

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2030 (RESUMEN)



SEGURIDAD VIAL 2030



MINISTERIO
DEL INTERIOR

SUBSECRETARÍA



DGT
Dirección General
de Tráfico

© DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO
Edita: DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

C/ Josefa Valcárcel nº 44
28027 MADRID

Elabora: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Edición en papel: NIPO: 128-22-008-0
Depósito Legal: M-14453-2022

Edición en línea: NIPO: 128-22-009-6

Imprime: Levanta Comunicación Gráfica, S.L.

Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es/>



SEGURIDAD VIAL 2030

Presentación

8-9

01

Evolución y situación actual de la siniestralidad

10-17

- 1.1. La siniestralidad vial: comparativa europea 12
- 1.2. La siniestralidad vial en España: principales cifras 14

02

Las grandes tendencias

18-21

03

El contexto internacional

22-27

- 3.1. Políticas internacionales 24
- 3.2. Políticas europeas 26



El contexto nacional. Un camino en compañía

28-35

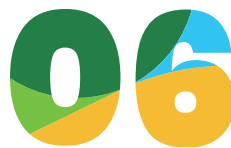
4.1. De dónde venimos	30
4.2. Hacia dónde vamos. Los compañeros de camino	32



Un sistema seguro y humano

36-41

5.1. Sistema Seguro: concepto y elementos	38
5.2. La visión del Sistema Seguro	39
5.3. Los principios del Sistema Seguro	40
5.4. El factor humano en el Sistema Seguro	41



Misión y Visión de la Estrategia

42-47

6.1. La misión	44
6.2. La visión	45
6.3. Metodología	47



Los objetivos del decenio

50-57

7.1. Objetivos generales de reducción de la siniestralidad	52
7.2. Objetivos específicos de colectivos estratégicos y cuadro de mando	53
7.3. Objetivos específicos de temas estratégicos	55



Las Áreas estratégicas

58-101

8.1. Personas formadas y capaces	66
8.2. Tolerancia cero con comportamientos de riesgo	71
8.3. Ciudades seguras	75
8.4. Vías seguras	80
8.5. Vehículos seguros y conectados	83
8.6. Respuesta al siniestro efectiva y justa	88
8.7. Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgo	91
8.8. Administraciones, empresas y organizaciones seguras	95
8.9. Políticas integradas y cooperación internacional	98



La gobernanza

102-103



La implementación (el despliegue)

104-105

02

Las grandes
tendencias

Presentación

03

El contexto
Internacional

04

El contexto nacional:
Un camino en compañía

05

Un sistema seguro
y humano

Presentación

Todos, independientemente del modo que usemos, debemos poder movernos de forma segura.

Cada muerte y cada persona lesionada en un siniestro vial son una tragedia evitable. El objetivo de esta Estrategia es reducir en 2030 a la mitad el número de personas que fallezcan o resulten heridas grave como resultado de un siniestro vial, respecto a los valores de 2019. Compartimos este objetivo con la Agenda 2030, el Plan Mundial para el Decenio de Acción de Naciones Unidas y la Unión Europea.

La movilidad está cambiando y el escenario actual es diferente al que afrontó la Estrategia anterior durante el periodo 2011-2020. Los entornos urbanos son cada vez más concurridos y compartidos por diferentes formas de movilidad. Los vehículos son más tecnológicos y conectados, aspecto con el que tenemos que convivir. Cada vez existen más fuentes de distracción y la población adulta es cada vez mayor. Las circunstancias cambiantes requieren una estrategia que sepa adaptarse constantemente a ellas.

El principio básico del sistema seguro, plenamente asumido en esta Estrategia, es que ningún fallo humano tenga consecuencias mortales o graves. Este principio es particularmente importante para la protección de las personas y los medios de desplazamiento más vulnerables.

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 tiene carácter nacional y actúa de manera transversal e integral sobre las personas, la infraestructura y los entornos, los vehículos y la respuesta posterior al siniestro, a través de legislación, formación y educación, vigilancia, tecnología y mejores datos y gobernanza.

Este texto pretende ser una hoja de ruta hasta 2030, año en el que pretendemos salvar al menos 900 vidas y evitar 4.300 lesiones graves respecto a la situación actual, y se concretará en Planes de Actuaciones con las acciones en materia de seguridad vial que se deban acometer en cada periodo de dos años.

Todo esto no lo podemos hacer solos. La seguridad vial es una cuestión social que requiere la implicación de todos, en la que todos podemos actuar y en la que no podemos dejar a nadie atrás. Esto afecta a todas las administraciones públicas competentes, pero también a empresas y organizaciones sociales. Y, lo más importante, a las propias personas que conviven en las vías públicas. Solo trabajando juntos, cada uno operando sobre la base de su propia responsabilidad y conocimiento, conseguiremos nuestro objetivo.

En este sentido, me gustaría agradecer la implicación de los departamentos ministeriales, administraciones y organismos públicos que contribuirán con sus actuaciones al cumplimiento de nuestros objetivos; también, a las entidades, organismos y actores sociales que han participado en la elaboración de esta Estrategia. Su compromiso es un estímulo constante para continuar nuestros esfuerzos por mejorar la seguridad vial día a día. Extiendo por último el agradecimiento a la Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados, que ha desarrollado un ambicioso programa de comparecencias centradas en las políticas de esta década.

Entre todos, sumamos vidas.

Fernando Grande-Marlaska,
Ministro del Interior

Presentación

06

Misión y Visión
de la Estrategia

07

Los objetivos
del decenio

08

Las Áreas
estratégicas

09

La
gobernanza

10

La implementación
(el despliegue)



Evolución y situación actual de la siniestralidad

En el año 2019 fallecieron 1.755 personas en siniestros viales en España, 51 personas menos que en el año 2018, lo que representa un descenso del 3%. Esta cifra supone una tasa de mortalidad de 37 personas fallecidas por millón de habitantes en 2019. Es la séptima más baja en Europa, por debajo de la media europea de 51, y la décima a nivel mundial. Además, con este valor se alcanzó el objetivo planteado en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. También el número de personas heridas hospitalizadas descendió en 2019 con respecto al año anterior. Fueron 8.613 personas, un 4% menos que en 2018¹.

En el año 2020 fallecieron 1.370 personas en siniestros viales, 385 menos que en 2019, lo que supone un descenso del 22%. También descendió el número de personas heridas hospitalizadas hasta una cifra de 6.681, un 22% menos que en 2019. No obstante, las cifras del año 2020 están condicionadas por un factor totalmente externo, como ha sido la pandemia de COVID-19. Por esta razón, se van a usar como referencia de base para la presente Estrategia las cifras de siniestralidad vial correspondientes al año 2019.

De hecho, no está claro si los efectos inmediatos de la pandemia, observados durante el año 2020, así como sus consecuencias y tendencias, son meramente coyunturales o si algunas de ellas se van a convertir en permanentes. Es decir, aún está por ver cuáles van a ser las consecuencias de la pandemia sobre la movilidad y la seguridad vial a medio y largo plazo. Por tanto, la presente Estrategia de Seguridad Vial 2030 deberá adoptar las herramientas necesarias para permanecer atenta a la evolución en la movilidad y poder ofrecer las respuestas adecuadas a sus implicaciones en la seguridad vial en cada momento.

10-17

1.1. La siniestralidad vial: comparativa europea 12

1.2. La siniestralidad vial en España: principales cifras 14

1 Salvo que se indique expresamente otra cosa, en el presente documento se considerará fallecida a toda persona que, como consecuencia de un siniestro vial, fallece en el acto o dentro de los siguientes treinta días; y herida grave a toda persona hospitalizada durante más de 24 horas como consecuencia de un siniestro.*

01.1.

La siniestralidad vial: comparativa europea

La siniestralidad vial: comparativa europea

La siniestralidad vial en España, en términos tanto del número total de personas fallecidas como de la tasa de personas fallecidas por millón de habitantes, es una de las más bajas entre los países miembros de la Unión Europea.

La Figura 1 muestra la variación de las tasas de personas fallecidas por millón de habitantes en los países de la Unión Europea entre 2010 y 2019. En el caso de España:

- Al inicio del decenio anterior, en 2010, la tasa fue de 53 personas fallecidas por millón de habitantes (2.478 personas fallecidas), por debajo de la media europea, que fue de 67.
- En el año 2019, la tasa ha sido de 37 personas fallecidas por millón de habitantes (1.755 personas fallecidas), por debajo de la media europea de 51, y ocupando, junto con Alemania, el 7º lugar en el ranking de países de la UE con tasas más bajas de mortalidad.

Entrando un poco más en detalle en la comparación con los países de la UE que tuvieron en 2019 una tasa global de siniestralidad menor (Figura 1), y usando las cifras publicadas por los distintos países y recopiladas por la Comisión Europea (Base de datos CARE), se puede señalar:

- Por tipo de vía, en el año 2019 en las carreteras

01.1.

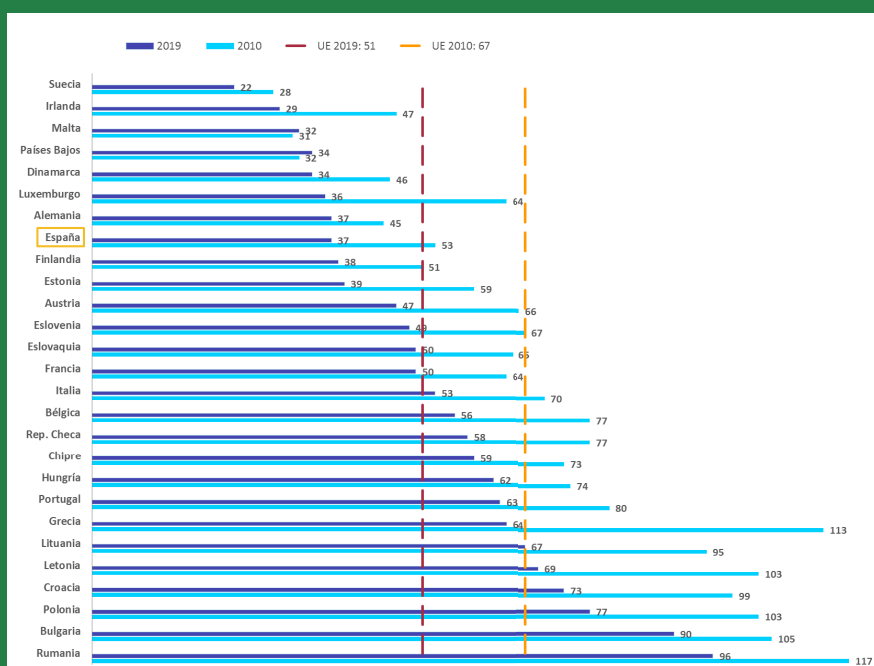
La siniestralidad vial:
comparativa europea

convencionales se produjeron en España el 51% del total de personas fallecidas. Esta cifra es más baja que la del resto de países de la UE con tasa total igual o menor que España, cuyo valor medio es del 62%. Sin embargo, en autopistas y autovías la cifra de España es ligeramente más alta. El 19% del total de personas fallecidas en 2019 se produjeron en este tipo de vías, mientras que la media del resto de países fue del 13%. Esto mismo ocurre con las vías urbanas. En ellas se produjeron en España en 2019 el 30% del total de personas fallecidas, mientras que la media del resto de países fue del 24%.

- Por medio de desplazamiento, las cifras de España son más bajas en el caso de turistas, 37% del total de personas fallecidas en 2019, y personas usuarias de bicicleta, 5%; frente a unos valores medios del resto de países del 46% y el 11%, respectivamente. No obstante, en el caso de las bicicletas hay que tener en cuenta que algunos de los países referenciados tienen un parque mucho más numeroso, como los Países Bajos, Dinamarca, o Alemania. Por el contrario, España presenta proporciones más altas de siniestralidad en el caso de peatones, 22% de total de personas fallecidas en 2019, y las personas usuarias de motocicleta, 24%; frente a valores medios del resto de países del 17% y del 14%, respectivamente. Aunque también aquí hay que tener en cuenta que, al contrario que en el caso de las bicicletas, España posee un parque de motocicletas mucho más numeroso que la mayoría de los países referenciados.

Tasa de personas fallecidas por millón de habitantes. Unión Europea, 2010-2019

Figura 1.



Fuentes: Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat.

01.2.

La siniestralidad vial en
España: principales cifras

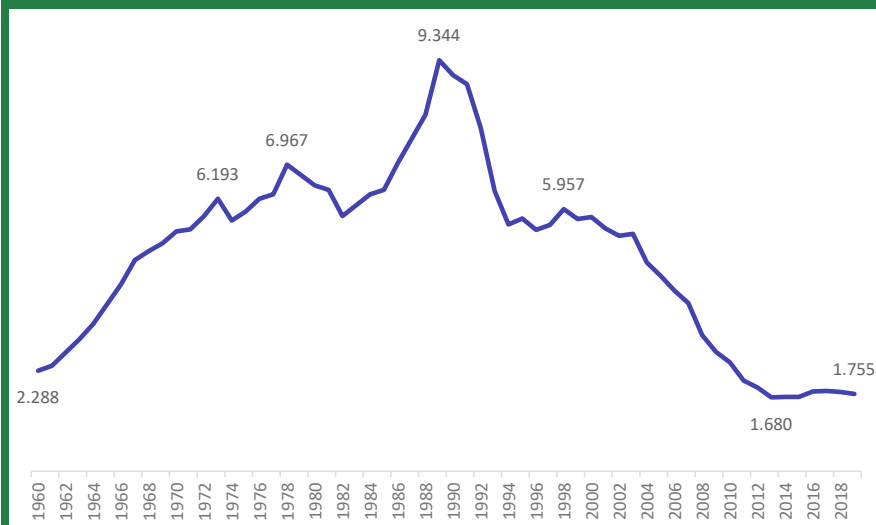
La siniestralidad vial en España: principales cifras

La Figura 2 muestra la evolución histórica del número de personas fallecidas por siniestros viales desde el año 1960. Desde el máximo de 9.344 personas fallecidas, en el año 1989, hay una tendencia general descendente hasta alcanzar el mínimo histórico en 2013, con 1.680. En el año 2019 la cifra fue de 1.755 personas fallecidas. La Figura 3 muestra la evolución de las tasas por millón de habitantes durante el decenio de actuación de la Estrategia anterior.

01.2.

La siniestralidad vial en
España: principales cifrasEvolución del número de
personas fallecidas en siniestros
viales. España, 1960-2019

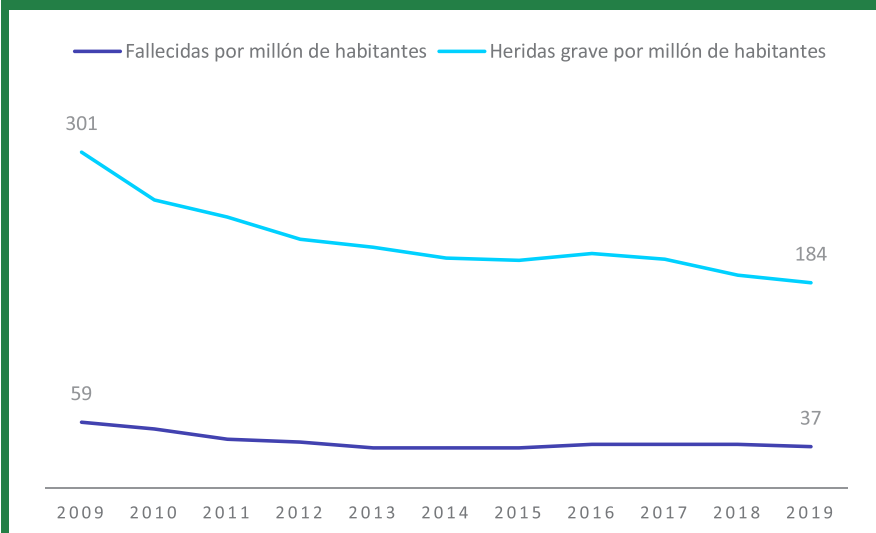
Figura 2.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Tasa de personas fallecidas
y heridas grave por millón de
habitantes. España, 2009-2019

Figura 3.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Se pueden destacar algunos aspectos concretos, tanto positivos como negativos, de la evolución de las cifras de siniestralidad en el decenio 2009-2019.

- En ciudad se produjeron el 64% de los siniestros con víctimas —el porcentaje más alto de todo el registro histórico—, aunque el 30% de las víctimas mortales.
- En vías interurbanas se produjeron, por tanto, el 36% de los siniestros con víctimas, pero el 70% de las víctimas

01.2.

La siniestralidad vial en España: principales cifras

mortales. De estas últimas, la mayoría fueron en carreteras convencionales: el 77% del total de víctimas mortales en vías interurbanas.

- Las personas gravemente heridas lo fueron al 50% en vías urbanas o interurbanas.
- Las causas más frecuentes de siniestros fueron las distracciones y la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas. Además, las distracciones, principalmente por el uso del teléfono móvil y otros aparatos electrónicos, han pasado a ocupar el primer lugar como causa de siniestros en los últimos años.
- Los colectivos y medios vulnerables (peatones, bicicleta, motocicleta) supusieron el 53% del total de las víctimas mortales, siendo la primera vez que superan el 50% en todo el registro histórico. Una de cada cuatro víctimas mortales fue una persona usuaria de motocicleta; y el 82% de todas las personas fallecidas en vías urbanas eran vulnerables.
- En el año 2019 fallecieron 417 personas usuarias de motocicletas, el 24% del total de personas fallecidas por siniestro vial en el año, cuando estos vehículos suponían el 10% del total del parque. El 43% de ellas fallecieron en vías urbanas y el 57% en vías interurbanas.
- Las personas mayores de 64 años supusieron en 2019 el 28% de las personas fallecidas, cuando representan el 19% de la población.
- La evolución de la siniestralidad vial a lo largo del decenio 2009-2019 ha sido muy diferente en función del medio de desplazamiento utilizado. También el índice de letalidad (definido como el número de víctimas mortales por cada 100 víctimas totales) ha sido muy diferente según el medio de desplazamiento utilizado. La Tabla 1 recoge los datos del año 2019 para los medios de desplazamiento privados de personas y según el tipo de vía.
- Otro dato significativo de la evolución es que, aunque el número de siniestros ha aumentado a lo largo de los años, el índice de letalidad de los mismos ha descendido.
- La tasa de personas fallecidas por cada millón de vehículos ha disminuido, a pesar de que el parque de vehículos automóviles ha aumentado.

Índice de letalidad por medio de desplazamiento y tipo de vía. España, 2019

Tabla 1.

Medio de desplazamiento	Vías urbanas	Vías interurbanas
Peatones	1,8	14,9
Bicicletas	0,6	2,0
Motocicletas y ciclomotores	0,5	3,6
Turismos	0,2	1,5

Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

01.2.

La siniestralidad vial en España: principales cifras

06

Misión y Visión de la Estrategia

07

Los objetivos del decenio

08

Las Áreas estratégicas

09

La gobernanza

10

La implementación (al despliegue)



Las grandes tendencias

18-21

La evolución de la seguridad vial que cabe esperar en los próximos años, es decir, el marco en el que deberá actuar la presente Estrategia, no va a depender sólo de factores endógenos asociados a las políticas de seguridad vial, sino también de tendencias exógenas en el ámbito de la movilidad, y de la sociedad en su conjunto. Entre estas tendencias cabe destacar:

- **El cambio climático:** Los 27 Estados miembros de la Unión Europea se han comprometido a conseguir que la UE sea la primera zona mundial climáticamente neutra en 2050. Para lograrlo, hasta 2030 se prevé reducir las emisiones en al menos un 55 % respecto a los niveles de 1990. Hoy en día, el sector del transporte sigue siendo el segundo mayor emisor de gases de efecto invernadero (GEI), después del sector energético, produciendo más del 20% de las emisiones de GEI en toda Europa.
- **Envejecimiento de la población:** tendencia plenamente presente en nuestra sociedad en los últimos años, cuyo impacto en la seguridad vial ya se contemplaba en la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020, pero cuya magnitud crece con el tiempo. Se plantea, por tanto, el desafío de atender de forma segura a las necesidades de movilidad de la creciente población de personas mayores, en todas sus formas de participación en aquella.
- **Aumento de la población urbana y despoblación rural:** Desde el punto de vista de la seguridad vial esto plantea dos desafíos. Por un lado, la seguridad en los desplazamientos en las zonas urbanas y periurbanas, con necesidades de movilidad cada vez más numerosas y la aparición de nuevas formas de movilidad que intentan dar respuesta a estas necesidades. Y por otro, atender a la seguridad en los desplazamientos en las zonas rurales, cada vez más despobladas y donde la incidencia del envejecimiento de la población es aún mayor; y que se realizan en su inmensa mayoría por medio de carreteras convencionales.
- **Nuevas formas de movilidad:** Desde hace un tiempo se observa, principalmente en entornos urbanos, cambios en las formas de movilidad y aparición de otras nuevas. En consecuencia, se produce una creciente heterogeneidad en el tráfico, con tipos de vehículos con muy diferentes masas, velocidades y vulnerabilidades. Esta realidad presenta el desafío de garantizar la convivencia segura de todos los medios de movilidad.
- **Avances tecnológicos:** Tanto en las infraestructuras y sistemas de vigilancia y gestión de tráfico, como en los vehículos. La integración de estos avances pretende reducir la siniestralidad atribuible a errores y conductas de riesgo, aunque plantea el desafío de hacerlo adecuadamente para aumentar la seguridad, garantizando que con ello no se estén creando indirectamente nuevos riesgos, como un posible

incremento de las distracciones asociado a los nuevos sistemas de comunicación.

- **La cultura de las personas jóvenes:** Es otro valor a tener claramente en cuenta, porque marca el futuro a corto y medio plazo. Apuestan por el uso, por compartir, por la sostenibilidad, por la movilidad multimodal y por el smartphone. Es decir, que algunas de las tendencias anteriores se acentúan particularmente en este colectivo; por lo cual cabe esperar que sean tendencias que aumenten de importancia en un futuro próximo.
- **Seguridad vial en las organizaciones:** Las Administraciones Públicas y entidades privadas tienen una enorme influencia en la sociedad, que debe repercutir en la mejora de la seguridad vial. De forma directa, fomentando la seguridad vial de sus plantillas, clientes o proveedores; y de forma indirecta, mediante la adopción de criterios de seguridad vial en sus cadenas de valor y en sus decisiones de compras de los bienes y servicios necesarios para realizar sus funciones.



El contexto internacional

Las políticas nacionales de seguridad vial han de entenderse enmarcadas en un contexto internacional en el que apoyarse y con el que alinear sus objetivos.

22-27

3.1. Políticas internacionales	24
3.2. Políticas europeas	26

03.1.

Políticas Internacionales

Políticas Internacionales

La Organización de las Naciones Unidas, tras la declaración del periodo 2011-2020 como Decenio de Acción para la Seguridad Vial —marco en el cual se desarrolló la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020—, dio un paso más al incluir en la Agenda 2030 la Seguridad Vial como uno de los principales problemas de salud y de desarrollo a los que hacer frente mediante la consecución de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible**. En concreto en la **Meta 3.6**. “Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”.

Por tanto, la Agenda 2030, con cuyo desarrollo está plenamente comprometido nuestro país, proporciona el marco idóneo para integrar la seguridad vial con otras áreas de la actuación política; al permitir identificar el compromiso de las diferentes estrategias, planes y actuaciones de todas las Administraciones públicas con el cumplimiento de los distintos ODS.

Un hito fundamental en la forma de abordar la seguridad vial para el próximo decenio ha sido la **3ª Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial**, organizada por la OMS en Estocolmo en febrero de 2020. En su Declaración final, y basándose en las propuestas realizadas por un panel de expertos, se marcaron una serie de propósitos con el compromiso de alcanzar la Meta 3.6 de los ODS en el año 2030 (reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo), y el objetivo a largo plazo de la Visión Cero para el año 2050.

Por último, el compromiso de la ONU con la seguridad vial en el mundo se ha actualizado en la resolución *Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo*, que proclama el periodo 2021-2030 como **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial**, con el objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50% durante este periodo; y actualizar en este mismo sentido el compromiso de la Meta 3.6 de los ODS. En consecuencia con esta declaración, la OMS ha publicado el **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**.



03.1.

Políticas Internacionales

03.2. Políticas europeas

Políticas europeas

También la Unión Europea (UE) reconoce la necesidad de continuar los esfuerzos para la mejora de la seguridad vial realizados durante el decenio 2011-2020. Así se recoge en la **Declaración de La Valeta de 2017**, en la que los Estados Miembros de la UE se comprometieron a darles continuidad con el objetivo final de alcanzar la Visión Cero en el año 2050, pero con metas alcanzables durante el próximo decenio 2021-2030, siendo la principal de ellas la reducción a la mitad del número de personas fallecidas y gravemente heridas como consecuencia de accidentes de tráfico. Para ir dando los pasos adecuados de cara a los objetivos intermedios y al objetivo final, la UE propone un esquema de definición y ejecución de las Políticas de Seguridad Vial basado en la Gestión por Objetivos. Este es el planteamiento que se ha adoptado para la elaboración de la presente Estrategia.

Los trabajos de la Comisión Europea para definir el marco de la seguridad vial en Europa durante el próximo decenio se concretaron en el documento: **EU Road Safety Policy Framework 2021-2030. Next Steps towards 'Vision Zero'**, el cual establece que:

- La mentalidad del objetivo «Visión Cero» debe arraigar más de lo que lo ha hecho hasta ahora, tanto entre los responsables políticos como en la sociedad en general.
- Se debe aplicar el «Sistema Seguro» a escala de la UE.
- Debemos estar preparados para afrontar nuevas tendencias, como el creciente fenómeno de las distracciones causadas por dispositivos móviles.
- La automatización, la economía colaborativa y las nuevas formas de movilidad personal también ofrecen nuevas oportunidades para luchar contra la congestión del tráfico, especialmente en zonas urbanas. Si bien estas opciones de transporte son interesantes y más respetuosas con el medio ambiente, también debemos garantizar que sean seguras.
- Los pueblos y ciudades en particular están bien posicionados para desarrollar las sinergias entre medidas de seguridad y sostenibilidad.
- Hay que permitir un acceso a la movilidad segura, asequible y saludable a todos los miembros de la sociedad, en particular personas con discapacidad y personas mayores.

El documento marca los objetivos numéricos de reducción de la siniestralidad:

- Para **2030: Reducir a la mitad el número de fallecidos** en la UE.
- Para **2030: Reducir a la mitad el número de heridos graves** en la UE.
- Para **2050: Cero fallecidos** en accidentes de tráfico.

La Comisión Europea ha puesto de manifiesto una vez más la fuerte interdependencia entre seguridad y otras políticas, especialmente las de transporte y movilidad, con la publicación de la **Estrategia de movilidad sostenible e inteligente**.

Destaca como prioridades: tomar acciones frente a problemas como la velocidad, el consumo de alcohol y otras drogas y las distracciones (factores fuertemente relacionados tanto con la frecuencia como con la gravedad de los accidentes), la protección de los colectivos y medios vulnerables, una mejor recopilación y análisis de datos, y el correcto diseño y mantenimiento de las infraestructuras.

03.2.

Políticas europeas





El contexto nacional. Un camino en compañía

28-35

4.1. De dónde venimos	30
4.2. Hacia dónde vamos. Los compañeros de camino	32

04.1. De dónde venimos

De dónde venimos

04.1.1. La Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

Esta Estrategia ha marcado el ritmo de los trabajos en favor de la seguridad vial durante el decenio anterior. Las prioridades de la Estrategia se establecieron para dar solución a los principales problemas identificados, según los colectivos y temas clave en materia de seguridad vial diagnosticados durante el proceso de elaboración, tomando como base de referencia los datos que definían la situación en el año 2009.

La Estrategia marcaba un conjunto de objetivos concretos que debían alcanzarse en el año 2020, siendo los dos principales: **bajar la tasa de fallecidos a 37 por millón de habitantes y reducir el número de heridos graves en un 35%**. Para el seguimiento de estas metas se establecieron 13 indicadores estratégicos.

Puesto que en el año 2020 la movilidad, y por tanto las cifras de siniestralidad vial, se han visto condicionadas por un factor totalmente externo como ha sido la pandemia de COVID-19, las cifras de siniestralidad de este año no se consideran representativas de las acciones llevadas a cabo, por lo que la evaluación de los logros de la ESV 2011-2020 se ha realizado comparando los valores de los indicadores en 2019 con los objetivos fijados para 2020. Según este análisis, en el año 2019 se alcanzaron los objetivos en cuatro de los indicadores, incluidos los dos principales:

- Reducción de la tasa de fallecidos al año a 37 por millón de habitantes. El objetivo alcanzado supone un descenso del 37,3% entre los años 2009 y 2019.
- Reducción del número de heridos graves en un 35%. La reducción real ha sido mayor, del 38,1%, pasando de 13.923 en 2009 a 8.613 en 2019.
- Reducción del número de conductores de 18-24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana en un 25%. También en este caso la reducción real ha sido mayor: un 54,9%.
- Reducción del número de fallecidos por salida de vía en carretera convencional en un 30%. Como en el caso anterior, la reducción real ha sido mayor: un 49,8%.

No se han alcanzado, por el contrario, el resto de objetivos, entre los que destacan:

- Colectivos y medios vulnerables: peatones, personas usuarias de bicicleta y motocicleta.
- Conductores mayores de 64 años.
- Siniestros viales en el ámbito laboral.

En definitiva, el balance de los objetivos alcanzados pone de manifiesto la necesidad de incidir en las políticas de seguridad vial destinadas a los colectivos y medios vulnerables, las personas mayores y los accidentes de tráfico laborales; así como proseguir los esfuerzos para reducir la incidencia de las principales conductas de riesgo. Todos estos son, por tanto, aspectos que la presente Estrategia deberá afrontar desde su planteamiento.

04.1.

De dónde venimos

04.2.

Hacia dónde vamos. Los
compañeros de camino

Hacia dónde vamos. Los compañeros de camino

Como se ha indicado anteriormente, el cumplimiento de las metas de los ODS proporciona el marco idóneo para integrar la seguridad vial con otras áreas de la actuación política. En este sentido, cobra especial relevancia la Estrategia de Desarrollo Sostenible 2030, del Ministerio de Derechos Sociales y Agenda 2030, que aprueba los ODS para nuestro país como marco de actuación y coordinación para todas las estrategias.

Se enumeran a continuación, en orden cronológico, las principales políticas de ámbito estatal que se van a llevar a cabo durante los próximos años, y que se han identificado como relevantes para compartir esfuerzos en el impulso de la seguridad vial.

También se presentan las estrategias desarrolladas para el próximo decenio por parte de Comunidades Autónomas con competencias transferidas en materia de tráfico.

01

Evolución y situación
actual de la siniestralidad

02

Las grandes
tendencias

03

El contexto
internacional

04

El contexto nacional.
Un camino en compañía

05

Un sistema seguro
y humano

04.2.1. Estrategias de ámbito estatal relacionadas

- **Estrategia de promoción de la salud y prevención en el SNS**, aprobada por el Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud. Entre las lesiones no intencionales (LNI) que se pretende prevenir se encuentran aquellas producidas por los siniestros viales.
- **Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017–2024**, elaborada por el Ministerio de Sanidad. La conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas es un factor concurrente en un gran número de siniestros viales. Por ello, todo esfuerzo social y sanitario para reducir su consumo repercutirá, sin duda, en la mejora de la seguridad vial.
- **Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030**, editado por el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación. Establece el compromiso de nuestro país de orientar sus políticas públicas y prioridades políticas al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la ONU.
- **Agenda Urbana Española**, elaborada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Constituye un método de trabajo y un proceso para todos los actores, públicos y privados, que intervienen en las ciudades y que buscan un desarrollo equitativo, justo y sostenible.
- **Estrategia Nacional Frente al Reto Demográfico**, elaborada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- **Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de la Automoción**, elaborado por el Ministerio de Industria, Comercio y Turismo. Consolida el apoyo que el Gobierno presta al conjunto del sector y a todos los agentes de su cadena de valor.
- **Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021–2030**, elaborada por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Los esfuerzos en favor de la descarbonización y la mejora de la eficiencia energética en la movilidad y el transporte suponen una oportunidad para favorecer la renovación de flotas de vehículos por otros más modernos, que, además de medioambientalmente más respetuosos, sean asimismo más seguros.
- **Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021–2030**, elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico.
- **“España Puede”. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia**, elaborado por el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital; que establece

04.2.

Hacia dónde vamos. Los compañeros de camino

04.2.

Hacia dónde vamos. Los compañeros de camino

los **Proyectos estratégicos para la recuperación y transformación económica (PERTE)**. El primero de ellos fue el PERTE Vehículo Eléctrico y Conectado.

- **Estrategia Estatal por la Bicicleta**, publicada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana con el objeto de coordinar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte desde todos sus ángulos.
- **Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente 2022-2026**, elaborado por el Ministerio de Sanidad y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico. Uno de los medios que propone es potenciar una movilidad menos contaminante, con medios tales como caminar, la bicicleta, el coche eléctrico o el transporte público.
- **Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**, elaborada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Se configura como el instrumento para impulsar las políticas de movilidad de los próximos años, con el objetivo de contribuir a mejorar la coordinación y la coherencia de las políticas.

04.2.2. Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados

En su sesión del día 12 de noviembre de 2020, adoptó por una unanimidad una **declaración institucional** con ocasión del Día Mundial en Memoria de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. En ella, entre otras cosas, se afirma: *“Manifestamos que toda muerte y lesión grave en accidente de tráfico es evitable y por tanto inaceptable”*, así como que: *“Acogemos favorablemente la iniciativa del Gobierno de elaborar la Estrategia de Seguridad Vial para el decenio 2021-2030, y exhortamos a que la misma responda a los principios del Sistema Seguro”*.

Además, entre 2020 y 2021, con el fin de dar cumplimiento a su compromiso de apoyar y contribuir en la elaboración de la presente Estrategia, la Comisión ha llevado a cabo una serie de sesiones dedicadas a tratar diversos temas relacionados con el desarrollo de la Estrategia. El informe resultante, que la Comisión ha entregado a la Dirección General de Tráfico, ha resultado de gran utilidad para terminar de perfilar muchos de los temas propuestos en los diferentes capítulos de esta Estrategia.

04.2.3. Comunidades Autónomas con competencias en materia de tráfico

- Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025 de Euskadi está alineado con los “Objetivos de Desarrollo Sostenible” de la Asamblea

01

Evolución y situación actual de la siniestralidad

02

Las grandes tendencias

03

El contexto internacional

04

El contexto nacional. Un camino en compañía

05

Un sistema seguro y humano

General de Naciones Unidas y recogidos en la “Agenda Euskadi Basque Country 2030”. Su objetivo final es reducir la siniestralidad y situar a Euskadi como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y gestión del tráfico. En cifras, se busca la reducción de las víctimas mortales y personas heridas graves en un 50% para 2030, con respecto a 2020.

- Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible 2021-2030 de Cataluña. Pretende dar respuesta a los nuevos retos que se están produciendo en el contexto actual, como una movilidad creciente, el estancamiento del decrecimiento de la siniestralidad en la Unión Europea y en Cataluña, la dispersión espacial de los accidentes con ausencia de concentraciones relevantes, la demanda social de reducción de la circulación (traffic calming) en los núcleos urbanos, travesías y áreas periurbanas, el envejecimiento de la población, la accesibilidad universal y el cambio climático.

04.2.

Hacia dónde vamos. Los compañeros de camino

06

Misión y Visión
de la Estrategia

07

Los objetivos
del decenio

08

Las Áreas
estratégicas

09

La
gobernanza

10

La implementación
(el despliegue)



Un sistema seguro y humano

36-41

5.1. Sistema Seguro: concepto y elementos	38
5.2. La visión del Sistema Seguro	39
5.3. Los principios del Sistema Seguro	40
5.4. El factor humano en el Sistema Seguro	41

05.1.

Sistema Seguro: concepto y elementos

Sistema Seguro: concepto y elementos

La presente Estrategia parte de la propuesta de que un Sistema Seguro consta de tres componentes: una visión, una serie de principios y un conjunto de herramientas para desarrollar la visión y los principios.

Una de las principales prioridades de esta Estrategia es llegar a una formulación compartida sobre las soluciones prácticas concretas que deben utilizarse en España para integrar los principios del Sistema Seguro en la política nacional de seguridad vial.

La visión del Sistema Seguro

Las visiones existentes del Sistema Seguro adoptan, con pocas variaciones, la formulación propuesta en la primera versión de la Visión Cero sueca: *“Visión Cero significa que, al final, nadie resultará muerto o herido grave dentro del sistema de transporte por carretera”*.

La visión del Sistema Seguro es la eliminación de las lesiones mortales y graves, no de los siniestros en sí. Admite que los siniestros seguirán ocurriendo, pero que es posible evitar que estos produzcan fallecimientos y heridas graves.

05.2.

La visión del Sistema Seguro

06

Misión y Visión de la Estrategia

07

Los objetivos del decenio

08

Las Áreas estratégicas

09

La gobernanza

10

La implementación (el despliegue)

05.3.

Los principios del Sistema Seguro

Los principios del Sistema Seguro

El decenio 2021-2030 debe ser el de consolidación del Sistema Seguro, que asume la Visión Cero, y se desarrolla basándose en los siguientes principios:

1. **Principio de falibilidad:** las personas cometen errores que pueden provocar siniestros.
2. **Principio de vulnerabilidad:** el cuerpo humano tiene una capacidad limitada de tolerar la fuerza de un impacto sin que se produzcan lesiones.
3. **Principio de responsabilidad compartida:** existe una responsabilidad compartida entre quienes diseñan, construyen, gestionan y usan las carreteras y vehículos, así como quienes proporcionan la respuesta posaccidente.
4. **Principio de enfoque integral o de redundancia:** todas las partes del sistema deben ser reforzadas para multiplicar sus efectos, de forma que, si una de las partes falla, las personas continúen protegidas.

01

Evolución y situación actual de la siniestralidad

02

Las grandes tendencias

03

El contexto Internacional

04

El contexto nacional: Un camino en compañía

05

Un sistema seguro y humano

El factor humano en el Sistema Seguro

Un factor esencial, aunque no siempre explícito, del Sistema Seguro es el factor humano en la seguridad vial. Realmente, se puede decir que es el factor nuclear del Sistema Seguro, desde el momento en que su Visión se formula en el sentido de lograr que ninguna persona que participe en la movilidad pueda resultar muerta o herida grave. De esta forma, el Sistema Seguro coloca a los seres humanos en el centro del sistema de transporte y movilidad, independientemente de en qué forma participen en él (conductores, pasajeros, en bicicleta, a pie), y teniendo en cuenta las diferentes capacidades de cada persona según su situación (con especial prioridad a la infancia, jóvenes, personas mayores y personas con movilidad reducida).

05.4.

El factor humano en el Sistema Seguro

06

Misión y Visión de la Estrategia

07

Los objetivos del decenio

08

Las Áreas estratégicas

09

La gobernanza

10

La implementación (el despliegue)



Misión y visión de la Estrategia

42-47

6.1. La misión	44
6.2. La visión	45
6.3. Metodologías	47

06.1.

La misión

La misión

“La misión de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 es reducir el número de siniestros de tráfico y personas víctimas en las vías públicas de España, mediante el impulso y coordinación de las acciones y resultados de todos los actores implicados en el ámbito de la movilidad segura.”

La visión

“La visión de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 es consolidar una cultura de la movilidad segura que nos haga avanzar en el objetivo de que ninguna persona resulte fallecida ni herida grave por siniestros de tráfico en el año 2050, así como contribuir a los objetivos de las políticas nacionales en otros ámbitos relacionados con la movilidad.”

Esta visión se complementa del siguiente modo:

- Consolidar un **modelo español de Sistema Seguro**, en el que la persona esté en el centro del sistema y existan unos principios compartidos por responsables políticos y técnicos, y unas soluciones prácticas también compartidas y adaptadas a nuestra realidad.
- Fomentar la **integración de las políticas de seguridad vial con otras políticas** relacionadas con ésta, como las de movilidad, salud, medio ambiente, agenda urbana, igualdad de género, equidad, educación, seguridad laboral e industria. Esta integración pretende ser en ambos sentidos: tanto aprovechar las sinergias que otras políticas puedan aportar a la seguridad vial, como que las actuaciones que se desarrollen dentro del marco de la presente Estrategia contribuyan a conseguir los objetivos

06.2.

La visión

06.2.

La visión

marcados por otras políticas públicas. **La Agenda 2030 proporciona el marco ideal para llevar a cabo esta integración**, que debe lograrse en todos los niveles de la Administración, y que es deseable también en empresas y entidades privadas.

- Alinearse con los objetivos, políticas y recomendaciones internacionales y **consolidar la posición de España como uno de los países más seguros del mundo** y como un referente de primer nivel en políticas de seguridad vial.

01

Evolución y situación actual de la siniestralidad

02

Las grandes tendencias

03

El contexto internacional

04

El contexto nacional. Un camino en compañía

05

Un sistema seguro y humano

Metodología

La Estrategia de Seguridad Vial 2030 es el resultado de un proceso de reflexión en tres ámbitos.

En primer lugar, interno, por parte de la Dirección General de Tráfico, realizando una evaluación de la estrategia anterior y de la situación de la seguridad vial, la actual y la prevista de cara al futuro.

Por otra parte, del análisis de las estrategias y resoluciones internacionales más relevantes, para permanecer alineados con las tendencias y las propuestas más actuales y más eficientes en favor de la seguridad de todas las personas usuarias de las vías públicas.

Y, por último, de un proceso de reflexión compartida con los principales actores de la seguridad vial en nuestro país, tanto de las diferentes Administraciones públicas competentes como de la sociedad civil. Este proceso ha tenido lugar en el seno del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Se han celebrado reuniones de grupos de trabajo y foros de discusión en los siguientes ámbitos:

- Datos de siniestros de tráfico (GT29).
- Seguridad de ciclistas (GT44).

06.3.

Metodología

06.3.

Metodología

- Formación y educación vial (GT 50).
- Seguridad de los motoristas (GT52).
- Vías seguras (GT59).
- Datos de siniestralidad vinculados a la infraestructura (GT59).
- Seguridad vial laboral y furgonetas (GT68).
- Ciudades: “VI Encuentro de ciudades para la seguridad vial y la movilidad sostenible. Ciudades 2030”, organizado por La Dirección General de Tráfico, el Ayuntamiento de Zaragoza y la Federación Española de Municipios y Provincias, y celebrado en Zaragoza en octubre de 2021. La declaración del Encuentro, suscrita por todos los asistentes, contenía las líneas estratégicas hasta 2030.

Para el seguimiento y ejecución de la Estrategia, además del seguimiento de estos ámbitos, se prevén grupos de trabajo en los ámbitos de la reincidencia, impacto de los siniestros sobre la salud e investigación en profundidad de siniestros.

Se han celebrado también reuniones bilaterales con entidades representativas de los ámbitos de la movilidad, seguridad vial y víctimas del tráfico, así como con otros departamentos ministeriales, administraciones y organismos públicos.

Un borrador de la Estrategia fue sometido en diciembre de 2021 a consulta entre los más de ochenta vocales del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. La Estrategia fue posteriormente presentada en el pleno del Consejo Superior celebrado el 14 de febrero de 2022.



Los objetivos del decenio

48-55

- 7.1. Objetivos generales de reducción de la siniestralidad [50](#)
- 7.2. Objetivos específicos de colectivos estratégicos y cuadro de mando [51](#)
- 7.3. Objetivos específicos de temas estratégicos [53](#)

07.1.

Objetivos generales de reducción de la siniestralidad

Objetivos generales de reducción de la siniestralidad

Alineados con las propuestas de la Organización de las Naciones Unidas y la Comisión Europea:

- **En 2030, reducir el número de personas fallecidas en un 50%** respecto a 2019 (1.755).
- **En 2030, reducir el número de personas gravemente heridas en un 50%** respecto al valor base de 2019 (8.613, de acuerdo con los registros policiales).

Objetivos específicos de colectivos estratégicos y cuadro de mando

07.2.

Objetivos específicos de colectivos estratégicos y cuadro de mando

Se consideran prioritarios los siguientes escenarios en 2030:

- **Colectivos y medios vulnerables**, mantener unos porcentajes:
 - Respecto al total de personas fallecidas, no superior al 50%.
 - Respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, no superior al 60%.
- **Personas mayores de 64 años**, mantener unos porcentajes:
 - Respecto al total de personas fallecidas, no superior al 30%.
 - Respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, no superior al 20%.
- **Vías urbanas**, mantener unos porcentajes:
 - Respecto al total de personas fallecidas, no superior al 30%.
 - Respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, no superior al 50%.

07.2.

Objetivos específicos de colectivos estratégicos y cuadro de mando

Para la monitorización de los objetivos se proponen cuatro cuadros de mando de indicadores, con diferentes rangos de variación de la siniestralidad mortal y grave entre 2019 y 2030.

Cuadro de mando de indicadores de medio de desplazamiento.

Tabla 2.

INDICADOR: personas fallecidas o heridas grave	Vías interurbanas		Vías urbanas	
	Valor en 2019	Rango de reducción en 2030	Valor en 2019	Rango de reducción en 2030
Peatones	339	50%	1.730	50%
Bicicletas	372	10-50%	354	15-50%
Vehículos de movilidad personal *	5	-	100	-
Motocicletas/ciclomotores	1.667	40-50%	1.999	50%
Turismos	2.575	50-65%	504	50-70%
Furgonetas y camiones	476	50-55%	50	50-65%
Autobuses	6	<5	33	<5

* VMP: Datos del año 2020

Cuadro de mando de indicadores de edad

Tabla 3.

INDICADOR: personas fallecidas o heridas grave	Vías interurbanas		Vías urbanas	
	Valor en 2019	Rango de reducción en 2030	Valor en 2019	Rango de reducción en 2030
0-14 años	125	50-65%	197	50-70%
15-24 años	715	50-60%	680	50-60%
25-64 años	3.803	50%	2.843	50%
>64 años	858	35-50%	1.057	40-50%

Objetivos específicos de temas estratégicos

07.3.

Objetivos específicos de temas estratégicos

Se consideran temas estratégicos los relacionados con los factores de riesgo asociados al comportamiento de las personas y los niveles de seguridad proporcionados por infraestructura, vehículos y respuesta posaccidente. Para analizar la evolución de estos temas, a lo largo de la vigencia de la Estrategia se monitorizarán los ocho indicadores clave de rendimiento recomendados por la Comisión Europea:

- Indicador 1** Porcentaje de vehículos que circulan dentro del límite de velocidad.
- Indicador 2** Porcentaje de ocupantes de vehículos que utilizan correctamente el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil.
- Indicador 3** Porcentaje de usuarios de vehículos de motor de dos ruedas y de bicicletas que utilizan correctamente el casco.
- Indicador 4** Porcentaje de conductores que circulan dentro del límite legal de tasa de alcohol en sangre.
- Indicador 5** Porcentaje de conductores que no utilizan, sosteniéndolo en la mano, el teléfono móvil (u otros dispositivos móviles portátiles).

07.3.

Objetivos específicos de temas estratégicos

Indicador 6 Porcentaje de turismos nuevos con una calificación de seguridad de EuroNCAP igual o superior a un umbral predefinido.

Indicador 7 Porcentaje de distancia recorrida en carreteras con una calificación de seguridad superior a un umbral predefinido.

Indicador 8 Tiempo transcurrido, en minutos y segundos, entre la llamada de emergencia tras un accidente en el que se hayan producido heridos y la llegada de los servicios de emergencia al lugar del accidente.

Estos indicadores serán obtenidos siguiendo metodologías europeas armonizadas (Programa BASELINE). Previsiblemente, la Comisión Europea analizará la conveniencia de proponer objetivos cuantitativos de mejora en 2030 para estos indicadores. En función de los resultados de este análisis, se propondrán objetivos en el ámbito de esta Estrategia.

01

Evolución y situación actual de la siniestralidad

02

Las grandes tendencias

03

El contexto internacional

04

El contexto nacional. Un camino en compañía

05

Un sistema seguro y humano



Las Áreas estratégicas

56-99

8.1. Personas formadas y capaces	64
8.2. Tolerancia cero con comportamientos de riesgo	69
8.3. Ciudades seguras	73
8.4. Vías seguras	78
8.5. Vehículos seguros y conectados	81
8.6. Respuesta al siniestro efectiva y justa	86
8.7. Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos	89
8.8. Administraciones, empresas y organizaciones seguras	93
8.9. Políticas integradas y cooperación internacional	96

08.

Las Áreas estratégicas

Las Áreas estratégicas

La presente Estrategia se propone aplicar las políticas indicadas en el capítulo anterior a través de **9 grandes Áreas estratégicas**.

Cada una de estas 9 Áreas estratégicas va a desarrollar su campo de acción por medio de diversas **Líneas de actuación**, tal como se detalla a lo largo de los siguientes subcapítulos.

Estas Líneas de actuación deben servir de orientación para las acciones concretas que se desarrollarán en los sucesivos **Planes de actuación**, de acuerdo con las necesidades concretas del momento, pero dentro de los principios y líneas marcados por la Estrategia, y con la vista puesta en los objetivos establecidos.

Áreas estratégicas de la ESV 2030

Cuadro 1.

1. Personas formadas y capaces
2. Tolerancia cero con comportamientos de riesgo
3. Ciudades seguras
4. Vías seguras
5. Vehículos seguros y conectados
6. Respuesta al siniestro efectiva y justa
7. Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos
8. Administraciones, empresas y organizaciones seguras
9. Políticas integradas y cooperación internacional

De esta forma, la Estrategia de Seguridad Vial 2030 pretende dar respuesta a las necesidades de seguridad de todos los colectivos y temas estratégicos, tal como se recoge en las dos tablas siguientes:

08.

Las Áreas estratégicas

08.

Las Áreas estratégicas

Relación entre Áreas estratégicas y colectivos

Tabla 4.

Áreas estratégicas	Personas víctimas	Infancia (hasta 14 años)	Personas jóvenes (entre 15 y 24 años)	Personas mayores de 64 años	Peatones	Personas usuarias de bicicleta	Personas usuarias de VMP	Personas usuarias de motocicleta y ciclomotor	Personas con movilidad reducida	Personas conductoras	Personas conductoras novales	Personas conductoras profesionales	Trabajadores y trabajadoras	Personas infractoras reincluyentes
Personas formadas y capaces		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Tolerancia cero con comportamientos de riesgo						✓	✓	✓		✓	✓	✓		✓
Ciudades seguras		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		✓		
Vías seguras				✓	✓	✓		✓		✓		✓		
Vehículos seguros y conectados		✓		✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Respuesta al siniestro efectiva y justa	✓													

08.

Las Áreas estratégicas

Tabla 5.

Relación entre Áreas estratégicas y temas estratégicos

Áreas estratégicas	Velocidad	Cinturón y SRI	Casco y equipamiento	Alcohol y otras drogas	Distracciones	Seguridad Vehículos	Seguridad Infraestructura	Respuesta posaccidente
Personas formadas y capaces	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Tolerancia cero con comportamientos de riesgo	✓	✓	✓	✓	✓	✓		
Ciudades seguras	✓					✓	✓	

Relación entre Áreas estratégicas y temas estratégicos

Tabla 5.

Vías seguras	✓								✓	✓	✓		✓						✓
Vehículos seguros y conectados	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Respuesta al siniestro efectiva y justa																			✓
Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Administraciones, empresas y organizaciones seguras	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓
Políticas integradas y cooperación internacional	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓	✓

08.

Las Áreas estratégicas

08.1.

Personas formadas y capaces

Personas formadas y capaces

Esta Área estratégica pretende abordar la mejora del comportamiento y la seguridad de las personas usuarias mediante la formación y educación viales, y el aseguramiento de las condiciones psicofísicas adecuadas para conducir.

Se mantiene la distinción tradicional entre formación vial, que comprende el proceso de capacitación formal y reglado en el ámbito del tráfico y la seguridad vial; y educación vial, que incluye actividades no regladas en este ámbito. De acuerdo con esta distinción, los cursos de conducción segura para personas que ya disponen de un permiso de conducción se consideran una actividad de formación vial, mientras que la enseñanza en la educación obligatoria, aunque incluida en el currículo escolar, se considera una actividad de educación vial.

El aseguramiento de condiciones psicofísicas adecuadas se entiende en un sentido amplio, e incluye no solo la verificación de dichas condiciones psicofísicas en Centros de Reconocimiento de Conductores, sino también las actuaciones generales en el ámbito de la salud.

En el año 2030:

Todas las personas que participan en la movilidad son plenamente conscientes de sus riesgos y actúan de acuerdo con los valores de una movilidad segura y sostenible desde la responsabilidad, el respeto al resto de personas y el conocimiento y cumplimiento de las normas.

Todas las personas reciben durante la infancia y la adolescencia una educación vial básica, orientada a la responsabilidad y el fomento de la movilidad activa, todas las personas tienen acceso al permiso de forma equitativa e igualitaria, y todas las personas conductoras poseen los conocimientos, la sensibilización y las condiciones psicofísicas aptas para circular por vías públicas de forma segura.

8.1.1. Las Líneas de actuación

Introducir la educación vial en educación primaria, educación secundaria y bachillerato

La promoción de los valores de una movilidad activa, saludable, segura y sostenible es prioritaria especialmente entre los colectivos más jóvenes. Para conseguir consolidar estos valores en la sociedad española es imprescindible, además, fomentar la educación vial en la educación primaria y secundaria y el bachillerato. Los instrumentos que se dispondrán para ello son:

- La inclusión de la educación vial en el currículo escolar, en colaboración con las autoridades educativas competentes.
- La extensión de los caminos escolares seguros, con objeto de promover los valores de una movilidad activa, saludable, segura y sostenible. El principal instrumento en este ámbito continuará siendo el proyecto europeo STARS.
- Continuar promoviendo las actuaciones de concienciación en los centros escolares.

El Centro Superior de Educación Vial, ubicado en Salamanca, a través de sus medios y recursos, contribuirá con el desarrollo y la gestión de la estrategia de educación vial.

Mejorar la formación durante el acceso al permiso de conducción

El marco para la mejora del acceso al permiso de conducción es la revisión de la normativa europea y el intercambio de buenas prácticas entre los Estados Miembros. Los contenidos de la formación y las pruebas de acceso al permiso deben tener

08.1.

Personas formadas y capaces

08.1.

Personas formadas y capaces

en cuenta, junto con la seguridad vial, los valores de movilidad sostenible y de convivencia segura con otros medios y colectivos —peatones y personas usuarias de bicicleta o de vehículos de movilidad personal—. Además, las pruebas deben adaptarse a la evolución tecnológica, ya sea en el ámbito de seguridad de los vehículos nuevos, como en el de la accesibilidad, poniendo especial interés en aquellos colectivos que presentan alguna discapacidad o necesidad concretas.

Garantizar la oferta educativa para personas usuarias de bicicleta y VMP, y otros colectivos

El cambio en los hábitos de movilidad, particularmente en las ciudades, hace prioritario el aseguramiento de una oferta de educación vial adecuada para todas aquellas personas usuarias de vehículos para cuya conducción no es necesario obtener un permiso de conducción, tales como bicicletas o vehículos de movilidad personal, así como para los peatones. Y dentro de todos estos colectivos, en particular, para las personas mayores de 64 años. Durante los próximos años se espera un incremento de la movilidad activa y de vehículos de movilidad personal, que obligará a realizar una evaluación continua de los riesgos específicos de estos medios de movilidad y de las mejores intervenciones educativas para reducir dichos riesgos. Se trata de un ámbito prioritario para todos los países europeos, por lo que el intercambio de buenas prácticas y evidencias desempeñará un papel importante.

Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible

Los esfuerzos de comunicación y concienciación de los valores de la movilidad segura y sostenible deben ir encaminados hacia la convivencia entre distintos modos de transporte y el compromiso social necesario para lograr reducciones sostenidas de la siniestralidad vial. Para conseguirlo, se utilizarán tanto canales de comunicación tradicionales como otros más modernos, siendo de especial interés la interacción en las redes sociales y la colaboración con prestadores de servicios de movilidad; así como el papel de entidades representativas de los distintos colectivos de usuarios como prescriptores de comportamientos seguros.

Garantizar la oferta formativa para personas con permiso de conducción

Se garantizará la oferta formativa a personas que ya tienen un permiso de conducción. Este tipo de formación continua se impartirá en los centros de formación que participen en el sistema de certificación que ponga en marcha la Dirección General de Tráfico y la Entidad Nacional de Acreditación.

En concreto, se implantará el modelo de cursos de conducción segura bonificados con puntos. Los primeros cursos que

se pongan en marcha estarán destinados a las personas conductoras de motocicletas y turismos; y se evaluará de manera continua la necesidad de nuevos cursos. Asimismo, se evaluará el impacto de estos cursos sobre el riesgo de siniestro, conectando el Registro de Conductores con el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico.

Mejorar los cursos para recuperar el permiso de conducción

El sistema de permiso de conducción por puntos requiere, para su buen funcionamiento, de los cursos de sensibilización y reeducación vial para la recuperación total o parcial de puntos. Para mejorar esta herramienta se revisarán los contenidos de los cursos, que se adaptarán al perfil del infractor, y se aumentará en ellos el tiempo destinado a la concienciación y sensibilización.

Mejorar la revisión de las condiciones psicofísicas e introducir la intervención sanitaria para el tratamiento de la reincidencia

La revisión del permiso de conducción se debe adaptar a los cambios en la normativa de tráfico y los avances en medicina de tráfico. Además, resulta prioritario evaluar los actuales periodos de vigencia, en función de la prevalencia real de las distintas enfermedades que afectan a la población y de su riesgo. En el caso de la prevención de la conducción tras el consumo de alcohol u otras drogas, se debería complementar la labor de vigilancia y control con la atención sanitaria, cuando sea preciso.

En este sentido, se continuará trabajando con las autoridades sanitarias para facilitar a todos los profesionales en general, y en particular a los de atención primaria, materiales, recursos y formación con los que mejorar el consejo sanitario a pacientes, particularmente en lo referido a los riesgos para la conducción asociados a determinadas enfermedades y al consumo de medicamentos, así como la valoración de los conductores remitidos desde los Centros de Reconocimiento de Conductores o desde las Jefaturas Provinciales de Tráfico.

Potenciar la calidad de los centros colaboradores

La mejora de la calidad de los centros colaboradores de la Dirección General de Tráfico es prioritaria. En este ámbito, se proponen distintas actuaciones orientadas a la certificación de la calidad, la inspección de centros y el impulso de la profesionalización del sector de la formación. Se consideran centros colaboradores:

- las escuelas particulares de conductores,
- los centros de impartición de cursos de conducción segura y eficiente,
- los centros de formación de mercancías peligrosas (ADR),

08.1.

Personas formadas y capaces

06

Misión y Visión de la Estrategia

07

Los objetivos del decenio

08

Las Áreas estratégicas

09

La gobernanza

10

La implementación (el despliegue)

08.1.

Personas formadas y capaces

- los centros de sensibilización y reeducación vial para la recuperación de puntos,
- los Centros de Reconocimiento de Conductores.

Se impulsarán actuaciones para la mejora de la calidad de su actividad; y se implantará el sistema de certificación de cursos de conducción segura y eficiente.

01

Evolución y situación actual de la siniestralidad

02

Las grandes tendencias

03

El contexto Internacional

04

El contexto nacional. Un camino en compañía

05

Un sistema seguro y humano

Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

08.2.

Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

Esta Área estratégica aborda las actividades de vigilancia y control, y los procesos administrativos y penales para reducir la incidencia y el impacto sobre los siniestros viales de las conductas con mayor riesgo: excesos de velocidad, consumo de alcohol y otras drogas, no uso de equipamiento de seguridad, y uso de teléfono móvil.

Para ello, debe tenerse en cuenta que, de acuerdo con los principios del Sistema Seguro, reducir la incidencia de conductas de riesgo exige un enfoque integral, en el que la responsabilidad no sea sólo de las personas que utilizan las vías públicas y de las Administraciones que determinan las normas y vigilan su cumplimiento.

08.2.

Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

En el año 2030:

Se ha logrado una reducción significativa de los comportamientos de riesgo, especialmente los más graves, mediante una constante actualización de la normativa, una vigilancia eficaz y coordinada entre todas las Administraciones competentes, y la implicación de otros actores de la sociedad. Además, las infracciones recurrentes son detectadas, sancionadas y erradicadas de forma rápida y eficiente, haciendo uso para ello de las posibilidades que ofrece la integración de nuevas tecnologías en los vehículos y en los sistemas de vigilancia.

8.2.1. Las Líneas de actuación

Aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación

La presencia en las vías públicas de un número suficiente de agentes de la autoridad resulta imprescindible para aumentar la sensación subjetiva de control percibida por las personas conductoras. Es esta presencia la que permite planificar la actividad de vigilancia bajo el principio básico de combinar distintos niveles de predictibilidad y visibilidad. Los agentes realizan, además, una labor fundamental en la gestión del tráfico y la asistencia en caso de siniestros, averías u otras incidencias. Además, junto a un número suficiente de agentes, resulta imprescindible garantizar su capacitación adecuada y el uso de los medios técnicos.

En el plano operativo, es necesario optimizar la labor de vigilancia y control mediante criterios geográficos y de utilización eficiente de los recursos humanos y materiales disponibles.

Potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo y la aplicación de nuevas tecnologías

Las conductas de mayor riesgo a vigilar son los excesos de velocidad, las distracciones, el no uso del equipamiento de seguridad y el consumo de alcohol y otras drogas. También es especialmente importante la vigilancia de las conductas de riesgo por parte de las personas usuarias de motocicleta, por su elevada participación en los siniestros mortales, así como las infracciones de personas usuarias de bicicleta y de vehículos de movilidad personal, cada vez más presentes en el tráfico. La protección de todas ellas exige también vigilar las conductas de las personas conductoras de otros vehículos que más frecuentemente están relacionados con la ocurrencia de siniestros con colectivos y medios vulnerables.

Potenciar el papel de las tecnologías de los vehículos como instrumento para el cumplimiento de la norma

En este aspecto, como en otros muchos de los tratados en la presente Estrategia, la aparición de nuevas tecnologías ofrece nuevas oportunidades. En esta Línea se tratará la progresiva introducción en el vehículo de dispositivos que permitan actuar frente a los comportamientos de mayor riesgo en el caso de las personas conductoras reincidentes.

Actualmente se está extendiendo el uso de dispositivos de bloqueo del arranque del vehículo por detección de alcohol en el aire espirado por el conductor (alcohol interlock, sistema conocido habitualmente como alcolock); pero se deben explorar otros sistemas emergentes orientados a evitar las conductas de riesgo, como el consumo de alcohol y otras drogas, excesos de velocidad, distracciones causadas por el uso de teléfonos móviles u otros dispositivos electrónicos portátiles o circular sin la Inspección Técnica de Vehículos en vigor.

Actualizar el marco normativo en el ámbito del tráfico y la seguridad vial

El objetivo de esta Línea es adaptar de manera continua la norma y las sanciones administrativas a las recomendaciones y buenas prácticas internacionales y a la realidad cambiante de la movilidad. Es necesario progresar en el conocimiento de las conductas inseguras, sobre todo en el ámbito urbano, para determinar la necesidad de nuevas actualizaciones. Además, debe reducirse el impacto del colectivo de las personas conductoras más insensibles a la sanción.

Actualizar el marco penal y potenciar la lucha contra los delitos del tráfico

El principal objetivo de esta Línea es la actualización y aplicación del marco penal, con objeto de mejorar la lucha contra los delitos del tráfico y mejorar la protección penal de las víctimas. Las autoridades competentes adaptarán continuamente las instrucciones y procedimientos utilizados por los agentes de la autoridad en la investigación de delitos contra la seguridad vial.

Promover el intercambio de información sobre vigencia del permiso de conducción y sanciones

Se facilitará el intercambio de información con otros países y terceras partes que puedan colaborar de manera efectiva en evitar la conducción por parte de personas que no reúnan los requisitos para conducir o en influir sobre su conducta.

08.2.

Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

08.2.

Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

Vigilar el cumplimiento de la norma en el transporte profesional

Los siniestros en los que se ven involucrados vehículos de transporte profesional, tanto de vehículos pesados como furgonetas, tienen consecuencias de mayor gravedad debido a su masa y dimensiones. Es por ello que estos vehículos, y quienes los conducen, deben ser objeto de un control específico que verifique su correcto estado para la circulación.

01

Evolución y situación actual de la siniestralidad

02

Las grandes tendencias

03

El contexto Internacional

04

El contexto nacional. Un camino en compañía

05

Un sistema seguro y humano

Ciudades seguras

08.3.

Ciudades seguras

Esta Área estratégica comprende las actuaciones que las entidades locales pueden, con la cooperación de otras Administraciones, liderar, coordinar y ejecutar para asegurar una movilidad urbana segura. Se incluyen ámbitos como la gobernanza y planificación locales, la armonización de la normativa de tráfico, la gestión integral de la velocidad, el diseño seguro y la accesibilidad universal, la seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones, la distribución urbana de las mercancías, y la conectividad y digitalización.

La seguridad vial urbana es un ámbito de gran transversalidad, por lo que hay aspectos relevantes que son desarrollados en otras Áreas estratégicas. Los principales son:

- Educación y concienciación: desarrollados en el Área "Personas formadas y capaces".
- Vigilancia de comportamientos de riesgo: desarrollada en el Área "Tolerancia cero con comportamientos de riesgo".
- Seguridad en travesías: desarrollada en el Área "Vías seguras".
- Planes de movilidad sostenible y segura para las y los empleados públicos de entidades locales, así como cadena de valor y criterios de seguridad en licitaciones públicas: desarrollados en el Área " Administraciones,

08.3.

Ciudades seguras

empresas y organizaciones seguras”.

- Recogida de datos sobre siniestros, movilidad e indicadores clave de rendimiento: desarrollada en el Área “Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos”.
- Gobernanza con otras Administraciones y capacitación de técnicos locales: desarrollados en el Área “Políticas integradas y cooperación internacional”.

En el año 2030:

Nuestras ciudades disfrutaran de una movilidad urbana plenamente diseñada y gestionada desde los principios del Sistema Seguro, adecuada a las necesidades de movilidad y seguridad de todas las personas usuarias de las vías, especialmente las más vulnerables; haciendo uso para ello, de forma eficaz, de las posibilidades tecnológicas que ofrecen la conectividad y la digitalización en el entorno urbano.

8.3.1. Las Líneas de actuación

Potenciar el diseño viario seguro y realizar una gestión integral de la velocidad

De acuerdo con los principios del Sistema Seguro, debe existir una correspondencia entre función, diseño y límite de velocidad de una vía urbana. Algunos aspectos clave son:

- Planificación del uso del territorio: análisis de los modos de transporte y niveles de tráfico.
- Gestión de la multimodalidad: criterios de seguridad para todos los tipos de movilidad.
- Jerarquización de las vías: conseguir velocidades más apropiadas y ajustadas a la norma
- Implementación de soluciones de diseño que favorezcan velocidades seguras, como los nuevos límites genéricos de 30 y 20 km/h recientemente implantados.
- Criterios de planificación y diseño de vías segregadas para usuarios de bicicletas y VMP.

Garantizar una accesibilidad universal

Los peatones supusieron en 2019 casi la mitad de las personas

fallecidas en ciudad, y un 70% de ellas tenían 65 años o más. Por ello, resulta imprescindible analizar las necesidades de accesibilidad de este colectivo, comprender la relación entre los atropellos que sufren y las características del entorno en el que se producen, así como documentar buenas prácticas en el ámbito de itinerarios peatonales continuos, seguros y accesibles. Este conocimiento permitirá a las entidades locales avanzar más allá de las exigencias mínimas de la normativa de accesibilidad y conseguir la mayor seguridad de las personas que se desplazan a pie.

Integrar la seguridad vial en otras políticas municipales

Una movilidad sostenible, por definición, debe ser segura. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), así como cualquier otra política local que pueda tener relación con la movilidad y el transporte, han de considerar la seguridad vial como un elemento clave. Además, para la efectividad de estas políticas, resulta decisiva una gobernanza en el ámbito local adaptada a las mismas. Por ello, junto con los procesos de audiencia y consulta públicas, abiertos a la ciudadanía, es conveniente promover la existencia de órganos que se reúnan periódicamente y en los que estén representados todos los actores relevantes en la movilidad y la seguridad vial.

Potenciar la conectividad y la digitalización para una movilidad segura

Las necesidades de movilidad y los sistemas implementados para satisfacerlas evolucionan en respuesta a las innovaciones tecnológicas y demandas sociales. Es necesario abordar el desarrollo de soluciones integradas que cubran los ámbitos más relevantes de la movilidad urbana y permitan a operadores de movilidad y usuarios privados adoptar decisiones informadas que minimicen los riesgos viales y el impacto medioambiental del tráfico de vehículos. En el marco de esta Estrategia, se promoverán soluciones estandarizadas; en concreto, desde la Dirección General de Tráfico se favorecerá la extensión de la conectividad de las entidades locales con la plataforma DGT 3.0 para diferentes casos de uso.

Adaptar la normativa a la realidad de la movilidad urbana

El envejecimiento de la población, el aumento de la población urbana y la aparición de nuevas formas de movilidad son tendencias que marcan el presente y el futuro a corto y medio plazo de la movilidad urbana. Por ello es necesario que el marco jurídico relacionado con la seguridad vial urbana se ajuste de forma constante a estas novedades, con el objetivo de hacerlo más claro y homogéneo en todo el territorio nacional, y con la vista puesta siempre en la mejora de la seguridad de los colectivos y medios más vulnerables. Partiendo siempre del respeto a la autonomía local, esta adaptación y armonización

08.3.

Ciudades seguras

08.3.

Ciudades seguras

debe realizarse en colaboración con los municipios, analizando conjuntamente los problemas y necesidades, y encontrando los puntos de acuerdo.

Aumentar la seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones

Las flotas de vehículos utilizadas por las Administraciones públicas, o que dependan de concesiones o autorizaciones públicas, suponen la oportunidad de extender la presencia de determinados sistemas de seguridad e implantar condiciones de operación que favorezcan una circulación segura. En el ámbito urbano, debe tenerse en cuenta, en primer lugar, los vehículos dedicados al transporte público, que deben proteger tanto a las personas que se desplazan en ellos como a los colectivos y medios vulnerables (peatones, bicicleta y motocicleta) con los que comparten las vías públicas. Pero los mismos requisitos de seguridad se deben exigir a los vehículos que cumplan cualquier otro servicio público (como policía, bomberos, ambulancias o limpieza), así como a todos aquellos cuya operación en las vías urbanas dependa de concesiones o autorizaciones (flotas de alquiler de bicicletas o micromovilidad, sharing). Los contratos de adquisición, concesión, autorización u operación de todos estos servicios deben incluir requisitos relacionados con la seguridad vial de sus usuarios y del resto de personas. También se debe favorecer el uso de tecnologías que favorezcan la operación segura de todos estos servicios, principalmente en dos aspectos cruciales en el ámbito urbano: el control de la velocidad y la vigilancia de los ángulos muertos.

Aumentar la seguridad de la distribución urbana de mercancías (DUM)

La distribución urbana de mercancías está experimentando un gran aumento, impulsada por el crecimiento del comercio electrónico. Garantizar la seguridad de este sector cada vez más numeroso y cada vez más heterogéneo (furgonetas, turismos, bicicletas, VMP, ciclomotores y motocicletas) supone un reto para las ciudades.

Es necesario racionalizar la distribución, pero también disminuir su impacto medioambiental y sobre los siniestros, a través de actuaciones como:

- Diseño seguro de las zonas de carga y descarga y los espacios compartidos con otros usuarios, con el fin de disminuir los riesgos.
- Segregación de flujos, por medio de la distribución nocturna o en determinadas franjas horarias, o la obligación a determinados vehículos de utilizar ciertas rutas.
- Disminución de los recorridos de los vehículos de

distribución, por medio de la gestión inteligente de los espacios de carga y descarga, la posible tarificación, o el establecimiento de restricciones geográficas o temporales.

- Promoción de la distribución en vehículos más seguros y eficientes, mediante restricciones y zonas de bajas emisiones en función de las características de los vehículos, y creación, cuando sea conveniente, de Centros de Consolidación Urbana (CCU) o redes de “micro-hubs” que favorezcan una última milla más eficiente al sustituir los camiones de gran tamaño por vehículos alternativos de menor tamaño.
- Condiciones de circulación y de estacionamiento para la ciclogística y logística con vehículos de movilidad personal, con principios comunes armonizados en el ámbito nacional.

Un aspecto concreto en el que la Dirección General de Tráfico apoyará las políticas municipales relacionadas con la DUM es mediante la identificación en el Registro General de Vehículos de los vehículos que se dedican a esta actividad.

08.3.

Ciudades seguras

08.4. Vías seguras

Vías seguras

Esta Área estratégica incluye todas las actuaciones que se pueden implementar en la infraestructura para reducir el riesgo de los desplazamientos efectuados en las vías interurbanas; y de las cuales son titulares el Estado, las Comunidades Autónomas, las Diputaciones Provinciales y los Cabildos Insulares. Toda esta red viaria constaba de 165.445 kilómetros en el año 2019. También se va a tratar en esta Área la mejora de la seguridad vial en las travesías, por su intrínseca relación con las vías interurbanas; aunque formalmente no pertenezcan a las mismas.

En el año 2030:

Existe una red viaria plenamente diseñada y gestionada desde los principios del Sistema Seguro, adecuada a las necesidades de movilidad y seguridad de todas las personas usuarias, especialmente las más vulnerables; y un modelo de gestión del tráfico que asegure la seguridad y fluidez de la circulación, y contribuya al cumplimiento de otros objetivos en materia de movilidad y medio ambiente.

8.4.1. Las Líneas de actuación

Promover las soluciones de diseño basadas en el Sistema Seguro

El objetivo de esta Línea es llegar a un modelo nacional, compartido entre las diferentes Administraciones públicas, de aplicación de los principios del Sistema Seguro a la red viaria española. Para lograrlo, se consolidará con los titulares de las vías un inventario de soluciones de diseño seguro, con información sobre sus costes y sus beneficios para la seguridad vial, y se elaborarán guías con criterios para su implantación.

Potenciar el uso de procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras

En esta Línea se incluyen, principalmente, los procedimientos descritos en la Directiva (UE) 2019/1936 por la que se modifica la directiva 2008/96/CE sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, pero también otras actuaciones de carácter específico en situaciones de especial problemática. Tras la transposición de la citada Directiva al ordenamiento jurídico español, se promoverá la elaboración de criterios comunes para el desarrollo de los procedimientos de gestión incluidos en ella. Además, se promoverá la extensión de estos procedimientos a la red viaria no incluida en el ámbito de aplicación de la Directiva, especialmente a las carreteras convencionales.

Evaluar el nivel de seguridad de la red viaria

La evaluación del nivel de seguridad de un tramo o carretera teniendo en cuenta sus características intrínsecas (evaluación prospectiva o proactiva) y no sólo el registro histórico de siniestros (evaluación retrospectiva), supone una de las principales novedades de la Directiva (UE) 2019/1936 de gestión de la seguridad, en la línea del enfoque proactivo que propugna el Sistema Seguro. Un grupo europeo de expertos (grupo EGRIS), en el que participan la Dirección General de Tráfico y la Dirección General de Carreteras, está analizando actualmente posibles metodologías para realizar estas nuevas evaluaciones del nivel de seguridad, con objeto de facilitar a los Estados unas orientaciones para llevarlas a cabo.

Potenciar la gestión del tráfico segura, sostenible e inteligente

La gestión del tráfico ha de servir para garantizar una movilidad segura, teniendo en cuenta aspectos de sostenibilidad, y hacerlo apoyándose en la tecnología de la manera más eficiente. De este modo, los Centros de Gestión de Tráfico continuarán desarrollando un modelo de gestión del tráfico orientado a la fluidez y seguridad de la circulación, basado, cada vez con más relevancia, en la comunicación de información en tiempo

08.4.

Vías seguras

08.4.

Vías seguras

real al usuario y continuando con desarrollo e implantación de equipamiento y sistemas ITS (Intelligent Transport Systems). La actuación más relevante en este ámbito por parte de la Dirección General de Tráfico consistirá en seguir desarrollando la plataforma DGT 3.0. Además, se promoverán, en colaboración con los titulares de las vías, actuaciones de vigilancia y control en determinados tramos con riesgo de siniestralidad; así como en momentos de especial sensibilidad, como fenómenos meteorológicos adversos que puedan comprometer las condiciones de vialidad.

Aumentar la seguridad de peatones, personas usuarias de bicicleta y motocicleta, y personas mayores

En todas las actuaciones que se lleven a cabo en las vías interurbanas y travesías se prestará especial atención a las características que debe tener la infraestructura para disminuir el riesgo y mejorar de forma constante la seguridad de los colectivos y medios de desplazamiento más vulnerables de la vía: peatones, personas usuarias de bicicleta y de motocicleta y personas conductoras mayores de 64 años.

Potenciar la evaluación de las intervenciones y el intercambio de buenas prácticas

Se promoverán métodos homogéneos de evaluación de las actuaciones sobre la red viaria, con objeto de favorecer un aprendizaje común, extender la aplicación de las soluciones más efectivas y crear un cuerpo de evidencias nacionales. Se promoverá la elaboración de guías o catálogos con información sobre el coste y la efectividad de distintas medidas.

Concienciar sobre la importancia de la inversión en infraestructura y la dotación adecuada de recursos humanos y técnicos

La progresiva generalización de los procedimientos de gestión de la seguridad viaria impacta directamente en la necesidad de disponer para su realización de los medios adecuados por parte de las Administraciones públicas competentes en cada caso.

01

Evolución y situación actual de la siniestralidad

02

Las grandes tendencias

03

El contexto internacional

04

El contexto nacional. Un camino en compañía

05

Un sistema seguro y humano

Vehículos seguros y conectados

Esta Área estratégica aborda la mejora de la seguridad de los vehículos que conforman el parque español. Será imprescindible garantizar la seguridad tanto de los nuevos vehículos, como de los actuales a través de un correcto mantenimiento. Se consideran incluidas las actuaciones en el ámbito de la conectividad, que está siendo impulsado por la Dirección General de Tráfico a través de la plataforma DGT 3.0. También se incluyen las medidas técnicas –regulación de producto, información para orientar la compra– y para la promoción del uso de equipamiento de seguridad, en particular para la protección de colectivos y medios vulnerables.

08.5.

Vehículos seguros y conectados

08.5.

Vehículos seguros y conectados

En el año 2030:

Se ha producido una penetración significativa de vehículos nuevos, respetuosos con el medio ambiente y con un alto grado de integración de sistemas de ayuda a la conducción (ADAS). Se han potenciado las características de conectividad y se han sentado las bases necesarias para la integración segura de la conducción automatizada. Además, España se ha consolidado como un referente internacional en el ámbito de la seguridad de la motocicleta, mediante un uso creciente de la tecnología en los vehículos y en el equipamiento personal de los usuarios.

8.5.1. Las Líneas de actuación

Promover nuevos sistemas de seguridad en los vehículos y mejorar el conocimiento de las nuevas tecnologías por parte de los conductores

Esta Línea se ocupará de todo lo relativo a los elementos de seguridad que incorporan los vehículos nuevos que salen al mercado, cuya seguridad —tanto para sus ocupantes como para el resto de usuarios— depende cada vez en mayor medida de la implantación de sistemas de seguridad y de ayuda a la conducción (ADAS). Se garantizará la correcta implantación de los sistemas de ayuda a la conducción según el Reglamento UE 2019/2144, y cualquier disposición similar que pudiera establecerse con posterioridad (tal como el certificado de ciberseguridad de los vehículos). Asimismo, se promocionará el conocimiento de sus características y sus ventajas por parte de las personas usuarias, para que se conviertan en un factor decisivo a la hora de adquirir un vehículo nuevo.

Sin embargo, las ventajas para la seguridad que se derivan de la implantación de estos avances tecnológicos no deben limitarse a los vehículos automóviles de cuatro ruedas, sino extenderse a otros tipos de vehículos, como los vehículos motorizados de dos ruedas. Y todo ello, sin olvidar las características de seguridad que deben tener los nuevos tipos de vehículos, como los Vehículos de Movilidad Personal (VMP); así como los de movilidad activa, como las bicicletas.

Aumentar la seguridad del parque existente y mejorar la información disponible en la compra de vehículo usado

En esta Línea se tratará todo aquello relacionado con la seguridad de los vehículos que circulan por las vías públicas y la promoción de criterios de seguridad en el mercado de vehículos usados. Se trabajará en el conocimiento del nivel de seguridad (EuroNCAP) y los sistemas ADAS instalados en los vehículos en circulación, y en la incorporación de esta información al Registro

General de Vehículos. En este sentido, resulta prioritario aumentar la información de la que dispone el potencial comprador de un vehículo usado, con objeto de aumentar la importancia que los criterios de seguridad tienen en la decisión de compra.

Se continuarán realizando otras actuaciones concretas en favor de la mejora de la seguridad del parque, como la constante actualización de procedimientos de inspección técnica de vehículos y la mejora de la investigación de las características de los vehículos implicados en siniestros.

Por último, se impulsará la actualización del Reglamento de Vehículos Históricos, para proporcionar a los vehículos históricos un tratamiento asimilado al que reciben en otros países de nuestro entorno socioeconómico, fomentando la conservación de este patrimonio histórico.

Aumentar el uso de equipamiento de seguridad por parte de todas las personas usuarias de las vías

Se continuará con la investigación y regulación del uso de los equipos de protección personal para las personas conductoras y ocupantes de los vehículos, especialmente, para los colectivos y medios vulnerables: infancia y personas usuarias de vehículos de movilidad personal, bicicletas y motocicletas.

Se continuará facilitando la mejor información disponible sobre los sistemas de retención infantil de calidad en los vehículos, tanto a la ciudadanía en general como al personal de los centros de venta de estos productos. Igualmente, se mejorará el conocimiento sobre su uso en los siniestros viales.

Se evaluarán en todo momento la regulación, características técnicas y, en su caso, posible obligatoriedad, del equipamiento de seguridad para las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, bicicletas y motocicletas, de acuerdo con la evolución técnica y las normas de homologación aplicables a cada caso.

Potenciar la conectividad e impulsar un despliegue seguro de los vehículos autónomos

El objetivo de esta Línea de actuación es potenciar la contribución de la conectividad a una movilidad segura, mediante el desarrollo de nuevos casos de uso, sentar las bases normativas para el despliegue de la conducción automatizada y consolidar a España como laboratorio de pruebas del vehículo autónomo. En el ámbito de la conectividad, DGT 3.0 es, desde abril de 2017, la plataforma tecnológica con la que la Dirección General de Tráfico impulsa la conectividad entre vehículos y otros elementos móviles del tráfico, así como la distribución de datos a otras Administraciones y proveedores de servicios.

08.5.

Vehículos seguros y conectados

08.5.

Vehículos seguros y conectados

Minimizar las distracciones e integrar de manera segura las nuevas tecnologías de los vehículos

El despliegue de nuevas tecnologías asociadas a la movilidad y la seguridad vial presenta, como se ha señalado en diferentes capítulos de este documento, indudables ventajas y oportunidades de futuro. Para alcanzar el pleno potencial de estas tecnologías, es necesario investigar su interacción con el comportamiento de la persona conductora. En concreto, un aspecto presente en muchas estrategias internacionales es el posible impacto sobre las distracciones de la creciente disponibilidad de tecnologías de comunicación. Se prestará también atención, dentro de esta Línea de actuación, a la relación entre el diseño de los vehículos nuevos y el riesgo las personas conductoras mayores de 64 años —cuyo número se incrementará significativamente durante la vigencia de esta Estrategia— o con movilidad reducida.

Apoyar las políticas nacionales sobre vehículos y las ayudas a la renovación del parque

Desde la Estrategia se continuarán apoyando las políticas nacionales de impulso del sector del automóvil, en cuanto suponen de renovación y mejora de las características de seguridad del parque de vehículos; y se potenciará el Registro General de Vehículos como fuente esencial de información para el despliegue de estas políticas.

Potenciar el Registro General de Vehículos

La información contenida en el Registro General de Vehículos es un aspecto básico para el correcto desarrollo de las políticas de movilidad y seguridad. El enriquecimiento de los datos incluidos en el Registro, así como la incorporación de nuevos tipos de vehículos, favorece la realización de estudios de movilidad y de siniestralidad con mayor detalle y profundidad, y, por tanto, con un mayor impacto positivo en el diseño de las políticas y las actuaciones.

Se consolidará el Registro de Vehículos como fuente de información e instrumento esenciales para el despliegue de políticas de movilidad por parte de las Administraciones de todos los niveles. Además, el Registro de Vehículos se adaptará antes de 2026 a los requisitos exigidos por el Certificado de Conformidad del fabricante (COC: Certificate of Conformity), lo que permitirá, en la matriculación, aumentar la información disponible sobre el vehículo.

Potenciar los seguros de los vehículos como instrumento de la política de seguridad vial

Debe explorarse, durante la vigencia de esta Estrategia, el papel de los seguros de vehículos como instrumento para incentivar

comportamientos seguros por parte de los usuarios, así como para incentivar la compra de vehículos que cumplan con las normas de seguridad más estrictas. Además, estas iniciativas no deben limitarse a los vehículos motorizados tradicionales, sino también extenderse a otros tipos de vehículos tales como los VMP, las bicicletas y las bicicletas eléctricas.

En este sentido, la implantación de nuevos sistemas ADAS y la conectividad de los vehículos, que se espera cada vez mayor a corto y medio plazo, pueden proporcionar más y mejor información para implantar nuevos modelos de seguro relacionados con el comportamiento y las actitudes reales de los usuarios. También en este aspecto se debe considerar a los nuevos tipos de vehículos, que se están incorporando igualmente a la movilidad conectada.

08.5.

Vehículos seguros y conectados

08.6.

Respuesta al siniestro efectiva y justa

Respuesta al siniestro efectiva y justa

Esta Área estratégica aborda las actuaciones necesarias para reducir el impacto de los siniestros sobre las personas afectadas, tanto de forma inmediata como a medio y largo plazo. Las actuaciones inmediatas están orientadas a reducir el riesgo de fallecimiento o lesiones graves en las personas implicadas en un siniestro, mediante una atención médica y de emergencia rápida y eficaz. Por su parte, la atención a medio y largo plazo busca garantizar no solo la atención médica necesaria, sino una atención integral, que incluya la reinserción social y laboral y el apoyo psicológico-mental, social y legal para las víctimas y sus familias.

La Dirección General de Tráfico seguirá apoyando, como cada año, y en coordinación con todas las asociaciones españolas de víctimas, la organización del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Siniestros de Tráfico, instituido por la ONU, para tener siempre presentes a todas las personas fallecidas y heridas como consecuencia de los siniestros viales y a sus familias, así como para rendir homenaje a los equipos de emergencia, policías, profesionales sanitarios y médicos, que se ocupan diariamente de las traumáticas consecuencias de las fallecimientos y lesiones en nuestras vías.

En el año 2030:

Todas las víctimas reciben una atención rápida y eficaz después del siniestro, así como una respuesta integral adecuada a sus necesidades a largo plazo, atendiendo a sus derechos y con plena visibilidad y reconocimiento social.

8.6.1. Las Líneas de actuación

Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestro

Como se ha indicado anteriormente, el principal objetivo en este sentido debe ser la reducción de los tiempos de asistencia (“hora dorada” o, en la actualidad, “minutos de oro”). Estos tiempos pueden dividirse en dos partes. En primer lugar, los tiempos de notificación del siniestro a los servicios de emergencia. En segundo lugar, los tiempos de llegada de los servicios de emergencia, atención a las víctimas in situ y traslado al centro hospitalario.

La reducción de los tiempos de notificación del siniestro puede conseguirse con actuaciones tales como extender la implantación del sistema eCall a todo tipo de vehículos, en particular a motocicletas y vehículos pesados. También tendrá impacto en este ámbito, así como en la seguridad de las personas implicadas en el siniestro o que participan en las labores de atención, la integración de los vehículos de auxilio y la señal V-16 en la plataforma DGT 3.0.

Para mejorar la asistencia en caso de siniestro, se promoverán protocolos y mecanismos de coordinación entre los diferentes servicios encargados de rescatar y asistir a las víctimas y garantizar la seguridad del tráfico (agentes de la autoridad, servicios de bomberos y sanitarios). Además, se asegurará la recogida en el lugar del siniestro de toda la información necesaria para garantizar la defensa de los derechos de las víctimas durante el proceso penal.

Mejorar la atención médica y psicológica integral a las víctimas de siniestros

La atención adecuada a las víctimas del tráfico contribuye a reducir las secuelas físicas y psicológicas del siniestro y, con ello, el impacto sobre la calidad de vida y el entorno familiar de aquellas. Se debe tener en cuenta tanto la atención inmediata tras el siniestro como la atención integral a medio y largo plazo. Se debe garantizar la dotación de personal adecuadamente capacitado para desarrollar esta función.

Se promocionará la presencia en los hospitales de psicólogos

08.6.

Respuesta al siniestro efectiva y justa

08.6.

Respuesta al siniestro efectiva y justa

clínicos, adecuadamente formados, para la atención urgente a víctimas (y familiares) de eventos como siniestros de tráfico, entre otros, para que puedan ser atendidas adecuadamente desde su llegada al hospital, con un apoyo emocional inmediato, presencial, protocolizado y personalizado.

Garantizar los derechos de las víctimas del tráfico

La atención a largo plazo debe ir más allá de la atención sanitaria, ya que las secuelas de un siniestro sobre las víctimas y su entorno más directo afectan a muchos otros aspectos: personales, familiares, sociales y laborales, entre otros. Y en muchas ocasiones, la falta de acceso a la atención adecuada pasa por una falta de información, o dificultad de acceso a esta, por parte de las víctimas y los familiares, así como por el desconocimiento sobre sus derechos y coberturas legales. Se debe seguir trabajando en estos aspectos, así como en la visibilidad de las víctimas por parte de toda la sociedad y de todas las Administraciones implicadas.

Mejorar el conocimiento del impacto de los siniestros sobre la salud

La fiabilidad y precisión de la información sobre las lesiones y secuelas derivadas de los siniestros viales es crucial para diseñar medidas de reducción del impacto de los siniestros y mejorar la atención a víctimas del tráfico.

Se realizará un seguimiento anual de las personas hospitalizadas por siniestro de tráfico, a partir del Registro de Actividad de Atención Sanitaria Especializada - Conjunto Mínimo Básico de Datos (RAE-CMBD), gestionado por el Ministerio de Sanidad. Este registro permite analizar mecanismos y localización de las lesiones, así como determinar el indicador de gravedad MAIS3+. Se promoverán conexiones entre el RAE-CMBD y el Registro Nacional de Víctimas de Accidentes de Tráfico, en colaboración con el Ministerio de Sanidad y las autoridades sanitarias autonómicas.

Se promoverán estudios longitudinales de personas lesionadas, que permitan determinar la influencia de los siniestros viales sobre la salud a medio y largo plazo, la afección a las actividades de la vida diaria, la evolución de las secuelas, los episodios de rehospitalización, la necesidad de asistencia y rehabilitación, y la reintegración social y laboral. También, se promoverán estudios sobre el coste social y económico de los siniestros viales.

Para la coordinación de las actuaciones en esta línea de trabajo, se creará un Grupo de Trabajo en el que participarán autoridades sanitarias, sociedades médicas e investigadores del ámbito de la medicina del tráfico.

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

08.7.

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

Esta Área estratégica aborda la obtención de datos y la generación de conocimiento para dar soporte a las políticas de seguridad vial. Se trata de un Área eminentemente transversal, ya que está relacionada con todas las demás Áreas estratégicas.

Se conserva la distinción clásica entre:

- datos de siniestros y víctimas;
- datos de movilidad o exposición al riesgo;
- datos de indicadores clave de rendimiento (KPI: Key Performance Indicators).

Estos datos se relacionan del siguiente modo: el número de siniestros y víctimas depende de la cantidad de movilidad y de las condiciones de seguridad en que esa movilidad se realiza. Estas condiciones de seguridad se monitorizan a través de los denominados indicadores clave de rendimiento, que miden factores como la velocidad de circulación, el uso de equipamiento de seguridad (cinturón, casco, SRI), el consumo de alcohol y otras drogas, el uso de teléfono móvil, el nivel de seguridad de vehículos e infraestructuras y los tiempos de respuesta tras el siniestro.

Esta Área incluye también, junto con los datos e indicadores anteriores, los relacionados con la intensidad de aplicación

08.7.

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

de las políticas consideradas en todas las Áreas estratégicas. Ejemplos de estos indicadores son el número de personas que realizan cursos de conducción segura, el número de controles de alcoholemia, o el número de auditorías de seguridad realizadas por los titulares de las vías.

En el ámbito del denominado big data, el uso de datos con fines de gestión del tráfico se considera incluido en el Área estratégica “Vehículos seguros y conectados”, mientras que su uso con fines de predicción y análisis de siniestros y factores de riesgo está incluido en esta Área.

Por último, esta Área incluye la gestión del Plan de Estudios e Investigaciones.

8.7.1. Las Líneas de actuación

Mejorar los datos sobre siniestros de tráfico

Tras siete años de experiencia desde la publicación de la Orden que regula el procedimiento de recogida y comunicación de datos de siniestros viales, es necesario evaluar el formulario de recogida y adaptarlo a las nuevas realidades de la movilidad, así como seguir mejorando los niveles de notificación y los tiempos de comunicación. También se observa la necesidad de mejorar el seguimiento de la calidad de los datos de siniestralidad.

Disponer de mejores datos sobre la movilidad de diferentes medios de desplazamiento y colectivos

Un análisis de siniestralidad útil y eficaz requiere la colaboración entre Administraciones para obtener datos de calidad, tanto referidos a los siniestros y a las víctimas, como a los niveles de exposición al riesgo de las personas usuarias del sistema de transporte.

En el ámbito de la Estrategia, se promoverá la colaboración con otras Administraciones para promover estudios, combinar las distintas fuentes de información disponibles y elaborar indicadores detallados de exposición.

Aumentar la disponibilidad de datos abiertos sobre tráfico y seguridad vial

La mejora, gestión, intercambio y difusión de forma fluida de los datos requiere de la colaboración entre aquellas Administraciones públicas y entidades responsables de registros de siniestros, y del uso de una plataforma, aplicación o herramienta de comunicación digital, como una página web, que sea visible para las partes interesadas ya sean personas individuales u organizaciones.

En general, se impulsará la comunicación e intercambio de datos

relevantes para la mejora de la seguridad vial con todos los agentes públicos y privados involucrados en ella (por ejemplo: las compañías aseguradoras o las empresas concesionarias de autopistas).

Respecto a la difusión de la información, se potenciará el contenido de datos abiertos en la página web de la Dirección General de Tráfico.

Investigar en profundidad muestras de siniestros de tráfico

Aunque un elemento importante del Sistema Seguro es el paso de una evaluación de la seguridad vial basada en un enfoque reactivo o retrospectivo a otra basada en un enfoque proactivo o prospectivo, no se puede prescindir del estudio de los siniestros sucedidos (enfoque reactivo). El estudio de la siniestralidad permite identificar los elementos del sistema (personas, vía, vehículos) que podrían haber evitado la siniestralidad o mitigado sus consecuencias, ayudando a determinar las medidas correctoras específicas más eficaces, para su aplicación en actuaciones futuras sobre estos elementos.

En función del progreso de la tecnología, los siniestros viales en los que estén involucrados vehículos altamente automatizados también deberán ser objeto de investigaciones en profundidad, principalmente en las primeras fases de su despliegue, donde el factor vehículo puede tener una mayor responsabilidad.

El trabajo de las policías de tráfico continuará siendo esencial en estas investigaciones, aunque se valorará la participación de equipos y centros técnicos especializados en los distintos ámbitos de interés. Las especificaciones de las investigaciones y el seguimiento de sus resultados serán realizados desde un Grupo de Trabajo que operará en el marco del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.

Integrar las técnicas de big data en los análisis de seguridad vial

Se promoverán estudios, casos piloto y aplicaciones de nuevas fuentes de información masivas —teléfonos móviles, sistemas de inteligencia artificial, registradores de datos de los vehículos— para el análisis y predicción de siniestros viales y sus factores de influencia, así como incidentes o cuasi accidentes (near misses).

Obtener y monitorizar indicadores relacionados con el comportamiento de las personas, la seguridad de los vehículos y la infraestructura, y la atención posaccidente

Tal como se ha indicado en el capítulo “Los objetivos del decenio”, para el buen desarrollo de esta Estrategia de Seguridad Vial se necesita disponer de una lista de indicadores clave de rendimiento que monitoricen adecuadamente que

08.7.

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

08.7.

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

las actuaciones que se desarrollan están contribuyendo adecuadamente a la consecución de las metas marcadas para los objetivos.

Se monitorizarán, durante el periodo de vigencia de la Estrategia, los ocho indicadores clave de rendimiento definidos por la Comisión Europea, utilizando las metodologías comunes definidas en el proyecto europeo BASELINE.

Además, se continuará elaborando un indicador sobre el consumo de drogas, y se valorará la definición de nuevos indicadores clave de rendimiento relativos a nuevas formas de movilidad, el equipamiento de protección adicional al casco, o conductas de riesgo adicionales relacionadas con siniestros mortales y graves.

Se elaborarán guías para la determinación de indicadores clave de rendimiento por parte de Administraciones locales y empresas, y se promoverá su aplicación.

Igualmente, se trabajará en la generación de indicadores para medir la intensidad con que se aplican las políticas enmarcadas dentro de esta Estrategia.

Potenciar la investigación en seguridad vial

La generación de conocimiento es un pilar básico de toda política basada en la evidencia. Los datos, y el conocimiento que de ellos se extrae, intervienen en todas las etapas del ciclo clásico de políticas públicas: diagnóstico, propuesta de soluciones, implementación, evaluación y seguimiento. Por ello, esta línea de actuación consiste en la gestión del Plan de Estudios e Investigaciones que apoyen la toma de decisiones en favor de la seguridad vial a lo largo del horizonte de la Estrategia. Este Plan de Estudios e Investigaciones está definido en el Anexo V del documento de la Estrategia.

La Dirección General de Tráfico promoverá en cada momento los estudios e investigaciones prioritarios, siempre dentro de las líneas de investigación del Plan. Al mismo tiempo, mediante la oportuna divulgación de los resultados, se pretende que el plan sea una guía para todas las entidades públicas y privadas que en España destinan recursos a investigar en el ámbito de la movilidad y la seguridad vial.

Administraciones, empresas y organizaciones seguras

08.8.

Administraciones,
empresas y
organizaciones seguras

Esta Área estratégica aborda las actuaciones que las empresas, Administraciones públicas y otras entidades (todas ellas, no sólo las directamente relacionadas con la seguridad vial, la movilidad o el transporte por carretera de personas o mercancías) pueden llevar a cabo para reducir los riesgos viales asociados a sus actividades y servicios. Esto incluye la seguridad no solo de las personas trabajadoras en estas organizaciones, a través de planes de movilidad y la evaluación de riesgos de los puestos de trabajo, sino también de las operaciones llevadas a cabo por proveedores de servicios y contratistas.

En el año 2030:

La seguridad vial es un elemento plenamente integrado en la cultura de seguridad de todo tipo de organizaciones públicas y privadas, en sus políticas de personal, de responsabilidad social y en toda la cadena de valor de sus actividades, en beneficio de su plantilla, clientes, contratistas, visitantes, y de toda la sociedad en general.

08.8.

Administraciones,
empresas y
organizaciones seguras

8.8.1. Las Líneas de actuación

Promover los planes de movilidad segura y sostenible en Administraciones públicas y empresas

Si bien cada vez son más las Administraciones públicas y empresas comprometidas con la mejora de la seguridad vial en su organización, se debe aumentar el número de entidades que cuentan con Planes de Movilidad Segura y Sostenible. La carencia de planes se refleja de forma mayoritaria en el ámbito de las PYMES, cuestión importante a tener en cuenta, dado que constituyen la mayor parte del tejido empresarial de nuestro país. Para facilitar esta tarea se desarrollará y difundirá un nuevo Plan tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa.

Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales

Durante el próximo decenio se van a desarrollar acciones orientadas a concienciar, sensibilizar e informar sobre los factores de riesgo en la conducción, incluyendo los riesgos derivados de la salud que influyen en la capacidad para conducir. También se considera necesario incidir en la formación y educación de las personas conductoras profesionales; y dentro de esta formación es necesario incluir a los repartidores que trabajan en el entorno urbano, a los autónomos y a quienes conducen vehículos en renting.

Mejorar la prevención de riesgos laborales y el tratamiento del accidente in itinere

El accidente laboral de tráfico (ALT) es un riesgo laboral que debería ser evaluado en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de todas las empresas y organizaciones. Esta evaluación de riesgos exige realizar un buen diagnóstico de la situación y englobar a todas las personas que puedan verse afectados: aquellas cuya actividad profesional principal sea la conducción, los que desarrollen esta actividad de forma ocasional, y todas las que utilicen un vehículo para desplazarse al lugar de trabajo.

Promover los planes de movilidad segura en polígonos industriales y otras áreas de especial consideración

Los Planes de Movilidad Segura al Trabajo, además de hacer que las organizaciones sean más eficientes energética y económicamente, aportan mejoras en la movilidad y seguridad vial de las personas trabajadoras, proveedores y visitantes. Dichos planes afectan a los desplazamientos relacionados con la actividad profesional, ya sean aquellos entre el domicilio y el lugar de trabajo o los desplazamientos profesionales de los miembros de su plantilla, colaboradores y clientes.

Introducir la seguridad vial en las compras, contratos y concesiones públicos y privados

La priorización del enfoque del Sistema Seguro debe hacerse en todas las decisiones, incluidas las especificaciones de seguridad en la contratación de vehículos para flotas y servicios de transporte. Las Administraciones, empresas y organizaciones tienen enorme influencia en la sociedad a través de una variedad de factores, desde influencias políticas hasta la naturaleza de sus productos y servicios.

Introducir la seguridad vial en los informes de responsabilidad social corporativa

La seguridad vial debe consolidarse como un valor más dentro de la gestión de la sostenibilidad que las organizaciones deben realizar, utilizando el marco de la Agenda 2030. Para aquellas empresas obligadas a la elaboración y difusión de informes sostenibilidad y responsabilidad social corporativa, se desarrollarán guías y se promoverá la inclusión de información sobre seguridad vial en dichos informes.

Aumentar la seguridad del transporte profesional

La mejora de la seguridad vial en el ámbito de las organizaciones exige que se garantice la adecuada formación para la conducción profesional, así como la actualización y eficiencia de la normativa y la responsabilidad de los transportistas y de las empresas de transporte. En este campo, se detecta la necesidad de prestar atención a la distribución de última milla independientemente del vehículo empleado para ello.

Potenciar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras y los conductores profesionales

Una movilidad laboral segura conlleva que las empresas y organizaciones aborden la problemática que se deriva del consumo de alcohol, drogas y otras sustancias en el ámbito laboral; identificando y buscando solución a las situaciones y riesgos derivados de dicho consumo en el marco de la política de prevención y las mesas de diálogo con las organizaciones sindicales. Igualmente, se debe abordar la problemática derivada de la fatiga en el trabajo, particularmente en el caso del transporte profesional.

08.8.

Administraciones,
empresas y
organizaciones seguras

06

Misión y Visión
de la Estrategia

07

Los objetivos
del decenio

08

Las Áreas
estratégicas

09

La
gobernanza

10

La implementación
(el despliegue)

08.9.

Políticas integradas y cooperación internacional

Políticas integradas y cooperación internacional

Esta Área estratégica se corresponde con el tradicional pilar de gestión de la seguridad vial —Pilar 1, en la clasificación de la Organización Mundial de la Salud para el Primer Decenio de Acción 2011-2020—, aunque con un énfasis especial en la integración de las políticas de seguridad vial con otras políticas relacionadas con esta, como las de movilidad, salud, medio ambiente, igualdad de género y equidad. Esta integración debe efectuarse dentro del marco proporcionado por la Agenda 2030.

Esta Área estratégica incluye también las actuaciones en los siguientes ámbitos: gobernanza y coordinación, capacitación de las personas responsables de diseñar y ejecutar políticas y actuaciones que inciden sobre la seguridad vial, intercambio de buenas prácticas y cooperación internacional; y , en general, la colaboración con todas las instituciones públicas o privadas que desarrollen iniciativas de calidad que contribuyan a la mejora de la seguridad vial y por lo tanto al cumplimiento de los objetivos de esta Estrategia.

En el año 2030:

El trabajo en favor de la seguridad vial contribuye a cumplir los objetivos de otras políticas nacionales, especialmente aquellas dedicadas a la movilidad y el medio ambiente. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y sus órganos territoriales, así como las Jefaturas Provinciales de Tráfico, son los referentes sobre materias relacionadas con la seguridad vial en sus territorios; y todas las personas que diseñan y ejecutan las políticas de movilidad y seguridad vial conocen y comparten los principios del Sistema Seguro.

8.9.1. Las Líneas de actuación

Integrar la seguridad vial con otras políticas, en el marco de la Agenda 2030

El Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, se coordinará con los departamentos ministeriales y Administraciones competentes en ámbitos que bien pueden ser impactados por las políticas de seguridad vial, bien pueden impactar sobre esta. Para ello, se participará en los órganos colegiados, grupos interministeriales y grupos de trabajo que en cada momento estén activos.

Los impactos transversales entre distintas agendas políticas serán identificados dentro del marco de la Agenda 2030. En cualquier caso, se considera prioritaria la coordinación con las políticas de movilidad, medio ambiente, salud, igualdad de género, agenda urbana, seguridad laboral e industria. En un apartado previo se han identificado los planes y estrategias más relevantes en estos ámbitos.

Potenciar la participación en organismos y grupos de trabajo internacionales, así como los proyectos de cooperación bilateral

En el próximo decenio, España debe consolidarse como país de referencia en seguridad vial. Para ello, se reforzará la política de comunicación y la presencia en foros internacionales. La colaboración con los países iberoamericanos continuará siendo prioritaria, a través de la participación en el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial / OISEVI.

Potenciar el papel del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

La actividad del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible será orientada al cumplimiento de los

08.9.

Políticas integradas y cooperación internacional

08.9.

Políticas integradas y cooperación internacional

objetivos del próximo decenio y la intervención efectiva en todas las Áreas y Líneas de actuación. Con periodicidad anual, se elaborarán las directrices y objetivos tanto para los órganos centrales del Consejo Superior —pleno, grupos de trabajo nacionales— como para los órganos territoriales —comisiones y grupos de trabajo autonómicos y provinciales—.

Potenciar la actividad en seguridad vial de las Jefaturas Provinciales de Tráfico

La actividad de las Jefaturas Provinciales en el próximo decenio tendrá el objetivo de hacer compatible un protagonismo creciente en la política de seguridad vial con el servicio a la ciudadanía a través del trámite administrativo.

Corresponde a los Servicios Centrales de la Dirección General de Tráfico elaborar directrices, monitorizar la actividad de las Jefaturas y aumentar la visibilidad de las actuaciones de éstas.

Implicar en la Estrategia a Administraciones, empresas y sociedad civil

La Dirección General de Tráfico implementará un Plan de Comunicación de la Estrategia, para difundir sus objetivos, principios, Áreas estratégicas y Líneas de actuación, y dar a Administraciones, empresas y sociedad civil un marco de referencia para sus actuaciones de seguridad vial.

Se creará también un portal de buenas prácticas en la página web de la Dirección General de Tráfico, abierto a todos los actores públicos y privados que deseen compartir acciones innovadoras y de impacto. Este Portal permitirá construir un catálogo de actuaciones en las distintas Áreas de la Estrategia. La difusión de buenas prácticas se complementará con informes y jornadas monográficos.

Capacitar en los principios y soluciones del Sistema Seguro

Se promoverán actividades de capacitación destinadas a las personas responsables de diseñar y ejecutar las políticas de seguridad vial y de movilidad, tanto en los diferentes niveles de la Administración, como en ámbito privado. El objetivo de estas actividades será lograr una comprensión profunda de los principios y soluciones prácticas del Sistema Seguro, las especificidades de la aplicación de este en España; así como la divulgación del conocimiento sobre las investigaciones realizadas en materia de seguridad vial. Se comenzará con experiencias piloto de cursos virtuales y se garantizará un entorno propicio para facilitar una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de medidas.

01

Evolución y situación actual de la siniestralidad

02

Las grandes tendencias

03

El contexto Internacional

04

El contexto nacional: Un camino en compañía

05

Un sistema seguro y humano



La gobernanza

La presente Estrategia de Seguridad Vial 2030 tiene en cuenta a un gran número de intervinientes en su ejecución, y necesita de apoyo para su consulta y aprobación, así como su desarrollo y evaluación. Por ello es imprescindible contar con formas de gobernanza para relacionar y gestionar a todos ellos.

La Estrategia plantea los siguientes órganos de gobernanza:

- **Órgano Gestor de la Estrategia:** Observatorio Nacional de Seguridad Vial.
- **Órganos Consultivos, de Apoyo y Control:**
 - Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible (CSTSVMS).
 - Conferencia Sectorial de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.
 - Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados.



La implementación (el despliegue)

102-103

La presente Estrategia de Seguridad Vial 2030 propone varios mecanismos específicos para su correcta implantación y despliegue durante toda su vigencia. También se ha dotado de las características que permitan su adecuada evaluación, y de los mecanismos para llevarla a cabo:

- **Mecanismos de actuación:**
 - Elaboración de los Planes de actuaciones bienales.
- **Mecanismos de evaluación a corto plazo:**
 - Memorias anuales de actividades.
- **Mecanismos de evaluación a medio y largo plazo:**
 - Evaluación intermedia de la Estrategia en 2026.
 - Evaluación final de la Estrategia.



SEGURIDAD VIAL 2030



SEGURIDAD VIAL 2030

