1.000 euros de multa aquellos conductores reincidentes, es decir, que ya hubieran sido sancionados en el año inmediatamente anterior por el mismo motivo; así como para aquellos conductores que circulen con una tasa que supere el doble de la permitida.
- Inmovilización de vehículos: la tercera de las novedades de la nueva ley de tráfico 2014 hace referencia a la inmovilización de vehículos destaca especialmente el que hace referencia a la inmovilización que pueden realizar los agentes si no se dispone del dispositivo de retención infantil adecuado al menor que viaja en él.
- Uso del casco: los menores de 16 años -tanto conductores como ocupantes de bicicletas y ciclos- deben llevar siempre puesto el casco, independientemente de la vía por la que circulen.
- Adelantamiento a ciclistas: aunque ya lo recogía el Reglamento de Circulación, se eleva de rango normativo con el fin de reforzar la seguridad de los ciclistas, de modo que el vehículo que adelante a un ciclista deberá guardar una separación lateral mínima de 1,5 metros y podrá ocupar parte o la totalidad del carril contiguo o contrario. Está prohibido adelantar a un ciclista si dicha maniobra puede poner en peligro o entorpecer la marcha de los ciclistas, que circulen tanto en el mismo sentido como en el sentido contrario al vehículo que se va a adelantar.

Todo ello busca conseguir unos mejores resultados y una mayor garantía en la conducción para que el futuro los resultados obtenidos nos hagan descender de ese 5°

puesto que hemos citando anteriormente mejorando los resultados obtenidos en la actualidad.

## 6. CONCLUSIONES.

Desde que Homero en la Grecia clásica en el siglo VIII a.c. narrara en su obra un accidente de circulación de la siguiente manera: *“el salió volteado de la caja del carro más allá de la rueda y se lleno de rasguños los codos, la boca y la nariz, y sobre las cejas se desgarró la frente. Los dos ojos se le llenaron de lagrimas, y la lozana voz enmudeció”*, pasando por la primera víctima mortal en un accidente moderno documentado ocurrido en Londres en Cristal Palace el 17 de agosto de 1896 en donde Arthur Edsell atropelló a Bridget Driscoll de Croydon de 44 años cuando cruzaba la calle fracturándole el cráneo y el Inspector de Policía Londinense indicó *“Esto no puede volver a ocurrir”* hasta nuestros días, han fallecido innumerables personas en accidentes de circulación, dramas familiares y personales de difícil explicación para el que los sufre y que día a día destrozan a familias enteras con la pérdida de sus seres queridos.

La diferencia entre una muerte producida por cualquier enfermedad grave y una generada por un accidente de circulación es que la primera en la mayoría de los casos es inevitable y las segundas en la mayoría de los casos se pueden evitar. Durante mucho tiempo los países desarrollados han estado aceptando estoicamente las muertes o lesiones producidas por los accidentes de circulación, hasta que las Naciones Unidas hace mas de 60 años vieron la necesidad de reducir el número de fallecidos y lesionados por esta causa. Las organizaciones internacionales enviaron un mensaje claro: había que ponerse manos a la obra y trabajar para que las cifras de siniestralidad vial descendieran.

Por los datos presentados en mi trabajo, parece que por fin se han tenido en cuenta estas recomendaciones y los países se han puesto a trabajar en políticas públicas de tráfico para conseguir “alentadores” resultados. Se ha demostrado que es importante en este sentido que las políticas publicas de tráfico estén encaminadas a desechar la idea de que la única responsabilidad en un accidente de circulación es achacable al conductor del vehículo, aceptando que él es el primer responsable, existen otros factores que si no de la misma forma, si influyen en muchas muertas y lesiones en carretera. Creo que la

gran novedad, y a mi juicio, el gran acierto de las políticas públicas en materia de tráfico actuales ha sido trabajar sobre estos nuevos componentes. En este sentido las Políticas públicas de tráfico de la UE han ido decididamente a unir esfuerzos para actuar sobre estos elementos que además del humano son responsables de los accidentes de circulación: El vehículo y la vía.

Con referencia al primero con políticas encaminadas a la inversión en investigación para acelerar la seguridad en los mismos, proyectos financiados por la UE como el frenado de Emergencia Autónomo, la Ayuda al Mantenimiento de Carril, la Detección de Fatiga la Monitorización de Ángulos Muertos entre otros y citados en el trabajo han ayudado a reducir la siniestralidad vial y hacer que la conducción sea más segura y cómoda.

En cuanto al segundo aspecto, la vía, las políticas de la UE han sido de acondicionamiento de las infraestructuras mediante importantes inversiones a través de los Fondos de Cohesión, el Fondo Europeo de desarrollo Regional, el Banco Europeo de inversiones y las redes transeuropeas para hacer las carreteras europeas mucho más seguras.

Por supuesto Europa no se puede olvidar del factor humano y para ello realiza políticas de formación e información a los conductores para concienciar de los peligros de la circulación ejemplo de estas son los Proyectos NOVEV, BASIC, TRAIN-ALL y ANDREA. A estos no hay que olvidar la abundante normativa comunitaria en materia vial que busca una mayor seguridad en la conducción y un castigo a los conductores imprudentes.

En nuestro país los datos nos dicen que se han superado los objetivos marcados por la UE, quizás una reflexión nos llevaría a pensar que lo que era inaceptable eran los datos de la España del año 1989 en cuanto a muertes y lesiones en siniestralidad vial. Que nuestro país ocupará el puesto 16 en el ranking europeo era inaceptable y se debía a una mala política o a una no política en materia de seguridad vial. Demostrando mi trabajo que a partir del Plan estratégico de seguridad vial del año 2003 y posteriores con decisiones acertadas se han conseguido reducir de forma muy importante los muertos y lesionados en carretera. Medidas como la implantación del carné por puntos, la instalación de radares de velocidad tanto móviles como fijos, el aumento de los

controles de alcohol o drogas y el rigor en la concienciación del uso del caso en motocicletas y ciclomotores en unión de otras medidas de menor calado han conseguido los resultados esperados.

A mi juicio entiendo que las políticas públicas empleados en este sentido tanto en Europa como en España deben ir encaminadas al modelo sueco denominado “Visión cero”, basado en que si de alguna manera partimos de que aceptamos que los accidentes son inevitables por la propia condición del mismo, conseguir al menos que cuando se produzcan estos no se traduzcan en muertes o lesiones graves. Para ello fabricar coches más seguros que minimicen el riesgo en caso de producirse un choque o atropello, equipos médicos que atiendan al herido con la suficiente rapidez para que el tiempo sea un aliado y no un enemigo, infraestructuras que garanticen la seguridad, políticas coactivas de tolerancia cero en elementos como el alcohol, las drogas y la velocidad con sanciones ejemplarizantes para concienciar al conductor que estos elementos no son buenos aliados en la conducción y lo que es más importante generar políticas con el objetivo de anteponer la seguridad de los usuarios a la movilidad de estos, son y serán las recetas que conseguirán en un futuro cercano que la siniestralidad en las carreteras sea un mal recuerdo del pasado como pudo ser en su momento otros males o epidemias que han atacado a la humanidad y conseguir que la frase del inspector de policía londinense allá por el 1896 sea una realidad.

## 7. BIBLIOGRAFÍA.

- Aguilar, L.F. *La implementación de las políticas*. México: Miguel Ángel Porrúa, 1993.
- *Análisis comparativo de políticas de seguridad vial. Experiencia comparada*. Madrid: Centro de estudios económicos tomillo, S.L., 2005.  
[https://espacioseguro.com/fundacionfitsa0/admin/\\_fitsa/archivos/documentos/000057/Analisis\\_comparatativo\\_de\\_politicassv.pdf](https://espacioseguro.com/fundacionfitsa0/admin/_fitsa/archivos/documentos/000057/Analisis_comparatativo_de_politicassv.pdf). Última entrada 1 agosto 2014.
- *Balance de seguridad vial 2013*. Ministerio del interior. Oficina de comunicación y relaciones institucionales. Madrid, 2013.  
<http://www.dgt.es/Galerias/prensa/2014/01/Balance-2013-Seguridad-Vial-2013.pdf>. Última entrada: 20 julio 2014.
- *Carreteras seguras, una década de acción para la seguridad vial*. Comisión para la seguridad vial mundial.  
[http://www.makeroadssafe.org/publications/Documents/decade\\_of\\_action\\_report\\_es\\_lr.pdf](http://www.makeroadssafe.org/publications/Documents/decade_of_action_report_es_lr.pdf). Última entrada: 2 agosto 2014.
- Carrillo, E. y Bañón, R. *La nueva administración pública*, Cap. 11. Madrid: Alianza Universidad, 1997.
- Cobb R. W., Elder C. D. *Participation in American Politics: The Dynamics of Agenda Building*. Boston: Allyn and Bacon, 1972.
- Comisión Europea. *Libro Blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible*. Bruselas: Comisión Europea, 2011.
- *Como se consigue el carnet de conducir en otros países*. Seguridad vial para jóvenes. <http://www.seguridadvialparajovenes.com/blog/como-se-consigue-el-carnet-de-conducir-en-otros-paises-i>. Última entrada: 20 julio 2014.
- *Conducta vial*. <http://www.conductavial.com/links.php>. Última entrada: 20 junio
- De León, P. *Una revisión del proceso de las políticas: De Lawsell a Sabatier*. *Gestión y Política Pública*. México: CIDE, 1997.

- Dirección general de tráfico. *Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Resumen ejecutivo*. Madrid: Dirección general de tráfico, 2011.
- *Elecciones europeas que defienden los principales grupos políticos en materia de seguridad vial*. Fundación Feu Vert.  
<http://www.feuvertenmarcha.org/seguridad-vial/elecciones-europeas-que-defienden-los-principales-grupos-politicos-en-materia-de-seguridad-vial/>.  
Última entrada: 1 agosto 2014.
- Elier, E. *Limites del enfoque de las políticas públicas para definir un “problema público”*. Madrid: Cuadernos de administración, 2007.
- *Evaluación del plan estratégico de seguridad vial 2005-2008*. Madrid: Agencia estatal de evaluación de las políticas públicas y la calidad de los servicios, 2009.
- Lasswell, H. D. *The Evolution of the Political Sciences*. pp. 1-13. America: American Elsevier, 1971.
- Lasswell, H. D. y Aguilar, L. F. *El estudio de las políticas públicas*. México: Miguel Ángel Porrúa, 2000.
- Luceño, B. *La Importancia de la política pública de seguridad vial en tiempos de crisis: Sus sinergias y transversalidad con otras políticas públicas*, nº 066. Congreso Internacional en Gobierno, Administración y Políticas Públicas: Madrid, 2012.
- Mény, Y. y Thoenig, J.C. *Las políticas públicas*. Barcelona: Ariel, 1992.
- Monclús, J. *Planes estratégicos de seguridad vial. Fundamentos y casos prácticos*. Madrid: ETRASA, 2007.
- *Movilidad y transportes, seguridad vial*. Comisión Europea.  
[http://ec.europa.eu/transport/road\\_safety/index\\_es.htm](http://ec.europa.eu/transport/road_safety/index_es.htm). Última entrada: 21 agosto 2014.
- Muller, P Prefacio. *Jorge Iván Cuervo et al. Ensayos sobre políticas públicas* (pp. 11-13). Bogotá: Editorial Universidad Externado de Colombia, 2007.
- Nazif, J.I. *Guía practica para el diseño e implementación de políticas de seguridad vial integrales, considerando el rol de la infraestructura*. Santiago de Chile: CEPAL, 2011.

- Nelson, B. *Políticas públicas y administración: una visión general*. Madrid: Istmo. 2001.
- Organización Mundial de la Salud. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013. Apoyo al decenio de acción*. [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/report/summary\\_es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/summary_es.pdf). Última entrada: 15 junio 2014.
- *Plan de Acción de Movilidad Urbana*. Bruselas: 2010. <http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0531451.pdf>. Última entrada: 28 julio 2014.
- *Resumen y publicación de mejores prácticas de seguridad vial en los estados miembros*. Mejores prácticas de seguridad vial. Manual de medidas a escala nacional. Supreme. [http://ec.europa.eu/transport/roadsafety\\_library/publications/supreme\\_c\\_manual\\_de\\_medidas\\_a\\_escal\\_nacional.pdf](http://ec.europa.eu/transport/roadsafety_library/publications/supreme_c_manual_de_medidas_a_escal_nacional.pdf). Última entrada: 2 agosto 2014.
- *Road Safety Manifesto for the European Parliament Elections May 2014*. ETSC. [http://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/02/EP\\_Manifesto\\_for\\_Road\\_Safety.pdf](http://etsc.eu/wp-content/uploads/2014/02/EP_Manifesto_for_Road_Safety.pdf). Última entrada: 14 agosto 2014.
- *Ranking road safety performance across the UE*. ETSC. PIN Project. <http://etsc.eu/projects/pin/>. Última entrada: 22 julio 2014.
- Rose, R. *Understanding Big Government The Programme Approach*. London: Sage, 1984.
- *Watch-over*. Cooperative vulnerable road users. Project. <http://www.watchover-eu.org/>. Última entrada: 20 julio 2014.
- Wildavsky, A. *Implementation*. California: University of California Press, 1973.

## 8. GRÁFICOS Y ANEXOS.

### ÍNDICE DE GRÁFICOS.

- Gráfico 1. El ciclo de las políticas públicas.
- Gráfico 2. Distribución de población, nº de vehículos matriculados y fallecidos por accidente en países con ingresos: bajos, medios y altos.  
Fuente: Informe de seguridad vial de la OMS. 2013.
- Gráfico 3. Ratio de fallecidos por cada 100.000 habitantes en accidentes de tráfico en diferentes regiones mundiales.  
Fuente: Informe de seguridad vial de la OMS. 2013.
- Gráfico 4. Objetivo de reducción de muertes en accidente por carretera en el mundo.  
Fuente: Informe de seguridad vial de la OMS. 2013.
- Gráfico 5. Número de accidentes de circulación en los Estados Miembros de la UE.  
Fuente: Base de datos CARE de la Comisión Europea.
- Gráfico 6 y 7. Descenso porcentual de fallecidos en accidente de circulación en la UE durante el periodo 2001-2010  
Fuente ETSC.
- Gráfico 8. Comparativa de ranking de tasa de fallecidos por accidente de tráfico en Europa en los años 2001 y 2010.  
Fuente: DGT. 2012
- Gráfico 9. Tendencia estimada de fallecidos en las vías en UE 27 basada en la Evolución de 2001-2008.  
Fuente: ETSC (European Transport Safety Council).
- Gráfico 10. Evolución del número de fallecidos en la UE 2001/2008 en función del medio de transporte.  
Fuente ETSC (European Transport Safety Council)
- Gráfico 11. Tasa de riesgos de riego de accidentalidad en los niños..  
Fuente ETSC. (European Transport Safety Council)
- Gráfico 12. Ciclistas fallecidos por millón de habitantes en UE..  
Fuente: ERSO 2007.

- Gráfico 13. Datos de fallecidos motoristas en la UE  
Fuente ETSC. (European Transport Safety Council)
- Gráfico 14. Datos relativos a la proporción de víctimas mortales en jóvenes en 2006 en UE por accidente de tráfico.  
Fuente ETSC. (European Transport Safety Council)
- Gráfico 15. Datos relativos a la proporción de peatones fallecidos sobre el total en 2006 en UE por accidente de tráfico.  
Fuente ETSC. (European Transport Safety Council)
- Gráfico 16. Fallecidos por millón de oblación en accidentes en los que se vio involucrado un vehículo de transporte de mercancías.  
Fuente ERSO 2008.
- Gráfico 17. Permiso de conducción Europeo.  
Fuente: Comisión Europea.
- Gráfico 18 y 19. Utilización cinturones de seguridad en UE.  
Fuente: ETSC. (European Transport Safety Council).
- Gráfico 20. Tendencia de siniestralidad de los vehículos pesado en la UE.  
Fuente ETSC. (European Transport Safety Council)
- Gráfico 21. Símbolo del etiquetado de los neumáticos en la UE.  
Fuente Comisión Europea.
- Gráfico 22. Tasa de fallecidos por accidente de tráfico en la Unión Europea.  
Fuente: Comisión Europea.
- Gráfico 23. Evolución del número de víctimas mortales en carretera en España 1960-2013.  
Fuente: Dirección General de Tráfico.
- Gráfico 24. Promedio diario de víctimas mortales por accidente de circulación en España 2003-2013.  
Fuente: Dirección General de Tráfico.
- Gráfico 25. Serie histórica de siniestralidad en las carreteras españolas 1960-2013.  
Fuente: Dirección General de Tráfico.
- Gráfico 26. Serie histórica uso de accesorios de seguridad. Casco 2004-2013.  
Fuente: Dirección General de Tráfico.

- Gráfico 27. Serie histórica uso de accesorios de seguridad. Cinturón de Seguridad. 2004-2013.  
Fuente: Dirección General de Tráfico.
- Gráfico 28 .Evolución prevalencia de alcohol en conductores 2008-2013.  
Fuente: Dirección General de Tráfico.
- Gráfico 29 .Progreso de Indicadores de la Estrategia de Seguridad vial Española 2011-2013.  
Fuente: Dirección General de Tráfico.
- Gráfico 30. Tasas de mortalidad por millón de habitantes en UE 2010-2013.  
Fuente: Dirección General de Tráfico.



## **ANEXO I. RELACIÓN DE DISPOSICIONES NORMATIVAS DE LA UNIÓN EUROPEA QUE SE MENCIONAN EN EL TRABAJO.**

### INFRAESTRUCTURAS

- Directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.
- Directiva 2004/54/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras.
- Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.
- Directiva 2002/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de marzo de 2002, relativa al servicio universal y los derechos de los usuarios en relación con las redes y los servicios de comunicaciones electrónicas.
- Recomendación de la Comisión de 25 de julio de 2003 relativa al tratamiento de la información sobre la ubicación de las personas que efectúan llamadas en redes de comunicaciones electrónicas para su uso en servicios de llamadas de urgencia con capacidad de localización. (2003/558/CE).
- 93/704/CE: Decisión del Consejo, de 30 de noviembre de 1993, relativa a la creación de un banco de datos comunitario sobre los accidentes de circulación en carretera.

### CICLISTAS.

- Directiva europea nº 89/686/EC de equipo protector personal.

## MOTORISTAS.

- Directiva 2006/126/CE sobre el permiso de conducción.

## PEATONES.

- El Reglamento (CE) n o 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de enero de 2009 , relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE y Reglamento (CE) n° 631/2009 de la Comisión, de 22 de julio de 2009 , por el que se establecen las normas de desarrollo del anexo I del Reglamento (CE) n o 78/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo relativo a la homologación de vehículos en lo que se refiere a la protección de los peatones y otros usuarios vulnerables de la vía pública, por el que se modifica la Directiva 2007/46/CE y por el que se derogan las Directivas 2003/102/CE y 2005/66/CE.

## CONDUCTORES PROFESIONALES.

- Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) N° 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.
- Directiva 2002/15/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de marzo de 2002, relativa a la ordenación del tiempo de trabajo de las personas que realizan actividades móviles de transporte por carretera
- Reglamento (CE) n° 561/2006 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, relativo a la armonización de determinadas disposiciones en

materia social en el sector de los transportes por carretera y por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 3821/85 y (CE) n° 2135/98 del Consejo y se deroga el Reglamento (CEE) n° 3820/85 del Consejo.

- Reglamento (CEE) n° 3821/85 del Consejo, de 20 de diciembre de 1985, relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.
- Directiva 94/55/CE del Consejo, de 21 de noviembre de 1994, sobre la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros con respecto al transporte de mercancías peligrosas por carretera.
- Reglamento (CE) N° 484/2002 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 1 de marzo de 2002, por el que se modifican los Reglamentos (CEE) n° 881/92 y (CEE) N° 3118/93 del Consejo, con objeto de establecer un certificado de conductor.
- Directiva 2008/4/CE de la Comisión, de 23 de enero de 2009 , relativa a las medidas para prevenir y detectar la manipulación de los datos de los tacógrafos, por la que se modifica la Directiva 2006/22/CE sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos (CEE) n o 3820/85 y (CEE) n° 3821/85 del Consejo en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo.
- Directiva 2006/22/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de marzo de 2006, sobre las condiciones mínimas para la aplicación de los Reglamentos del Consejo (CEE) n o 3820/85 y (CEE) n o 3821/85 en lo que respecta a la legislación social relativa a las actividades de transporte por carretera y por la que se deroga la Directiva 88/599/CEE del Consejo.
- Reglamento (CE) N° 1360/2002 de la Comisión, de 13 de junio de 2002, por el que se adapta por séptima vez al progreso técnico el Reglamento (CEE) N°

3821/85 del Consejo relativo al aparato de control en el sector de los transportes por carretera.

### DISTRACCIONES.

- Recomendación de la Comisión de 22 de diciembre de 2006 relativa a sistemas de información y comunicación a bordo de vehículos seguros y eficientes: actualización de la declaración de principios europea sobre la interfaz persona-máquina (2007/78/CE).

### PERMISOS DE CONDUCIR

- Directiva Europea que regula los permisos de conducir europeos es la 2006/126/EC de 20 de Diciembre de 2006.
- Reglamento (UE) nº 383/2012, de 04 de mayo 2012 por el que se establecen las prescripciones técnicas relativas a los certificados que incluyen un medio de almacenamiento (microchip).
- 2013/21/EU: Decisión de la Comisión de 18 de diciembre de 2012, sobre las equivalencias entre categorías de permisos de conducción (notificada con el número C (2012) 9358) Texto pertinente a efectos del EEE

### FORMACIÓN.

- Directiva 2003/59/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 15 de julio de 2003, relativa a la cualificación inicial y la formación continua de los conductores de determinados vehículos destinados al transporte de mercancías o de viajeros por carretera, por la que se modifican el Reglamento (CEE) Nº 3820/85 del Consejo y la Directiva 91/439/CEE del Consejo y se deroga la Directiva 76/914/CEE del Consejo.

## APTITUD PARA LA CONDUCCIÓN.

- Recomendación de la comisión de 17 de enero de 2001 sobre la tasa máxima de alcoholemia permitida para los conductores de vehículos de motor. (2001/115/CE)
- Resolución del Consejo de 27 de Noviembre de 2003 relativa a la lucha contra el consumo de sustancias psicoactivas asociado a los accidentes viales. (2004/C 97/01).
- Las Conclusiones del Consejo de 29 de junio 2000 sobre medicamentos y salud pública (2000 / C 218/04)

## CINTURÓN DE SEGURIDAD

- Directiva 91/671/CEE del Consejo, de 16 de Diciembre de 1991, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas.
- Directiva 2003/20/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 8 de abril de 2003, por la que se modifica la Directiva 91/671/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre el uso obligatorio de cinturones de seguridad en vehículos de menos de 3,5 toneladas.
- Directiva 2005/39/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de septiembre de 2005, por la que se modifica la Directiva 74/408/CEE del Consejo, relativa a los asientos, a sus anclajes y a los apoyacabezas de los vehículos de motor.
- Directiva 2009/79/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de julio de 2009, relativa a los dispositivos de retención para pasajeros de los vehículos de motor de dos ruedas.

## VELOCIDAD.

- Directiva 92/6/CEE del Consejo, de 10 de febrero de 1992, relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad.

- Directiva 2002/85/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 5 de noviembre de 2002, por la que se modifica la Directiva 92/6/CEE del Consejo relativa a la instalación y a la utilización de dispositivos de limitación de velocidad en determinadas categorías de vehículos de motor en la Comunidad.

### RETROVISORES QUE REDUCEN EL ÁNGULO MUERTO

- Directiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de noviembre de 2003, relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos, por la que se modifica la Directiva 70/156/CEE y se deroga la Directiva 71/127/CEE.
- Directiva 2005/27/CE de la Comisión, de 29 de marzo de 2005, por la que se modifica, con objeto de adaptarla al progreso técnico, la Directiva 2003/97/CE del Parlamento Europeo y del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de los dispositivos de visión indirecta y de los vehículos equipados con estos dispositivos.
- Directiva 2007/38/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de julio de 2007, relativa a la retroadaptación de los retrovisores de los vehículos pesados de transporte de mercancías matriculados en la Comunidad.

### FIJACIÓN DE LA CARGA

- Directiva 96/53/CE del Consejo de 25 de julio de 1996 por la que se establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.
- Directiva 2002/7/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 18 de febrero de 2002, por la que se modifica la Directiva 96/53/CE del Consejo por la que se

establecen, para determinados vehículos de carretera que circulan en la Comunidad, las dimensiones máximas autorizadas en el tráfico nacional e internacional y los pesos máximos autorizados en el tráfico internacional.

- Directiva 2008/68/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 24 de septiembre de 2008, sobre el transporte terrestre de mercancías peligrosas.
- Directiva 2001/26/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 7 de mayo de 2001, por la que se modifica la Directiva 95/50/CE del Consejo relativa a procedimientos uniformes de control del transporte de mercancías peligrosas por carretera

#### LUCES DE CONDUCCIÓN DIURNAS

- Directiva 2008/89/CE de la Comisión, de 24 de septiembre de 2008 , por la que se modifica, para adaptarla al progreso técnico, la Directiva 76/756/CEE del Consejo, sobre la instalación de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa de los vehículos a motor y de sus remolques.

#### INSPECCIÓN TÉCNICA

- Directiva 2009/40/CE fija unas normas mínimas para la inspección técnica periódica de los vehículos a motor (se trata del control regular de los vehículos que impone la ley). La Directiva se aplica a los turismos, a los autobuses y autocares y a los vehículos pesados de transporte de mercancías y sus remolques, pero no, en cambio, a los ciclomotores ni a las motocicletas.
- Directiva 2000/30/CE, que complementa la 2009/40/CE, exige que el estado técnico de los vehículos comerciales se controle entre las inspecciones técnicas ordinarias (con inspecciones técnicas en carretera). Esta Directiva establece para los vehículos de uso comercial controles adicionales sobre el terreno.

- Directiva 1999/37/EC, relativa a los documentos de matriculación de los vehículos, regula la emisión de los certificados de matriculación, su contenido mínimo armonizado y los requisitos para su reconocimiento mutuo.

## NEUMÁTICOS

- Propuesta de Directiva del Parlamento Europeo y del Consejo sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia en términos de consumo de carburante y otros parámetros esenciales {SEC(2008) 2860} {SEC(2008) 2861}.
- Reglamento (CE) n ° 1222/2009 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de noviembre de 2009, sobre el etiquetado de los neumáticos en relación con la eficiencia del combustible y otros parámetros esenciales.



## **ANEXO II. RELACIÓN DE PROYECTOS DE INVESTIGACIÓN EN MATERIA DE TRÁFICO FINANCIADOS POR LA UNIÓN EUROPEA QUE SE MENCIONAN EN EL TRABAJO.**

### NIÑOS.

- Proyecto “CHILD”. Estudio sobre las lesiones sufridas por los niños en accidente de tráfico.
- Proyecto “ROSE 25”. Estudio de la situación de la Educación Vial en la UE

### CICLISTAS.

- Proyecto “APROSYS” Estudio y evaluación del impacto del frontal de los vehículos con peatones y ciclistas.
- Proyecto “WATCH-OVER”. Estudio para la detección por sensores de video para la detección de los ciclistas y los peatones por el conductor del vehículo.

### EDAD AVANZADA.

- Proyecto “ADVISOR”. Implantación de sistemas avanzados de asistencia en la conducción.

### MOTORISTAS.

- Proyecto “SMART-RRS”. Estudio para la realización de dispositivos quitamiedos con mayor seguridad.
- Proyecto “SAFERIDER”. Estudio para dispositivos de ayuda en la conducción inteligente en motociclistas.

### CONDUCTORES NOVELES.

- Proyecto “HERMES”. Preparación de un dossier formativo para profesores de autoescuela.

- Proyecto “CLOSE TO”. Se explica a conductores noveles los resultados de los accidentes graves con lesiones por personas que los han sufrido.

#### PEATONES.

- Proyecto “PREVENT”. Estudio del cambio del frontal de los vehículos para tener capacidad de reducir lesiones en los peatones.

#### CONDUCTORES PROFESIONALES.

- Proyecto “HEAVYROUTE”. Planificador de rutas y asistencia conducción vehículos pesados.
- Proyecto “REMOVE”. Estudio para la implantación de tecnología inteligente para el control de peso en movimiento para evitar el exceso de carga.

#### FORMACIÓN.

- Proyecto “NOVEC Y BASIC”. Estudio de distintos programas formativos.
- Proyecto “TRAIN-ALL”. Método informático de formación y evaluación de conductores.
- Proyecto “ANDREA”. Proyecto de rehabilitación de conductores.
- Proyecto “DRUID”. Analiza y compara los proyectos de rehabilitación de conductores que conducen bajo los efectos del Alcohol.

#### APTITUD PARA LA CONDUCCIÓN.

- Proyecto “AWAKE”. Proyecto para la implantación de dispositivos que alerta a los conductores contra la somnolencia.
- Proyecto “ROSITA”. Proyecto para la detección de drogas basado en el análisis de nuestra saliva.

### CINTURÓN DE SEGURIDAD.

- Proyecto “EUCHIRES 2007”. Fomento del uso del cinturón de seguridad y los elementos de sujeción de los niños en los vehículos.

### VELOCIDAD.

- Proyecto “VERA 3”. Intercambio de información entre los estados miembros sobre los conductores que han cometido infracciones de tráfico dentro de la UE.

### SEGURIDAD ELECTRÓNICA EN LA CONDUCCIÓN.

- Proyecto “ADVISORS”. Implantación de sistemas avanzados de asistencia en la conducción.

### INFRAESTRUCTURAS.

- Proyecto “RIPCORN-ISEREST”. Proyecto que evalúa distintos sistemas para que los técnicos realicen inspecciones de seguridad de las carreteras.
- Proyecto “EURO-AUDITS”. Proyecto para la formación de auditores de seguridad vial para la realización de las mismas en la red de carreteras de los países comunitarios.
- Proyecto “SAFE-T”. Proyecto que propone buenas prácticas en materia de prevención de accidentes en túneles.

### ANEXO III. TABLA DE LÍMITES DE ALCOHOLEMIA PERMITIDOS EN LOS DISTINTOS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA

Austria	0.5	0.1	0.1
Belgium	0.5	0.5	0.5
Bulgaria	0.5	0.5	0.5
Cyprus	0.5	0.5	0.5
Czech Republic	0.0	0.0	0.0
Denmark	0.5	0.5	0.5
Estonia	0.2	0.2	0.2
Finland	0.5	0.5	0.5
France	0.5	0.5 (0.2 bus drivers)	0.5
Germany	0.5	0.0	0.0
Greece	0.5	0.2	0.2
Hungary	0.0	0.0	0.0
Ireland	0.5	0.2	0.2
Italy	0.5	0.0	0.0
Latvia	0.5	0.5	0.2
Lithuania	0.4	0.2	0.2
Luxembourg	0.5	0.1	0.1
Malta	0.8	0.8	0.8
Netherlands	0.5	0.2	0.2
Poland	0.2	0.2	0.2
Portugal	0.5	0.5	0.5
Romania	0.0	0.0	0.0
Slovakia	0.0	0.0	0.0
Slovenia	0.2	0.0	0.0
Spain	0.5	0.3	0.3
Sweden	0.2	0.2	0.2
UK	0.8	0.8	0.8

Table 1: Legal BAC limits in the 27 EU Member States

Fuente ETSC.

En la primera columna se halla la tasa permitida para los conductores en general, en la segunda columna para los conductores profesionales (Camiones, autobuses y taxis) y en la tercera columna la tasa permitida para los conductores noveles.

**ANEXO IV. TABLA DE LÍMITES VELOCIDAD PERMITIDOS EN LOS DISTINTOS PAÍSES DE LA UNIÓN EUROPEA**

<b>LÍMITES DE VELOCIDAD UE</b>			
<b>País</b>	<b>Zona urbana</b>	<b>Zona no urbana</b>	<b>Autonista</b>
Alemania	50/30	100	130 (*)
Austria	50	100	130
Bélgica	50/30	90/120	120
Bulgaria	50	90	130
Rep. Checa	50	90	130
Chipre	50	80	100
Dinamarca	50	80	130
Eslovaquia	50	90	130/90
Eslovenia	50/30/10	90/100	130
España	50	90/100	120
Estonia	50	90/100/110	-
Francia	50	90/110	130
Finlandia	40/50	80/100	100/120
Grecia	50	90	130
Hungría	50	90	130
Italia	50	90/110	130
Irlanda	48	97	97
Letonia	50	90	-
Lituania	50	90	110/130
Luxemburgo	50	90	130
Malta	50	80	-
Países Bajos	70/50/30	80/100	120
Polonia	50/60	90/100/110	130
Portugal	50	90	120
Reino Unido	32/48 (30 millas)	97/112 (60/70 millas)	112 (70 millas)
Rumanía	50	90/100	130
Suecia	50	70	110

\*En Alemania se recomienda 130 km/h como máximo.

Fuente ETSC.