

TENEMOS MUCHOS RETOS POR DELANTE

MARÍA SEGUÍ GÓMEZ
Directora General de Tráfico

1. INTRODUCCIÓN. 2. UN MUNDO GLOBAL. 3. CONTRATOS. 4. ADELGAZAR LA ESTRUCTURA DE LA DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO. 5. VER TENDENCIAS. 6. REDUCIR VÍCTIMAS. 7. VELOCIDAD. 8. PAGAR POR USO. 9. ALCOHOL/SISTEMAS DE RETENCIÓN. 10. DROGAS. 11. MÁS EDUCACIÓN VIAL. 12. INVESTIGACIÓN. 13. PERMISO DE CONDUCIR. 14. LOS PILARES BÁSICOS

RESUMEN

2.060 fallecidos al año en accidentes de tráfico en 2011, unos 22.000 ingresados hospitalarios, al menos 78.000 personas con discapacidad permanente por lesiones... Todo un reto por delante para reducir estas trágicas cifras. Todo ello en un mundo global, en el que cualquier planteamiento desde la Dirección General de Tráfico (DGT) tiene que responder y justificarse ante organismos supraestatales e internacionales como la Unión Europea y las Naciones Unidas.

En la DGT sentimos todos y cada uno de los accidentes que causan dolor y daño a las personas y nuestro objetivo primordial es poner las bases para reducir los dígitos, mitigar el problema, las consecuencias. Y nos proponemos cambios sustanciales en el fondo y en las formas, adaptándonos a los tiempos que vivimos: reestructuración en el organismo, esfuerzo para avanzar en la aprobación del nuevo Reglamento General de Circulación, donde entre otros temas proponemos una revisión del tema de la velocidad. Nos preocupa mucho la presencia de alcohol y drogas en las vías públicas, entre los conductores, sin olvidar otros muchos aspectos en los que también queremos hacer hincapié en esta legislatura: nos proponemos revitalizar la educación en seguridad vial, no sólo en el entorno escolar, sino en el entorno de la formación de conductores nuevos y de la sociedad en general; revitalizar la investigación desde la recientemente creada «Unidad de Investigación»; y queremos mejorar la información, la comunicación con la ciudadanía.

ABSTRACT

Deaths per year from traffic accidents: 2,500; hospital admissions: approximately 25,000; permanently disabled people as a result of injuries: 133,000 ... These tragic figures pose a future challenge consisting in reducing them. This challenge needs to be faced in the context of a globalised world, in which every approach of the Directorate-General for Traffic (DGT, in Spanish) must be verified and justified before supranational and international bodies, such as the European Union and the UN.

The Directorate-General for Traffic regrets every single accident causing pain and damage to people. Our main objective is to lay the foundations for a reduction of the above-mentioned figures as well as to alleviate both the problem and its consequences. The aim is to bring about significant changes both in substance and form, in order to adapt to the times in which we live. These changes include restructuring Directorate-General and making efforts to move forward the adoption of the new General Regulation on Road Traffic. Concerning this last issue, the proposal is to revise the subject of speed limits. The consumption of alcohol and drugs when driving also represents a great concern, along with other issues that we intend to deal with during the present term in office. The objectives are the following: giving new momentum to road safety education – not only in schools, but also in the framework of training for new drivers and society in general – and fostering a renewal of research, starting from the recently created «Research Unit». Finally, we intend to improve information and communication with citizens.

Palabras clave: Tráfico, Seguridad vial, Austeridad, Modernización administrativa.

Keywords: Traffic, Road safety, Austerity, Administrative modernisation.

* * *

1. INTRODUCCIÓN

Está claro que tenemos muchos retos por delante. En materia de seguridad vial, en nuestro país nos movemos en este escenario: 2.060 fallecidos al año y unos 22.000 ingresados hospitalarios; al menos 78.000 personas con discapacidad permanente por lesiones de accidentes de tráfico; 80.000 incidentes de tráfico, de los cuales aproximadamente 75.000 generan retenciones; 317.000 kilómetros de vía pública, de los que aproximadamente 150.000 lo son en vía urbana, 150.000 carreteras interurbanas y convencionales y el resto, vías de alta capacidad. Además de los vehículos y conductores profesionales y no profesionales que viajan en nuestro territorio estatal, tenemos unos 30 millones de vehículos circulando, entre particulares y profesionales,

25 millones de permisos de conducir, y toda la población española y turista por proteger.

Las lesiones por accidente de tráfico, y en particular las mortales, se han reducido considerablemente en estos últimos años, pero lo cierto es que aún constituyen la sexta causa de muerte en nuestra población. Unas muertes que, además de toda la tragedia que conllevan, también suponen un alto coste a la sociedad: cada fallecido, aproximadamente 1.400.000 euros; y, en conjunto, el coste de asistir a las víctimas y las propias congestiones del tráfico podría alcanzar alrededor de un 4 % de nuestro PIB.

Y siguiendo con la «radiografía», están los peatones, las personas que se desplazan hacia y desde sus trabajos, los 100.000 conductores que aún dieron positivo en alcoholemias al azar a pie de carretera, el 20 % de los conductores que dan positivos en los controles de droga al azar o los casi 30 de cada 100 pasajeros fallecidos que aún no usa su cinturón de seguridad. Desde la Dirección General de Tráfico queremos contribuir significativamente al reto de una movilidad segura para nuestros ciudadanos.

Estamos en una institución con 15.000 personas, 5.000 empleados públicos y 10.000 miembros de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, aunque en los últimos años hasta 500 de nuestros empleados públicos se han marchado, generando así la imperiosa necesidad de reorganizar nuestras tareas y estimular su retorno. Además, con problemas añadidos: nuestro presupuesto neto para 2012 es de 724 millones de euros, de los cuales, pese a una ingente tarea de ordenación y estructuración, tenemos un 100 % del capítulo 2 (gastos corrientes en bienes y servicios) y un 85 % del capítulo 6 (inversiones reales) comprometidos; es decir, tenemos 15 millones para gestionar: pasamos de 724 potenciales a 15 millones reales para nueva intervención. De ahí la necesidad de un exigente plan de austeridad.

2. UN MUNDO GLOBAL

Dicho esto, está claro que vivimos en un mundo global y cualquier planteamiento desde la Dirección General de Tráfico tiene que responder y justificarse ante organismos «supragubernamentales» como la Unión Europea y las Naciones Unidas. Por ejemplo, la Asamblea General de Naciones Unidas formuló la declaración del período 2011-2020 como el *Decenio de acción para la seguridad vial*. Este plan tiene la finalidad de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas de modo que se alcancen las metas y objetivos de este decenio, estabilizando y posteriormente reduciendo las ci-

fras previstas de víctimas mortales en accidente de tránsito en todo el mundo. Naciones Unidas propone en realidad el desarrollo de este plan a través de cinco pilares: gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más segura, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros y mejora de la respuesta tras los accidentes.

Junto a estas recomendaciones, está la estrategia de la Unión Europea, que también aboga por un enfoque coherente, global e integrado que tenga en cuenta sinergias con otros objetivos políticos. La Comisión consideró, por ejemplo, que se deben emprender con carácter prioritario tres tipos de acciones: el establecimiento de un marco de cooperación estructurado y coherente basado en las mejores prácticas de todos los estados miembros, la mejora de la seguridad de los usuarios más vulnerables, en particular motociclistas, cuyas estadísticas sabemos todos que son especialmente preocupantes, y la adopción de una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad urgente y creciente de tratar a los heridos en accidentes de circulación. En España podríamos resumir que nos hemos adscrito sustancialmente a todas estas recomendaciones europeas.

De hecho, esta vocación de mejora en la seguridad vial está ya plasmada en nuestro país en un «Plan Estratégico» de la Dirección General de Tráfico aprobado en febrero en Consejo de Ministros, y que, usando las cifras españolas de 2009 como base, incluye como concreción los siguientes retos: bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes; reducir el número de heridos graves, en al menos, un 35 % con respecto de la cifra basal; que no haya ningún niño fallecido en accidente de circulación por no utilizar el sistema de retención infantil; que al menos se reduzca un 25 % el número de conductores jóvenes fallecidos o heridos graves en fin de semana; que haya una disminución de al menos un 10 % en los conductores que fallecen que tienen más de sesenta y cuatro años –actualmente un 21 %– y que haya una reducción del 30 % en fallecidos por atropello.

3. CONTRATOS

Hemos puesto en marcha un ambicioso plan de acción, encaminado a cuestiones que afectan a lo económico, a lo humano, a lo estructural y a lo actitudinal. Hemos completado una gran renegociación de numerosos contratos, hemos tenido que cancelar otros muchos, y hemos convalidado gastos de 2011 y un programa presupuestario para 2013 según las indicaciones del Gobierno. Proponemos medidas en los sistemas administrativos que mejoren

nuestra capacidad para ejercer la potestad sancionadora frente a grupos de usuarios para los que se ha constatado que gozan *de facto* de impunidad: los conductores extranjeros, ciertos colectivos de conductores nacionales; y resolver sanciones todavía pendientes de tramitación. La Dirección General de Tráfico, como ya han hecho el Departamento de Tráfico del Gobierno Vasco o el propio Ayuntamiento de Palma de Mallorca, va a buscar un sistema de colaboración público-privada para gestionar las infracciones que cometen estos conductores, como ocurre en nuestro entorno, donde trabajan también en estas fórmulas.

También a nivel interno trabajamos en la mejora de los procedimientos administrativos, por ejemplo, en la mejor captación de los datos de los domicilios de nuestros ciudadanos. Aunque todo titular tiene la obligación legal, según la Ley de Seguridad Vial, de informar a la Dirección General de Tráfico de un cambio de domicilio, lo cierto es que esta es una obligación frecuentemente incumplida. Y no tener los domicilios actualizados conlleva, que alrededor del 15 % de nuestros procedimientos administrativos no llegue a sus destinatarios. Por eso proponemos una modificación legislativa que permita tomar directamente el domicilio del Instituto Nacional de Estadística para el Registro de conductores y asegurar de esta forma que los procedimientos lleguen a sus destinatarios mejor y más rápidamente.

Estamos avanzando y vamos seguir avanzando. El «Tablón Edictal» de sanciones de tráfico se consolida como el medio moderno y rápido donde el ciudadano puede consultar si tiene alguna sanción. Puede consultar en Internet sus multas de tráfico, las de la Dirección General de Tráfico, las del Servei Català de Trànsit, las del Departamento de Tráfico del Gobierno Vasco o las de los ayuntamientos de Madrid, Barcelona, Sevilla, San Sebastián, Valencia y Zaragoza y confiamos que en 2014 el resto de municipios de nuestro país se suscriba a este sistema. El conjunto de estas medidas supondrá una mejora cualitativa importante en la aplicación del proceso sancionador y su capacidad ejemplarizante. Por supuesto, también contribuirá a generar más recursos que podamos dedicar a materias de seguridad vial.

También nos proponemos potenciar el *Centro Estrada* para la tramitación de procedimientos sancionadores de ayuntamientos de todo el país. Y nuestra clara apuesta y vocación por la Administración electrónica se plasma en el hecho constatado de que en lo que llevamos de 2012 prácticamente el 86 % de las casi 450.000 matriculaciones, el 60 % de los pocos más de 450.000 informes, el 85 % de unas 260.000 bajas, el 61 % de casi 1.000.000 de denuncias telemáticas de PRIDE o el 95 % de prácticamente 1.500.000 revisiones efectuadas hasta el 31 de mayo ya se han realizado de este modo.

4. ADELGAZAR LA ESTRUCTURA DE LA DGT

También internamente estamos adaptando todo a los nuevos tiempos: hemos simplificado nuestra estructura reduciendo de seis a cuatro subdirecciones generales, se han creado dos unidades, una de Investigación y otra de Normativa, y se han reconfigurado otras seis: Informática, Internacional, Víctimas, Educación, Comunicación y la propia Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. La nueva filosofía y visión de esta Dirección General hace necesario un proceso de revisión de plazas para adecuarlas a la nueva estructura y a la necesidad de cambios, que se traslada también a nuestras oficinas locales. La tecnologías, las gestiones telemáticas liberan al personal antiguamente dedicado a estas labores. Esto nos permite reforzar y potenciar las unidades de seguridad vial que existen en estas jefaturas provinciales donde estamos potenciando el establecimiento de unidades de asistencia a víctimas, y ampliando en contenidos y en personal las unidades de Educación Vial e Investigación... También queremos «descargar» de tareas administrativas a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil para potenciar su presencia en las vías.

Nuestra reorganización del organismo, buscando la máxima eficacia, es más amplia. Por ejemplo, hemos creado varios comités que se reúnen bien semanalmente, como es el caso del comité de dirección, bien mensualmente, como son los comités de seguridad vial, ejecución presupuestaria, modernización administrativa y comunicación.

5. VER TENDENCIAS

Es obvio que en la Dirección General de Tráfico sentimos todos y cada uno de los incidentes que causan dolor y daño a las personas, sentimos el máximo respeto por cada una de las vidas perdidas y propugnamos canales de comunicación abiertos y fluidos, pero creemos que, por ejemplo, comentar en concreto el número de fallecidos en un fin de semana puede ser contraproducente por lo que supone dar explicaciones más o menos volátiles. Las tendencias son las que tenemos que ir monitorizando y contrastando con lo que sabemos ya completamente implementado, posiblemente agotado o tal vez pertinente y novedoso. Por ejemplo, pese a que siempre se menciona la naturaleza multicausal del problema de las lesiones por accidente de tráfico, es fácil encontrar explicaciones que abusan del equívoco posible entre la mera coincidencia temporal de circunstancias, una posible correlación entre eventos y la verdadera relación de causa-efecto entre ellos. Por ejemplo: en las múltiples justificaciones dadas a las cifras descendentes de mortalidad de

los últimos años, pocas veces se ha integrado en esta ocasión la evidencia simultánea del descenso en el volumen de tráfico allá donde lo hemos podido medir, un descenso que en estos momentos se cuantifica en un 4 %.

6. REDUCIR VÍCTIMAS

En cualquier caso, el gran reto que tenemos por delante es reducir las víctimas mortales y no mortales, sea en los términos descritos en los indicadores del plan estratégico o más allá de esos mismos indicadores. Pero para ello tenemos una serie de condicionantes. De los 33 millones de vehículos registrados, el 70 % tienen una antigüedad de siete o más años y la propia Dirección General de Tráfico tiene competencias amplias pero no excluyentes o exhaustivas. Por ejemplo, proveemos de señalización variable en una pequeña proporción de la vía pública, pero no tenemos ninguna otra competencia directa sobre el diseño o señalización de esas vías. Por ejemplo, monitorizamos el tráfico interurbano en todo el Estado, salvo el de Cataluña, País Vasco y, parcialmente, el de la Comunidad Foral Navarra. El escenario se completa con una situación económica complicada, una evidente reducción en la movilidad... Así pues, ¿qué queremos desde la Dirección General de Tráfico? Dos cosas: movilidad y seguridad. Respecto a la primera, nuestro objetivo es garantizar la movilidad de la población, que incluya el uso racional de los diferentes medios de transporte.

El concepto de movilidad sostenible y segura viene fraguándose a nivel europeo desde los años noventa, bajo la concepción del derecho de la ciudadanía a moverse en unas condiciones de movilidad adecuada y segura, con el mínimo impacto ambiental posible. La Dirección General de Tráfico ya tiene incluidas en su normativa las recomendaciones internacionales que hablan, por ejemplo, de restricciones del uso de motocicletas de alta potencia a los jóvenes, el uso de chalecos reflectantes cuando salimos del vehículo, el uso de las luces diurnas...

7. VELOCIDAD

La Dirección General de Tráfico promueve ahora suscribir mejoras en la regulación de la velocidad en las vías, las auditorías de seguridad de las vías públicas y el apoyo a las mejoras de seguridad de los vehículos. También el desarrollo de indicadores específicos de la mejora de la movilidad, que no están incluidos en nuestro actualmente vigente plan estratégico.

Respecto de la velocidad, ratificar el esfuerzo que venimos haciendo para avanzar en la aprobación del nuevo Reglamento General de Circulación, donde entre otros temas proponemos una revisión de la velocidad en la línea de adoptar límites más bajos, tanto en la vía urbana como en las carreteras convencionales.

No obstante, en las vías de alta capacidad, cualquier decisión sobre un posible aumento en determinados tramos de baja siniestralidad ya comprobada será sobre límites de velocidad variables, con perfectas condiciones climatológicas y sólo para vehículos ligeros, excluyendo transporte público y transporte de mercancías. Y condicionado a dos factores básicos: un continuado descenso de las cifras de siniestralidad para el conjunto del país, y la mejora económica asociada al problema del posible incremento en contaminación medioambiental y la responsabilidad social contraída en el Convenio de Kyoto.

Unas medidas que van de la mano del control de la velocidad de forma automatizada mediante radares. Pretendemos optimizar su uso allá donde la velocidad superior al límite es incuestionablemente un factor de riesgo en esa siniestralidad. Es un tema polémico que conviene aclarar con dos hechos notables. Uno: utilizando la definición más estricta de punto problemático, la antigua definición de «punto negro», sólo el 20 % de los accidentes con mortalidad asociada ocurre en estos puntos; dos: que cuando se ha evaluado la aplicación de un radar en estos puntos especialmente conflictivos, este ha conseguido eliminar este «punto negro» en un 50 % de las ocasiones. Pero más allá del control de la siniestralidad, hay que destacar la función que tienen los radares como herramienta para acercar más la velocidad de circulación a la velocidad legal para esa vía, reducir la velocidad media en toda la vía y homogeneizar el movimiento global del flujo de tráfico.

8. PAGO POR USO

Ante el debate social abierto sobre el posible pago por uso de las vías, la DGT sólo puede expresar su voluntad de participar activamente en la toma de esta decisión y la preocupación expresa de que la posible derivación del tráfico a vías secundarias redundase en un aumento de la siniestralidad, lo cual por nuestra parte exigiría redoblar nuestro esfuerzo en la vigilancia de estas mismas carreteras. De ahí nuestro interés en monitorizar la siniestralidad por tipo de vía y educar a la población sobre el aumento de riesgo que representa circular por carreteras convencionales respecto a circular por

autovías y autopistas. Sobre estas medidas que ahora proponemos adoptar añadimos como piedra angular la transposición de la Directiva sobre Sistemas Inteligentes de Transporte, que se realizó mediante *«Real Decreto 662/2012, de 13 de abril, por el que se establece el marco para la implantación de los sistemas inteligentes de transporte (SIT) en el sector del transporte por carretera y para las interfaces con otros modos de transporte»*.

Nos complace el hecho de que los datos de movilidad de nuestro organismo, recabados y coordinados desde nuestros siete centros de gestión de la movilidad, ya están actualmente a disposición de numerosos sistemas de información. Los usuarios acceden a ellos, bien directamente conectándose con la DGT, o bien a través de las numerosas aplicaciones que otros organismos han desarrollado, utilizando sustancialmente datos públicos de nuestra institución. Estamos en buena sintonía con los centros de gestión del País Vasco y de Cataluña, con los diferentes titulares de las vías, los consorcios de transporte, el 112, Protección Civil y otras administraciones públicas para evitar multiplicidades y aumentar la rentabilidad de estos centros.

La seguridad de las personas que se desplazan por el territorio estatal es una prioridad arraigada y sincera en el cuadro directivo de la DGT. Y es importante integrar y abordar la prevención de las lesiones por accidente de tráfico en el contexto de la salud laboral, donde los accidentes de tráfico constituyen la principal causa de muerte y baja laboral; la seguridad en vía urbana, donde la promoción del uso de ciclomotores, motocicletas, bicicletas y la recomendación poblacional de mantenernos activos y caminar aumentan significativamente el número de usuarios vulnerables.

9. ALCOHOL / SISTEMAS DE RETENCIÓN

Hay otros asuntos que nos preocupan y en los que queremos poner mucho énfasis: el alcohol. El porcentaje de conductores que dieron positivo en controles de alcohol al azar en 2011 ha descendido hasta un 1,6%, lo que significa que 100.000 conductores dieron alcoholemias positivas y, peor aún, que los análisis toxicológicos de los fallecidos indican que un 33% de ellos tenían índices de alcoholemia positivos en sangre.

Otro aspecto en el que haremos mucho hincapié: los estudios sobre el uso de sistemas de retención sugieren que hasta un 30% de los ocupantes circula sin los mismos entre los fallecidos; el 21% de los niños menores de 13 años circula sin usar su sistema de retención infantil en zona urbana. Y hay más: las cifras obtenidas en una encuesta sobre uso de cinturón, casco y sistemas

de retención infantil del 2011 ponen de manifiesto que hasta un 11,4 % de los conductores y entre un 11 y un 22 % de los pasajeros, dependiendo del lugar que ocupen en el vehículo, no llevan cinturón de seguridad, porcentaje que se puede elevar hasta un 50 % cuando se recuenta este uso entre las víctimas mortales. El principio de acción del cinturón es uno de física universal, ya descrito por Newton. La Dirección General de Tráfico ampliará el rango de cobertura legal a todos los usuarios de vehículos motorizados y colaborará con todas las iniciativas que promuevan y favorezcan su uso.

Entre un 13 y un 16 % de los usuarios de motocicleta y ciclomotor en nuestro país aún circulan sin casco, pese a que tenemos un uso obligatorio en ciudad desde el año 1992, por ejemplo. Este es un elemento básico y fundamental, nadie cuestiona la efectividad del casco, nadie cuestiona que tenemos una ley que obliga al uso del casco, lo que claramente necesitamos hacer es reforzar el seguimiento, reforzar la educación, reforzar el entendimiento para que la población se beneficie de esa gran medida que reduce significativamente el porcentaje de traumatismos craneoencefálicos, que en estos momentos es la causa número uno de muerte en nuestra población accidentada.

10. DROGAS

Respecto de las drogas y medicamentos, todas las campañas han sido hasta ahora meramente informativas. Sin embargo, a la vista del hallazgo de que un 20 % de la población testada en controles aleatorios da positivo a tests de drogas ilegales como cannabis, cocaína, anfetamina, metanfetamina, incluso morfina y otros derivados sintéticos, esta ya es una de nuestras primeras líneas de actuación. Por eso hemos decidido implementar controles rutinarios parejos a los que realizamos con el alcohol, con la salvedad de que tanto para las drogas como para el alcohol nos proponemos cubrir ese mayor rango horario todos los días a la semana y en más lugares de la vía urbana, autovía, autopista y carretera convencional, lo que incluye una reforma del procedimiento que la Agrupación de Tráfico y otras policías realizan para ser más ágiles en este proceso de vigilancia.

Respecto a la mejora en la atención tras los accidentes, la Dirección General de Tráfico lidera el proyecto europeo de *E-call*, en colaboración con otras instituciones. Además de la creación de la Unidad de Asistencia a las Víctimas, mantendremos la subvención a las asociaciones de víctimas a fin de reforzar su coordinación, su colaboración con la propia institución y el desarrollo de materiales complementarios y exhaustivos que realmente lleguen y ayuden a las víctimas.

11. MÁS EDUCACIÓN VIAL

Naturalmente, nos proponemos revitalizar la educación en seguridad vial, no sólo en el entorno de la educación infantil y escolar; también en el entorno de la formación de conductores nuevos y en la necesidad de educar a la sociedad respecto de la capacidad de actuar en este tema. Por ejemplo, con el desarrollo de módulos de educación a integrar en estudios universitarios de pregrado y de posgrado y cursos en formación profesional. Y merece mención expresa la colaboración con grupos específicos, como jueces, fiscales, médicos de atención primaria, médicos de centros de reconocimiento y medios de comunicación que actúan *de facto* como portavoces y ejecutores de numerosos de nuestros principios. También hablamos de formación continuada de conductores, porque utilizamos nuevos vehículos y encontramos nuevas formas de conducir: ¿quién con cierta edad aprendió a circular por una glorieta?

12. INVESTIGACIÓN

Desde la recientemente creada «Unidad de Investigación» nos proponemos coordinar todas las investigaciones en materia de seguridad vial. Y esto tiene que incluir la capacidad intrínseca de lograr un cierto nivel de investigación que resumiría en lo que llamamos revisiones sistemáticas y metanálisis de temas de interés, así como de priorizar las investigaciones a realizar por profesionales de la materia, fundamentalmente desde las universidades y centros de investigación. Nos proponemos crear un fondo de subvenciones que facilite y favorezca el régimen competitivo que revierta en una investigación de rigor y calidad. Para este año en curso proponemos invertir cerca de medio millón de euros en estos problemas, lo cual supondrá unos veinte proyectos financiados desde la DGT. Confiamos en poder aumentar esta cantidad notablemente en años venideros. Los trabajos tendrán que culminar en un artículo científico a publicar en revistas competitivas internacionales y en un resumen para la distribución en círculos no científicos como, por ejemplo, a través de nuestra propia Unidad de Comunicación.

En esta Unidad de Investigación también favoreceremos el intercambio de material de investigación, en ocasiones comprado gracias a la financiación de la propia Dirección General de Tráfico en el pasado, y también favoreceremos la participación de investigadores nacionales en proyectos internacionales. En años venideros trabajaremos para promocionar la ampliación de la

financiación actualmente disponible de otros fondos para temas de movilidad, así como la promoción de la cultura de política vial evaluada y basada en la evidencia, que no tanto en la eminencia.

Respecto de las mejoras de sistemas de información, más allá del conocido debate sobre el fallecimiento antes de las ocho horas de un determinado día o de la muerte a las veinticuatro horas o de esas muertes a los treinta días del accidente, que son el requisito internacional, es necesario tener información adecuada y suficiente sobre el nivel de lesividad no mortal y de discapacidad permanente y daño psicológico asociado con sufrir un accidente de tráfico, pasando por información acerca del volumen y velocidad del tráfico de nuestras vías y del uso de las medidas de protección existentes. Lo cierto es que los sistemas de información de la Dirección General de Tráfico no han sufrido cambio alguno sustancial en, al menos, los últimos diez años. Desde la recientemente creada Subdirección de Análisis y Vigilancia Estadística ya se han acometido varias tareas relativas a la mejora de los datos y de su disponibilidad. En primer lugar, realizando un cruce de la base de datos de nuestros accidentados con los fallecidos en el mes anterior según los datos del Instituto Nacional de Estadística, lo cual ya nos permite una primera aproximación a la verdadera cifra de fallecidos a treinta días que se hicieron públicos recientemente. En segundo lugar, una instrucción a la Agrupación de Tráfico, extensa también a las policías autonómicas y locales, para mejorar el cumplimiento de los partes de accidente, a fin de mejorar la capacidad de comparar fuentes complementarias. En tercer lugar, estamos desarrollando un inventario de todas las bases de datos que genera la propia institución, sus antecedentes históricos, el porcentaje de cobertura poblacional, las variables recogidas, etcétera, y toda esta información estará a disposición pública, así como los datos en sí mismos, aspecto que hemos programado en tres fases. En la primera fase pondremos ya con carácter inmediato de acceso público todos aquellos sistemas de información que no requieren de un tratamiento especial para cumplir con la Ley de Protección de Datos, y luego iremos respondiendo a demandas que se nos hagan respecto de otras bases de datos. Por último, desarrollaremos una interfaz amigable para el usuario general.

También estamos iniciando relaciones y conversaciones con UNESPA, a fin de ver de qué manera la información que tienen las compañías de seguros puede contribuir a nuestro análisis de toma de decisiones, y la garantía de análisis descriptivos y de tendencias temporales.

Respecto de los ayuntamientos, ya están en marcha más de 300 convenios básicos bilaterales entre ayuntamientos y las jefaturas provinciales, y este

marco de colaboración es cada día más importante porque permite a la Dirección General de Tráfico adecuar las recomendaciones y acciones a las necesidades concretas locales. Además, estamos revisando nuestro convenio de colaboración con la Federación Española de Municipios y Provincias, que por supuesto es la manera más eficiente de intentar llegar a esos más de 8.000 interlocutores que suman los ayuntamientos de nuestro país.

13. PERMISO DE CONDUCIR

Queremos igualmente reformar el sistema de obtención y reobtención del permiso de conducir. El permiso por puntos representó un cambio filosófico muy importante, pero seis años después existen varias áreas de mejora: la introducción del mismo programa de seguridad vial para todos los aspirantes al carné, no sólo aquellos que necesitan reobtenerlo. Creemos que el contenido acerca de seguridad vial tiene que ser uno que reciba toda persona interesada en tener un permiso de conducción. Hemos de realizar mejoras cuantitativas y cualitativas en el proceso de obtención, extendiendo el modelo informatizado de examen teórico, que permite además aumentar el número de preguntas posibles y, por tanto, impedir el proceso de repetición que estamos observando en estos momentos. Y habrá mejoras también sustanciales en el examen práctico, así como mejoras en la eficiencia de la ubicación y temporalidad de dichos exámenes a lo largo del año y de la geografía nacional. En esta área hay que desarrollar un sistema de evaluación médico-psicológico eficiente y específico al conductor reincidente que permita corregir los problemas cuando los detectamos. Por ejemplo, si ya está sancionado usted por conducir bajo los efectos del alcohol, ¿es necesario esperar a que usted haya perdido todos los puntos para que se pueda beneficiar de un sistema de formación? Tal vez en el momento que identificamos la infracción es cuando debiéramos actuar con carácter preventivo. Además, precisamente por la estructura de este carné de puntos, tenemos un modelo de evaluación de conductores único en el mundo, pero claramente infrautilizado, para poder dirigir y mejorar las políticas de seguridad vial, que es lo que pretendemos hacer. Sobre los colectivos discapacitados también deberemos actuar, pero no solo sobre los conductores con movilidad reducida, también sobre la seguridad de todos aquellos pasajeros que por su vulnerabilidad necesitan ser especialmente protegidos. ¿O acaso los adolescentes con parálisis cerebral infantil no merecen tanta protección como la que ya disfruta una persona de su misma edad pero que se puede poner el cinturón de seguridad como si ya fuera un adulto?

14. LOS PILARES BÁSICOS

En resumen, desde la Dirección General de Tráfico, además de mantener en marcha las efectivas intervenciones vigentes, proponemos ordenar nuestras intervenciones en cinco pilares básicos de actuación: mejoras en los sistemas de información, reformas en el sistema de obtención y reobtención del permiso, visión cero en drogas ilegales, alcohol y eventualmente medicamentos, y movilidad segura y accesibilidad de colectivos discapacitados. Y todo ello usando las tres únicas herramientas de las que disponemos aquí y en cualquier lugar del mundo: la educación, la legislación y seguimiento de esa legislación y de los cambios estructurales.

Todo estos cambios, este cambio de actitud de la Dirección General de Tráfico se realizarán bajo unos nuevos principios: primero, el de la asignación competitiva y transparente de recursos; segundo, el favorecer la accesibilidad a los datos públicos; tercero, mejorar la visibilidad de nuestra institución creando una imagen más coherente y más consistente.

También queremos integrar la comunicación y para ello hemos creado la «Unidad de Comunicación», que depende directamente de la Dirección, integrada por el gabinete de prensa, la revista *Tráfico y Seguridad Vial* y los técnicos que dirigen y controlan las campañas de medios, de radio, televisión y otros sistemas de comunicación, además de la web de la organización. Este comité recibirá el asesoramiento de un grupo de expertos en comunicación para potenciar el cambio de actitudes, mejorar conocimientos y divulgar mensajes preventivos del organismo.

Estos primeros meses, en la Dirección General de Tráfico han sido de escucha, ordenación, planificación y determinación de retos y prioridades. El trabajo diario en un entorno constructivo y de colaboración es lo que nos permitirá vencer estos retos.