



Valoración de dos años de Permiso por Puntos en España

Junio 2008

ÍNDICE

	Página
Introducción	3
I. Impacto global muy favorable	4
II. Tasas de variación	5
III. El efecto de la reforma del Código Penal	6
IV. Valbración económica	7
V. Datos desagregados	8
a) datos por Comunidades Autónomas	
b) datos por edades	
c) datos por tipo de vehículo	
d) datos en zona urbana	
VI. Comparación internacional	12
VII. Conclusiones	14
Anexo	21



INTRODUCCIÓN

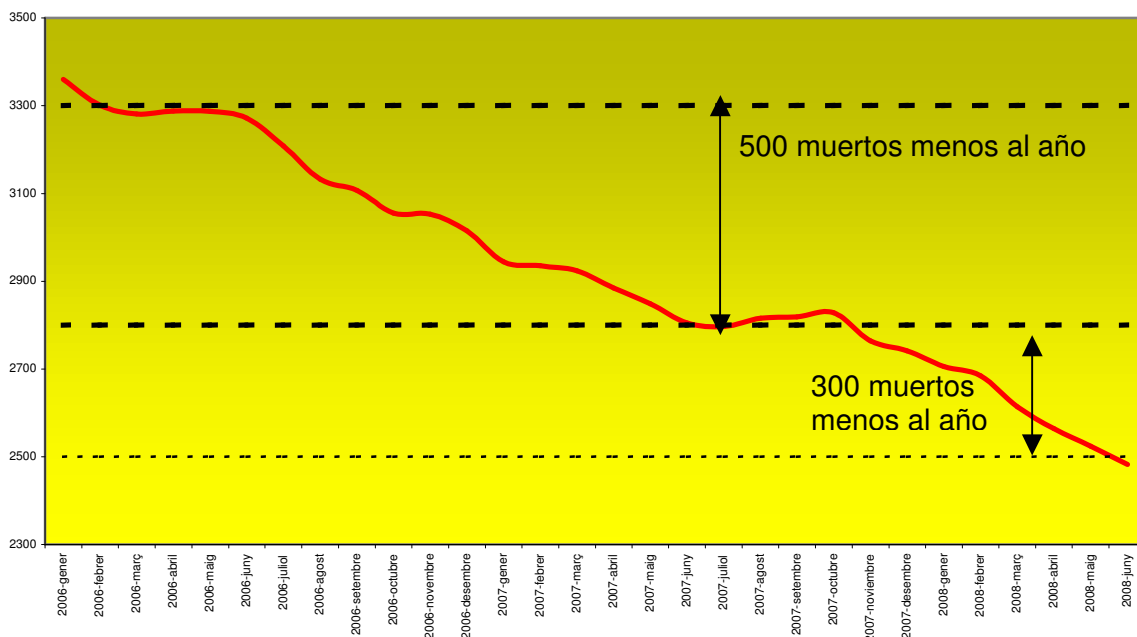
Este informe hace una valoración de los dos primeros años de aplicación del Permiso por Puntos en España. Dicha aplicación cabe entenderla en un sentido amplio, pues incluye las medidas que han acompañado la entrada en vigor de la Ley 17/2005, y en especial, la reforma del Código Penal, efectiva desde diciembre de 2007.

Los dos años transcurridos desde la puesta en marcha del Permiso por Puntos ofrecen un periodo de tiempo suficientemente largo para realizar una valoración bastante completa de los efectos que dicha medida está teniendo. Aún así, hay que señalar, como ya hicimos en el informe que elaboramos hace ahora un año, que la información estadística disponible no es todo lo exhaustiva que cabría desear y, en muchos casos, sólo está disponible con retrasos notables. Por ello, hay que volver a insistir en la necesidad y la urgencia de que las distintas administraciones involucradas actúen con mayor celeridad y transparencia para poner a disposición de la opinión pública toda la información relevante que permita hacer un análisis solvente de la evolución de la seguridad vial en España.

II. IMPACTO GLOBAL MUY FAVORABLE

El gráfico adjunto muestra de forma sintética el impacto que está teniendo tanto la aplicación del Permiso por Puntos como la reforma del Código Penal . Como se puede observar en julio del 2006, cuando entró en vigor el Permiso por Puntos, la media anual de muertos en carretera se situaba cerca de 3300. Esa cifra fue descendiendo de forma continuada durante el primer año de aplicación del Permiso por Puntos, hasta situarse alrededor de los 2800 muertos en junio del 2007. Después de cinco meses de relativa estabilidad, la cifra anual de muertos ha continuado descendiendo a lo largo de los seis últimos meses, situándose ahora en el entorno de los 2500 muertos.

Muertos en carretera a 24 horas (no incluye muertos en zona urbana)
Enero 2006-mayo 2008



De forma resumida, y con todas las cautelas (pues además de las medidas referidas, ha habido otras que también han tenido su efecto), cabría señalar que la primera fase de aplicación del Permiso por Puntos ha permitido una reducción de 500 muertes al año y que, en una segunda fase, la entrada en vigor de la reforma del Código Penal ha supuesto una reducción adicional de 300 muertes. En total, por tanto, estaríamos hablando de una reducción agregada de 800 muertes en carretera al año.

III. TASAS DE VARIACIÓN

Una forma alternativa de analizar el impacto del Permiso por Puntos es a través de las tasa de variación.

Como muestra el cuadro adjunto, en el primer año de aplicación de la medida (julio 2006-junio 2007) el número de muertos en carretera descendió en un 14'2%; significativamente, esta tendencia se ha mantenido a lo largo del segundo año de vigencia del Permiso por Puntos, registrándose una caída (julio 2007-junio 2008) del 11'9%. En conjunto el número de muertos ha caído un 23,8% desde la entrada en vigor del Permiso por Puntos.

	2000/2001	2001/2002	2002/2003	2003/2004	2004/2005	2005/2006	2006/2007	2007/2008
Muertos	4219	4077	3955	3809	3440	3272	2807	2494
Tasa de variación (en %)		-3,4	-3,0	-3,8	-9,7	-4,9	-14,2	-11,2

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Ello supone que España es, en la actualidad, el país de Europa donde más están mejorando las cifras de seguridad vial. Sobre ello se insistirá más adelante.

IV. EL EFECTO DE LA REFORMA DEL CÓDIGO PENAL

La reforma del Código Penal que entró en vigor el 1 de enero del 2008 está teniendo un impacto favorable muy importante en la reducción de las muertes en carretera y está contribuyendo de forma decisiva a prolongar la tendencia descendiente que supuso la entrada en vigor del Permiso por Puntos.

Ello se puede observar en el cuadro adjunto, que recoge la evolución de la siniestralidad en carretera entre julio 2007 y junio 2008.

Tasa de variación intermensual 2007-2008 (muertos en carretera a 24 horas)

Julio	Agosto	Sep	Oct.	Nov.	Dic.	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio
-2,9	7,6	1,1	4,7	-27,1	-5,9	-17,9	-10,4	-28,5	-24,4	-17,1	-27,3
Julio/Enero	Tasa mensual media de reducción				-4	Enero/Junio			Tasa mensual media de reducción		-19
	Reducción media mensual del nº de muertos				9				Reducción media mensual del nº de muertos		43

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT

Como se puede observar, entre julio y diciembre del 2007 la tasa mensual media de reducción fue del 4%, lo que equivalió a una media mensual de 9 muertos menos en carretera durante esos meses.

En cambio en el periodo enero-junio 2008, coincidiendo con la entrada en vigor de la reforma del Código Penal, se observa una aceleración muy importante de la mejora de la siniestralidad. Durante estos 6 meses la tasa mensual media de reducción de los muertos en carretera ha sido del 19%, lo que ha supuesto una reducción media de 43 muertos en cada uno de estos 6 meses. Vistas así las cosas, la contribución positiva de la reforma del Código Penal parece indiscutible.

V. VALORACIÓN ECONÓMICA

¿Cuál es la valoración económica de ésta reducción?

Según una estimación – conservadora – realizada por la Fundación RACC ¹, el coste económico de una víctima mortal (sin incluir, por tanto, los daños morales, por definición muy difíciles de calcular) se sitúa alrededor de los 600.000 €. Ello supone que la reducción de 800 muertes anuales, comentado anteriormente, suponen un ahorro de 480 millones de € al año. Ésta sería una primera aproximación al impacto económico de la aplicación del Permiso por Puntos en España.

Hay que tener en cuenta, sin embargo, que la aplicación del Permiso por Puntos no sólo ha reducido el número de muertos, sino que también ha supuesto una disminución del número de heridos, tanto graves como leves. Aunque no se dispone de cifras de la evolución de estas dos variables, resulta posible hacer una aproximación, en la medida en que la relación entre muertos y heridos es, históricamente, bastante constante. Así, por cada muerto en carretera se registran aproximadamente 5 heridos graves y 20 heridos leves.

Suponiendo un ahorro de 125.000 € por cada herido grave y de 34.000 € por cada herido leve², entonces resultaría que el impacto económico de la aplicación del Permiso por Puntos alcanzaría los 1.360 millones de €, de acuerdo con la tabla adjunta.

	<i>Reducción</i>	<i>Ahorro total en millones de €</i>
Muertos	800	480
Heridos graves	4.000	500
Heridos leves	16.000	544
Total		1.524

Nótese que estas cifras son aproximadas y que se refieren únicamente al impacto derivado de la reducción de la siniestralidad en carretera, no incluyéndose el impacto que pueda haber tenido el Permiso por Puntos en el ámbito urbano.

Hay que tener en cuenta, además, que estas cifras son cifras “brutas” en la medida en que no tienen en cuenta los costes (policía, radares, etc...) que han supuesto estas medidas.

¹ Ver estudio Fundación RACC “Jóvenes y conducción: un derecho y una responsabilidad”

² Ver estudio Fundación RACC “Jóvenes y conducción: un derecho y una responsabilidad”.

VI. DATOS DESAGREGADOS

A) Datos por Comunidades Autónomas

El cuadro adjunto muestra la evolución del número de muertos en carretera por Comunidades Autónomas en los años 2005 y 2007. A falta de una información más precisa, estos datos permiten tener una primera aproximación del impacto de la aplicación del Permiso por Puntos en el territorio.

Muertos en carretera por Comunidades Autónomas (muertos a 24 horas)			
	2005	2007	Diferencia 2007/2005
Cantabria	27	32	18,5
Extremadura	97	93	-4,1
La Rioja	40	38	-5,0
Galicia	284	254	-10,6
Islas Baleares	88	78	-11,4
Canarias	108	95	-12,0
Castilla y León	357	304	-14,8
Madrid	190	160	-15,8
Cataluña	398	333	-16,3
Aragón	164	136	-17,1
España	3332	2741	-17,7
Andalucía	581	475	-18,2
Comunidad Valenciana	322	257	-20,2
Castilla-La Mancha	299	236	-21,1
País Vasco	92	70	-23,9
Murcia	128	93	-27,3
Asturias	78	50	-35,9
Navarra	79	37	-53,2
Fuente: DGT.			

Como se puede observar las diferencias son muy significativas. En un extremo se situaría Cantabria (con un aumento del 18,5%) y en el otro estaría Navarra (con una reducción del más del 53%).

Más allá de su magnitud, lo que sorprende de estas cifras es su dispersión, lo que sugiere que existe un margen amplio para actuaciones que se adapten a las peculiaridades que, en materia de seguridad vial, presenta cada Comunidad Autónoma.

En el anexo 1, se da una visión estructural de la evolución de la tasa de riesgo en la Comunidades Autónomas entre 2001 y 2007.

B) Datos por edades

El cuadro adjunto muestra la evolución del número de muertos en carretera por edades en los años 2005 y 2007. A falta de una información más precisa, estos datos permiten tener una primera aproximación del impacto de la aplicación del Permiso por Puntos por edad.

Víctimas mortales por edades. Carretera (muertos a 24 horas)			
	2005	2007	Diferencia 2007/2005
Hasta 14 años	73	48	-34,2
De 15 a 24 años	515	421	-18,3
de 25 a 34 años	662	583	-11,9
de 35 a 44 años	487	443	-9,0
de 45 a 54 años	375	316	-15,7
De 55 a 64 años	293	237	-19,1
65 o más años	450	343	-23,8
Desconocidos	477	350	-26,6
Total	3332	2741	-17,7
Fuente: DGT.			

Como se puede observar, las mayores reducciones se han registrado entre los niños de 14 años (-34,2%), y los mayores de 65 años (-23,8%). Destaca, en negativo, la evolución de los adultos de entre 35 y 44 años, con una reducción únicamente del 9%.

C) Datos por vehículo

El cuadro adjunto muestra la evolución del número de muertos en carretera por tipo de vehículo en los años 2005 y 2007. A falta de una información más precisa, estos datos permiten tener una primera aproximación del impacto de la aplicación del Permiso por Puntos por tipo de vehículo.

Siniestralidad por tipo de vehículo. Muertos en carretera (24 horas)			
	2005	2007	Diferencia 2007/2005
Bicicleta	52	61	17,3
Ciclomotor	135	105	-22,2
Motocicleta	320	423	32,2
Turismo	1999	1538	-23,1
Furgoneta	231	162	-29,9
Autobús	22	12	-45,5
Camión	50	71	42,0
Vehículo articulado	100	45	-55,0
Otros vehículos	90	79	-12,2
Peatones	330	245	-25,8
Total	3332	2741	-17,7

Fuente: DGT.

Como se puede observar, los datos presentan una gran dispersión. Por un lado, han aumentado los muertos en camión (42%), en motocicleta (32,2%) y en bicicleta (17,3%) y, en cambio, han descendido todas las demás categorías.

Estas cifras sugieren la necesidad de poner en marcha actuaciones específicas no sólo para motocicletas, sino también para camiones y bicicletas.

D) Datos en zona urbana

Los datos disponibles sobre la evolución de la siniestralidad en zona urbana son muy escasos. El cuadro adjunto muestra la evolución, mes a mes, de los muertos en zona urbana en las ciudades de España en los años 2004, 2005 y 2006. Paradójicamente, frente a una tendencia general de reducción, el último semestre del 2006, que es cuando entró en vigor el Permiso por Puntos, es el que registra las peores cifras.

Evolución mensual de la siniestralidad (muertos en zona urbana a 24 h.), 2004-2006			
	2004	2005	2006
Enero	50	57	51
Febrero	60	56	46
Marzo	60	56	44
Abril	68	50	56
Mayo	53	44	43
Junio	62	68	45
Julio	63	50	53
Agosto	58	46	38
Septiembre	45	36	47
Octubre	65	38	41
Noviembre	53	39	37
Diciembre	55	49	45
	692	589	546
Tasa de variación	-2,5	-14,9	-7,3

Como se puede ver entre julio y diciembre del 2006 se produjo un repunte de los muertos en accidente de tráfico en zona urbana, que contrasta con la reducción observada en periodos anteriores.

Hay que señalar, sin embargo, que estas cifras cubren un periodo muy limitado (tan solo 6 meses) de la vigencia del Permiso por Puntos. Las cifras disponibles para algunas grandes ciudades (Barcelona) para el año 2007, apuntan, sin embargo, a una mejora importante de la siniestralidad en zona urbana, lo que cabría interpretar como un impacto favorable de la puesta en marcha del Permiso por Puntos.

Número de muertos en accidente de tráfico en la ciudad de Barcelona

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Muertos	59	35	46	42	49	48	43
Tasa de variación (en %)		-40,7	31,4	-8,7	16,7	-2,0	-10,4

Fuente: Ajuntament de Barcelona.

En todo caso, parecería que el impacto del Permiso por Puntos está siendo mayor en carretera que en zona urbana.

VII. COMPARACIÓN INTERNACIONAL

Teniendo en cuenta las cifras del año 2008, España es el país de Europa que más ha mejorado sus cifras de siniestralidad en la carretera en los últimos tiempos. De hecho, a nivel europeo, se ha observado una ralentización en el descenso del número de muertos en accidentes de tráfico, hasta el extremo que en algunos países se han registrado aumentos significativos en 2007.

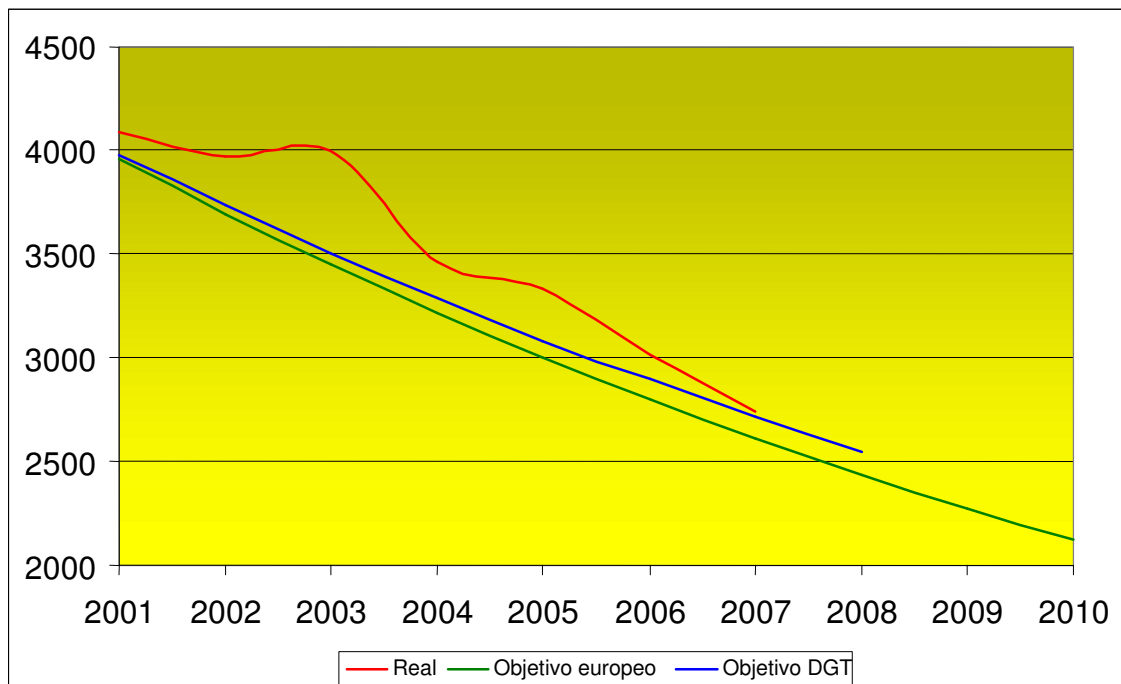
El cuadro adjunto muestra la evolución de la tasa de riesgo en los distintos países de la Unión Europea entre 2005 y 2007 y muestra como España es uno de los países que más ha mejorado. Aún así conviene destacar que nuestro país se halla todavía en la parte media-alta de la tabla, lo que muestra que hay un amplio campo para la mejora.

Tasa de riesgo en Europa (muertos por 100.000 habitantes)				
	2005	2006	2007	Diferencia absoluta 2007/2006
Polonia	14,3	13,7	14,6	0,9
Eslovenia	12,9	13,1	14,6	1,5
Grecia	15	14,9	13	-1,9
Hungría	12,7	12,9	12,2	-0,7
República Checa	12,6	10,4	11,9	1,5
Bélgica	10,4	10,2	9,3	-0,9
Austria	8,1	8,8	8,4	-0,4
España*	10,2	9,3	8,1	-1,2
Luxemburgo*	9,9	5,6	7,5	1,9
Dinamarca	6,1	5,6	7,5	1,9
Finlandia	7,2	6,4	7,4	1,0
Francia	8,8	7,7	7,3	-0,4
Alemania	6,5	6,2	6	-0,2
Suecia	4,9	4,9	5,2	0,3
Suiza	5,5	5	5,1	0,1
Gran Bretaña	5,5	5,3	5	-0,3
Noruega	4,9	5,2	5	-0,2
Holanda	5,4	5	sd	

* Los datos de España de 2007 son una estimación que incluye muertos en carretera y zona urbana a 30 días.

Fuente: IRTAD y Eurostat.

Otra forma de ver el margen que existe para la mejora viene reflejada en el cuadro adjunto, que muestra el nivel de cumplimiento respecto a los objetivos de seguridad vial fijados por la Unión Europea. Como se recordará, el Libro Blanco del Transporte fijó el objetivo de reducir en un 50% las muertes en accidente de tráfico en el periodo del 2001-2010.



Fuente: elaboración propia a partir de los datos que ofrece la DGT..

Como muestra el gráfico, a pesar de la mejora registrada en los últimos años, España todavía no está en línea con los objetivos marcados por la Comisión Europea. Cabe señalar, además, que en la medida en que España partía de unos niveles de siniestralidad muy superiores a los de los demás socios de la Unión, parecería razonable esperar que la reducción que se alcanzase en España en el periodo 2001-2010 fuese sustancialmente superior a los países de nuestro entorno.

VIII. CONCLUSIONES

Este informe muestra que España ha realizado grandes progresos en materia de seguridad vial en los últimos años. Gracias a la aplicación de un amplio número de medidas sobre las que destaca la puesta en marcha del Permiso por Puntos y la reforma del Código Penal, el número de muertes en carretera se ha reducido de forma muy importante y España ha mejorado posiciones en el ránking europeo. En paralelo a todo ello se está produciendo, además, un cambio sustancial en las actitudes de los conductores, que cada vez más priman las actitudes responsables sobre todo en materia de velocidad y consumo de alcohol. En apenas unos años España ha dado un gran paso adelante.

Pero queda mucho por hacer. Las cifras muestran que nuestra tasa de riesgo es todavía significativamente superior a la de los socios comunitarios más avanzados en materia de seguridad vial. Sería, por tanto, un error relajarse, pues la experiencia demuestra que, en ese caso, existiría el riesgo de desandar parte del camino andado. Desde el RACC creemos, por tanto, que hay que perseverar a las medidas puestas en marcha y que, en particular, hay que actuar en los siguientes ámbitos:

1. Mejorar la transparencia y credibilidad de la política de seguridad vial

a) El RACC apoya las medidas anunciadas por el Ministro del Interior en su comparecencia ante la Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados el pasado día 26 de junio. En particular, se considera especialmente importante la agilización del procedimiento sancionador, la mejora de la educación y formación en materia de seguridad vial, el desarrollo del sistema de conducción acompañada, y el apoyo continuo a las víctimas y sus familiares.

b) Así mismo el RACC apoya el reforzamiento de la vigilancia y el control. Hay que tener en cuenta, sin embargo, que el aumento del número de radares, si se hace de forma indiscriminada y poco transparente, puede acabar generando la sensación – equivocada – de que lo que se pretende es más un objetivo recaudador que preventivo. Por eso, el RACC considera necesario:

- Que los radares se ubiquen, preferentemente, en tramos de alta concentración de accidentes (vinculados a excesos de velocidad), que según los datos de EuroRAP, se encuentran en las vías no desdobladas.
- Que el importe de la recaudación proveniente de multas generadas a partir de los radares se dedique a financiar campañas de seguridad vial. De esta forma, no habrá duda de que lo que se busca es reducir las muertes y no aumentar la recaudación.

En el último año la DGT ha instalado cerca de 60 nuevos radares, lo que supone un aumento de casi el 25%. Este aumento del número de radares, que responde a una lógica correcta, sigue, sin embargo, concentrándose preferentemente en vías desdobladas. Ello se puede ver en el cuadro adjunto.

La ubicación de los radares, ¿un elemento preventivo?

Radares 2008

A) Tipo de vía	Número de radares competencia de la DGT en España *	
	Número	%
Vías desdobladas	212	63
Vías no desdobladas	126	37
Total	338	100

Fuente: elaboración propia con datos de la DGT.

Esta ubicación tan sesgada resulta difícil de entender cuando, de acuerdo con la información disponible, la mayoría de accidentes mortales tienen lugar en vías no desdobladas, tal como muestra el cuadro adjunto.

Accidentes mortales y tasa de riesgo por tipo de vía

	Accidentes mortales (2005)	Tasa de riesgo (Acc.MFG/billion veh*Km)
Vías desdobladas	412	23
Vías no desdobladas	568	77

Fuente: EuroRAP, 2006

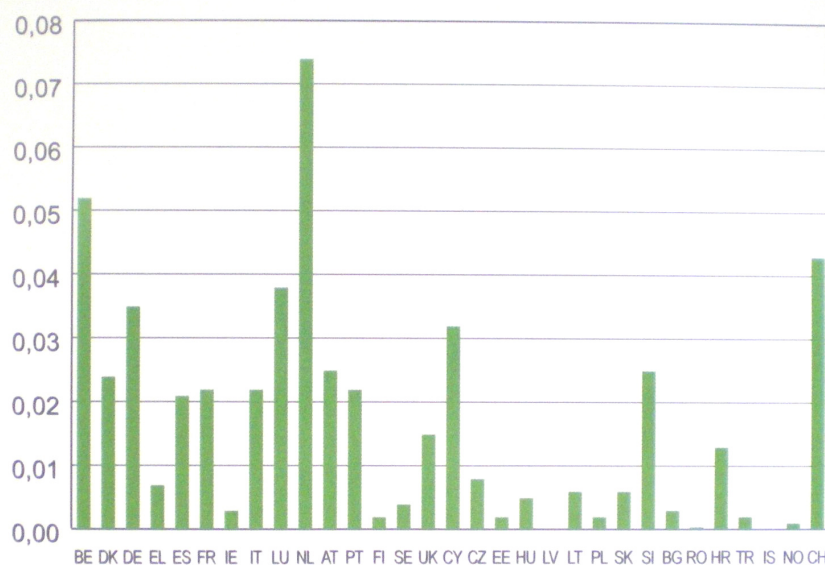
En un futuro, para ser efectivo y creíble, el despliegue de nuevos radares tendrá que concentrarse en las vías no desdobladas, aunque eso implique un mayor grado de complicación técnica.

c) Mejorar la información disponible.

Hay que insistir en la necesidad de que desde las autoridades de tráfico se mejore la cantidad y la calidad de la información que se pone a disposición de la opinión pública. Éste es un paso imprescindible si queremos que nuestro país se homologue en cuestiones de seguridad vial a los países europeos más avanzados. Es un paso necesario para ganar efectividad y credibilidad.

2. **Así mismo el RACC considera urgente profundizar en la mejora de la red vial española.** Los –pocos- datos disponibles muestran que, si bien es cierto que España ha hecho un esfuerzo importante en términos de “cantidad”, también es verdad que existe todavía un margen importante para la mejora de la “calidad”. Así, el gráfico adjunto muestra que en términos de la extensión de la red vial española, nuestro país se sitúa alrededor de la media comunitaria.

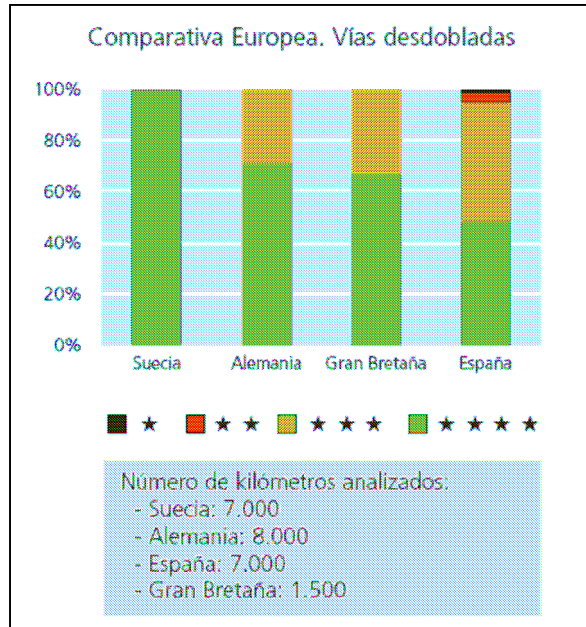
Densidad de autopistas – 2004 (1000 Km por 1000 Km²)



Source: European Commission, IRF, UN, National Road Associations.

En cambio existen indicadores que muestran que, por ejemplo, la calidad de las vías rápidas españolas es inferior a la de países como Alemania, Reino Unido o Suecia.

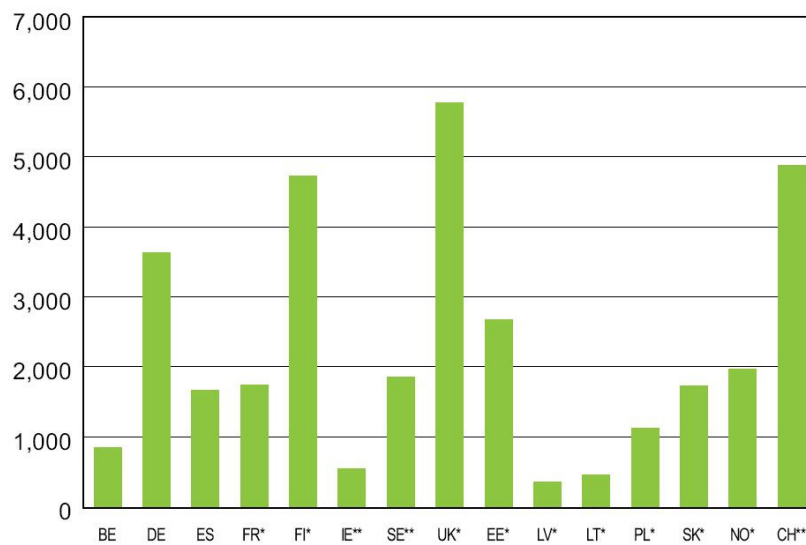
Valoración de vías desdobladas en diversos países, según protocolo RPS



Fuente: Estudio de la seguridad de las infraestructuras viales (RACC, 2007)

Finalmente, hay que señalar que es muy probable que esta menor calidad esté relacionada con un nivel de gasto en conservación y mantenimiento que se sitúa en la parte baja del conjunto europeo.

Inversión en mantenimiento de las carreteras por Km y por países- 2005



Source: EIB.
 * 2006
 ** 2004

3. Promover la instalación del sistema de control electrónico de estabilidad (ESC)

El ESC es el elemento de seguridad más efectivo que puede incorporar un coche, únicamente por detrás del cinturón de seguridad. Sin embargo, apenas el 50% de los coches nuevos que se venden en España lo incorporan y sólo un 12% del total del parque automovilístico de nuestro país lo lleva instalado. Se estima que si el 100% de los coches llevasen el ESC, podría haber entre 500 y 600 muertes menos al año en las carreteras españolas. Por ello es fundamental que desde la administración se promueva activamente la instalación del ESC. En algunos países europeos, la instalación del ESC está primada fiscalmente. En España, un paso adelante sería eximir del impuesto de matriculación a la parte correspondiente al ESC en el precio del vehículo.

Como se ve en el cuadro adjunto, la promoción del ESC sería una gran inversión desde el punto de vista social. Según el estudio de R. Frampton y P. Thomas, el beneficio anual derivado (en términos de reducción de víctimas) que supondría la instalación del ESC en el 100% de la flota española sería más de 4 veces superior al coste que ello supondría.

<i>País</i>	<i>Reducción muertos</i>	<i>Beneficio anual</i>	<i>Coste anual</i>	<i>Beneficio-coste-Ratio</i>
<i>Reino Unido</i>	240	931,2	352,5	2,6
<i>Alemania</i>	797	2.797,1	583,2	4,8
<i>Italia</i>	426	1.108,6	425,5	2,6
<i>España</i>	507	1.076,5	244,1	4,4
<i>Francia</i>	582	937,7	383,4	2,4
<i>EU-15</i>	3.229	8.298,5	2.477,1	3,4
<i>EU-25</i>	3.988	9.677,6	2.775,2	3,5

R. Frampton y P. Thomas, 2007

4. Hacer una política más discriminatoria en función del tipo de vehículo, edad de los conductores, o según se trate de carreteras o zonas urbanas.

Los datos muestran que la evolución positiva en la reducción de muertes no está siendo homogénea en todos los ámbitos y que, por lo tanto, hay que actuar allí donde los resultados son peores. En particular:

1. Según los tipos de vehículos, parece necesario concentrarse en mejorar la evolución de las motocicletas, los camiones y las bicicletas.

2. Por lo que se refiere a la edad de las víctimas, parece necesario concentrarse preferentemente en los tramos de edad de 25 a 55 años.
3. Así mismo, parece necesario dedicar especial atención a los accidentes en zona urbana, donde, a falta de mayor información, parece que la evolución general está siendo menos positiva.

5. Descender al territorio

La gran dispersión detectada en las cifras de muertos por Comunidades Autónomas muestra que hay un gran margen de actuación en este ámbito. Urge que la política de seguridad vial baje al territorio, aunque a nivel institucional sea la DGT quien siga manteniendo gran parte de las competencias. Parecería deseable que se estableciese una sana competencia entre Comunidades Autónomas (como la que ya existe en muchos otros ámbitos) para mejorar las cifras de seguridad vial. Por ello es necesaria una gran implicación de los gobiernos autonómicos.

6. Penas alternativas

La reforma del Código Penal ha abierto definitivamente la vía para que las penas alternativas sustituyan, en casos muy tasados, a las penas de cárcel. Pero, salvo en Cataluña, no existe un programa articulado que desarrolle esta posibilidad. Es urgente que la Administración, sobre todo la central, llene este vacío.

7. Primar un enfoque integral de la seguridad vial: la figura de la autoridad única o de coordinación

La seguridad vial es una cuestión demasiado compleja para ser abordada desde una perspectiva unilateral. La seguridad vial depende, entre otros factores, de las actitudes y aptitudes de los conductores, del estado de las infraestructuras, de los elementos de seguridad que incorporan los coches, del marco legal y sancionador en vigor, del modo en como se aborda la atención a las víctimas justo después de los accidentes, etc.

Dada esta multitud de factores, es fácil entender que la gestión de la seguridad vial en España no puede estar exclusivamente en manos de un Ministerio que, por definición, tiene un visión incompleta de la cuestión. Por eso, insistimos como venimos haciendo desde hace mucho tiempo, en la necesidad y urgencia de que haya un instrumento de coordinación de la seguridad vial en España, que, a modo de autoridad única, sirva para coordinar las actuaciones de los distintos ministerios afectados: Interior, Fomento, Sanidad, Justicia, Educación, etc. Para ser efectivo, este instrumento de coordinación tiene que tener un nivel político y administrativo

elevado y contar con el apoyo explícito al máximo nivel, pues, si no, será imposible que lleve a cabo su función de modo adecuado.

Esta necesidad de coordinación afecta, también, a las Comunidades Autónomas donde las competencias de tráfico están transferidas, es decir, a Cataluña y al País Vasco.

Se debe insistir en la necesidad de mejorar la coordinación con los Ayuntamientos y, en este sentido, recordar la obligación legal de éstos de notificar las infracciones graves y muy graves a la Dirección General de Tráfico en un plazo mínimo desde su firmeza.

ANEXO 1

El cuadro adjunto muestra las tasa de riesgo por Comunidades Autónomas y los muertos en carretera a 24 horas en los años 2001-2007, así como su tasa de variación. Como se observa en ambas variables, existe una gran dispersión.

Tasas de riesgo por CC AA (muertos por 100.000 habitantes)

	2001	2007	Tasa de variación 2001-2007
La Rioja	19,3	12,3	-36,3
Castilla y León	18,7	12,2	-34,7
Castilla-La Mancha	18,0	12,1	-32,8
Aragón	14,4	10,6	-26,6
Galicia	13,5	9,3	-31,0
Extremadura	12,5	8,6	-30,8
Baleares	13,6	7,6	-44,3
Media	11,6	7,2	-37,7
Murcia	12,2	6,7	-45,1
Navarra	14,6	6,2	-57,7
Andalucía	9,1	5,9	-34,9
Cantabria	7,2	5,6	-21,6
Comunidad Valenciana	9,4	5,3	-43,1
Asturias	6,4	4,7	-26,7
Canarias	7,0	4,7	-33,0
Cataluña	8,6	4,6	-45,9
País Vasco	8,0	3,3	-58,7
Madrid	4,1	2,6	-35,7
Total	9,9	6,1	-38,5
Fuentes: DGT e INE.			
Nota: sólo incluye muertos en carretera a 24 horas.			

A modo de resumen en el gráfico se presenta un visión estructural de la tasa de riesgo en las Comunidades Autónomas

Relación entre la tasa de riesgo (muertos por 100.000 habitantes) en 2001 y la tasa de variación entre 2003-2007

