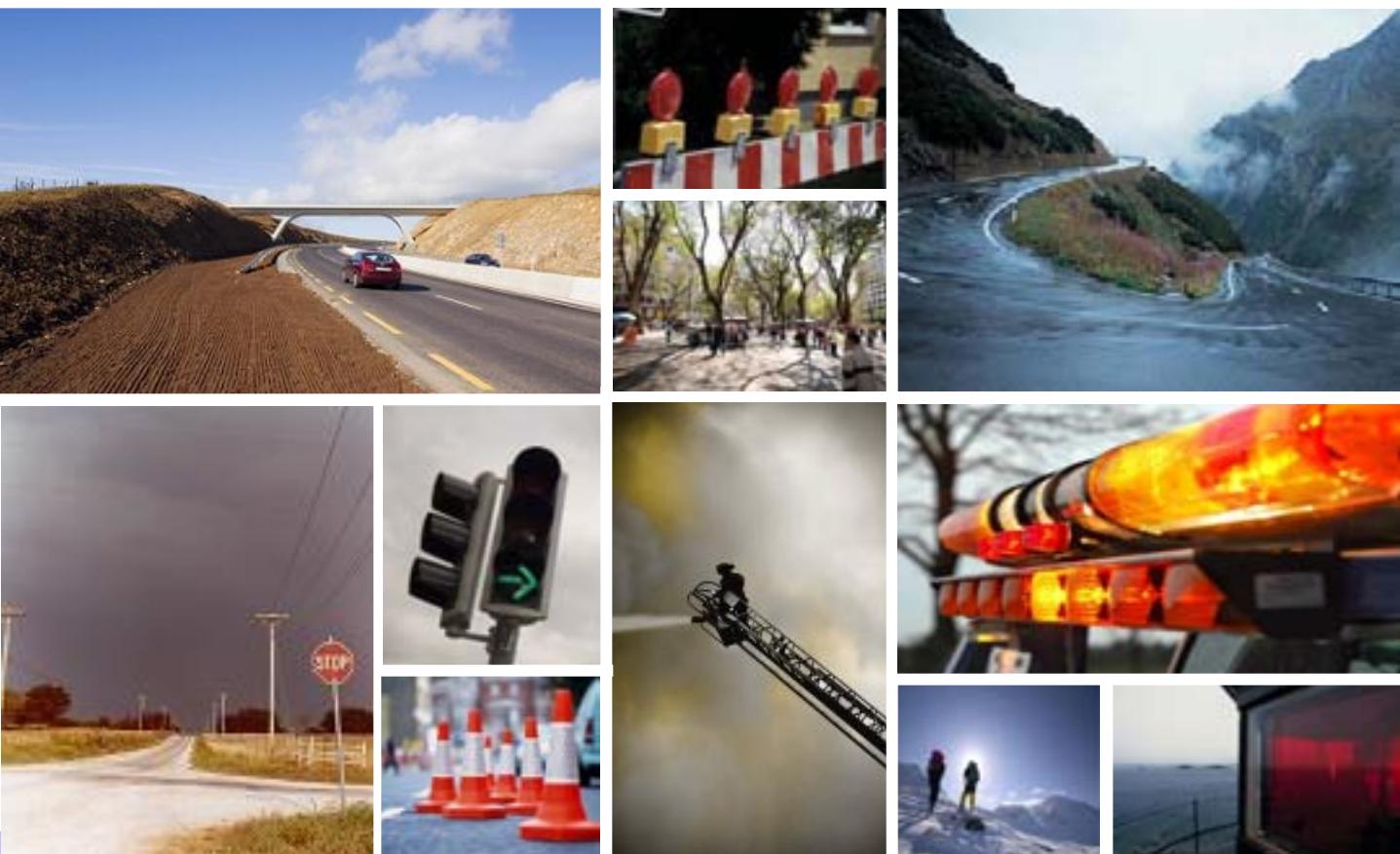


# Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020



ESV11-20\_V13.pptx



# Contenido

|            |  |            |
|------------|--|------------|
| <b>1</b>   | <b>El contexto de la seguridad vial .....</b>  | <b>7</b>   |
| <b>1.1</b> | <b>La seguridad vial en España .....</b>   | <b>11</b>  |
| <b>1.2</b> | <b>Hacia una movilidad sostenible .....</b>  | <b>15</b>  |
| <b>1.3</b> | <b>Las políticas internacionales y nacionales .....</b>                                  | <b>23</b>  |
| <b>2</b>   | <b>La metodología.....</b>   | <b>31</b>  |
| <b>3</b>   | <b>La diagnosis .....</b>  | <b>45</b>  |
| <b>3.1</b> | <b>Evaluación del PESV 05-08 .....</b>   | <b>49</b>  |
| <b>3.2</b> | <b>Los principales datos de accidentalidad en España ...</b>                             | <b>57</b>  |
| <b>3.3</b> | <b>Los principales datos de accidentalidad a nivel internacional .....</b>               | <b>69</b>  |
| <b>4</b>   | <b>La identificación de prioridades .....</b>  | <b>81</b>  |
| <b>5</b>   | <b>El marco conceptual de la Estrategia: objetivos e indicadores .....</b>               | <b>127</b> |
| <b>6</b>   | <b>Las 11 áreas de actuación .....</b>   | <b>139</b> |
| <b>7</b>   | <b>El soporte de la Estrategia .....</b>   | <b>175</b> |
|            | <b>Calendario de actuaciones y agentes implicados por áreas de actuación .....</b>       | <b>187</b> |
|            | <b>Calendario de actuaciones y agentes implicados por colectivos y temas clave .....</b> | <b>213</b> |





## ***1. El contexto de la seguridad vial***

La aproximación a la gestión de la seguridad vial de España debe realizarse a partir del análisis de los niveles de seguridad y su evolución, de las políticas de seguridad llevadas a cabo y sus resultados, así como el entorno actual y futuro que condiciona su gestión.

El presente capítulo se estructura en los siguientes epígrafes:

En primer lugar, 1.1. La seguridad vial en España, presenta un resumen de los principales aspectos que han coadyuvado a mejorar el nivel de seguridad de España en los últimos años y cómo se ha trabajado en la definición de las políticas de seguridad vial futuras.

En segundo lugar, 1.2, Hacia una movilidad sostenible, y segura expone las dimensiones que integra esta nueva filosofía y que deben ser paraguas para las nuevas políticas nacionales e internacionales en la mejora de los desplazamientos de los ciudadanos.

Por último, 1.3, Las políticas nacionales e internacionales, resume las principales iniciativas puesta en marcha para la mejora de la inseguridad vial y que van a marcar el desarrollo de las actuaciones de España en esta materia, es decir, se enumeran y resumen las distintas políticas mundiales, europeas y nacionales.



## 1.1 La seguridad vial en España

En los últimos años se ha producido un cambio en el comportamiento de los usuarios, más concienciados ahora que en 2003, sobre la necesidad de tener un comportamiento seguro como usuarios de las vías. En el año 2003 se registraron 5.399 fallecidos en accidentes de tráfico y 26.305 heridos graves, magnitud que parecía ser “aceptada” como el alto precio que hay que pagar para poder desplazarnos. Además, las previsiones de crecimiento, tanto del parque móvil como del número de conductores no auguraban mejores cifras en los años venideros.

En comparativa con la Unión Europea, España presentaba una tasa de accidentalidad de 128 fallecidos por millón de población frente a los 103 de la Unión, lo que le situaba lejos de aquellos países con los mejores resultados en seguridad vial.

El avance en la mejora de la seguridad vial de las carreteras españolas ha significado reducir en más de un 53% el número de personas fallecidas desde el año 2000, fecha en la que España se alineó con la Estrategia de seguridad vial Europea y con el objetivo de reducción del 50% para el 2010.

La mejora del nivel de seguridad de España, en el periodo 2003-2009, tiene su origen en el incremento del uso de los sistemas de seguridad, la utilización del casco ha aumentado del 73% al 98,9%, el grado de utilización del cinturón de seguridad que ha pasado del 70% al 90,6%, y con respecto a los factores de riesgo, velocidad media se ha reducido en 2 km/h y se observa una tendencia a la baja del consumo de bebidas alcohólicas (porcentaje de conductores fallecidos que superaba la tasa de 0,3g/l ha pasado del 35% al 29%).

El compromiso político y social con la mejora de la seguridad vial tuvo su traducción en la puesta en marcha del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 que supuso un avance con respecto a la dinámica de actuación de los distintos niveles competenciales implicados. Dicho plan estuvo muy centrado en la mejora del cumplimiento de la norma aunque también contempló un conjunto de medidas que trataron de coordinar las actuaciones desde distintos ministerios, Sanidad, Educación, Fomento, entre otros.

Después de este periodo, los avances en la mejora de la seguridad vial son patentes, por una parte el cambio de comportamiento de los usuarios ya comentado anteriormente, y por otra, la mejora en las infraestructuras y la actualización del parque de vehículos y de los sistemas de seguridad de los mismos.

Si bien, es preciso continuar potenciando los ámbitos de trabajo de la seguridad vial y sobre todo continuar trabajando en la coordinación de las actuaciones y generación de sinergias entre los distintos niveles competenciales (administración del Estado, Administración autonómica y local) así como entre los múltiples y cualificados agentes económicos y sociales que vienen desarrollando una importante labor en aras de la reducción de la accidentalidad de tráfico.

En este contexto, la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 pretende ser un marco de actuación e instrumento que impulse, facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los agentes políticos, económicos y sociales a nivel nacional, la consecución de objetivos comunes y el logro de nuevos retos.

El proceso de elaboración se ha fundamentado en: el análisis de datos e información con origen en fuentes de información oficiales, válidas y sostenibles, la participación de los distintos agentes públicos y privados a través de grupos de trabajo y la comparativa internacional.

También, se han analizado otras estrategias como el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020), el Plan Estratégico de Actuación para el Transporte de Mercancías y Viajeros (PETRAII), el Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y eficiencia energética en España, la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo (2007-2012), etc. valorando sus interrelaciones y aportaciones.

Destacar también la participación de más de 90 profesionales de distintas organizaciones públicas y privadas relacionados con la seguridad vial que han formado parte de los grupos de trabajo y cuyas aportaciones han enriquecido la Estrategia y han permitido definir líneas de trabajo muy alineadas con la problemática de los colectivos y temas clave que constituyen los ejes de trabajo de la misma.

Las actuaciones que se llevarán en el marco de la nueva Estrategia se basan en el tratamiento de once colectivos y temas clave de la seguridad vial desde la perspectiva de la educación y formación, la concienciación o comunicación, el cumplimiento de la norma, la infraestructura y el vehículo; la zona urbana, la empresa y el transporte profesional, las víctimas a las que hay que añadir dos ámbitos de actuación de carácter transversal como son la investigación y gestión del conocimiento y la coordinación y participación.

El presente documento es el punto de partida de la Estrategia en el que se describen los ámbitos de intervención y las medidas o iniciativas que se desarrollarán en el periodo 2011-2020, con una revisión de objetivos y medidas el año 2015 . Pero, dado el entorno actual, sobre todo en lo que se refiere a las disponibilidades presupuestarias, el detalle de los proyectos a acometer y el presupuesto económico se realizará en los planes de actuación que, con carácter anual, se van a elaborar y que serán la herramienta de trabajo para la consecución de los objetivos establecidos.



## ***1.2 Hacia una movilidad sostenible***

El concepto de movilidad sostenible y segura viene fraguándose a nivel europeo desde los años 90 bajo la concepción del derecho de la ciudadanía a moverse bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible. En esta línea han trabajado diferentes organismos internacionales con el fin de aunar esfuerzos y alinear políticas, como son la Organización Mundial de la Salud, Naciones Unidas, OCDE, Unión Europea, etc.

El presente epígrafe trata de resumir y explicar las dimensiones de una movilidad sostenible y segura en base a los planteamientos de diferentes organizaciones como las antes mencionadas que vienen trabajando en este ámbito.

***“El camino hacia una movilidad sostenible debe orientarse sobre cinco ejes: movilidad ecológica, movilidad segura, movilidad universal, movilidad competitiva y movilidad saludable”***

- Reducir la contaminación atmosférica.
- Reducir la contaminación acústica.
- Reducir el consumo de combustibles de origen fósil.
- Mejorar la eficiencia energética del transporte a motor.
- Mejorar la eficiencia social del espacio urbano.

- Garantizar la regularidad en los tiempos de desplazamiento de todos los modos de transporte, evitando la congestión y los costes socioeconómicos que se derivan.
- Mejorar la calidad de los desplazamientos en todos los modos de transporte.
- Mejorar el sistema de distribución de mercancías y su incidencia en la movilidad general.

- Reducir el número y gravedad de los accidentes.
- Disminuir la accidentalidad entre los grupos de riesgo –niños, jóvenes, tercera edad y personas con movilidad reducida.
- Mejorar la asistencia a las víctimas.

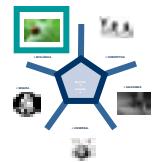


- Mejorar el bienestar físico y psicológico de la población.
- Fomentar la movilidad a pie y en bicicleta.
- Contribuye al bienestar y a la sociabilización.

- Garantizar el reparto equitativo del espacio público entre todos los medios de transporte y sistemas de desplazamiento.
- Co-responsabilizar a los agentes públicos y promover su participación en el diseño y gestión del espacio público.
- Garantizar el derecho a la movilidad universal de los sectores de población que no disponen de vehículo o permiso de conducción
- Conseguir que los costes de transporte público sean asumibles por todos los sectores sociales.
- Mejorar la accesibilidad a todos los medios de transporte de las personas con movilidad reducida.



## Ecológica



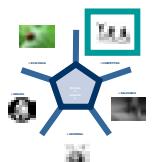
El transporte se configura como uno de los sectores clave para el proceso del desarrollo sostenible, ya que los efectos externos negativos que ocasiona y los costes que representan para la sociedad (alrededor del 5% del PIB, según estimaciones) pueden comprometer no sólo el futuro de los países o regiones sino incluso el de todo el planeta.

Como máximo responsable de las emisiones totales de gases contaminantes en los países desarrollados, es el causante de más del 50% de las emisiones de gases contaminantes; y entre los llamados gases de efecto invernadero, principales responsables del cambio climático, el mayor causante del mismo es, sin lugar a dudas, el dióxido de carbono, proveniente principalmente de la combustión del petróleo, que contribuye con el 80%.

Es por ello fundamental, el compromiso, la co-responsabilidad y cooperación de los agentes públicos y privados en la ejecución de políticas activas encaminadas a promover entre la ciudadanía prácticas de movilidad que sean protectoras del medioambiente, y que permitan la consecución de los objetivos establecidos en la Convención de Río sobre el Cambio Climático, de 1992, cuyo objetivo principal es detener el calentamiento de la atmósfera debido a causas de origen antropogénico y que el Protocolo de Kioto (1997), ratificado en 2002 por la Unión Europea, establezca unos objetivos mundiales y regionales de las emisiones de CO<sub>2</sub>, con el fin de reducirlas, entre los años 2008 y 2012, un 5,2% por debajo del nivel de 1990.



## Competitiva



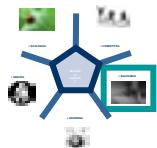
La congestión constituye una amenaza grave de pérdida de competitividad para la economía europea. De acuerdo con los últimos estudios, los costes externos de la congestión debidos tan sólo al tráfico vial representan aproximadamente un 0,5% del producto interior bruto comunitario.

Las previsiones de crecimiento del tráfico indican que si no se toma decisión alguna, se registrará un aumento significativo de la congestión en las carreteras. Los costes derivados de la congestión se incrementarán notablemente, pudiendo llegando a alcanzar en los próximos años hasta un 1% del PIB comunitario. Los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) se convierten en una herramienta fundamental con la que superar el principal problema, el de la congestión.

Se plantea un reto inmenso, el desarrollo sostenible en las zonas urbanas: reconciliar el desarrollo económico de las ciudades y su accesibilidad, por una parte, con la mejora de la calidad de vida y la protección del medio ambiente, por otra. Para poder hacer frente a este reto será clave la cooperación entre todos los agentes público-privados involucrados en la seguridad vial, la movilidad y la zona urbana para poner en marcha las políticas e iniciativas que nos permitan alcanzar una alta competitividad en el sistema de transporte.



## Saludable



La irrupción de la bicicleta en las ciudades como alternativa de transporte está convirtiéndose en un elemento catalizador de este cambio cultural. La puesta en marcha de servicios de bicicleta pública, integrados en una política global de transporte público, están representando un importante avance hacia un nuevo modelo de ciudad.

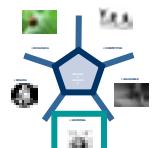
El porcentaje de personas obesas en nuestro país ha experimentado un aumento preocupante en la última década, provocado por los malos hábitos alimentarios y sedentarios. En la población adulta española (25-60 años) la prevalencia de obesidad es del 14,5% mientras que el sobrepeso asciende al 38,5%. Este fenómeno es especialmente preocupante en el colectivo infantil, siendo España uno de los países de la UE con mayor prevalencia de obesidad infantil (informes del Ministerio de Sanidad, Política social e Igualdad)

Según la Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria, sustituir el coche por la bicicleta o desplazarse a pie puede reducir hasta un 50% el riesgo de padecer enfermedades coronarias, diabetes y obesidad, así como en un 30% el de hipertensión.

Los agentes público-privados involucrados en el sistema de transporte deben enfocar sus esfuerzos a favorecer la movilidad a pie y en bicicleta, por los beneficios que aporta a la salud de la población.



## Universal



En 2007, el 72% de la población europea vivía en zonas urbanas, que son fundamentales para el crecimiento y el empleo. Las ciudades necesitan sistemas de transporte eficientes en apoyo de su economía y del bienestar de sus habitantes.

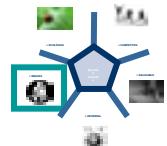
Una integración eficaz, la interoperabilidad y la interconexión entre los diferentes redes de transporte son elementos clave de un sistema de transporte eficiente. Eso puede facilitar la transferencia modal hacia modos de transporte más respetuosos con el medio ambiente y una logística del transporte de mercancías más eficaz. Unas modalidades de transporte público favorables y asequibles para las familias son fundamentales para animar a los ciudadanos a depender menos del coche; a utilizar el transporte público, a pasear y a utilizar la bicicleta más a menudo, y a considerar otras formas de movilidad, como el uso compartido del coche o de la bicicleta.

### **Los españoles usan el transporte público más que la media europea**

El 30% de los españoles usa el transporte público. Esta cifra sitúa a la población española entre las personas que más usan el transporte público en Europa, donde la media es del 21%. A pesar del aumento del 10 al 20% de las tarifas españolas entre 2003 a 2006, el porcentaje de uso supera a alemanes (15%), italianos (18%), franceses (16%) e ingleses (17%). Estos son algunos de los datos que presentó el Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) en 2008.



**Segura**



El desplazamiento de un lugar a otro, ha sido y es, una necesidad del ser humano. Con la revolución industrial llegaron modos de desplazamiento basados en las maquinaria; el tren y el vehículo que permitían realizar mayores recorridos con un menor coste físico. El siguiente hito fue la masificación del acceso al vehículo privado gracias a la fabricación en serie lo que provocó un cambio de tal magnitud que, como se ha comentado anteriormente, se han originado unos costes económicos y sociales difíciles de prever en aquellos tiempos.

Entre ellos está la perdida de vidas humanas por accidente de tráfico, que ha ido convirtiéndose en una de las principales causas de mortalidad. Cada año fallecen en todo el mundo aproximadamente 1,2 millones de personas, y alrededor de 50 millones sufren lesiones en accidentes de tráfico. En 1990 los accidentes de tráfico eran la novena causa de muerte y discapacidades en el mundo, sin embargo, estimaciones de la Organización Mundial de la Salud prevén que se convertirán en la tercera causa en 2.020.

En los últimos cinco años, los gobiernos y otras entidades públicas y privadas de los países de rentas más altas han trabajado activamente para reducir la siniestralidad de las carreteras planteándose objetivos de reducción de fallecidos como es el caso de la Unión Europea en su Programa de Acción Europeo de Seguridad Vial que estableció una reducción 2010 de la cifra de fallecidos en accidentes en un 50% con respecto al dato de 2001.

Los datos disponibles a la fecha de elaboración del presente documento ponen de manifiesto que en el año 2010 no se va a conseguir el citado objetivo, por la diferente evolución de los países, que si bien, la generalidad está registrando una tendencia decreciente, otros han experimentado un aumento en el numero de fallecidos y tasa por millón de habitantes a causa de los accidentes de tráfico. Además, se plantea otro importante reto que son los núcleos urbanos para los que la evolución no ha sido tan positiva al presentar porcentajes de reducción inferiores a la media.

Hay dos enfoques que basan su filosofía o principios en la ausencia de víctimas mortales y heridos: el Sistema Seguro y la Visión Cero.

### **Sistema seguro**

**“Visión ambiciosa a largo plazo: Implicación de numerosos ámbitos de actuación.”**

La definición de este enfoque conlleva un afán de innovación suficiente que impulse a los profesionales de la seguridad vial, a los agentes interesados y al gobierno a desarrollar las capacidades institucionales necesarias para lograr los resultados deseados, a crear nuevas asociaciones y buscar nuevos enfoques.

Este enfoque se apoya en las intervenciones de seguridad vial existentes pero replantea la forma en la que el usuario ve y aplica la seguridad vial:

- Aborda todos los aspectos del sistema de transporte por carretera de forma integral con el fin de asegurar que los niveles de energía liberada en un accidente sean menores que los que pudiera causar graves lesiones o víctimas mortales.
- Requiere la aceptación de todas las responsabilidades compartidas entre los diseñadores del sistema y los usuarios de las carreteras.
- Favorece el desarrollo de intervenciones innovadoras y las nuevas asociaciones necesarias para lograr objetivos ambiciosos a largo plazo.

La base y piezas clave del enfoque de Sistema Seguro son las siguientes:

#### **TOLERANCIA FÍSICA AL IMPACTO**

Los usuarios cometemos errores, el sistema de movilidad debe estar preparado para los accidentes y minimizar sus consecuencias.

#### **VEHÍCULO SEGURO**

Se diseñarán teniendo en cuenta las capacidades y limitaciones humanas y tecnológicas.

#### **USUARIO SEGURO**

Estará bien formado, informado y concienciado y cumplir á las normas establecidas.



#### **CARRETERAS Y ENTORNOS SEGUROS**

Se diseñarán para proteger al usuario en caso de accidente.

#### **VELOCIDAD SEGURA**

Se establecerá en función de las características de la vía y del usuario de la misma.

#### **Visión cero**

Se trata de una política vial que propone que ninguna persona habría de morir o resultar gravemente herida a consecuencia de una colisión de tráfico. Considera que, aunque el error humano pueda originar un accidente, el sistema vial debe ser capaz de dar una adecuada protección de la salud de los usuarios que minimice las consecuencias de la colisión.

La "Visión Cero" se basa en cuatro principios fundamentales:

- No se puede comerciar con la vida humana para el beneficio del sistema de carreteras.
- La sociedad, los políticos y el sector privado tienen la responsabilidad de que las vías por las que circulan los automóviles sean seguras y de que el ciudadano siga las normas de circulación.
- La seguridad del sistema de transporte y carreteras debe tener en cuenta que el hombre tiene fallos, que no es perfecto. Este punto ha de tenerse en cuenta a la hora del diseño de las infraestructuras.
- La principal fuerza motriz para reducir la siniestralidad la debe ejercer el ciudadano con sus ganas de permanecer vivo. La seguridad vial debe ser demandada por los consumidores.



## ***1.3 Las políticas internacionales y nacionales***

## Internacionales y europeas

### La declaración de Moscú

A finales del 2009 se realizó en Moscú la “Primera Conferencia Ministerial Mundial de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial” en la que se acordaron 11 líneas generales de acción para el tratamiento de la seguridad vial:

1. Cooperar con la aplicación de las recomendaciones contenidas en el *Informe Mundial sobre Prevención de las Lesiones en los Niños*;
2. Reforzar la función rectora de los organismos del Estado en materia de seguridad vial.
3. Formular objetivos ambiciosos pero viables que estén claramente vinculados a las inversiones e iniciativas políticas previstas, y movilizar los recursos necesarios para su cumplimiento.
4. Elaborar y aplicar políticas y medidas concretas de infraestructura para la protección de todas las personas que participan en el tránsito, y especialmente de los colectivos vulnerables.
5. Establecer sistemas de transporte más seguros y estables.
6. Armonizar los instrumentos jurídicos y normativos.
7. Perfeccionar las leyes y los sistemas de registro de medios de transporte y conductores sobre la base de las normas internacionales;
8. Alentar a las organizaciones a que contribuyan activamente al aumento de la seguridad del tránsito relacionado con la vida profesional.
9. Fortalecimiento de la cooperación entre todos los agentes público –privados que intervienen en la seguridad vial.
10. Mejorar la recopilación de datos a nivel nacional y su comparativa a nivel internacional.
11. Fortalecer los servicios de atención prehospitalaria y hospitalaria en caso de lesiones, así como los servicios de rehabilitación y reintegración social.

Naciones Unidas, consciente del desafío al que se enfrenta el mundo en materia de seguridad vial, ha declarado el decenio 2011-2020 “Década de acción para la Seguridad Vial” con el compromiso de detener y empezar a invertir la tendencia actual de aumento del número de víctimas de accidentes de tránsito a nivel mundial para 2020.

### Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020

Las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial hasta 2020 tienen por objeto proporcionar un marco general de gobernanza y objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales. De acuerdo con el principio de subsidiariedad, las acciones que se describen deben aplicarse al nivel más adecuado y utilizando los medios más adecuados.

En el marco de estas orientaciones políticas, la Comisión considera que deben emprenderse prioritariamente las tres acciones siguientes: establecer un marco de cooperación estructurado y coherente, basado en las mejores prácticas en todos los Estados miembros, adoptar una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad de reducir el número de

heridos en accidentes de circulación y mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de la carretera, en particular, de los motociclistas.

La Comisión propone mantener el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020.

Se han determinado siete objetivos para la próxima década. Para cada uno de ellos, se propondrán acciones a nivel nacional y de la UE.

- Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera.
- Mayor cumplimiento de las normas de circulación.
- Mayor seguridad de las infraestructuras viarias.
- Vehículos más seguros.
- Promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la seguridad vial.
- Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones.
- Protección de los usuarios más vulnerables de la carretera.

### **Plan de acción europeo de movilidad urbana, sostenible y segura**

Este Plan de Acción pretende establecer un marco común que favorezca la aplicación de la política en materia de movilidad urbana. Las acciones realizadas deberán contribuir a una movilidad en las zonas urbanas más sostenibles y cordial y mejor organizada.

Basándose en la consulta que se realizó tras la presentación del Libro Verde, el Plan de Acción establece un marco coherente para iniciativas de la UE sobre movilidad urbana respetando, al mismo tiempo, el principio de subsidiariedad. Para ello, fomentará y apoyará el desarrollo de políticas de movilidad urbana sostenible que contribuyan a alcanzar los objetivos generales de la UE, por ejemplo impulsando el intercambio de mejores prácticas y proporcionando financiación.

Las medidas propuestas se centran en seis temas que responden a los resultados más importantes de la consulta sobre el Libro Verde, entre las que destacan:

- Acelerar la generalización de planes de movilidad urbana sostenible y segura.
- El transporte a favor de un entorno urbano saludable.
- Mejorar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida.
- Campañas sobre hábitos que favorezcan la movilidad sostenible
- Inclusión de la conducción de bajo consumo energético en los programas de enseñanza de la conducción.
- Creación de un observatorio de la movilidad urbana.
- Contribución al diálogo y el intercambio de la información a nivel internacional.
- Optimizar la movilidad urbana.
- Sistemas de transporte inteligentes (STI) para favorecer la movilidad urbana

## Las políticas nacionales

**La Estrategia de seguridad vial 2011-2020: una Estrategia compatible... un compromiso global integrado ... una co-responsabilidad**

La Estrategia tiene un carácter transversal y, en consecuencia, debe penetrar, estar integrada y orientar las restantes políticas, en particular: \* La política general de salud, \* La política general de educación y formación, \* La política industrial, \* La política medioambiental, \* La política de infraestructuras viarias, \* La política laboral y de seguridad en el trabajo; como más relevantes.



A continuación, se exponen los temas más relevantes de cada una de las políticas mencionadas en los ámbitos relacionados con la estrategia de seguridad vial 2011-2020:

### ***El Plan estratégico de infraestructuras y transporte (PEIT) 2005-2020, del Ministerio de Fomento.***

El PEIT establece un marco racional y eficiente para el sistema de transporte a medio y largo plazo. Los objetivos del PEIT se estructuran sobre cuatro ámbitos: eficiencia del sistema, cohesión social y territorial, compatibilidad ambiental y desarrollo económico. Las principales áreas de trabajo relacionadas con la movilidad y seguridad vial son: \* La seguridad en el transporte, sistema de transporte por carretera, sistema intermodal de mercancías, sistema intermodal de viajeros, transporte urbano, innovación en el transporte; \* La seguridad en los servicios del transporte (Seguridad operativa (usuario), se asume el objetivo de la UE para 2010 y 2020, y protección de personas, bienes e instalaciones: Se plantea el desarrollo de una política de “riesgo cero”); \* La planificación sectorial de carreteras (Plan Sectorial de Carreteras 2005-2012, Plan Sectorial de Transporte por Carretera, Plan Nacional de Despliegue de los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS)).

### ***El Plan Estratégico de Actuación para el Transporte de Mercancías y Viajeros (PETRAII), del ministerio de Fomento.***

El PETRA recoge dos ámbitos estratégicos relacionados con seguridad vial y movilidad: \* Mejora de la seguridad (apoyo a la formación en materia de seguridad, planes de inspección, instalación y puesta en funcionamiento de básculas de pesaje y áreas de descanso en las infraestructuras viarias); \* Mejora del medioambiente (promoción de la renovación de flota y la eficiencia energética de los vehículos, apoyo a la formación en materia medioambiental y de ahorro energético, transporte intermodal, centros y estaciones de transporte de mercancías).

### ***El Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de ahorro y eficiencia energética en España 2004-2012 del Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.***

El plan establece en el ámbito de movilidad y seguridad vial: \* Ayudas de financiación (Planes de movilidad urbana, planes de transporte para empresas, y gestión de infraestructuras de transporte, la impartición de cursos de conducción eficiente de conductores y profesores de autoescuelas, sistema de distribución de subvenciones al transporte público urbano en función de la implantación de criterios de eficiencia, ayudas que disminuyen el extracoste de los vehículos alternativos ...) y \* Actuaciones legislativas (Movilidad urbana y de trabajadores, modelos de ordenanzas municipales sobre movilidad y fiscalidad de los turismos con criterios de eficiencia energética, sistema de criterios mínimos de gestión de flotas de transporte por carretera para la concesión de licencias a empresas, e introducción de las técnicas de conducción eficiente en la evaluación para la obtención del permiso de conducción de vehículos turismos, ...); entre otras.

***El Anteproyecto de Ley de Economía Sostenible, aprobada el 27 de noviembre de 2009, del Ministerio de Economía y Hacienda.***

En el área de Transporte y movilidad sostenible, bajo el pilar Sostenibilidad Medioambiental, la ley contempla una serie de iniciativas: \* Crea la Mesa de Movilidad Sostenible como órgano consultivo, asesor y de cooperación; \* Fomenta la elaboración de Planes de Movilidad Sostenible, condicionando la percepción de subvenciones estatales al transporte a la puesta en marcha de planes coherentes con la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, \* Impulsa el desarrollo de planes de transporte de empresas para incentivar el uso del transporte público y el fomento de la movilidad sostenible de los trabajadores, \* Impulsa al vehículo eléctrico y Promoción del transporte por carretera limpio, aplicando normas específicas para la compra de vehículos limpios por parte de las Administraciones Públicas, y \* Propone modifica la normativa vigente del transporte interurbano (autobuses), con el fin de facilitar la entrada de nuevos operadores al sector.

***La Estrategia Española de Movilidad Sostenible 2009***

Recoge cuatro áreas prioritarias que están relacionadas con la seguridad vial: \* El Territorio, planificación del transporte y sus infraestructuras (vincular la planificación urbanística con la oferta de transporte público y no motorizado, optimizar la utilización de las infraestructuras existentes, accesos y servicios de transporte público a las terminales de los diferentes modos de transporte, modos no motorizados, planes de movilidad urbana sostenible, planes de movilidad para empresas y polígonos industriales o empresariales, entre otros.); \* El Cambio climático y reducción de la dependencia energética ( vehículo limpio y eficiente, promoción de la conducción eficiente, etiquetado energético); \* La Seguridad y salud (mejora de la seguridad vial, mejora de la accesibilidad para las personas con movilidad reducida); \* La Gestión de la demanda (aparcamientos disuasorios del vehículo privado e incentivadores del uso del transporte público, desarrollo e implantación de medidas coercitivas para la mejora de la sostenibilidad en el transporte, apoyo a la promoción de la introducción de consideraciones de sostenibilidad en la fiscalidad sobre vehículos y carburantes en el ámbito de la unión europea, utilización del coche multiusuario o el coche compartido, entre otros).

***La Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012***

Esta Estrategia recoge entre sus objetivos: \* Desarrollar y consolidar la cultura de la prevención en la sociedad española, \* Perfeccionar los sistemas de información e investigación en materia de seguridad y salud en el trabajo, \* Potenciar la formación en materia de prevención de riesgos laborales, \* Reforzar las instituciones dedicadas a la prevención de riesgos laborales, \* Mejorar la participación institucional y la coordinación de las Administraciones Públicas en las políticas de prevención de riesgos laborales.

La Estrategia establece que el diseño de las políticas públicas en seguridad y salud en el trabajo debe integrar todo el conjunto de riesgos a los que se ven expuestos los trabajadores y trabajadoras como consecuencia del ejercicio de su actividad dentro y fuera de los centros de trabajo, con especial atención a los riesgos asociados a la movilidad con incidencia directa en los accidentes de tráfico in itinere y en misión.

### ***El Anteproyecto de Ley General de Salud Pública***

Su objetivo es establecer el marco legal para las actuaciones de la salud pública que se realizan desde las distintas Administraciones en España y desde cualquier ámbito de la sociedad en el ejercicio de sus respectivas competencias, de forma que se garanticen la equidad, efectividad, transparencia, calidad y cohesión de la organización de la salud pública en España.

Entre los temas que la ley regula, se destacan:

- El deber de los ciudadanos de asumir la responsabilidad sobre su propia salud y de su obligación de preservar la salud del conjunto de la población.
- Las bases de colaboración entre administración pública, los ciudadanos, las empresas, y demás organizaciones de la sociedad civil.
- Las bases generales de coordinación de las actuaciones de vigilancia e información en salud pública a fin de garantizar el adecuado funcionamiento en los niveles estatal e internacional,
- Las líneas generales que deben seguir las políticas y programas de promoción de la salud, siendo los principales ámbitos el educativo, el sanitario, el laboral y el comunitario.
- La implicación de manera directa a los profesionales sanitarios, fundamentalmente a los de atención primaria, en las actividades de salud pública dirigidas a promover la salud y prevenir enfermedades y lesiones en la población.
- La salud laboral para conseguir la mejor prevención de riesgos en el ámbito laboral, pero también para facilitar la promoción de la salud en ese mismo ámbito.

### ***La Estrategia Nacional sobre Drogas 2009-2016***

La Estrategia Nacional sobre Drogas tiene como objetivo principal promover una conciencia social sobre la importancia de los problemas, los daños y los costes personales y sociales relacionados con las drogas, sobre la posibilidad real de evitarlos, y sobre la importancia de que la sociedad en su conjunto, sea parte activa en su solución.

Los principales ámbitos en los que se apoya la Estrategia son la reducción de la demanda, la reducción de la oferta, la mejora del conocimiento científico básico y aplicado, la formación y la cooperación internacional.

Tanto desde los órganos centrales de la Administración General del Estado (y muy especialmente desde la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas) como desde los Planes Autonómicos, se potenciarán los recursos y oportunidades de formación en el campo preventivo, así como los canales de coordinación y comunicación con las Fuerzas y cuerpos de Seguridad del Estado para actuaciones de seguridad vial y ciudadana. De igual modo, desde los Planes Locales se deben llevar a cabo iniciativas en el mismo sentido.

木(木)直(田口)山田(藤原)優理(一)

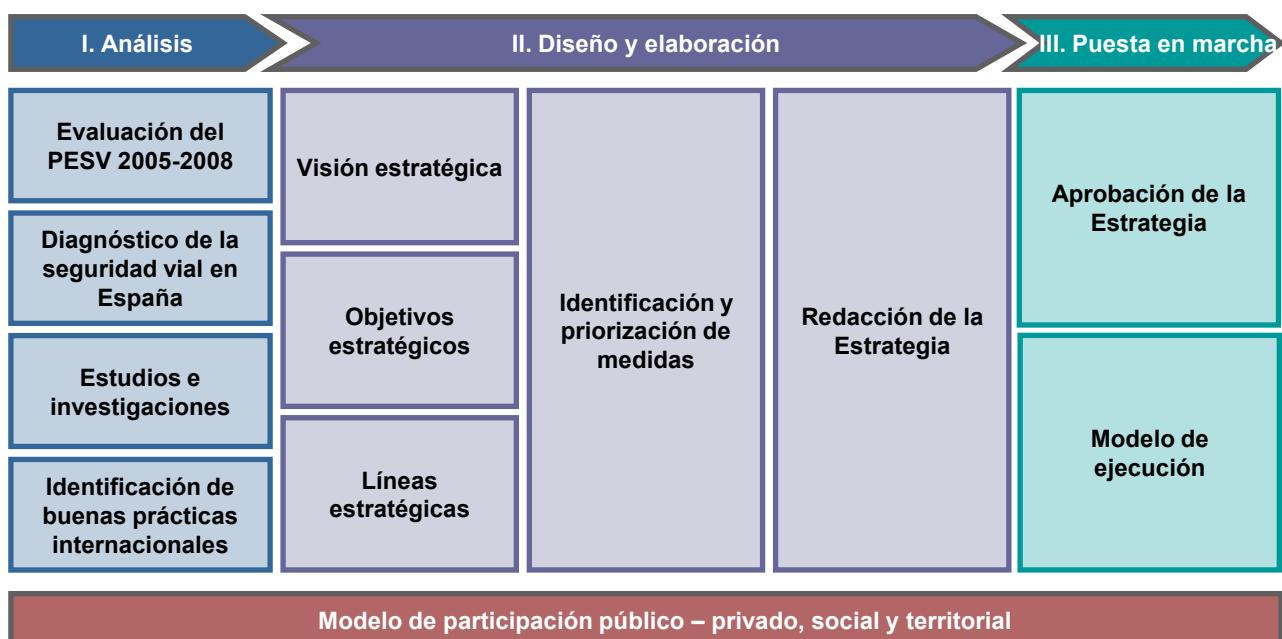


## 2. La metodología

La elaboración de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 se ha realizado a partir de una metodología de planificación estratégica clásica teniendo como elemento diferenciador el modelo de participación público- privado, social y territorial.

Los principales ejes de trabajo para la confección de la estrategia han sido: un exhaustivo análisis de la problemática de seguridad vial en España y en Europa, un modelo de participación público-privado, social y territorial, y la innovación guiada por las aportaciones de expertos nacionales e internacionales y por el conocimiento del entorno.

El proceso de elaboración se ha centrado en las siguientes fases:



### Fase I. Análisis

La primera fase ha tenido como objetivo de identificar la situación de partida de la Estrategia, estudiando la situación actual de la seguridad vial nivel nacional e internacional e identificando las mejores prácticas surgidas tanto de las experiencias internacionales como de los últimos estudios sobre la materia.

Esta fase se compone de cuatro actividades; la evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, el diagnóstico de la seguridad vial en España, la revisión de estudios e investigaciones y la identificación de buenas prácticas internacionales.

**El primer elemento del análisis ha sido la evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008.** En línea con las directrices europeas de 2001 y ante las elevadas cifras de fallecidos y heridos graves que se registraban, España elaboró un plan estratégico con el objetivo de reducir el número de fallecidos en accidentes de tráfico en un 40% de 2003 a 2008. La consecución de un objetivo tan ambicioso, exigía realizar una detallada planificación de las actuaciones, un impulso de compromiso e involucración de los niveles políticos y la sensibilización de la sociedad.

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 contenía 46 objetivos estratégicos, de los cuales, finalizado el año 2008, se superaron más del 77% de ellos, incluido el objetivo del 40% de reducción en el número de fallecidos.

Una de las claves para la consecución de estos logros ha sido el cambio en el comportamiento de los usuarios de las vías, ahora más concienciados con la seguridad vial que cuando se inició el Plan. Este cambio de comportamiento se pone de manifiesto en el aumento de la utilización del casco por los motoristas (pasó del 73% en 2003 al 98,5% en 2008), en la mayor utilización del cinturón de seguridad (pasó del 70% al 84%), en la reducción de la velocidad media en 2 km/h, y en la tendencia a la baja en el consumo de bebidas alcohólicas (porcentaje de conductores fallecidos que superaba la tasa de 0,3g/l ha pasado del 35% al 29% en 2008).

A pesar de la positiva evolución de la mayor parte de los indicadores, entre los que destacan, el número de fallecidos en autopista con una reducción del 70%, los menores de 18 años fallecidos como pasajeros de turismos con una disminución del 57%, y los jóvenes entre 18 y 29 años fallecidos en fin de semana con un 54% menos que en 2003; ha habido tres indicadores que han experimentado una evolución negativa y contraria a la tendencia general de reducción, los conductores de motocicleta mayores de 34 años fallecidos y heridos graves, y el número de motocicletas implicadas en accidentes con víctima que experimentaron un incremento del 93% y del 79,6%, respectivamente, originado por el significativo incremento del parque de motocicletas.

A partir del análisis objetivos fijados versus resultados conseguidos, las políticas de seguridad vial deben de continuar trabajando en los motoristas, los peatones en zona urbana, la conducción bajo los efectos del alcohol, la mejora de la utilización del cinturón de seguridad especialmente en zona urbana, los accidentes por salida de la vía y los accidentes en carretera en cuyos factores concurrentes aparecen causas asociadas al estado de la vía (estado de la vía/señalización, tramo en obras).

**El segundo elemento es el diagnóstico de situación de la seguridad vial en España,** que permitió identificar un conjunto de problemáticas a partir del análisis de datos con origen en fuentes de información, oficiales, válidas y sostenibles. Se realizaron dos tipos de análisis:

- Análisis de minería de datos de las bases de información de 24 horas para el periodo 2004-2007. Este estudio se obtiene al aplicar técnicas y metodologías de “aprendizaje automático” para caracterizar la accidentalidad a partir de la velocidad de evolución y su impacto para más de 2 millones de perfiles lo que permitió obtener los perfiles con mayor crecimiento de accidentalidad, los estables y aquellos otros que presentaban menor crecimiento.

Los perfiles con mayor crecimiento han sido:

- Conductores de motocicletas fallecidos a 24 horas:
  - De 25 a 34 años en vías convencionales.
  - De 500 a 749 cc. en carretera.
- Pasajeros fallecidos en víspera de festivo en vía convencional:
  - De 35 a 44 años y también en carretera.
  - De 14 a 17 años en turismo.
- Peatones fallecidos en víspera de festivo a 24 horas:
  - En autovía y en carretera.
  - De 35 a 44 años .
- Análisis a partir de la base de datos de accidentes a 30 días para el periodo 2003-2009. En este análisis se estudio la evolución y tendencia de las principales magnitudes desde diversas perspectivas o niveles de análisis como son: qué tipología de usuario es la más afectada y como ha sido su variación; qué tipología de vías está registrando mayor accidentalidad y gravedad; cómo ha sido la evolución de la accidentalidad en función de la tipología de vehículos y accidentes; y por último, cuál es el factor temporal que caracteriza a los accidentes y qué tendencia presenta.

**El tercer elemento ha sido la revisión de los estudios e investigaciones** relacionados con la seguridad vial realizados o promovidos por el Observatorio Nacional de Seguridad Vial dentro de su programa anual de los últimos años, dirigidos y supervisados por los técnicos y responsables del mismo; y por otros organismos u organizaciones que dedican recursos a esta temáticas. Entre otros se pueden destacar:

- “Estudio sobre niños y seguridad realizado en la Comunidad Autónoma de Madrid” de la Fundación MAPFRE (2009).
- “Jóvenes conductores: El camino hacia la seguridad” de la OCDE (2006).
- “Estudio sobre patología y aptitud para conducir : Nuevos retos” de la revista de Tráfico y Seguridad Vial (2008).
- “Estudio de accidentalidad e infraestructura vial en carreteras de una calzada de Diputaciones Forales” de CIDAUT (2009).
- “Accidentes de tráfico en zona urbana en España en 2007” del Observatorio Nacional de Seguridad Vial (2008)
- “Estudio de accidentes mortales con implicación de furgonetas. Tipología y causas. Consideraciones laborales” de INSIA (2009).
- “Accidentes laborales de tráfico y alteraciones del sueño” de la Fundación MAPFRE (2008).

**El cuarto elemento ha consistido en la identificación de buenas prácticas internacionales** mediante el análisis de las políticas de seguridad vial de otros países y sus resultados que, por una parte, proporcionaron información sobre las problemáticas de seguridad vial que se registraban en países con un gran recorrido en esta materia; y por otra, sobre las medidas que se aplicaban para acometer dichas problemáticas y su eficiencia. Destacar una de las fuentes bibliográficas que ha coadyuvado al análisis internacional ha sido el libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos” de Javier Monclús (2007).

Además, se quiso tener de primera mano la experiencia de los gestores de seguridad vial de los países considerados más relevantes para lo cual se ha organizado un ciclo de Conferencias Internacionales. Esta iniciativa ha permitido conocer en detalle las prácticas implementadas y sus resultados en países considerados líderes en seguridad vial. La agenda de Conferencias ha sido la siguiente

- Exposición de la nueva directiva sobre infraestructura: Directiva 2008/96/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 19 de noviembre de 2008 sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. Contando Helmut Markov, Presidente de la Comisión Internacional del Parlamento Europeo como ponente principal.
- Planificación estratégica de seguridad vial en Australia el 24 de noviembre de 2009. Joseph Motha, Director General de la División de Seguridad Vial del Departamento de Infraestructuras, Desarrollo Regional y Gobierno Local de Australia fue el ponente principal.
- Planificación estratégica de seguridad vial en Irlanda el 23 de julio de 2009. Noel Brett, CEO del Irish Road Safety Authority.
- Planificación estratégica de seguridad vial en Reino Unido el 28 de octubre de 2009. Dunkan Price.
- Planificación estratégica de seguridad vial en Suecia el 30 de septiembre de 2009. Asa Ersson.

Estos niveles de análisis han permitido identificar los distintos perfiles de accidentalidad que se registraban en las redes viarias españolas, y han sido la base para la determinación de los colectivos y temas claves sobre los que se han trabajado a lo largo del proceso de elaboración de las políticas de seguridad vial para el próximo periodo.

- Niños de 0 a 14 años
- Ciclistas
- Transporte de mercancías y viajeros
- Jóvenes de 15 a 24 años
- Motoristas
- Alcohol y drogas
- Mayores de 64 años
- Carretera convencional
- Peatones
- Empresa
- Velocidad

Los resultados de los trabajos realizados en la primera fase se han recogido en varios documentos:



Diagnóstico de seguridad vial  
y análisis de estudios e  
investigaciones



Benchmark internacional



Evaluación del Plan de  
Acciones Estratégicas Clave

## Fase II. Diseño y elaboración

Una vez se dispuso del conocimiento completo de la situación de partida comenzó propiamente la elaboración de la Estrategia. En esta fase se ha definido la visión y los valores, los objetivos y las líneas estratégicas, la identificación y priorización de las medidas y la redacción de la Estrategia.

La visión estratégica dirigirá las políticas y actuaciones de seguridad vial en los próximos años se ha fundamentado en la seguridad del sistema de movilidad como derecho y responsabilidad de cada uno de los agentes que intervienen, por una parte las Administraciones públicas con competencias en la materia deben proporcionar espacios seguros de movilidad para todos los colectivos, por otra parte, los usuarios deben actuar y comportarse de manera segura en sus desplazamientos. Esto significa avanzar desde el concepto de “responsabilidad compartida” del periodo anterior al de “movilidad sostenible y segura” que es el nuevo reto.

La definición de los objetivos y líneas estratégicas, y la identificación y priorización de actuaciones han sido dos actividades de esta fase que se retroalimentaron, a partir de la realización de las reuniones de los grupos de trabajo. El modelo de participación público – privado ha desempeñado un papel fundamental, el primer hito de consulta tenía un doble objetivo, revisar y validar las prioridades identificadas y los objetivos; y recoger las propuestas de líneas de trabajo para cada una de las prioridades. Para ello, se trabajó con 14 Grupos de trabajo, algunos de ellos creados ad-hoc en el proceso de formulación de la Estrategia, dentro del Consejo Superior de Seguridad Vial, órgano consultivo configurado por la Administración General del Estado, las Administraciones autonómicas y locales y un conjunto de entidades, fundaciones, asociaciones de víctimas, organizaciones profesionales, económicas y sociales de ámbito estatal vinculadas con la seguridad vial.

El calendario de los grupos de trabajo ha sido el siguiente:

### GRUPOS DE TRABAJO

- Estudios e investigaciones (19-06-2009)
- Ciclistas (29-06-2009)
- Motocicletas (9-07-2009)
- Niños (22-09-2009)
- Mayores (1-10-2009)
- Jóvenes (6-10-2009)
- Furgonetas (13-10-2009)
- Peatones (3-11-2009)
- Infraestructuras (10-11-2009)
- Alcohol, drogas y medicamentos (11-11-2009)
- Vehículo (10-12-2009)
- Víctimas (10-12-2009)
- Estudios e investigaciones (14-04-2010)
- Ciclistas (15-07-2010)

Destacamos el **Grupo de trabajo de Estudios e Investigaciones**, formado por universidades y centros de investigación públicas y privadas con experiencia en el ámbito de la seguridad vial, como soporte al desarrollo y a la implementación de la nueva Estrategia, aportando su conocimiento y cuya participación estuvo dirigida especialmente a la validación de resultados, diseño de medidas y cuantificación de objetivos.. Entre los miembros del mismo podemos destacar: Agencia de Salud Pública de Barcelona, CEIP (Centro Europeo de Prevención de Lesiones, Universidad de Navarra), CEIP (Centro Europeo de Prevención de Lesiones, Universidad de Navarra), CENIT (Centro de Innovación del Transporte, Universidad Politécnica de Cataluña), CIDAUT (Centro de Investigación y Desarrollo en Automoción, Universidad de Valladolid), Dirección General de Tráfico del Gobierno Vasco, IDIADA (Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil, Universidad Politécnica de Cataluña), INSIA (Instituto Universitario de Investigación del Automóvil), INTRAS (Instituto Universitario de Investigación en Tráfico y Seguridad Vial, Universidad de Valencia), Servei Català de Trànsit, y TRANSyT (Centro de Investigación del Transporte, Universidad Politécnica de Madrid)

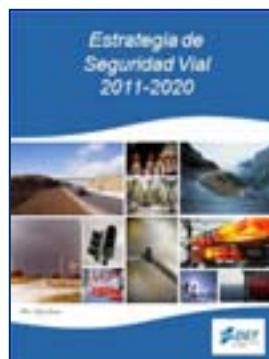
La última actividad de la segunda fase ha sido la **redacción de la Estrategia**, actividad dirigida a dar forma al trabajo realizado en las actividades anteriores y ligada a la revisión y validación de los contenidos por parte de los distintos agentes responsables y participantes en el proceso.

En este sentido, esta actividad se ha caracterizado por la presentación de la Estrategia al Comité de Dirección de la DGT y al Comité Director de la Estrategia en sesiones de trabajo; y por la revisión de la misma por un grupo de expertos internacionales que han aportado su conocimiento para la mejora de la misma (Assa Ersson, Road Safety Division, Swedish Transport Administration; Noel Brett, Road Safety Authority (RSA) Irlanda; Dunkan Price, Department for Transport de Reino Unido; Joe Motha, Road Safety Program. Department of Infrastructure, Transport, Regional Development and Local Government de Australia; Antonio Avenoso, European Transport Safety Council, Véronique Feypell, Joint Transport Centre (OCDE); Antony Bliss, Banco Mundial; y Fred Webman)

Los resultados de esta fase han sido:



Documentación de los grupos de trabajo



Documento de la Estrategia

### Fase III. Puesta en marcha

Esta ultima fase ha tenido dos actividades principales la aprobación de la estrategia y la puesta en marcha del modelo de ejecución.

Los órganos que han validado y aprobado la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 han sido:

- **El Comité Director de la Estrategia**, configurado como el órgano encargado del desarrollo integral de todos los ámbitos de trabajo de la Estrategia y el seguimiento y evaluación semestral de las actividades y proyectos. Director General de Tráfico, los Directores Generales de otros Ministerios implicados: Ministerio del Interior, Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, Ministerio de Justicia, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Ministerio de Economía y Hacienda, Ministerio de Educación y los responsables de cada una de las Subdirecciones de la Dirección General de Tráfico implicadas.

- 
- **El Consejo Superior de Seguridad Vial**, formado por la Administración del Estado, Autonómica y Local y las entidades y organizaciones profesionales, económicas y sociales relacionadas con la seguridad vial y la movilidad; y cuyas principales funciones son: proponer y priorizar nuevas actuaciones para su potencial incorporación a la Estrategia y aprobar la política de seguridad vial.
  - **Consejo de Ministros**, que queda informado de las prioridades, objetivos y líneas estratégicas que guiarán las políticas de seguridad vial en el próximo decenio.

A lo largo del proceso de elaboración de la Estrategia, descrito en el apartado 2 de metodología del presente documento, han participado un elevado número de agentes, tanto del ámbito público como privado, cuyas aportaciones han sido claves, habiendo permitido que la Estrategia sea una buena práctica como modelo de participación público-privado, social y territorial.

A continuación se incluye el listado completo de los participantes:

| ORGANIZACIÓN  |            |
|---|------------|
| Agencia de Salud Pública de Barcelona   | ASPB       |
| Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil   | ATGC       |
| Altran  |            |
| Applus Idiada   | IDIADA     |
| Asociación de Ciclistas Profesionales   | ACP        |
| Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras                                  | ACEX       |
| Asociación Española de Comercio del Caravaning  | ASEICAR    |
| Asociación de Lesionados Medulares y Grandes Discapacitados Físicos                                       | ASPAYM     |
| Asociación Española de Centros Médicos  | ASECEMP    |
| Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos | AECA – ITV |
| Asociación Española de la Carretera   | AEC        |
| Asociación Española de Pediatría  | AEPED      |
| Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico  | PAT-APAT   |
| Asociación Española de Renting de Vehículos   | AER        |
| Asociación Estatal de Víctimas de Accidentes  | DIA        |
| Asociación Mutua Motera   | AMM        |
| Asociación Nacional de Importadores de Automóviles, Camiones, Autobuses y Motocicletas                    | ANIACAM    |
| Asociación Nacional de Vendedores de Vehículos a Motor, Reparación y Recambios                            | GANVAM     |
| Asociación para afectados de daño cerebral sobrevenido y familiares de Madrid                             | APANEFA    |
| Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal   | AESLEME    |
| Ayuntamiento de Barcelona   |            |
| Ayuntamiento de Fuenlabrada   |            |
| Ayuntamiento de Madrid  |            |

| ORGANIZACIÓN   |           |
|--|-----------|
| Catalunya Camina   |           |
| Centre d'Innovació del Transport   | CENIT     |
| Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas   | CEDEX     |
| Centro de Investigación del Transporte   | TRANSyT   |
| Centro Europeo de Prevención de Lesiones   | ECIP      |
| Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos  | CICCP     |
| Comisiones Obreras   | CCOO      |
| Comité Nacional de Transporte por Carretera  | CNTC      |
| Comunidad Foral de Navarra   |           |
| Confederación Española de Madres y Padres de alumnos   | CEAPA     |
| Confederación Nacional de Autoescuelas   | CNAE      |
| Consejo de la Juventud   | CJE       |
| Controla Club  |           |
| Coordinadora en Defensa de la Bici   | Confici   |
| Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad) | PNSD      |
| DIAGEO   | DIAGEO    |
| Dinamarca  |           |
| Eco-Comunicación   |           |
| Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción  | FACONAUTO |
| Federación Española de Bebidas Espirituosas  | FEBE      |
| Federación Española de Daño Cerebral   | FEDACE    |
| Federación Nacional del Transporte en Autobús  | FENEBUS   |
| Finlandia  |           |
| Fiscalía de Seguridad Vial   |           |
| Francia  |           |
| Foro de Peatones ANDANDO   |           |
| Fundación CIDAUT   | CIDAUT    |
| Fundación ECA-Bureau Veritas   | ECA BV    |
| Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil  | FITSA     |
| Fundación MAPFRE   | MAPFRE    |

| ORGANIZACIÓN   |                     |
|--|---------------------|
| Fundación para la Seguridad Vial   | FESVIAL             |
| Generalitat de Cataluña (Servei Català de Trànsit)   | SCT                 |
| Generalitat Valenciana   |                     |
| Gobierno Vasco (Trafiko Zuzendaritza)  |                     |
| Instituto de la Juventud (Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad)                       | INJUVE              |
| Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (Ministerio de Justicia)                     | INT                 |
| Instituto Universitario de Investigación del Automóvil   | INSIA               |
| Investigación y Tratamiento en Salud Mental y Servicios Sociales                                   | INTRAS              |
| Irlanda  |                     |
| Italia   |                     |
| Jefatura Central de Tráfico - Subdirecciones Generales   |                     |
| Jefaturas Provinciales de Tráfico  |                     |
| KmCero Club del Motorista  | KmCero              |
| Lucha Motera   |                     |
| Ministerio de Educación  |                     |
| Ministerio de Fomento  |                     |
| Ministerio de Industria, Turismo y Comercio  |                     |
| Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad  |                     |
| Ministerio de Trabajo e Inmigración  |                     |
| Mutua Madrileña  |                     |
| Países Bajos   |                     |
| Plataforma Motera para la Seguridad Vial   | PMSV                |
| Portugal   |                     |
| RACC   | RACC                |
| RACE   | RACE                |
| Reino Unido  |                     |
| Real Federación Motociclista Española  | RFME                |
| Real Motor Club de España  | RMCE                |
| Sociedad Científica Española de Estudios sobre el Alcohol, el Alcoholismo y las otras Toxicomanías | SOCIDROGALCO<br>HOL |
| Sociedad Española de Geriatría y Gerontología  | SEGG                |

| ORGANIZACIÓN   |              |
|--|--------------|
| Sociedad Española de Medicina de Tráfico   | SEMT         |
| Sociedad Española de Toxicomanías  | SET          |
| Stop Accidentes  |              |
| Suecia   |              |
| Universidad Nacional de Educación a Distancia (Facultad de CCP y Sociología)                                     | UNED         |
| Universidad Politécnica de Madrid  | UPM          |
| Universidad de Santiago de Compostela  | USC          |
| Universidad de Valencia (Grupo de Investigación INFORSE "Innovación en Ferrocarril, Seguridad Vial y Ergonomía") | UV - INFORSE |
| Universidad de Valladolid  | UVA          |



### *3. La diagnosis*

---

La diagnosis realizada en el proceso de elaboración de esta estrategia constituye un avance importante con respecto a años anteriores dado que se ha realizado un análisis en profundidad de diversas fuentes lo que ha permitido generar un mayor nivel de conocimiento de las problemáticas de seguridad vial en España.

El capítulo se estructura en los siguientes epígrafes:

En primer lugar, 1.1, La evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008, analiza los distintos ámbitos del Plan y sus resultados, a partir del análisis exhaustivo de las Memorias Anuales y Planes de Actuación.

En segundo lugar, 1.2, Los principales datos de accidentalidad en España, presenta la evolución de la accidentalidad para el periodo 2003-2009 a partir del análisis de las principales magnitudes como son fallecidos y heridos graves, accidentes mortales y con víctimas estratificados por variables como tipología de usuario, de vehículo, de vía, temporalidad y género principalmente.

Por último, 1.3, Los principales datos a nivel internacional, expone la comparativa de España con el resto de países de la Unión Europea en términos de fallecidos por millón de habitantes para distintas variables.



### ***3.1. Evaluación del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005 - 2008***

En España en el año 2003 se registraron 5.399 fallecidos en accidentes de tráfico y 26.305 heridos graves, magnitud que parecía ser “aceptada” como el alto precio que hay que pagar para poder desplazarnos en la dinámica de la sociedad actual. Además, las previsiones de crecimiento, tanto del parque móvil como del número de conductores no auguraban mejores cifras en los años venideros.

Comparándonos con la Unión Europea, España en el año 2003 presentaba una tasa de accidentalidad de 128 fallecidos por millón de población frente a los 103 de la Unión Europea, lo que situaba a España lejos de aquellos países con los mejores resultados en seguridad vial: Suecia, Reino Unido y los Países Bajos.

Es en este contexto cuando la Dirección General de Tráfico, Ministerio de Interior, se propone elaborar un plan que permita, por una parte, reducir esas cifras, y por otra, disponer de una herramienta de gestión para dinamizar y canalizar la actuación de los distintos agentes sociales, públicos y privados para la mejora de la seguridad vial en España.

En línea con las directrices europeas de 2001 de disminución de fallecidos en un 50% para 2010, España adoptó un Plan Estratégico con el objetivo de reducir el número de fallecidos en accidentes de tráfico en un 40% de 2005 a 2008. La consecución de un objetivo tan ambicioso exigía realizar una detallada planificación de las acciones, un compromiso y una involucración de los niveles políticos y una sensibilización de la sociedad.

En el año 2003 se elabora el Plan Estratégico de Seguridad Vial (informado por el Consejo Superior de Seguridad Vial y aprobado por la Comisión Interministerial de Seguridad Vial) articulado en base a tres ejes de trabajo:

- En primer lugar, las Medidas Especiales de Seguridad Vial 2004-2005 dirigidas a una obtención rápida de resultados.
- En segundo lugar, con el propósito último de que las medidas anteriores tengan un efecto duradero en el tiempo, es imprescindible acompañarlas de un Plan de Acciones Estratégicas Claves 2005-2008, en el que la sociedad civil y el resto de administraciones han desempeñado un papel clave, tanto en su elaboración, como en su puesta en funcionamiento y seguimiento.
- Por último, y a fin de abordar la accidentalidad en las vías urbanas, surge el Plan de Seguridad Vial Urbana Tipo, orientado a definir una metodología base para las actuaciones en este ámbito específico de la política de seguridad vial.

La seguridad vial ha experimentado notables cambios de 2005 a 2008, el número de fallecidos lejos de aumentar como anteriormente sucedía se redujo en un 43% de 2003 a 2008, habiéndose alcanzado y superado el objetivo del Plan Estratégico.

En total el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 contenía 46 objetivos estratégicos, de los cuales 46 objetivos 33 se han superado, lo que supone más de un 77% de los objetivos conseguidos.

Una de las claves de esta reducción ha sido haber conseguido un cambio en el comportamiento de los usuarios, ahora ya más concienciados de la seguridad vial que cuando se inició el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2003-2008. Este cambio de comportamiento queda reflejado en la mayoría de los objetivos estratégicos contenidos en el plan; como por ejemplo la utilización del casco ha aumentado del 73% en 2003 al 98,5% en 2008, la utilización del cinturón de seguridad ha pasado del 70% al 84%, se ha reducido la velocidad media en 2 km/h y se observa una tendencia a la baja del consumo de bebidas alcohólicas (porcentaje de conductores fallecidos que superaba la tasa de 0,3g/l ha pasado del 35% al 29%).

Los tres indicadores que han experimentado la evolución más positiva han sido:

- Fallecidos en autopista. En 2003 se registraron 370 fallecidos en autopista y se marcó como objetivo reducir esta cifra a 250, finalmente en 2008 no sólo se consiguió el objetivo, sino que se redujo a 109, un 70% menos.
- Menores de 18 años fallecidos como pasajeros de turismos en accidentes con víctimas. Se registraron en 2003 158 fallecidos de este perfil, cifra que se redujo a 68 en 2008, una reducción del 57%.
- Jóvenes entre 18 y 29 años fallecidos en accidentes de tráfico con víctimas en fin de semana. En 2003 hubo 863 fallecidos y se marcó como objetivo reducir dicha cifra a 525, en 2008 se registraron 403 fallecidos, un 54% menos que en 2003.

Los tres indicadores que han experimentado la evolución más negativa han sido:

- Número de conductores de motocicleta mayores de 34 años fallecidos en accidente de tráfico con víctimas. En base a los 113 fallecidos bajo esta categoría en 2003, se estableció el objetivo de 75 fallecidos para 2008. Sin embargo, la cifra para este colectivo ha aumentado, y en 2008 se registraron 219 fallecidos, un aumento del 93,8% con respecto al año de base.
- Número de conductores de motocicleta mayores de 34 años heridos graves en accidente de tráfico con víctimas. A su vez, los heridos grave que forman parte del mismo colectivo de conductores de motocicletas mayores de 34 año, aumentaron en un 93,1% con respecto a 2003, lo que indica una elevada necesidad de mejora para el colectivo.
- Número de motocicletas implicadas en accidentes con víctimas. Este indicador registró 10.211 casos en 2003, aumentando en un 79,6% a 18.339 en 2008, efectivamente alejándose de su objetivo de reducción a 9.500 para ese año.

A continuación se incluye el cuadro de indicadores completo del Plan Estratégico 2005-2008.

| INDICADOR  | Evolución de los Indicadores |        |        |        |         |        |        | Objetivo 2008 | Variación 2003-2008  |
|--|------------------------------|--------|--------|--------|---------|--------|--------|---------------|----------------------|
|  | 2003                         | 2004   | 2005   | 2006*  | 2007    | 2008   |        |               |                      |
| 1 Reducción del ratio fallecidos totales en accidente por millón de habitantes   | 127                          | 110    | 102    | 93     | 85      | 68     | 76     | ★             | -46,66%              |
| 2a Reducción del número total de fallecidos  | 5.399                        | 4.741  | 4.442  | 4.104  | 3.823   | 3.100  | 3.250  | ●             | -42,68%              |
| 2b Reducción del número total de heridos graves  | 26.305                       | 21.805 | 21.859 | 21.382 | 19.295  | 15.488 | 21.000 | ★             | -37,32%              |
| 3 Reducción del ratio de fallecidos por cada 100 accidentes con víctimas   | 5,4                          | 5      | 4,9    | 4,1    | 3,8     | 3,3    | 3,4    | ●             | -38,89%              |
| 4 Reducción del número total de accidentes con víctimas  | 99.987                       | 94.009 | 91.187 | 99.797 | 100.508 | 93.161 | 95.000 | ★             | -8,83%               |
| Reducción del número de conductores y pasajeros de ciclomotor entre 15 y 20 años fallecidos en accidentes con víctimas       | 156                          | 154    | 113    | 116    | 102     | 78     | 100    | ●             | -55,66%              |
| Reducción del número de conductores y pasajeros de ciclomotor entre 15 y 20 años heridos graves en accidentes con víctimas   | 1.795                        | 1.583  | 1.572  | 1.428  | 1.172   | 931    | 1.200  | ★             | -48,16%              |
| Reducción del número de menores (<18 años) fallecidos como pasajeros de turismos en accidentes con víctimas                  | 168                          | 132    | 112    | 101    | 100     | 88     | 100    | ●             | -56,56%              |
| Reducción del número de menores (<18 años) heridos graves como pasajeros de turismos en accidentes con víctimas              | 827                          | 600    | 533    | 486    | 408     | 360    | 353    |               | -55,47%              |
| Reducción del número de conductores de turismo entre 18 y 34 años fallecidos en accidentes con víctimas                      | 952                          | 791    | 691    | 627    | 515     | 452    | 500    | ●             | -52,52%              |
| Reducción del número de conductores de turismo entre 18 y 34 años heridos graves en accidentes con víctimas                  | 4.285                        | 3.158  | 3.264  | 2.867  | 2.516   | 2.148  | 3.000  | ★             | -49,88%              |
| Reducción del número de conductores de turismo > 34 años fallecidos en accidente de tráfico con víctimas                     | 1.050                        | 879    | 851    | 746    | 665     | 532    | 750    | ●             | -49,81%              |
| Reducción del número de conductores de turismo > 34 años heridos graves en accidente de tráfico con víctimas                 | 3.922                        | 3.159  | 3.038  | 2.735  | 2.481   | 2.190  | 3.300  | ★             | -44,16%              |
| Reducción del número de conductores de motocicleta > 34 años fallecidos en accidente de tráfico con víctimas                 | 113                          | 135    | 172    | 194    | 262     | 219    | 75     | ●             | 93,81%               |
| Reducción del número de conductores de motocicleta > 34 años heridos graves en accidente de tráfico con víctimas             | 723                          | 752    | 1.015  | 1.175  | 1.398   | 1.396  | 600    | ●             | 93,08%               |
| 9a Reducción del número de peatones > 49 años fallecidos en zona urbana  | 204                          | 210    | 222    | 194    | 202     | 165    | 100    |               | -50,12%              |
| 9b Reducción del número de peatones > 49 años heridos graves en zona urbana  | 957                          | 1.075  | 1.028  | 919    | 881     | 840    | 700    |               | -12,23%              |
| 10a Reducción del número total de fallecidos en verano (julio+agosto)  | 1.119                        | 818    | 749    | 711    | 748     | 613    | 725    | ●             | -45,22%              |
| 10b Reducción del número total de heridos graves verano (julio+agosto)   | 5.370                        | 4.060  | 4.253  | 3.803  | 3.803   | 3.125  | 4.400  | ★             | -41,79%              |
| 11a Reducción del número total de fallecidos fin de semana   | 2.401                        | 1.980  | 1.879  | 1.813  | 1.703   | 1.300  | 1.550  | ●             | -45,88%              |
| 11b Reducción del número total de heridos graves fin de semana   | 11.719                       | 9.279  | 9.275  | 9.063  | 8.052   | 6.880  | 8.800  | ★             | -41,28%              |
| 12a Reducción del número de jóvenes entre 18 y 29 años fallecidos en accidentes de tráfico con víctimas en fin de semana     | 863                          | 718    | 620    | 587    | 523     | 403    | 525    | ●             | -53,38%              |
| 12b Reducción del número de jóvenes entre 18 y 29 años heridos graves en accidentes de tráfico con víctimas en fin de semana | 4.365                        | 3.387  | 3.370  | 3.315  | 2.852   | 2.224  | 3.000  | ★             | -49,05%              |
| 13 Reducción de la edad media del parque móvil   | 59,00%                       | 60,00% | 62,00% | 63,00% | 63,00%  | 61,00% | 60%    | ●             | + 1 punto porcentual |

★ Objetivo alcanzado

| Evolución de los Indicadores  |        |        |        |        |        |        |               |                            |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|---------------|----------------------------|
| INDICADOR   | 2003   | 2004   | 2005   | 2006*  | 2007   | 2008   | Objetivo 2008 | Variación 2003-2008        |
| 13 Reducción de la edad media del parque móvil  | 59.00% | 60.00% | 62.00% | 63.00% | 63.00% | 61.00% | 60%           | + 1 punto porcentual       |
| Reducción número total de ciclomotores implicados en accidentes con víctimas en zona urbana   | 16.931 | 16.078 | 14.832 | 14.921 | 13.900 | 11.757 | 13.500        | -20,56%                    |
| 14 Reducción del número motocicletas implicadas en accidentes con víctimas  | 10.211 | 10.591 | 12.722 | 16.025 | 19.030 | 18.339 | 9.500         | -79,60%                    |
| Reducción número total vehículos pesados de transporte de mercancías implicados en accidentes con víctimas en carretera y tipo de vía convencional                          | 3.105  | 3.016  | 2.711  | N.D.   | N.D.   | 2.713  | 2.800         | -12,62%                    |
| Reducción del porcentaje de conductores que rebasan el límite de velocidad respecto al total de conductores controlados en carretera  | N.D.   | N.D.   | 31%    | N.D.   | 24%    | N.D.   | 15%           | N.D.                       |
| 18a Incremento del número de controles totales de alcoholemia (en millones)   | 2,5    | 3,0    | 4,0    | 4,0    | 4,7    | 5,5    | 4,6           | +120,00%                   |
| Porcentaje de controles de alcoholemia sobre el censo de conductores hasta alcanzar el 20% del censo de conductores   | 11,10% | 11,80% | 14,00% | 15,80% | 17,90% | 22,10% | 20%           | + 11 puntos porcentuales   |
| 19 Reducción del porcentaje de fallecidos con alcohol en sangre (mayor o igual) 0,3 gr/l  | 37,30% | 36,10% | 34,10% | 30,40% | 30,80% | 30,97% | 20%           | + 0,33 puntos porcentuales |
| 20a Incremento del uso de cinturón de seguridad delantero en vía urbana   | 61,00% | N.D.   | 69,00% | 81,64% | 86,97% | 81,15% | 90%           | +20,15 puntos porcentuales |
| 20b Incremento del uso de cinturón de seguridad trasero en vía urbana   | 34,00% | N.D.   | 46,00% | 58,26% | 69,00% | 73,80% | 70%           | + 39,8 puntos porcentuales |
| 20c Incremento del uso de cinturón de seguridad trasero en carretera  | 45,00% | N.D.   | 51,00% | 74,64% | 69,86% | 60,50% | 75%           | + 30,6 puntos porcentuales |
| 21a Incremento del uso del casco por conductor de ciclomotor en vía urbana  | 66,00% | N.D.   | 94,50% | 93,60% | 95,20% | 98,20% | 95%           | + 32,2 puntos porcentuales |
| 21b Incremento del uso del casco por pasajero de ciclomotor en vía urbana   | 51,00% | N.D.   | 86,00% | 78,50% | 84,50% | 89,10% | 75%           | + 38,1 puntos porcentuales |
| 22a Reducción del número total de fallecidos en autopista   | 370    | 279    | 219    | 235    | 154    | 109    | 250           | -70,54%                    |
| 22b Reducción del número total de heridos graves en autopista   | 1.219  | 925    | 889    | 952    | 658    | 598    | 1.000         | -28,49%                    |
| 22c Reducción del número total de fallecidos en autovía   | 713    | 651    | 633    | 561    | 458    | 389    | 500           | -45,44%                    |
| 22d Reducción del número total de heridos graves en autovía   | 3.142  | 2.320  | 2.257  | 2.100  | 1.938  | 1.814  | 2.500         | -43,36%                    |
| 22e Reducción del número total de fallecidos en vía convencional  | 3.309  | 2.795  | 2.721  | 2.514  | 2.412  | 1.940  | 2.000         | -41,37%                    |
| 22f Reducción del número total de heridos graves en vía convencional  | 14.212 | 10.995 | 11.311 | 12.233 | 10.777 | 8.720  | 11.000        | -38,64%                    |
| 23 Reducción del número de accidentes con salida de la vía en carretera   | 19.420 | 17.781 | 17.725 | 19.346 | 19.141 | 17.271 | 17.000        | -11,08%                    |
| Reducción del número de accidentes con víctimas en carretera entre cuyos factores concurrentes aparecen causas asociadas a la vía (estado via/señalización, tramo en obras) | 870    | 797    | 1.016  | 1.403  | 1.490  | 1.393  | 750           | -60,11%                    |
| 25 Reducción del número total de puntos negros o TCAs   | 959    | 780    | 739    | 749    | 802    | N.D.   | 860           | N.D.                       |
| 26 Reducción del número de fallecidos por cada 100 accidentes en puntos negros o TCAs   | 6      | 6      | 6      | 6      | 4      | N.D.   | 5             | N.D.                       |

★ Objetivo alcanzado

La consecución de los objetivos del Plan, se ha basado en el desarrollo 19 líneas estratégicas, aunque a diferentes niveles.

Para este periodo, destacan como áreas estratégicas con **mayor grado de desarrollo**:

- Educación y formación vial, con la implantación de la formación obligatoria en materia de seguridad vial en el currículo escolar como proyecto a destacar.
- Concienciación de seguridad vial, responsable, entre otros, del cambio de comportamiento de los usuarios.
- Seguridad de los vehículos, la transposición de las directivas europeas para mejorar los sistemas activos y pasivos de la seguridad de los vehículos ha sido el principal foco de trabajo en esta área.
- Investigación y análisis de la seguridad vial, se ha mejorado los sistemas de información, que se constituyen como imprescindibles para la toma de decisiones en la lucha contra la siniestralidad.
- Participación de la sociedad civil, a través del Consejo Superior de Seguridad Vial y sus grupos de trabajo.

Con un **grado de desarrollo** medio-alto, que podría mejorarse están las siguientes áreas:

- Vigilancia y control, más y mejores medios tanto humanos como técnicos.
- Infraestructuras y gestión de la información. En este sentido, y en lo que respecta a la Red de Carreteras del Estado se han venido ejecutándose las licitaciones correspondientes, si bien, no se dispone de información para el resto de propietarios de las vías.
- Seguridad vial y laboral en el transporte.
- Atención a las víctimas y a sus familias.
- Coordinación con otras administraciones. Si bien, se han realizado grandes avances (convenios y acuerdos con la Administración local, la FEMP (Federación Española de Municipios y Provincias) como órgano consultivo, todavía queda mucho trabajo por hacer en relación principalmente a la Administración autonómica.

A partir del análisis objetivos fijados versus resultados conseguidos, las políticas de seguridad vial deben de **continuar trabajando** en los siguientes temas:

- Los menores de edad como pasajeros de turismo.
- Los motoristas.
- Los peatones en zona urbana.
- Los factores de riesgo: conducción bajo los efectos del alcohol.
- Utilización del cinturón de seguridad especialmente en zona urbana.
- Los accidentes de por salida de la vía.
- Los accidentes en carretera en cuyos factores concurrentes aparecen causas asociadas al estado de la vía (estado de la vía/señalización, tramo en obras).



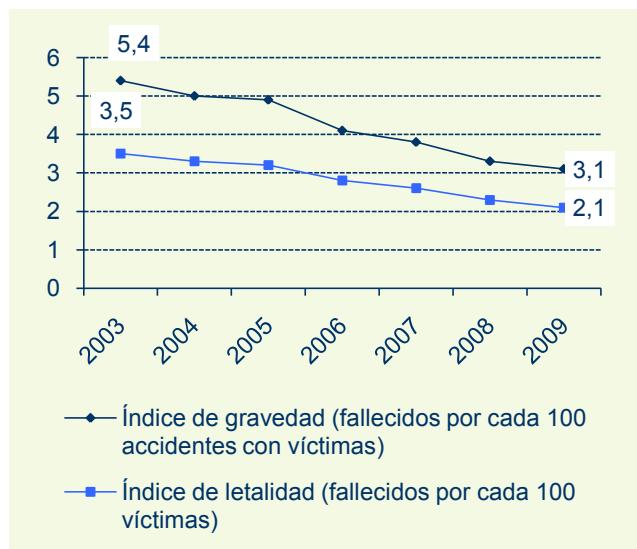
### ***3.2. Los principales datos de accidentalidad en España***

Entre 2003 y 2009 el número de fallecidos se ha reducido en un 50%, superando con un año de antelación el objetivo establecido por la Unión Europea de reducir el número de fallecidos a la mitad.

Una de las claves de esta reducción ha sido el cambio de comportamiento de los usuarios, más concienciados ahora que en 2003, sobre la necesidad de tener un comportamiento seguro como usuarios de las vías.

Este cambio de comportamiento queda patente en el incremento que ha experimentado la utilización de los elementos de seguridad (casco y cinturón) y la tendencia a la baja del consumo de bebidas alcohólicas. Esta mejoría queda patente en los índices de gravedad y letalidad.

EVOLUCIÓN 2003-2009 DE LOS ÍNDICES DE GRAVEDAD Y LETALIDAD



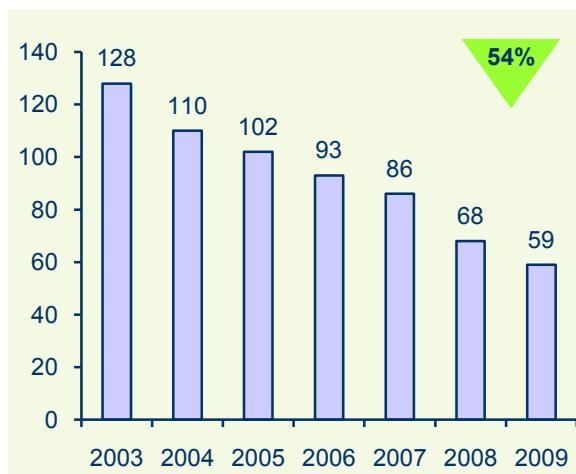
Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

EVOLUCIÓN 2003 - 2009 DEL NÚMERO DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

## FALLECIDOS POR MILLÓN DE HABITANTES



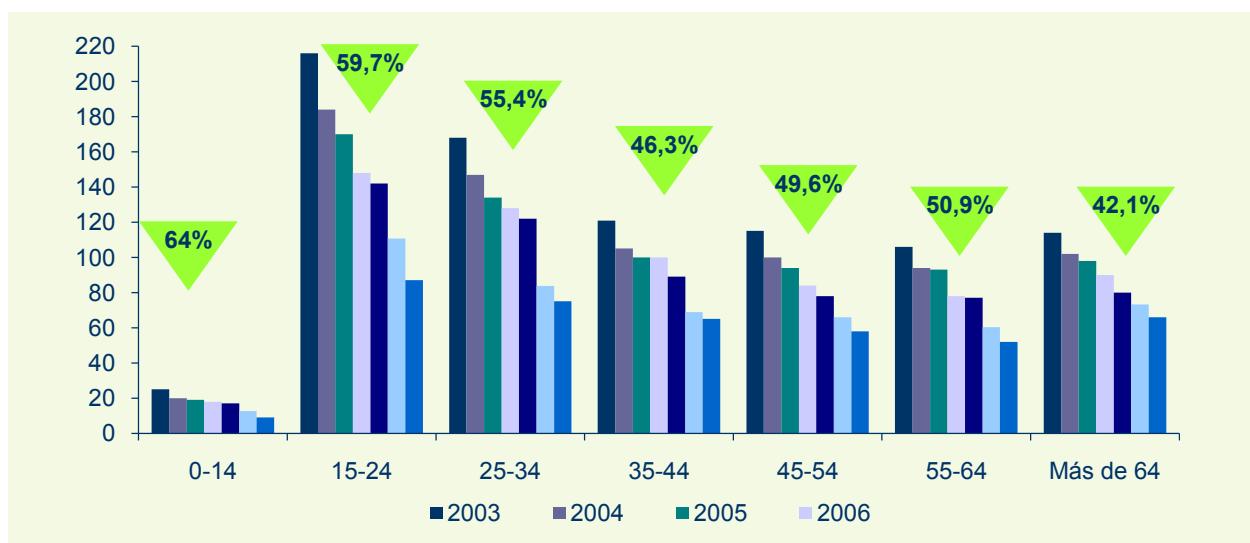
Variación porcentual del periodo

Fuente: Principales cifras 2009. DGT

En los últimos cuatro años se ha producido una reducción de la tasa de fallecidos por millón de población de un 54%, pasando de los 128 fallecidos por millón de habitantes en 2003 a 59 en 2009.

Por grupos de edad, la tasa por millón de población que más se ha reducido ha sido la de los niños de 0 a 14 años (25 en 2003 a 9 en 2009) y la de jóvenes de 15 a 24 años (216 en 2003 a 87 en 2009), si bien sigue manteniéndose por encima del resto de tramos de edad. La menor tasa de reducción corresponde a los mayores de 64 años.

## FALLECIDOS POR MILLÓN DE POBLACIÓN Y GRUPO DE EDAD

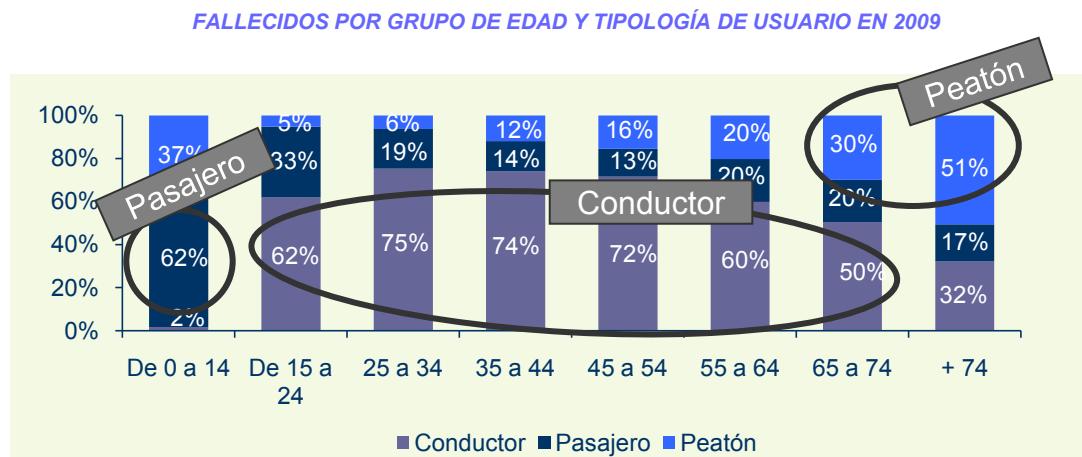


Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

Variación porcentual del periodo

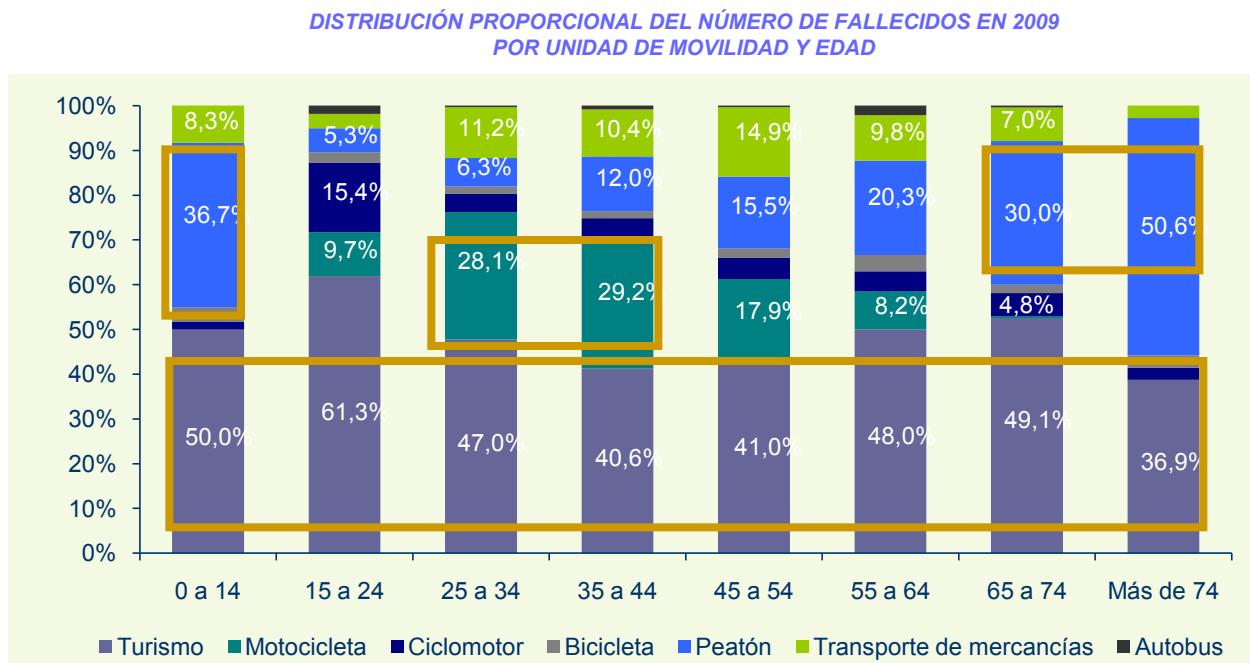
## La tipología de usuario

Se mantienen las tipologías de usuarios más representativos en cada grupo de edad en el periodo 2003-2009.



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009. DGT. Datos a 30 días

La distribución proporcional de fallecidos por unidad de movilidad para los diferentes tramos de edad está marcada por el turismo, si bien, destacan algunos colectivos vulnerables como son los niños de 0 a 14 años y los mayores de 64 años como peatones.



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009. DGT. Datos a 30 días

El análisis de fallecidos por modo de transporte para el periodo 2003 a 2009 destaca:

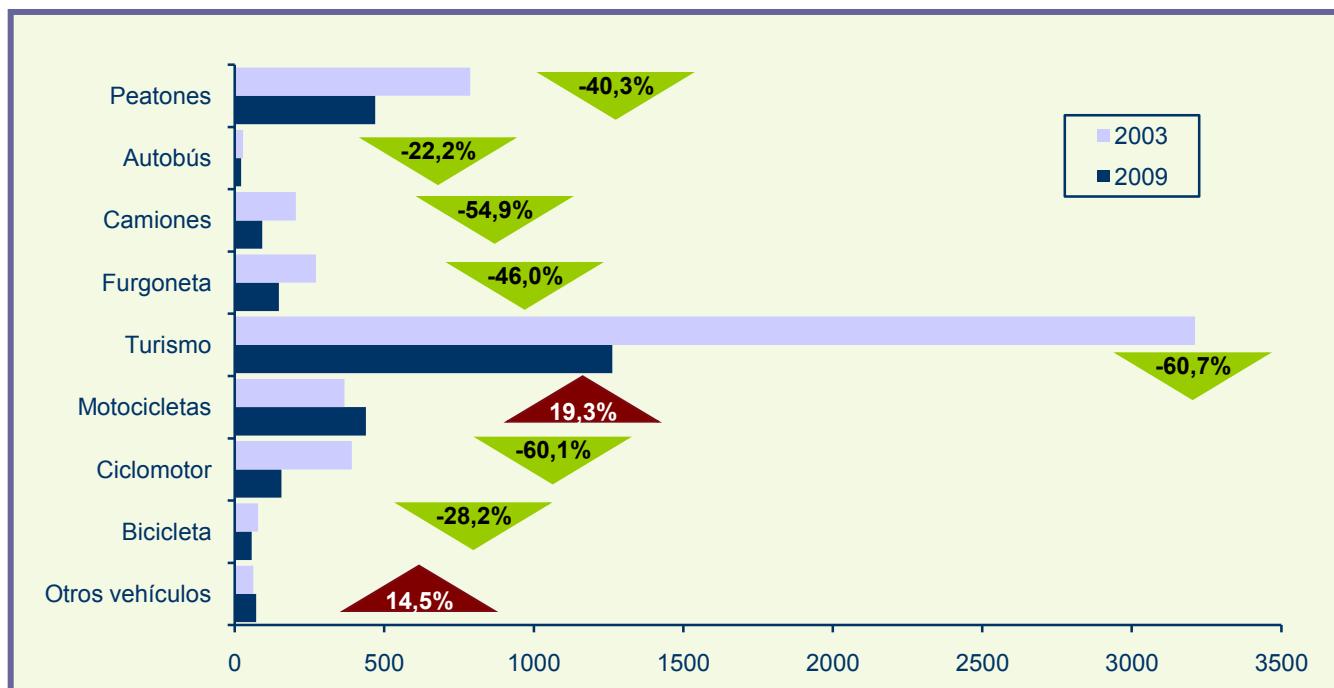
**... como aspectos positivos:**

- ✓ Disminuye el número de usuarios fallecidos en la mayor parte de las tipologías de vehículos.
- ✓ Los fallecidos en turismos, disminuye en un 61%, pasando de 3.211 fallecidos en 2003 a 1.263 en 2009.

**... como aspectos negativos:**

- ✗ Existe una evolución creciente de la cifra de fallecidos en motocicleta, que han pasado de 367 en 2003 a 438 en 2009.

FALLECIDOS POR MODO DE TRANSPORTE 2003-2009

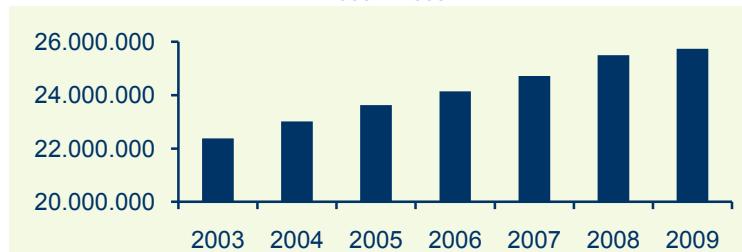


▲ Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

El censo de conductores, incluyendo licencias se ha incrementado en un 15% en los últimos cinco años.

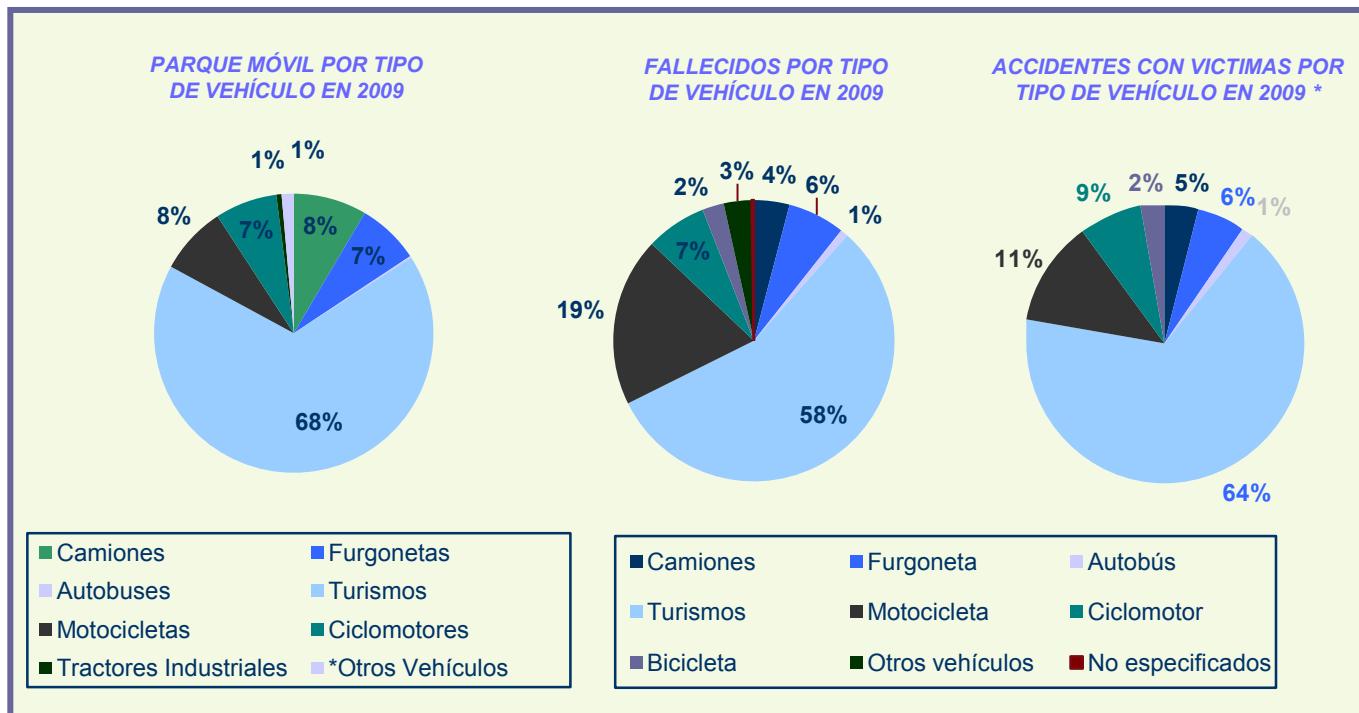
EVOLUCIÓN DEL CENSO DE CONDUCTORES (CON LICENCIAS) DE 2003 A 2009



Fuente: Anuarios estadístico general 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

## La tipología de vehículo

TIPOLOGÍA DE VEHÍCULOS Y DE ACCIDENTES



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009. DGT. Datos a 30 días

\* Porcentaje calculado sobre el total de los vehículos indicados.

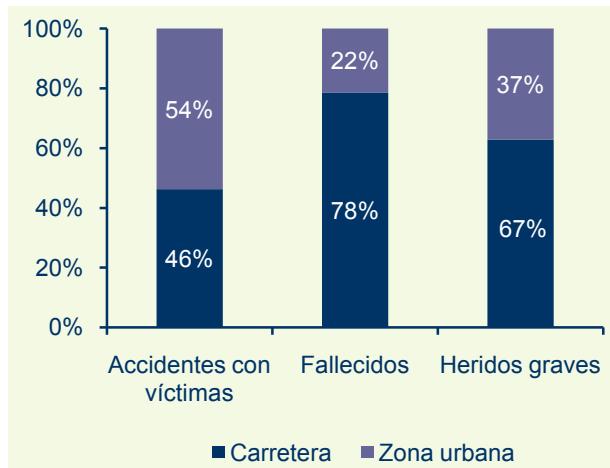
A modo de resumen las tipologías de mayor representatividad son:

- Los turismos son los vehículos que alcanzan las mayores cifras, registrando un 58% de los fallecidos y un 64% de los accidentes con víctimas. No obstante su representatividad en el parque móvil es del 68%.
- Las motocicletas, representan el 8% del parque móvil y registran una accidentalidad elevada, con el 19% de fallecidos y 11% de los accidentes con víctimas.
- El vehículo con la tercera accidentalidad más alta es el ciclomotor, que suponen un 7% del parque móvil y registran el 9% de accidentes y el 7% de fallecidos.

## La tipología de vía

El 46% de los accidentes con víctimas en 2009 se produjo en carretera, ocasionando el 78% de los fallecidos y el 67% del total de heridos graves.

DISTRIBUCIÓN CARRETERA-ZONA URBANA EN 2009

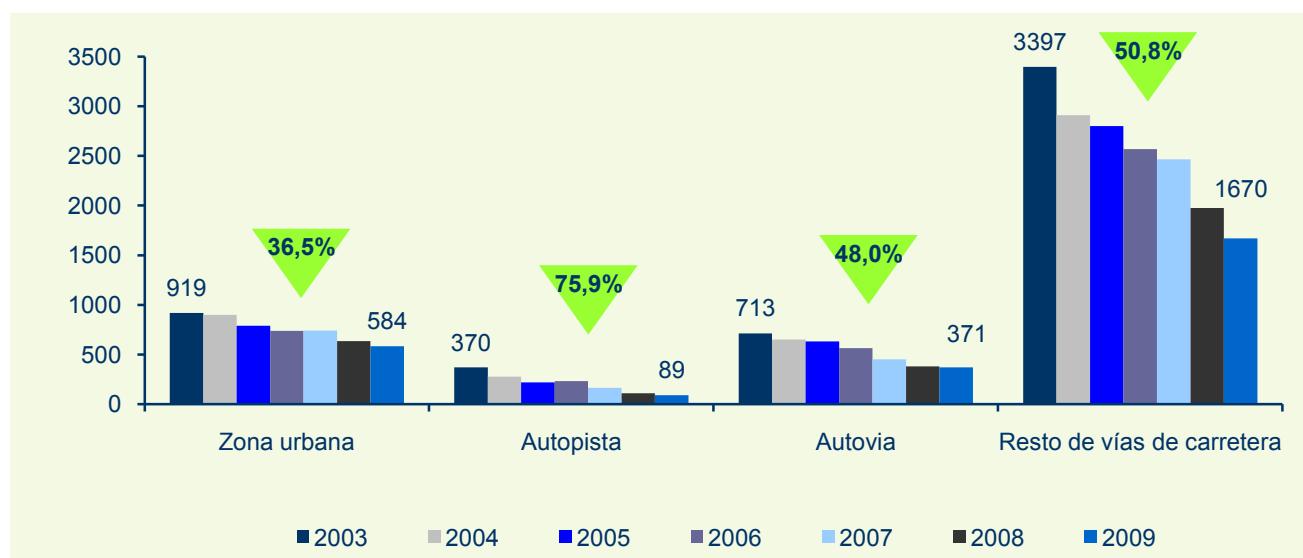


Se mantiene prácticamente estable la distribución de accidentes con víctimas carretera - zona urbana con respecto a 2003.

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009.  
DGT. Datos a 30 días

En periodo de 2003 a 2009 se ha registrado un decremento importante en los fallecidos en todo tipo de vías, siendo especialmente significativa la reducción en autopista y zona urbana la que ha experimentado la menor reducción.

EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE FALLECIDOS POR TIPO DE VÍA

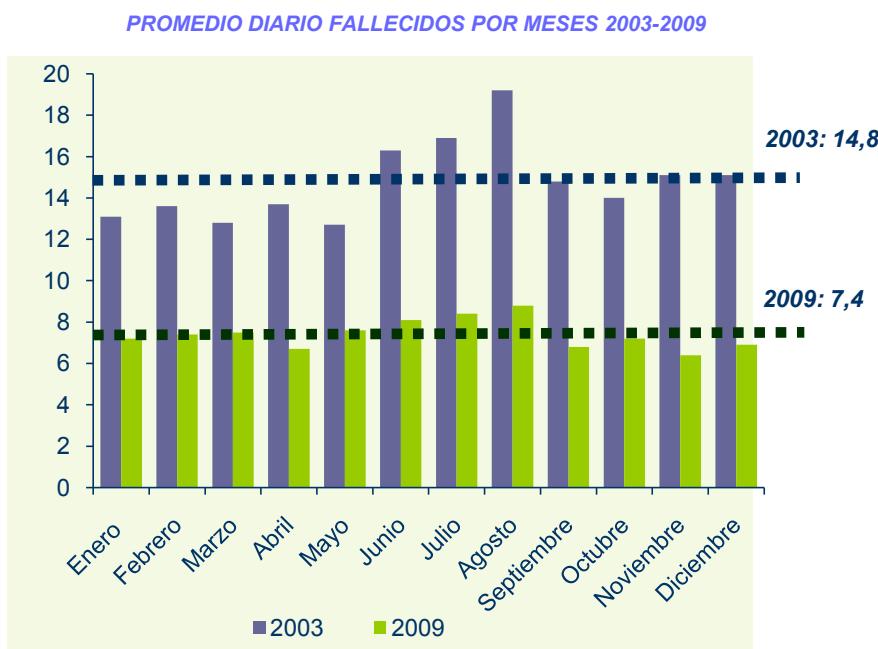


Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

Variación porcentual del periodo

## La temporalidad

Las cifras de fallecidos para los meses de verano y fines de semana han experimentado un significativo descenso, si bien continúan presentando el mayor número diario de fallecidos.



Los meses de verano registran el mayor número de fallecidos debido al incremento de la movilidad por motivos vacacionales.

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

La reducción media de fallecidos en el periodo 2003 a 2009 en los días laborales ha sido del 49%, muy similar a la de fin de semana, un 51%. No obstante, las cifras de fallecidos los fines de semana siguen siendo superiores a las de los días laborales.



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

## La accidentalidad y el género

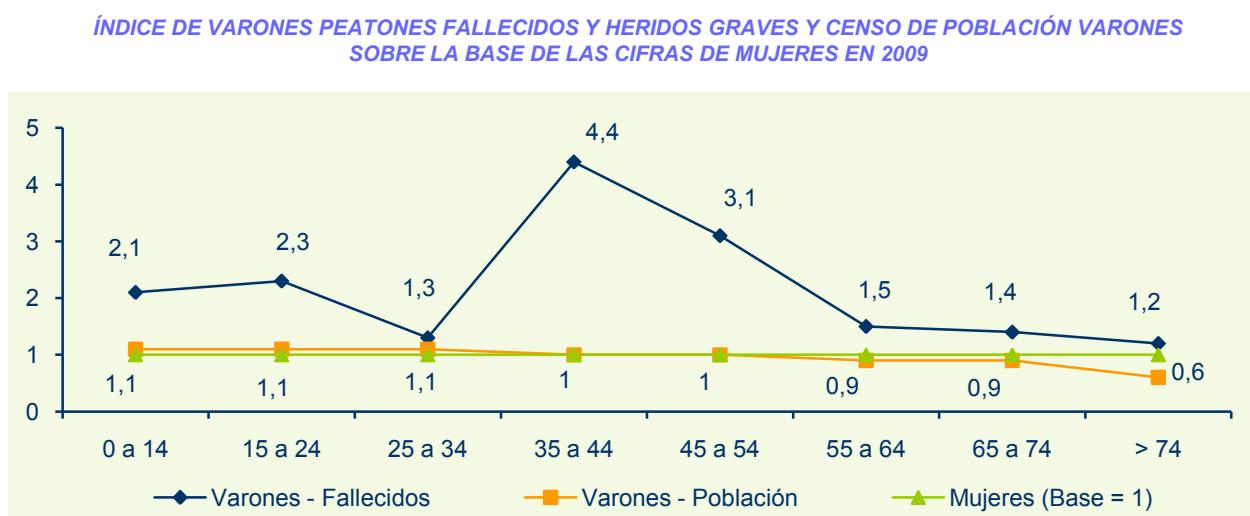
La accidentalidad por género presenta patrones muy diferenciados por tipo de usuario, siendo las diferencias especialmente relevantes en los usuarios conductores y peatones. Los gráficos que a continuación se presentan recogen la relación del número de fallecidos varones tomando como base la cifra de mujeres fallecidas.

El primer gráfico, analiza el **impacto del género en la distribución de conductores fallecidos** y muestra también la distribución del censo. Las cifras de conductores varones fallecidos son muy superiores para todos los grupos de edad no siendo esta proporción equivalente a la que presenta el censo de conductores.



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

El segundo gráfico analiza el **impacto del género la distribución de peatones fallecidos** e integra también la distribución de la población. Se aprecia también para peatones una mayor proporción de fallecidos varones.



Fuente: INE. Proyecciones de población, 1 de enero de 2009.

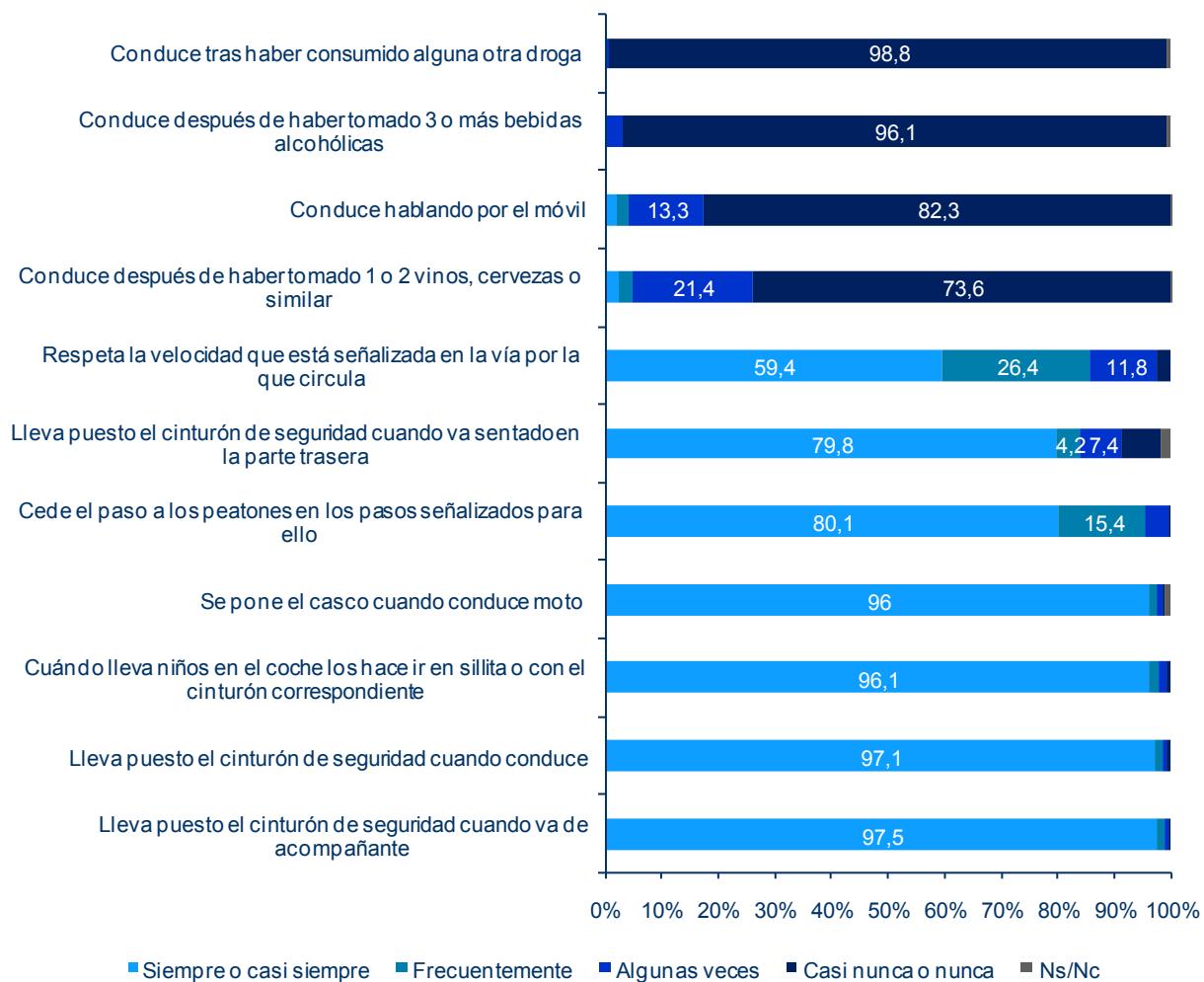
Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

## Los hábitos de conducción en España

Las normas con mayor nivel de cumplimiento son: no conducir después del consumo de alguna droga, 98,8%; llevar puesto el cinturón al conducir, 98,5% y llevar a los niños con sillita y cinturón, 97,9%.

Paralelamente, hay tres normas de circulación que el conductor reconoce cumplir en menor medida: no conducir después de beber 1 ó 2 bebidas alcohólicas, 73%; llevar puesto el cinturón en la parte trasera, 79,8% y no conducir hablando por el móvil, 82,3%.

**EL CUMPLIMIENTO DE LA NORMA VIGENTE**



Fuente: Barómetro de opinión sobre seguridad vial (DGT), 2009

Las conductas consideradas más peligrosas, se refieren a acciones que están penadas, con excepción del caso de manipular el navegador mientras se conduce. Por el contrario, las acciones percibidas con menor peligrosidad, hacen referencia a acciones no penadas, con excepción de no pasar la ITV y conducir después de tomar 1 ó 2 bebidas alcohólicas.

| <b>PERCEPCIÓN DE PELIGROSIDAD DE LAS CONDUCTAS DE RIESGO<br/>(en una escala de 0 nada peligroso a 10 muy peligroso)</b> |     |
|---|-----|
| Conducir moto sin casco   | 9,6 |
| Saltarse un semáforo en rojo  | 9,5 |
| Llevar niños en la parte trasera sin la sujeción reglamentaria  | 9,4 |
| Conducir después de tomar 3 o más bebidas alcohólicas   | 9,3 |
| Conducir sin carné  | 9,2 |
| No llevar puesto el cinturón de seguridad   | 8,9 |
| Conducir hablando por el móvil (sin manos libres)   | 8,9 |
| No ceder el paso a los peatones en los pasos de peatones  | 8,7 |
| Manipular el navegador mientras se conduce  | 8,6 |
| Conducir cansado  | 8,5 |
| Conducir a más velocidad de lo permitido  | 8,3 |
| Observar el navegador mientras se conduce   | 8,0 |
| Conducir después de tomar 1 ó 2 bebidas alcohólicas   | 7,6 |
| No pasar la ITV   | 7,5 |
| Fumar mientras se conduce   | 6,9 |
| Poner y quitar la radio, el caset o el CD mientras se conduce   | 6,7 |
| Conducir hablando por el móvil (con manos libres)   | 6,2 |

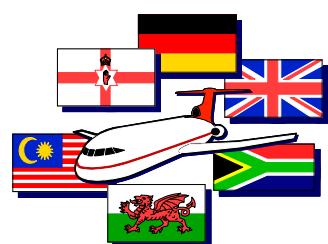
Fuente: Barómetro de opinión sobre seguridad vial (DGT), 2009



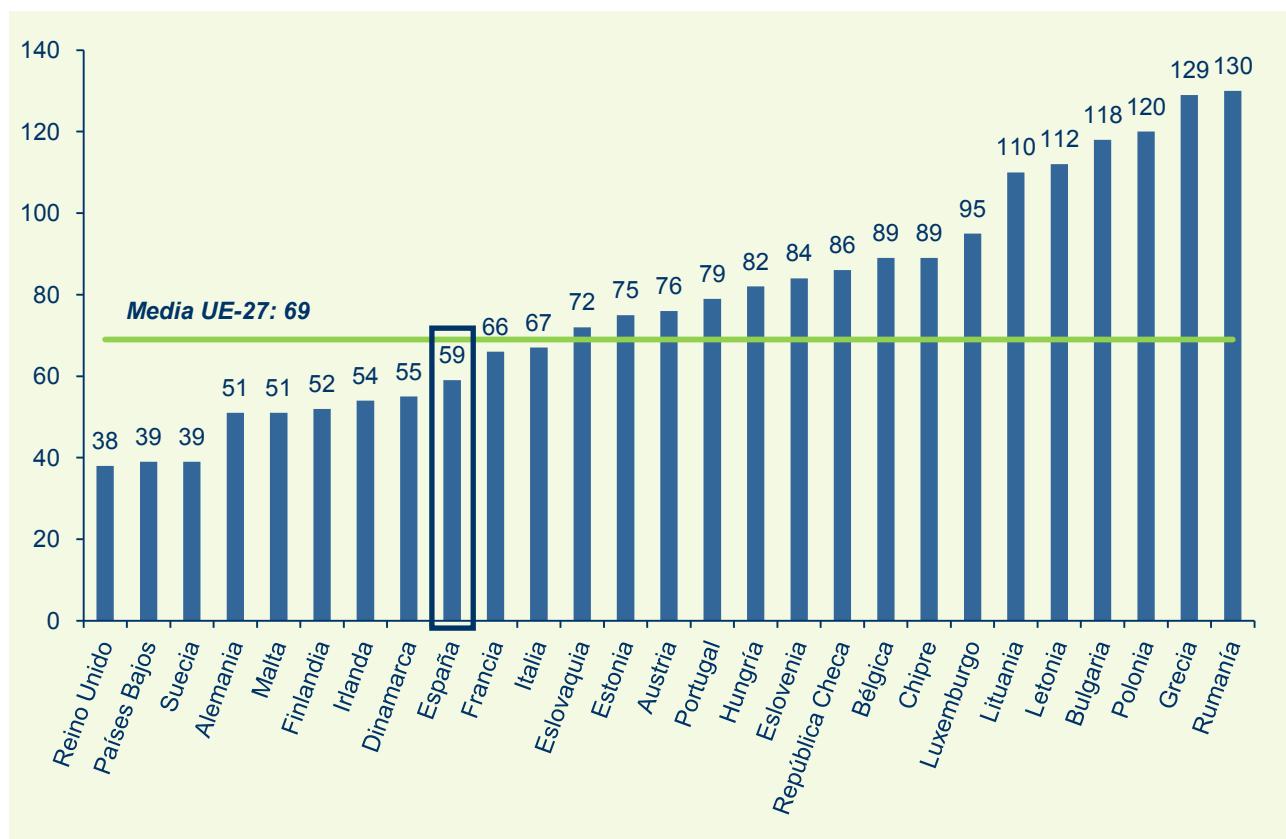
### ***3.3. Los principales datos de accidentalidad a nivel internacional***

En el año 2001 la UE con la aprobación del Libro Blanco: “*La política europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad*” marca un hito significativo al establecer la necesidad de reducir el número de fallecidos en accidentes de tráfico en un 50%. El Gobierno de España decide comprometerse con este reto, determinado un objetivo intermedio del 40% para el periodo 2003-2008. Dicho objetivo no sólo se ha cumplido, sino que finalmente la reducción del número de fallecidos de 2003 a 2008 se situó en un 43%; y en un 51% de 2001 a 2009, siendo España uno de los pocos países que han alcanzado al objetivo europeo.

Alrededor de 35.000 personas fallecieron en accidentes de tráfico en 2009 en la UE. Esto significa que 19.400 personas menos fallecieron en las carreteras europeas que en 2001. Sin embargo, el objetivo comunitario de reducir en 2010 el número de fallecidos en 27.000 personas está todavía lejos de ser alcanzado.



FALLECIDOS EN LA UE-27 EN 2009 POR MILLÓN DE HABITANTES

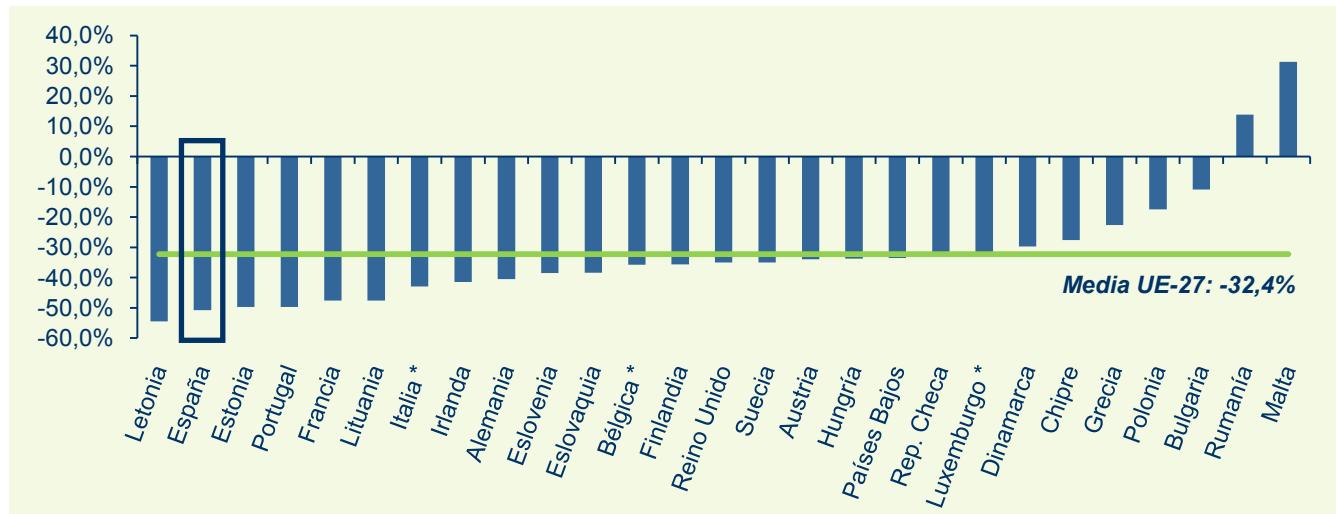


Fuente: PIN Flash 18 (2010). European Transport Safety Council

**“Los datos de 2009 muestran que en el 2010 no se va a alcanzar el objetivo del 50% para la Europa de los 27”.**

La mejor evolución en el índice de siniestralidad la han registrado Letonia, España, Estonia y Portugal.

EVOLUCIÓN 2001-2009 DEL NÚMERO DE FALLECIDOS

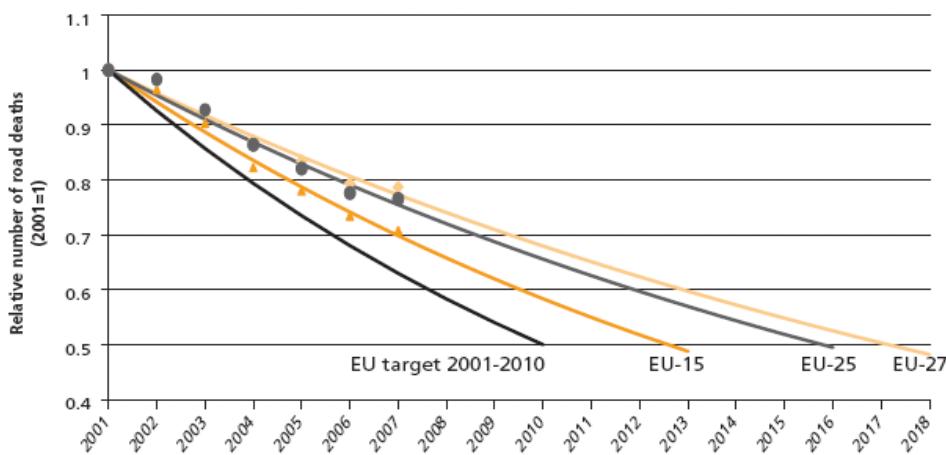


\* Datos provisionales o estimaciones.

Fuente: PIN Flash 18 (2010), ETSC.

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

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



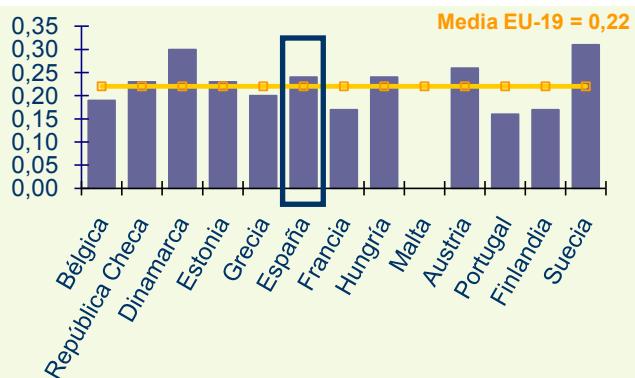
Fuente: ETSC 2008

## Los niños

**Respecto a la media europea en el año 2006, España se sitúa por encima, habiendo todavía campo de mejora en relación con los países con mejores resultados.**

- El colectivo niños es uno de los que mejor se comportan tanto en España como en Europa. Al igual que en Europa, en España **ha disminuido el número de niños víctimas mortales en accidentes de tráfico**, y destaca la importancia de continuar trabajando en esta línea con este colectivo.

RATIO RELATIVO A LA PROPORCIÓN DE VÍCTIMAS MORTALES EN NIÑOS. 2006

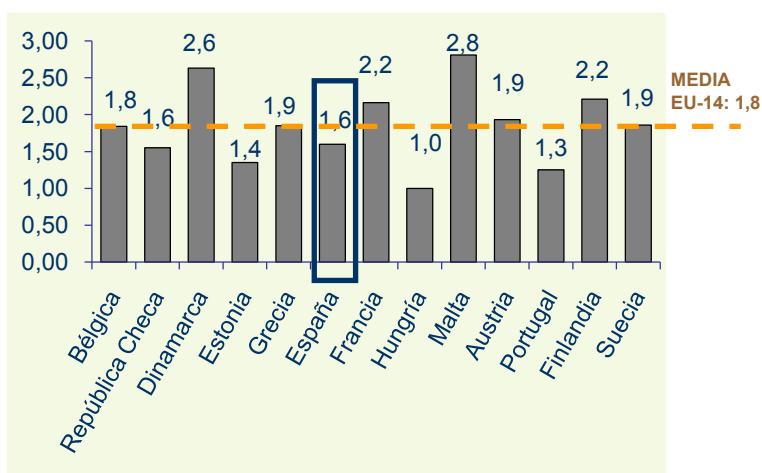


Fuente: ETSC 2008

## Los jóvenes

**Respecto al colectivo Jóvenes, España está 0,2 por debajo de la media europea.**

RATIO RELATIVO A LA PROPORCIÓN DE VÍCTIMAS MORTALES EN JÓVENES. 2006



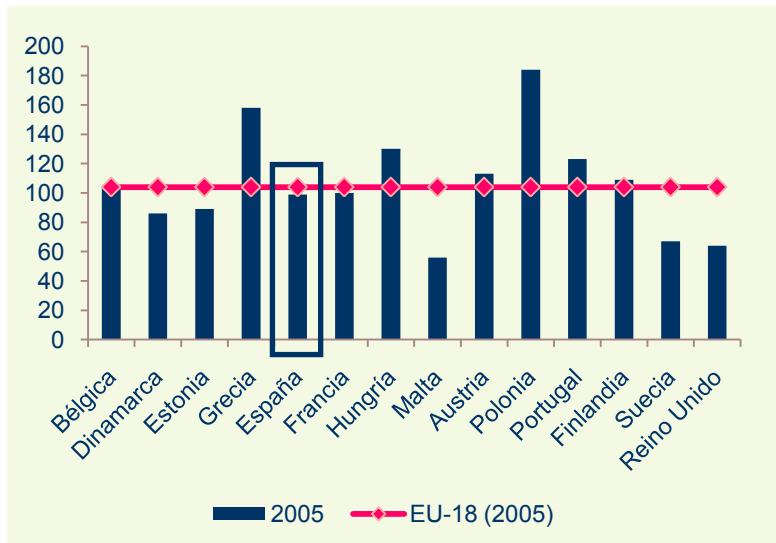
Fuente: ETSC 2008

- Respecto al colectivo Jóvenes, **España está por debajo de la media europea**.
- Tanto en Europa como en España se aprecia **una disminución del número de víctimas mortales jóvenes**.
- En **España y en Europa** se aprecia una tendencia similar en cuanto a **la representatividad** del colectivo jóvenes, habiendo disminuido de manera más acusada que el número total de fallecidos.

## Los mayores

**Respecto al colectivo de mayores de 64 años, España se sitúa por debajo de la media europea respecto al número de fallecidos.**

MAYORES DE 64 AÑOS FALLECIDOS EN 2005

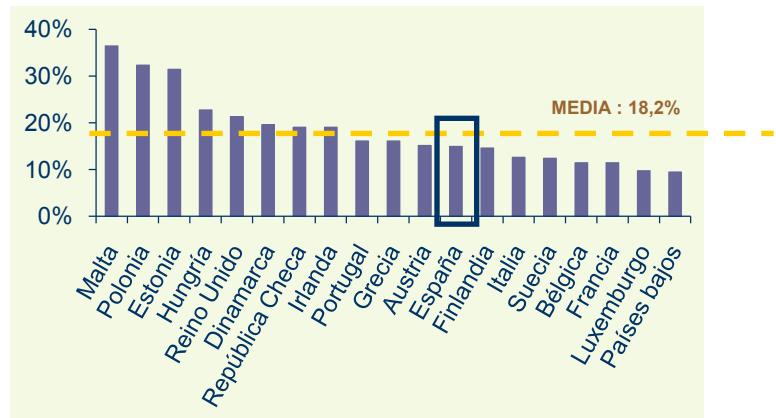


Fuente: ERSO 2007

## Los peatones

**“España está 3,3 puntos por debajo de los países analizados en el porcentaje de peatones fallecidos sobre el total de fallecidos para ese país”.**

PORCENTAJE DE PEATONES FALLECIDOS SOBRE TOTAL DE FALLECIDOS EN 2006



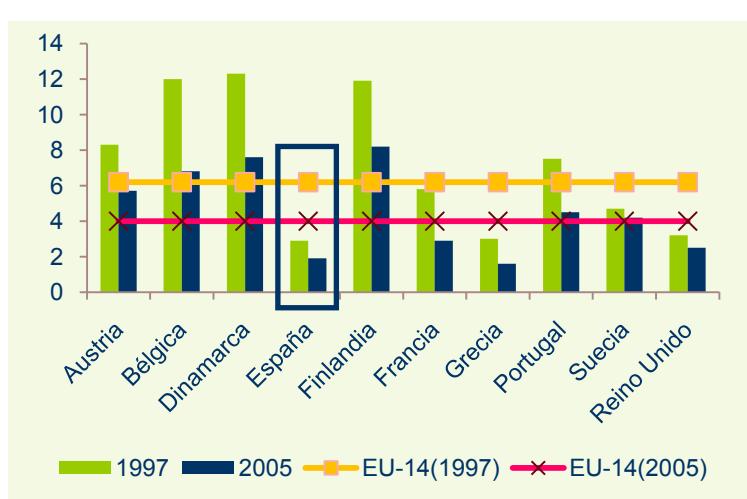
Fuente: ETSC 2008

- El número de fallecidos mayores de 64 años en accidentes de tráfico es España en 2005 (99) es inferior a la media europea (104).

- Al igual que en los países analizados, en España si bien el **número de peatones fallecidos y heridos graves ha disminuido, la representatividad de este colectivo ha aumentado**, estando en 2006 en 14,9% para España, y 18,2% para los países analizados.

## Los ciclistas

**“España está bastante por debajo de la media de los países europeos en 2005”.**

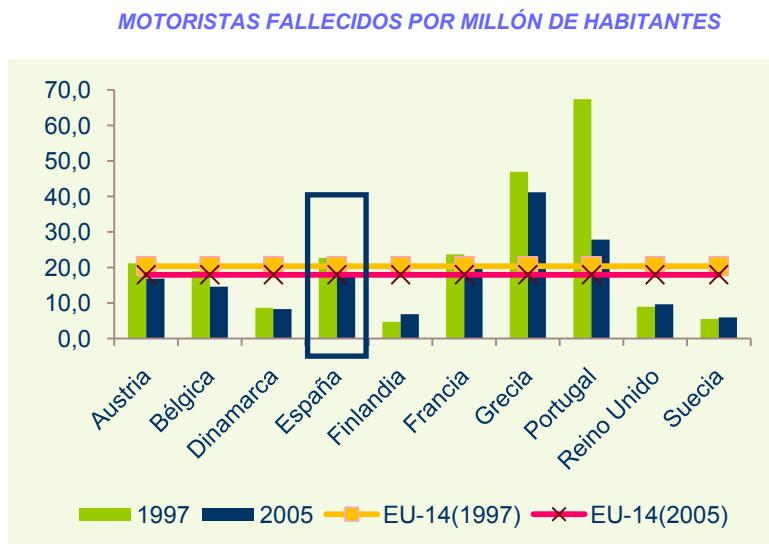


- En relación con el colectivo de ciclistas, España está por debajo de la media de los países europeos.
- La reducción del número de ciclistas fallecidos por millón de habitantes experimentada en España (-34,5%) ha sido muy similar a la reducción europea (35,5%).

Fuente: ERSO 2007

## Los motoristas

**“El número de motoristas fallecidos por millón de habitantes en 2005 se encontraba en la media de los países de la UE-14.”.**

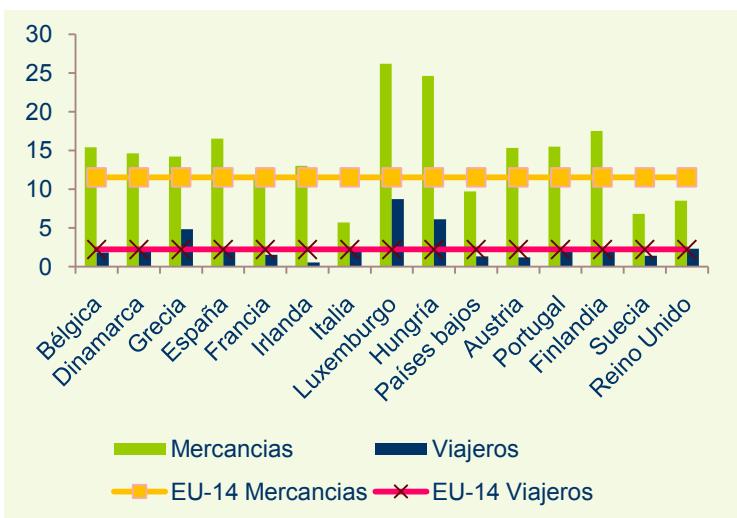


Fuente: ERSO 2007

## El transporte profesional

**España se encontraba en 2005 por encima de la media europea, tanto en la accidentalidad de vehículos de transporte de mercancías como de viajeros.**

FALLECIDOS POR MILLÓN DE POBLACIÓN EN ACCIDENTES EN LOS QUE SE VIO INVOLUCRADO UN VEHÍCULO DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS (+3,5 TN) O DE VIAJEROS EN 2005



\* Datos de 2004 (IT), 2003 (IE Y NL) y 2002 (LU)

Fuente: ERSO 2008

En 2005, respecto a la tasa de fallecidos por millón de habitantes en los que se vio involucrado un vehículo de transporte de

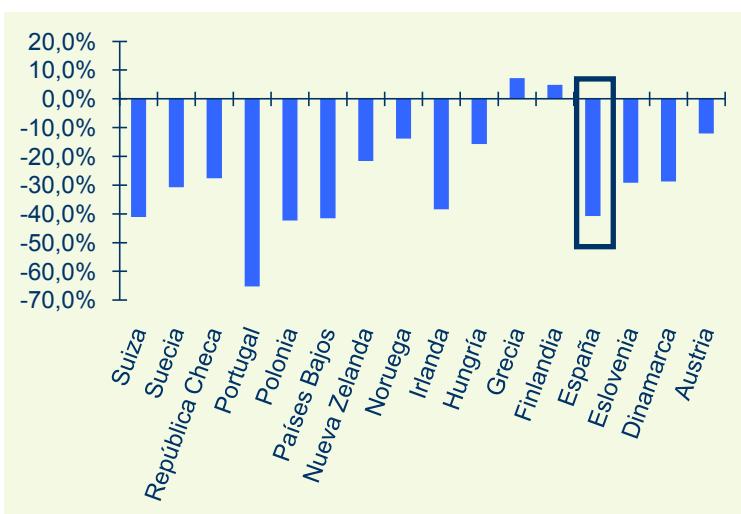
...

- Mercancías, España estaba en 16,5 frente a los 11,5 de EU-14.
- Viajeros, España estaba en 2,5 frente a los 2,2 de EU-14

## La zona urbana

**España ha reducido el número de fallecidos en un 40,75% de 2000 a 2008**

VARIACIÓN DEL NUMERO DE FALLECIDOS EN ZONA URBANA DE 2000 A 2008



Fuente: ERSO 2008

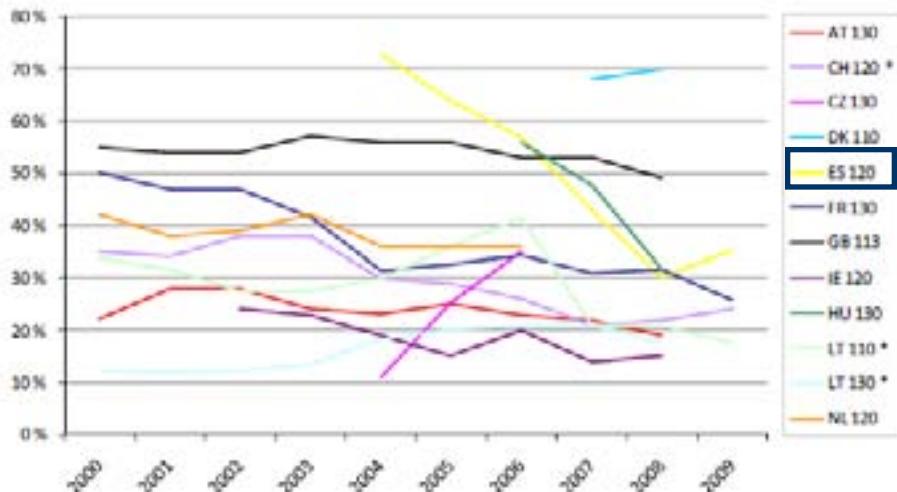
- La cifra de reducción del número de fallecidos en zona urbana en España, un 40,8%, es muy superior al 27,5% de reducción media de los países analizados.

## Velocidad

España ha experimentado una notable mejoría en el cumplimiento de los límites de velocidad, pero todavía dista mucho del cumplimiento de los países europeos.

PORCENTAJE DE TURISMOS Y FURGONETAS QUE EXCEDÍÓ LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN AUTOVÍAS

- En 2005 más de un 70% de los turismos y furgonetas excedía los límites de velocidad en autopistas, cifra que se redujo a un 30% en 2008, la reducción más notable de los países estudiados. Sin embargo la cifra de infracciones sigue siendo superior a los países estudiados.

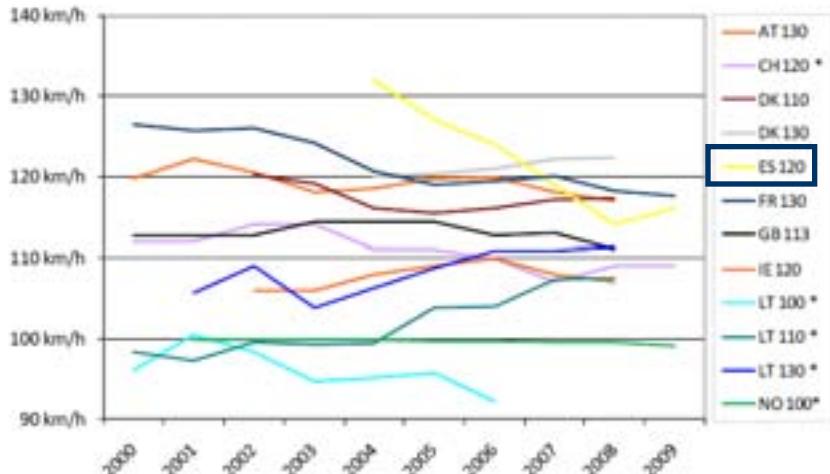


Fuente: ETSC, PIN Flash n.16

España era en 2005 el país con la velocidad más alta de los países estudiados, situación que ha cambiado gracias a la significativa reducción de la velocidad media experimentada en los últimos años.

VELOCIDAD MEDIA DE TURISMOS Y FURGONETAS EN LAS AUTOPISTAS DE ALGUNOS PAÍSES EUROPEOS

- España era en 2005 el país con la velocidad media de turismos y furgonetas en autopistas más alta de las estudiadas, sin embargo gracias a la notable reducción experimentada ha logrado situarse en una posición media.



Fuente: ETSC, PIN Flash n.16

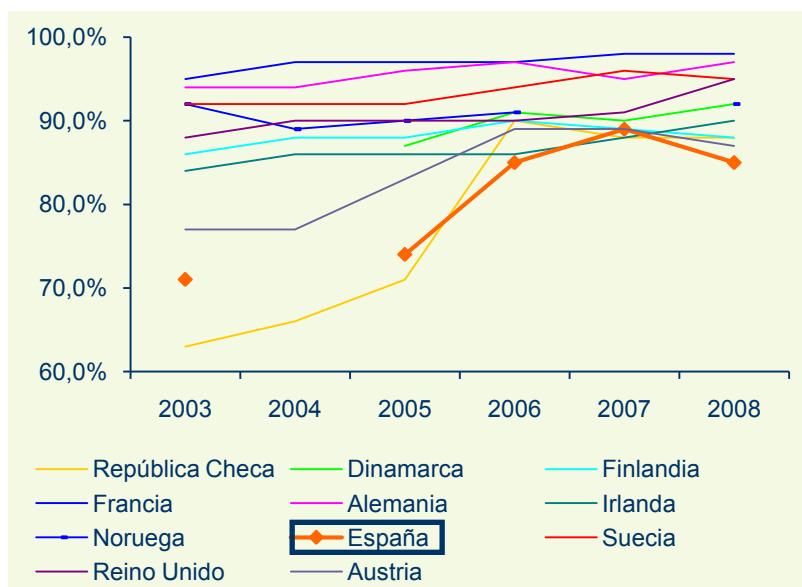
## Cinturón de seguridad

**El cambio de comportamiento de los usuarios se ha manifestado especialmente por un incremento en la utilización del cinturón de seguridad.**

- La utilización del cinturón de seguridad en las plazas delanteras ha crecido un 25,3%, sin embargo, la cifra de 2007 \*, un 89% sigue lejos del 98% de utilización en Francia o el 95% de Alemania.

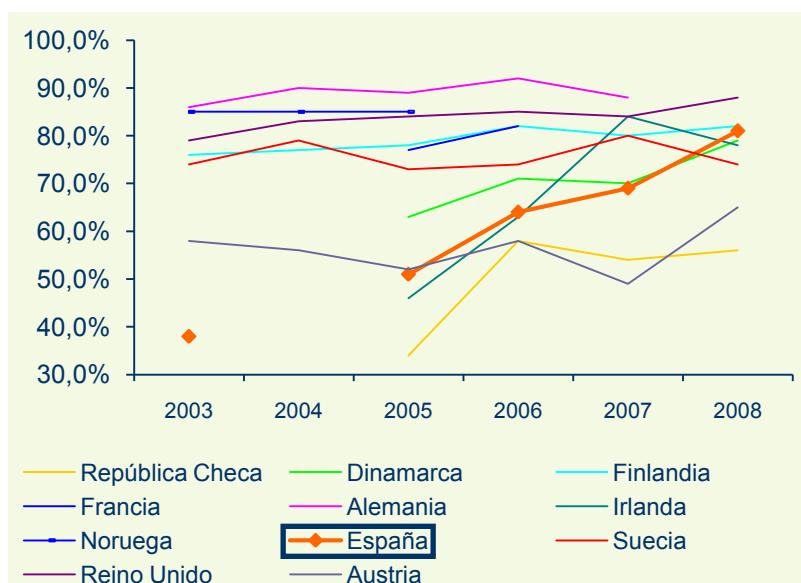
\*Nota: Comparativa 2007 dado que en 2008 se modifica la metodología del estudio observacional.

UTILIZACIÓN DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN PLAZAS DELANTERAS



Fuente: ETSC, PIN Flash n.16

UTILIZACIÓN DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN PLAZAS TRASERAS



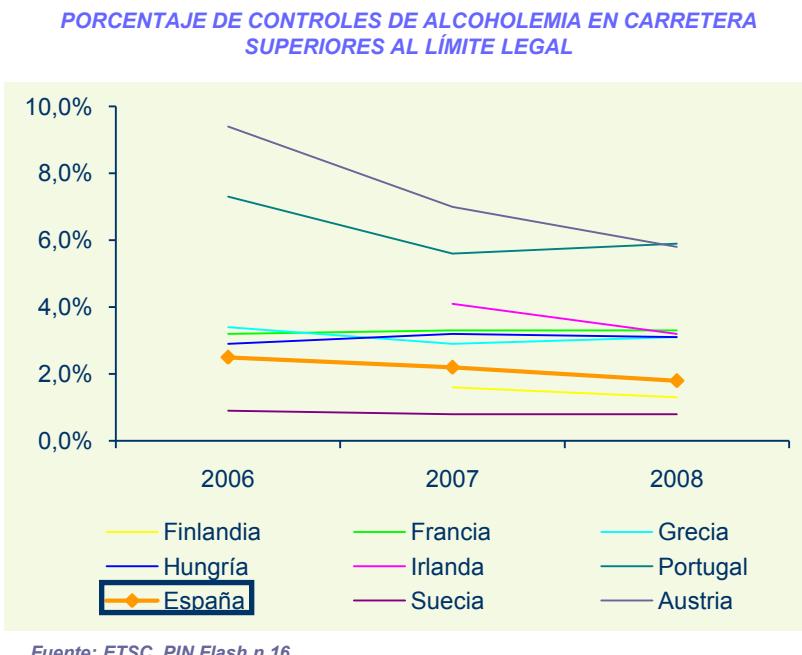
Fuente: ETSC, PIN Flash n.16

- La utilización del cinturón de seguridad en las plazas traseras, que partía del 38% en 2003 se ha incrementado en un 53%, situándose en el 81%, por encima de la media de los países analizados (75%).

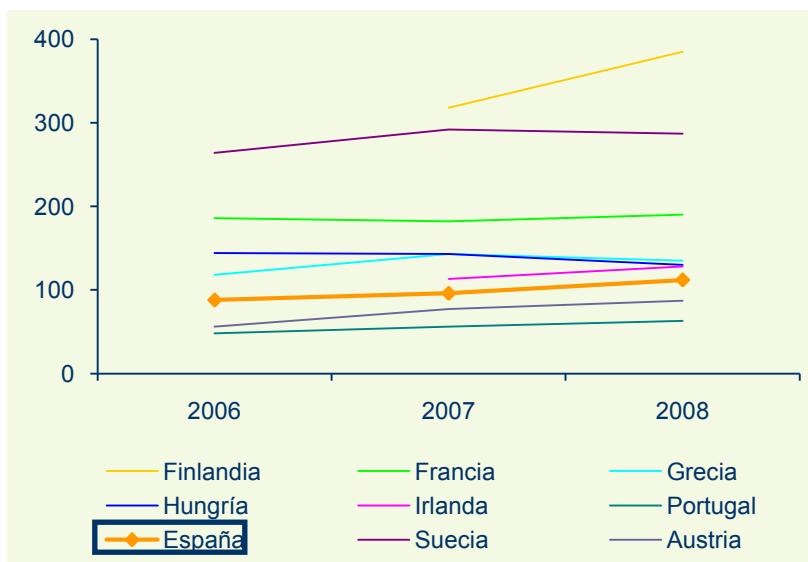
## Alcohol

**España tiene una de las tasas de positivos en controles preventivos de alcoholemia en carretera más bajas de los países analizados.**

- La tasa de positivos controles de alcoholemia en carretera positivos se redujo de 2,5% en 2006 a 1,8% en 2008, situándose muy por debajo de países como Francia (3,3% en 2008).



NÚMERO DE CONTROLES DE ALCOHOLEMIA POR CADA 1.000 HABITANTES



- España es en términos de población uno de los países que tiene un menor número de controles de alcoholemia con 112 controles por cada 1.000 habitantes en 2008, cifra inferior a los 190 de Francia o los 287 de Suecia.

Fuente: ETSC, PIN Flash n.16

#### Resumen de la comparativa internacional

- **Niños.** España está muy próximo a la media europea en relación al ratio relativo a la proporción de víctimas mortales quedando todavía campo de mejora en relación con los países con mejores resultados.
- **Jóvenes.** España está 0,2 puntos por debajo de la media europea en relación con la proporción de víctimas mortales de jóvenes.
- **Mayores.** España se sitúa por debajo de la media europea respecto al número de fallecidos mayores de 64.
- **Peatones.** España está 3 puntos por debajo de la media europea en el porcentaje de peatones fallecidos (porcentaje sobre el total de fallecidos para ese país).
- **Los ciclistas.** España está bastante por debajo de la media de los países europeos.
- **Los motoristas.** Este colectivo ha incrementado la representatividad sobre el total de fallecidos en el periodo analizado.”.
- **El transporte profesional.** España se situaba en 2005 por encima de la media europea, tanto en la accidentalidad de vehículos de transporte de mercancías como de viajeros.
- **La zona urbana.** España ha presentado una reducción en el número de fallecidos muy superior a la media.
- **Velocidad.** España ha experimentado una notable mejoría en el cumplimiento de los límites de velocidad, pero todavía dista mucho del cumplimiento de los países europeos.
- **Cinturón de seguridad.** El cambio de comportamiento de los usuarios se ha manifestado especialmente en relación al cinturón de seguridad, con un aumentado de su utilización.
- **Alcohol.** España es uno de los países con menor número de controles de alcoholemia por habitante.



## 4. La *identificación de prioridades*

**“Un nuevo enfoque por colectivos nos permitirá abordar problemáticas muy concretas con actuaciones diseñadas ad-hoc”**

El presente capítulo tiene como objetivo dar a conocer cuáles son los datos cuantitativos y cualitativos que explican el por qué se ha priorizado estas temáticas, qué aspectos hay que tener en cuenta para tratar la problemática identificada, y qué líneas de trabajo han sido identificadas para reducir la siniestralidad del colectivo o tratar la problemática identificada.

La identificación de estos colectivos y temas clave ha sido el resultado del proceso descrito en los capítulos anteriores:



## Niños

### 1 Evolución 2003-2009:

NUMERO DE FALLECIDOS DE 0 A 14 AÑOS DE 2003 A 2009



Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

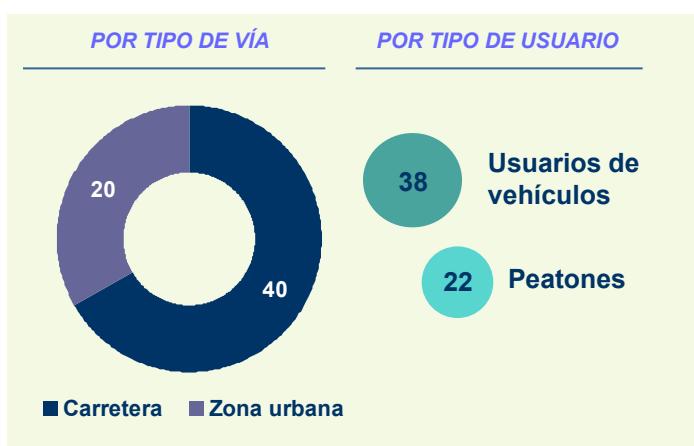
El número de niños de 0 a 14 años fallecidos en accidentes de tráfico se ha reducido un 60% de 2003 a 2009.

La ubicación de los fallecimientos ha variado de 2003 a 2009, habiéndose reducido el porcentaje de fallecidos en carretera del 79% en 2003 al 67% en 2009.

### 2 Características:

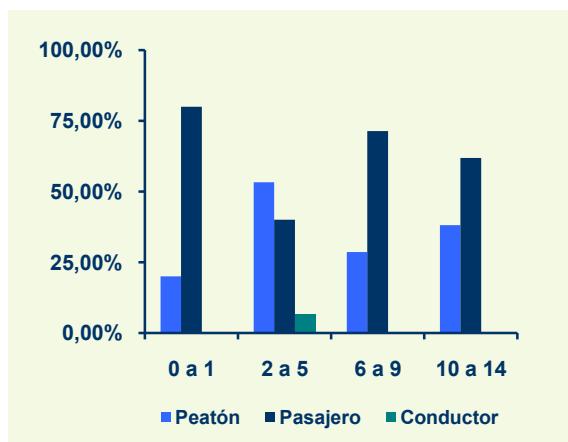
En 2009, la mayor proporción de fallecidos se registró en carretera (67%). Por tipo de usuario el en 2009 37 niños fallecieron como pasajeros (61,6%), 22 como peatones (36,7%) y uno como conductor de bicicleta (1,7%).

DISTRIBUCIÓN DE LOS FALLECIDOS EN 2009



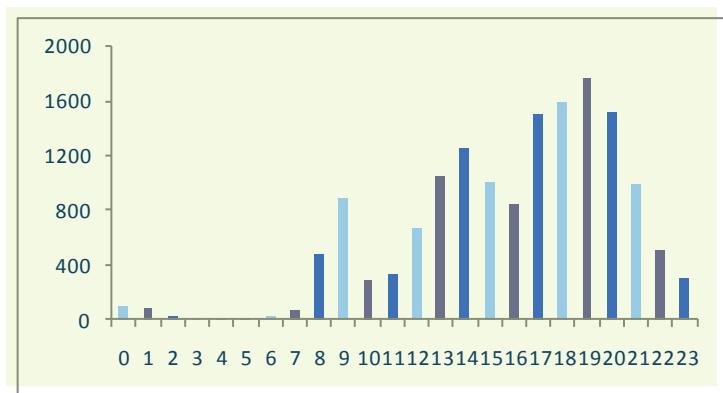
Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009. DGT.  
Datos a 30 días

DISTRIBUCIÓN DE FALLECIDOS DE 0 A 14 AÑOS EN 2009 POR TRAMOS DE EDAD (sobre el total de fallecidos de cada tramo)



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009. DGT.  
Datos a 30 días

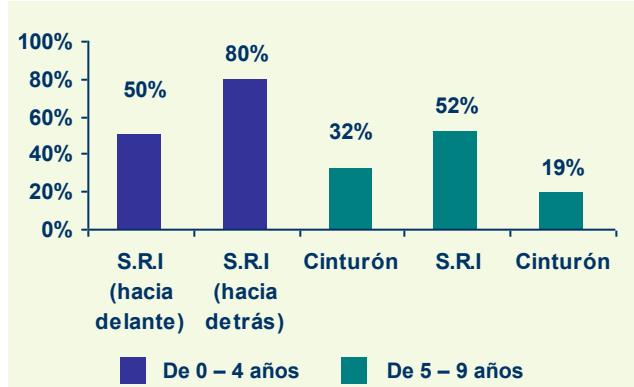
**VÍCTIMAS DE 0 A 14 AÑOS POR HORAS  
(ACUMULADO 2003-2009 EN DÍAS LABORABLES ZONA URBANA)**



Fuente: DGT 2009. Datos a 24 horas.

El 41,5% de las víctimas en este tramo de edad, en zona urbana, se registraron de 17 a 20 horas. Hay que destacar los picos de accidentalidad que presentan las horas anteriores o posteriores a la salida de los niños del centro escolar.

**REDUCCIÓN DEL RIESGO DE LESIÓN POR EDAD Y UTILIZACIÓN DE DISPOSITIVOS DE SEGURIDAD**



Fuente: El manual de medidas de seguridad vial, R.Elvik & T.Vaa.

Los sistemas de retención infantil, en cada una de sus diferentes modalidades (capazo, silla con arnés, elevador con respaldo o alzador) ayudan a proteger a los más pequeños cuando circulan a bordo de un vehículo.

Según los expertos, el **origen socioeconómico**, tiene un gran impacto cuando hablamos de accidentes de tráfico con niños involucrados, ya que los niños pertenecientes a niveles socioeconómicos bajos tienen un riesgo superior de sufrir accidentes de tráfico y lesiones debido a diferentes causas, entre otras, vehículos y dispositivos de seguridad de peor calidad, menor número de elementos de seguridad pasiva, etc.

### 3 ▶ Objetivos operativos

**“Reducir las situaciones de riesgo del colectivo infantil como usuarios de las vías”**

**“Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros”**

En el análisis del colectivo se ha detectado que las horas anteriores o posteriores a la salida de los niños del centro escolar presentan picos de accidentalidad. La seguridad en los trayectos escolares debe ser abordado desde diversas perspectivas; los trayectos al colegio como peatones, en vehículo privado y en autobús escolar. También debemos fomentar la movilidad sostenible; a pie, en bicicleta, compartir vehículos,... minimizando la utilización del transporte privado.

**“Mejorar la utilización eficiente de los Sistemas de Retención Infantil”**

Los niños menores de 12 años o de una estatura inferior a los 135 centímetros deben utilizar sistemas de retención infantil. La correcta utilización de los sistemas de retención es clave para reducir las consecuencias de los accidentes. El 48,5% de los niños involucrados en accidentes de tráfico no utilizaba ningún sistema de retención infantil en el momento del accidente.

**“Impulsar la seguridad vial en el currículum escolar”**

Si queremos que los conductores del mañana desarrollen comportamientos seguros debemos concienciarles y formarles desde que comienzan su interacción con la seguridad vial como usuarios de la vía, siendo la escuela el mejor escenario para esta formación.

## Jóvenes

### 1 Evolución 2003-2009:

El colectivo de jóvenes de 15 a 24 años es el que ha presentado una reducción más significativa en el número de fallecidos por millón de habitantes de 2003 a 2009, pero sigue registrando la tasa más alta, 87 frente a la tasa general de 59 fallecidos por millón de habitantes.

FALLECIDOS ENTRE 15 Y 24 AÑOS



HERIDOS GRAVES ENTRE 15 Y 24 AÑOS



▼ Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT.  
Datos a 30 días

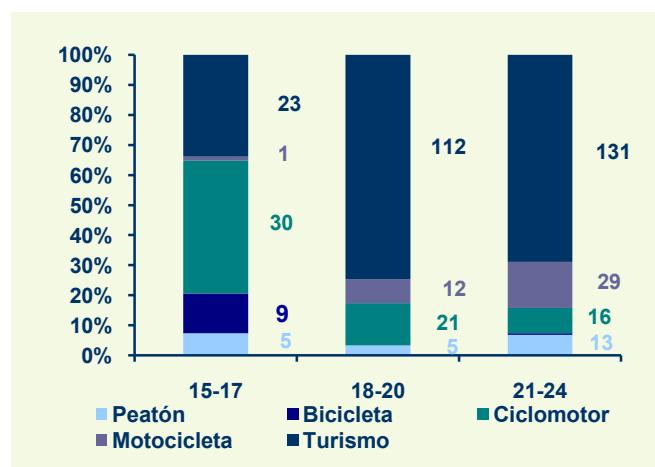
▼ Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT.  
Datos a 30 días

### 2 Características:

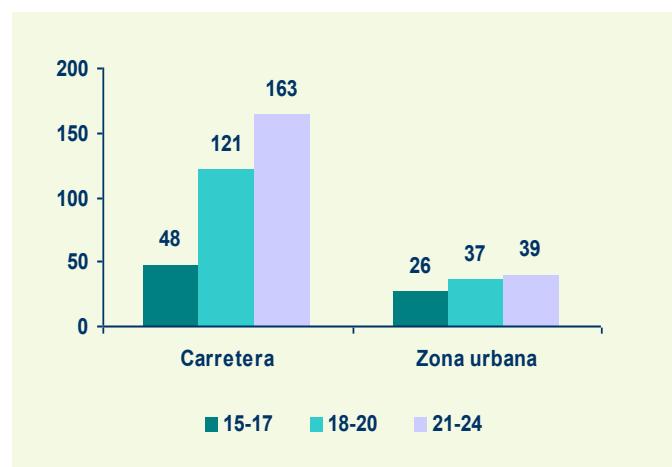
En 2009, el tramo de edad de los jóvenes con mayor número de fallecidos es el de 21 a 24 años, con 202 muertos. El 77% de los jóvenes fallecidos de 15 a 24 años fueron en carretera.

DISTRIBUCIÓN PROPORCIONAL DEL NÚMERO DE MUERTOS POR TIPO DE VEHÍCULO Y EDAD AÑO 2009



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009. DGT.  
Datos a 30 días

DISTRIBUCIÓN DE LOS FALLECIDOS EN 2009



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009. DGT.  
Datos a 30 días

El patrón de accidentalidad del colectivo jóvenes presenta dos problemáticas específicas:

- **Los jóvenes de 15 a 17 años:** Conductores y pasajeros de ciclomotor.
- **Los jóvenes de 18 a 24 años:** Conductores y pasajeros de turismo.

Los principales factores asociados a la accidentalidad del colectivo de jóvenes, son, entre otros:

- **El género:** La mortalidad de los jóvenes es mayor para el género masculino que para el femenino, llegando incluso a triplicar a la mortalidad femenina para el tramo de 18 a 20 años.
- **Grupos de influencia:** Afectan seriamente a los jóvenes, llevándoles a actuar siguiendo lo que consideren de moda o popular en lugar de conductas lógicas.
- **El consumo de bebidas alcohólicas y drogas:** El consumo de bebidas alcohólicas se ha incrementado con la popularidad de los botellones y cada vez más se detecta el policonsumo de sustancias.
- **La percepción errónea del riesgo:** Los jóvenes asumen más riesgos en todos los ámbitos y la percepción inadecuada del riesgo inherente en la conducción.
- **La inexperiencia:** La inexperiencia en la conducción afecta a la capacidad de tomar decisiones adecuadas y la percepción de peligro, haciéndoles más susceptibles a las distracciones.

### 3 > Objetivos operativos

**“Mejorar la formación y concienciar en los riesgos de la conducción de los conductores más jóvenes”**

**“Mejorar la capacitación y actitudes de los conductores jóvenes”**

En 2009, siendo este colectivo el 10,9% de la población y 9,5% del censo de conductores representaron el 16% de los fallecidos, el 19,9% de los heridos graves. La falta de experiencia y la edad, muy ligada a las conductas de riesgo, tienen un impacto muy elevado sobre el riesgo, por ello el modelo formativo y la concienciación de los conductores jóvenes es un área de mejora continua.

**“Realizar intervenciones activas en el entorno de ocio nocturno”**

El fin de semana y la noche suponen un mayor riesgo para los jóvenes. Durante el sábado y domingo se registraron entre los jóvenes de 18 a 24 años el 45% de los fallecimientos, mientras que para el resto de la población el porcentaje es del 34%. Durante la noche el porcentaje para los jóvenes es del 48%, y para el resto de la población del 33%.

En la nueva estrategia se marca este programa que se articulará en actuaciones sobre los factores de riesgo que incrementan la accidentalidad de los jóvenes en las horas de ocio nocturno.

## Mayores de 64 años

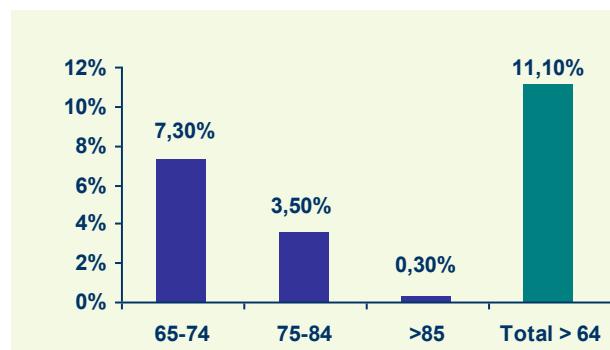
### 1 Evolución 2003-2009:

La población española está envejeciendo, por lo que la representatividad de este colectivo irá creciendo conforme transcurran los años. El análisis de mayores de 64 años se centra en los mayores como conductores y como peatones.

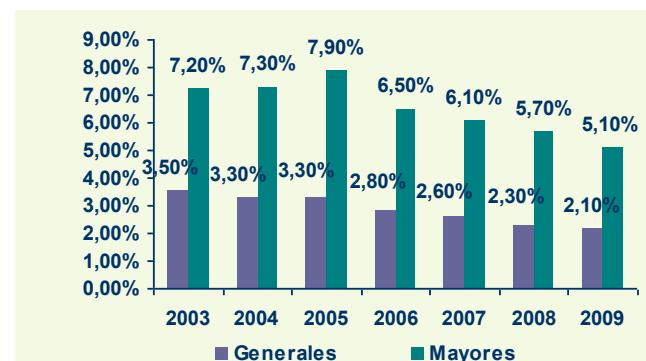
Como **conductores**, los mayores de 64 años componen el 11,1% de los conductores censados, si bien los conductores activos están por debajo de este censo teórico. La letalidad para los conductores mayores de 64 años (5,1%) es muy superior a lo que presentan otros tramos de edad (2,1%).

DISTRIBUCIÓN DEL CENSO DE CONDUCTORES POR EDAD EN 2009

LETALIDAD (CONDUCTORES FALLECIDOS POR CADA 100 CONDUCTORES VÍCTIMAS)



Fuente: DGT. Registro de conductores 2009.

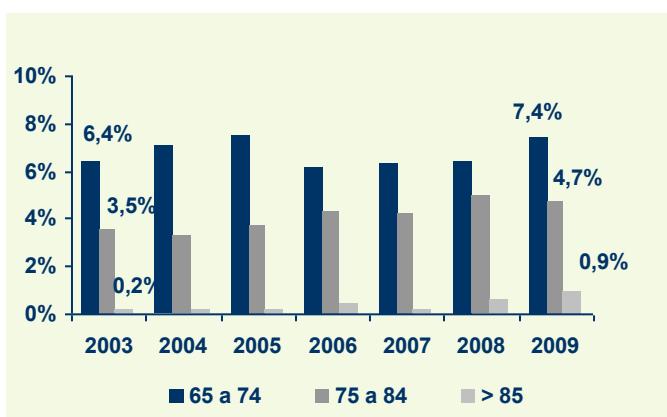


Fuente: DGT. Datos a 30 días

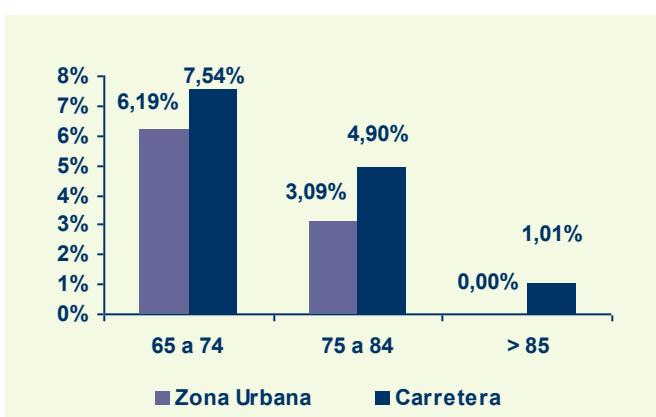
Dentro de los mayores de 64 años, el tramo de edad en el que tiene mayor incidencia los accidentes de tráfico es el de 65 a 74 años, que se corresponde también con el más activo en términos de movilidad.

CONDUCTORES FALLECIDOS MAYORES DE 64 AÑOS EN 2009 (% SOBRE EL TOTAL DE CONDUCTORES FALLECIDOS)

CONDUCTORES FALLECIDOS MAYORES DE 64 AÑOS EN 2009 (% SOBRE EL TOTAL DE CADA TIPO DE VÍA)



Fuente: DGT. Datos a 24 horas



Fuente: DGT. Datos a 24 horas

El número de **peatones** fallecidos mayores de 64 años, si bien se ha ido reduciendo (32,5% de 2003 a 2009), registra decrecimientos inferiores a la reducción media de peatones fallecidos (40,3% para el mismo periodo), lo que puede indicar que nos encontramos con un colectivo que no responde a las actuaciones igual que el resto.

DISTRIBUCIÓN DE POBLACIÓN POR EDAD EN 2009



Fuente: Proyecciones de población. INE

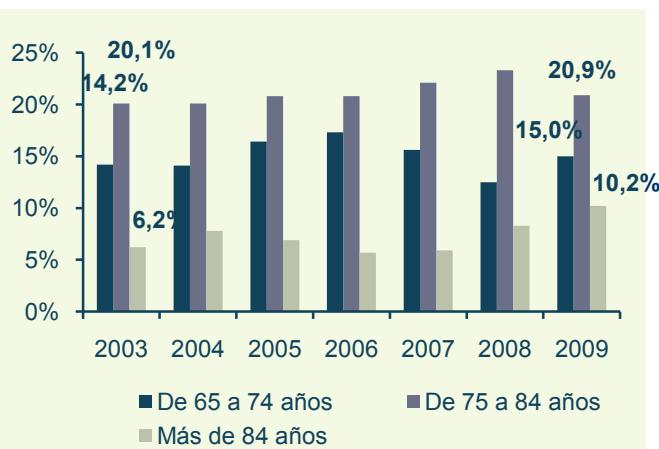
NÚMERO DE PEATONES FALLECIDOS MAYORES DE 64 AÑOS



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

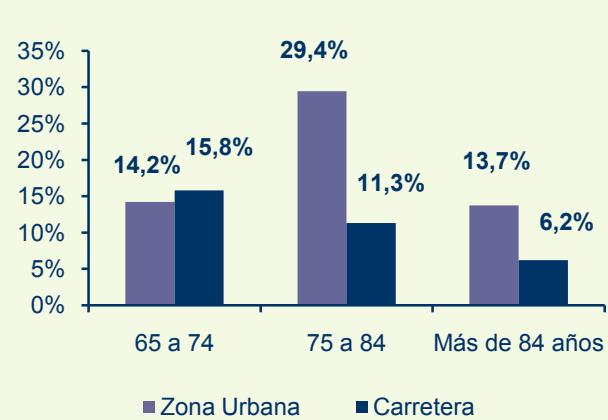
La representatividad de los peatones fallecidos respecto al total ha crecido un 5,5% entre 2003 y 2009, este aumento se ha dado en los mayores de 84 años

PEATONES FALLECIDOS MAYORES DE 64 AÑOS  
(% sobre el total de peatones fallecidos)



Fuente: DGT. Datos a 24 horas.

PEATONES FALLECIDOS MAYORES DE 64 AÑOS EN 2009  
(% sobre el total de cada tipo de vía)



Fuente: DGT. Datos a 24 horas.

## 2 Características:

- El análisis de la accidentalidad de los mayores de 64 años muestra dos problemáticas diferentes:
  - **Conductores hombres mayores de 64 años.** Este colectivo supuso el 13% de los fallecidos en 2009. (Datos a 24 horas).
  - **Peatones mayores de 64 años.** Los mayores de edad suponen en términos de población de 2009 aproximadamente un 16,6%, sin embargo fueron un 46,1% de los peatones fallecidos en ese mismo año.
- Los factores asociados al mayor incluyen aquellos relacionados al **envejecimiento**, que conlleva generalmente: problemas de visión, menor energía física, menor flexibilidad o capacidad física, problemas auditivos, problemas de memoria y pérdida de reflejos. Sin embargo, para contrarrestar los efectos del envejecimiento diferentes estudios concluyen que como conductores se vuelven más cautos y extremán las precauciones, reducen la velocidad, evitan conducir con mala visibilidad y de noche y evitan viajes de larga duración y rutas desconocidas.
- Según la Confederación Española de Organizaciones de Mayores:
  - El 32% de los mayores tienen alguna discapacidad, frente al 5% que afecta al resto de la población.
  - Entre un 25 y un 50% de los mayores de 65 años tienen problemas de deterioro de la visión.
  - Los problemas de audición afectan a entre un 10 y un 30% de los mayores.

### 3 Objetivos operativos

#### **“Mantener la interacción de los mayores con el entorno de forma segura”**

##### **“Mejorar el seguimiento de las capacidades de los mayores para la conducción”**

En 2009 fallecieron 203 conductores mayores de 64 años. Según la Confederación Española de Organizaciones de Mayores un 32% de los mayores tienen alguna discapacidad, frente al 5% que afecta al resto de la población. Las consecuencias del envejecimiento afectan de forma diferente y a diferente edad a los individuos, por lo que la correcta evaluación individualizada de las capacidades físicas es crucial para garantizar la seguridad de este colectivo.

Por ello, la implicación del entorno familiar y del médico de familia es un instrumento fundamental concienciar a los mayores de la influencia de la pérdida de capacidades en su seguridad como conductor.

##### **“Proporcionar espacios seguros de movilidad para mayores”**

Un 43,8% de los peatones fallecidos en 2009 tenía más de 64 años, colectivo que supone un 16,6% de la población. En este programa se actuará tanto en zona urbana como en carretera.

##### **“Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los mayores y su movilidad”**

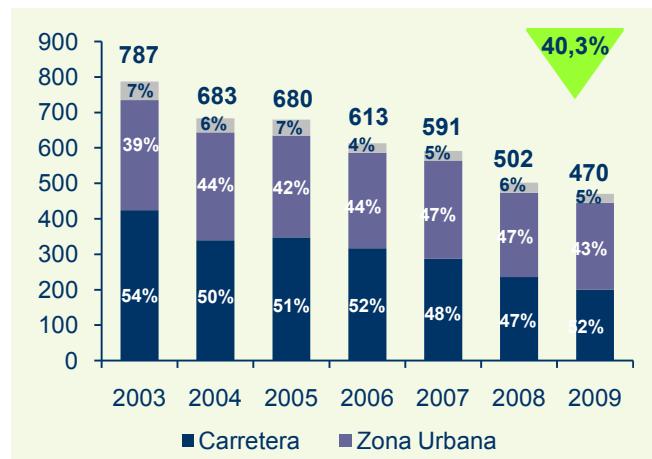
Profundizar en el conocimiento de este colectivo, en sus hábitos de movilidad y su interacción con el medio urbano es clave para tratar a los mayores, un colectivo que se estima incrementará notablemente su peso en el tráfico, dadas las estimaciones de población y del censo de conductores.

## Peatones

### 1 Evolución 2003-2008:

La siniestralidad en el colectivo de peatones ha experimentado una disminución en fallecidos de en torno al 40,3% del 2003 al 2009. En 2009 representaron un 17,3% de la cifra de fallecidos y un 14,0% de los heridos graves sobre las cifras totales.

PEATONES FALLECIDOS ENTRE 2003 Y 2009



PEATONES HERIDOS GRAVES ENTRE 2003 Y 2009



Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

Variación porcentual del periodo

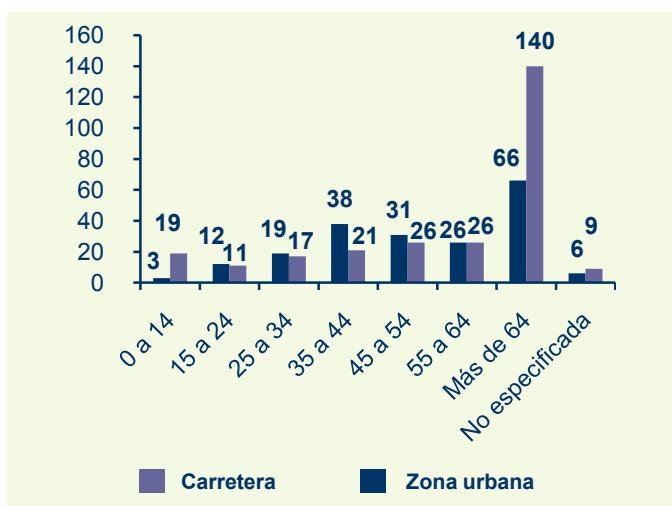
Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

### 2 Características:

Por tramo de edad, los colectivos donde los peatones tienen mayor representatividad son:

- Mayores de 64 años. El número de fallecidos como peatones en este grupo de edad, fue en 2009 un 41% del total de mayores de 65 años fallecidos en accidentes de tráfico.
- Para el colectivo de niños de 0-14 años, los peatones fueron en 2009 un 37% del total de los fallecidos de ese colectivo.

PEATONES FALLECIDOS POR TRAMO DE EDAD EN 2009



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

- Existen diversos factores que influyen en la accidentalidad y lesividad de los atropellos:
  - Velocidad de impacto; de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, los peatones incurren en un riesgo de en torno al 80% de morir atropellados a una velocidad de impacto de 50 km/h, mientras que el riesgo se reduce a un 10% con una velocidad de 30 km/h.
  - Iluminación del entorno y visibilidad.
  - Accesibilidad: pasos de cebra, anchura de la acera, pasos elevados, tiempos semafóricos, etc.
  - Anchura y diseño de la carretera.
  - Comportamiento del peatón al cruzar la vía.

### 3 Objetivos operativos

#### ***“Incorporar al peatón como usuario activo con derechos y obligaciones”***

##### ***“Promover el desplazamiento a pie como modo de movilidad eficiente”***

El desplazamiento a pie es el más eficiente para la sociedad, supone un ahorro en coste para el ciudadano, es ecológico y contribuye a mejorar la salud. Es por ello que en el marco de la nueva estrategia se procederá a una reforma normativa que convierta a los peatones en usuarios activos y protegidos.

##### ***“Proporcionar espacios seguros para los colectivos más vulnerables mediante la extensión de zonas 30 y zonas de convivencia”***

Las claves para reducir los atropellos radican en mejorar los pasos de cebra, semáforos y la reducción de la velocidad en las zonas de mayor tránsito de peatones.

el tratamiento de peatones residen la visibilidad, pasos de cebra, anchura y diseño de la calzada y la velocidad (de acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, los peatones incurren en un riesgo de en torno al 80% de morir atropellados a una velocidad de impacto de 50 km/h, mientras que el riesgo se reduce a un 10% con una velocidad de 30 km/h).

La importancia de la infraestructura para los mayores se manifiesta especialmente en la accidentalidad de los cruces,

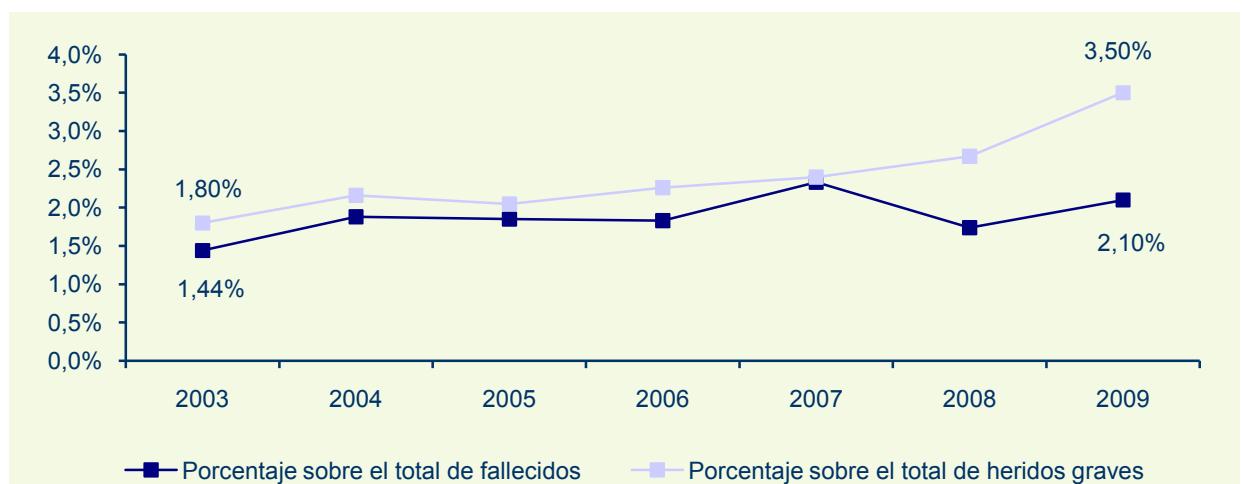
##### ***“Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los peatones y su movilidad”***

Conocer la movilidad de los peatones nos permitiría localizar tramos de concentración de atropellos, impacto de la estructura y vehículos y otros factores que puedan incidir no disponibles actualmente.

## Ciclistas

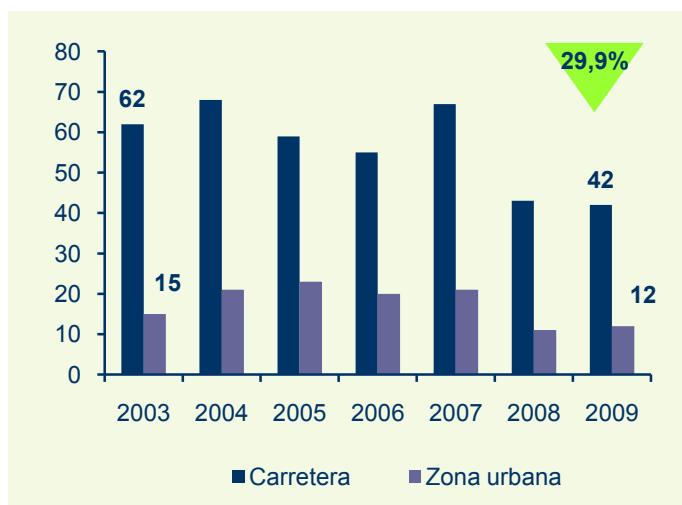
### 1 Evolución 2003-2009:

Si bien el número de ciclistas fallecidos o heridos graves no resulta muy significativo, su impacto en el número total de víctimas y las tendencias en movilidad señalan un claro incremento de la importancia de este medio de transporte.



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

#### CONDUCTORES DE BICICLETA FALLECIDOS POR TIPO DE VÍA



La reducción experimentada en el número de conductores de bicicletas fallecidos por tipo de vía desde 2003 a 2009 ha sido de un 32,3% en carretera y un 20,0% en zona urbana.

Variación porcentual del periodo  
Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

2

## Características:

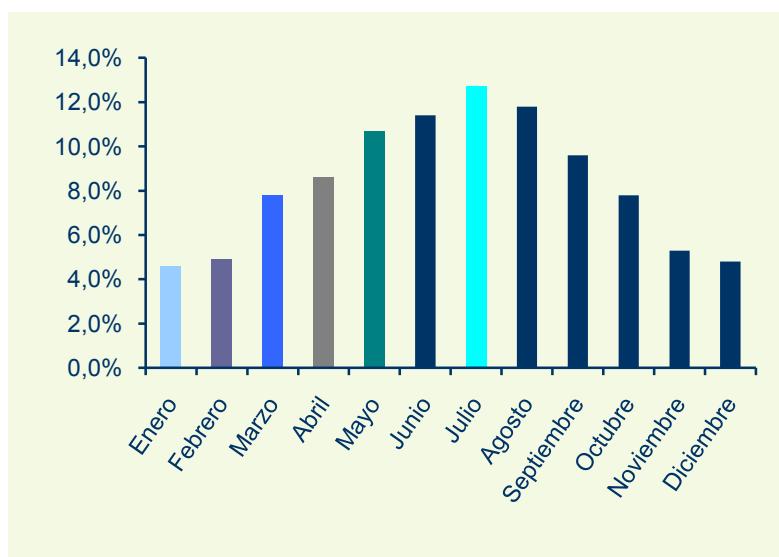
**CONDUCTORES DE BICICLETA FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES EN 2009 POR EDAD**



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT.  
Datos a 30 días

Por tramos de edad, el grupo con mayor número de fallecidos son los mayores de 64 años con 11, un 20,4% del total de ciclistas fallecidos.

**DISTRIBUCIÓN DE CICLISTAS FALLECIDOS + HERIDOS GRAVES DE 2003 A 2009 POR MESES**



Fuente: DGT. Datos a 24 horas

El 43,0% de los fallecidos y heridos graves acumulados en el periodo de 2003 a 2009 se produjo de 7 a 13 horas. Su distribución por día de la semana no presenta diferencias notables entre días laborales y fin de semana, si bien el que registra un mayor número es el domingo, con un 15,6%.

#### DISTRIBUCIÓN DE CICLISTAS FALLECIDOS + HERIDOS GRAVES DE 2003 A 2009 ...

... POR DÍA DE LA SEMANA



... POR FRANJA HORARIA



Fuente: DGT. Datos a 24 horas

Fuente: DGT. Datos a 24 horas

La utilización de la bicicleta como medio de transporte en las ciudades es un medio de transporte ecológico, sano y eficiente. Además, supone enormes beneficios para la sociedad, evitando contaminación, atascos y ruidos.

Algunas de las conclusiones del Barómetro anual de la bicicleta de julio de 2009 son:

- Casi dos millones de españoles van en bicicleta cada día, y entre los que la han utilizado durante la última semana la cifra llega hasta los 8 millones y medio.
- Se incrementan los usuarios que dicen moverse en bicicleta por las ciudades. Entre los que van en bicicleta con mayor frecuencia los principales motivos para utilizarla son hacer deporte y salir a pasear. Respecto las pasadas consultas, se observa un importante incremento de la intensidad de uso de la bicicleta para todos los usos, aumentando especialmente la frecuencia de uso para los desplazamientos cotidianos.
- Una 33% no circula nunca o casi nunca por la calzada compartiendo el espacio con los vehículos a motor.
- La peligrosidad, la falta de suficientes carriles bici y el exceso de tráfico motorizado son los principales impedimentos para que la gente circule en bicicleta por la ciudad.
- La mayoría de los consultados considera que en su municipio no hay o son insuficientes los espacios adecuados para circular en bicicleta y los aparcamientos para bicis.

Respecto a la utilización de la bicicleta en carreteras, en diciembre de 2009 la Dirección General de Tráfico presentó el informe “Estudio sobre tráfico de ciclistas en las carreteras de algunas provincias españolas”. Dicho estudio elaboró el siguiente perfil de los ciclistas que salen a carretera:

- Practica dos o tres veces por semana y suele hacerlo en grupos reducidos (de 1 a 3 personas)
- Cuando salen en carretera coinciden hasta con un máximo de otros veinte ciclistas, lo que indica que suelen realizar rutas frecuentadas por otros ciclistas.
- Hacen un recorrido de una distancia media de 60 kilómetros, eligiendo recorridos cercanos a su domicilio, con poco tráfico y que tengan un arcén que les permita practicar su deporte con la mayor seguridad posible.
- Casi nunca suelen practicar por autovías o carreteras nacionales, ni tampoco por carreteras con carril bici, aunque en este caso se debe a la escasez generalizada de carreteras dotadas con esta infraestructura. Si puede ser, eligen recorridos de orografía montañosa que hace un poco más complicada la ruta.
- Consideran que existe cierta peligrosidad en los recorridos efectuados, ya que valoran de media, esta peligrosidad en 6,5 puntos sobre 10.
- Son muy críticos con el estado de conservación de las carreteras, en especial con la limpieza del arcén, la inexistencia de carriles segregados, la inexistencia de carriles bici coloreados, la anchura de los mismos y la falta de señalización de precaución por la presencia de ciclistas en carretera.

### 3 Objetivos operativos

#### **“Proporcionar un desplazamiento seguro en bicicleta en todas las vías”**

##### **“Promover el desplazamiento en bicicleta como modo de movilidad eficiente”**

La irrupción de la bicicleta en las ciudades como alternativa de transporte está convirtiéndose en un elemento catalizador del cambio cultural a la movilidad sostenible. Quizá más importante que la correspondiente reducción de emisiones y congestión es el papel educador de la sociedad que significa su presencia en las calles.

##### **“Mejorar la capacitación y actitudes de los ciclistas y resto de usuarios”**

La movilidad de los ciclistas es un fenómeno reciente, por lo que hay que concienciar a los usuarios de la necesidad de que extremen las precauciones en la conducción, en especial cuando detecten la presencia de ciclistas. Por su parte los ciclistas deben ser conscientes de su papel en la circulación y optimizar el manejo de su vehículo.

##### **“Proporcionar espacios seguros de movilidad para bicicletas”**

El mayor número de ciclistas fallecidos se produjo en carretera (80%). El estado de las carreteras, la limpieza del arcén, la existencia de carriles segregados, la existencia de carriles bicis coloreados, la anchura de los mismos y la señalización de precaución por la presencia de ciclistas en carretera son elementos clave de la infraestructura para este colectivo.

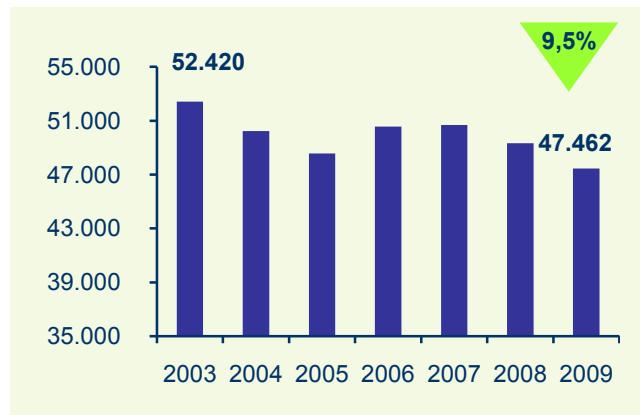
##### **“Mejorar el conocimiento de los ciclistas”**

Se estima que la movilidad del colectivo de ciclistas incrementará notablemente en la próxima década, motivo por el cual, conocer la movilidad actual y monitorizar su evolución nos permitiría evaluar la accidentalidad de los ciclistas desde perspectivas diferentes, como el impacto de la infraestructura o los hábitos de los ciclistas.

## Zona urbana

### 1 Evolución 2003-2009:

ACCIDENTES CON VICTIMAS EN ZONA URBANA



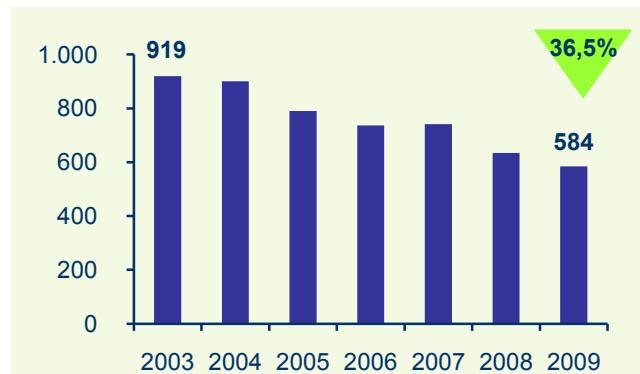
El 54% del total de accidentes de tráfico con víctimas tuvo lugar en zona urbana en el año 2009. En el periodo 2003-2009, el número de accidentes con víctimas en zona urbana se ha reducido un 9,5%.

▼ Variación porcentual del periodo

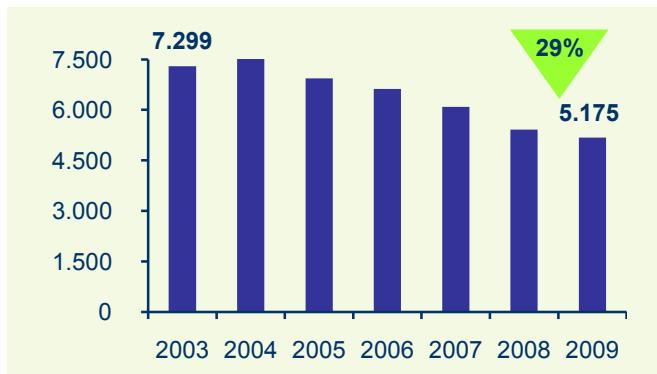
Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

El número de fallecidos y heridos graves en zona urbana se ha reducido en el periodo en un porcentaje muy inferior a las reducciones generales, por lo que su representatividad sobre el total ha aumentado.

FALLECIDOS EN ZONA URBANA



HERIDOS GRAVES EN ZONA URBANA



▼ Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

▼ Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

## 2 Características:

DISTRIBUCIÓN POR EDAD DE LOS FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES EN ZONA URBANA EN EL AÑO 2009

El análisis de los datos para el año 2009 muestra:

- Los grupos de edad con mayor representatividad respecto al número de fallecidos en la zona urbana fueron:
  - De 15 a 34 años, un 34,9% de los fallecidos.
  - Mayores de 65 años, un 28,4% de los fallecidos.



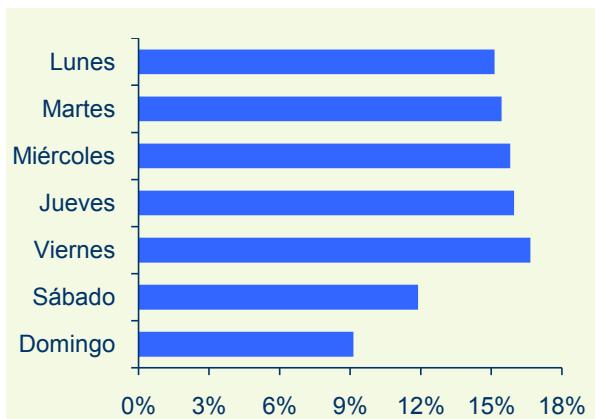
Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

- Por tipo de usuario el 41,8% de los fallecidos fueron peatones.
- Las horas punta, por lo que a accidentes se refiere, son las 14 y las 19 horas. Sin embargo, en cuanto a la gravedad, es durante el sábado y el domingo cuando el índice de gravedad es mayor.
- Los accidentes más frecuentes en zona urbana fueron los accidentes por colisión entre dos vehículos (56%), seguidos por la colisión con peatón (19%), la salida de la calzada (5%) y la colisión con obstáculo en la calzada (4%). Hay que señalar que la letalidad del atropello es muy superior al resto, pese a ser la colisión con peatón el 19% de los accidentes con víctimas.

SITUACIÓN DE LOS ACCIDENTES EN ZONA URBANA

| Año 2009                          | Intersección | Recta | Curva |
|-----------------------------------|--------------|-------|-------|
| % s/ total accidentes zona urbana | 47,6%        | 47,2% | 5,2%  |
| % s/ fallecidos zona urbana       | 47,7 %       | 47,2% | 5,1%  |
| % s/ heridos zona urbana          | 33,3%        | 54,4% | 12,3% |

ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN ZONA URBANA POR DÍA DE LA SEMANA EN 2009



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

### 3 Objetivos operativos

#### **“Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables”**

**“Adaptar la norma a las nuevas necesidades del ámbito urbano mejorando la seguridad en los desplazamientos de los vulnerables”**

Los reglamentos de tráfico de los ayuntamientos, elaborados algunos hace décadas, no incorporan la presencia de usuarios vulnerables en las carreteras como a los ciclistas y los peatones. Por tanto, es necesario proporcionar directrices normativas que permitan incorporar a los vulnerables como usuarios con derechos y obligaciones.

#### **“Proporcionar un espacio viario seguro para los distintos sistemas de desplazamiento”**

La infraestructura de las ciudades no está optimizada para la convivencia de colectivos vulnerables como peatones y ciclistas con los vehículos a motor. Debemos evolucionar hacia unas ciudades donde el tráfico no sea agresivo y permita la convivencia segura de todos los ciudadanos.

#### **“Promocionar la movilidad sostenible en el ámbito urbano”**

Las claves para dirigirnos «hacia una nueva cultura de la movilidad urbana» se pueden resumir en: ciudades más verdes, una movilidad urbana más inteligente y un transporte urbano accesible y seguro para todos los ciudadanos europeos.

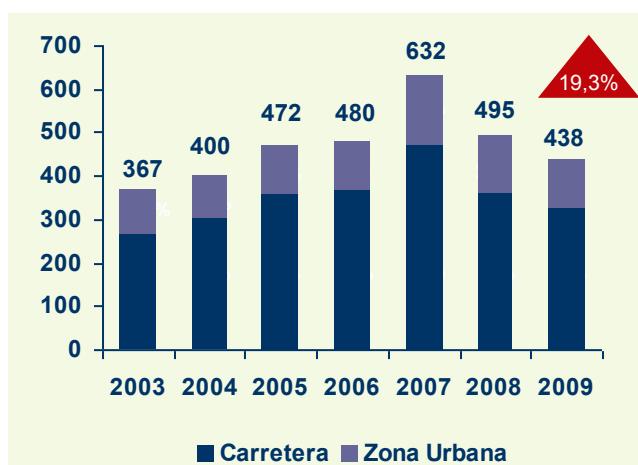
## Motoristas: motocicletas

### 1 Evolución 2003-2009:

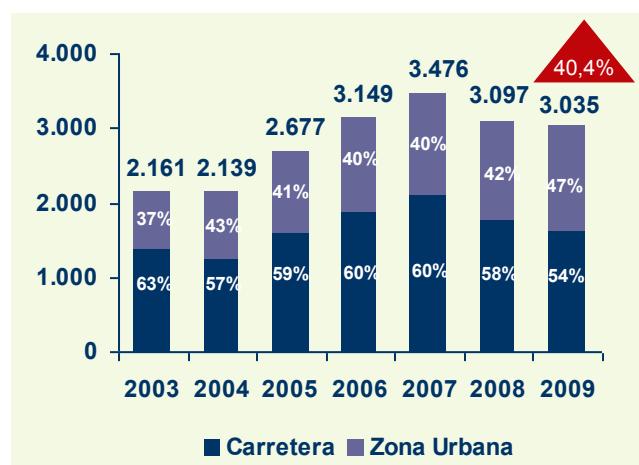
Los usuarios de motocicletas fallecidos en carretera no siguen la tendencia general de reducción, sino que han incrementado notablemente en los seis últimos años (19,3%). No obstante, a partir de 2007 se ha registrado un cambio de tendencia presentando una reducción del 30,7% para el periodo 2007-2009.

Las motocicletas, con una representatividad del 8% del parque de vehículos, registraron en 2009 un 19,5% y 12,5% de la cifra de fallecidos y vehículos implicados en los accidentes con víctimas, respectivamente. Actualmente, una de cada cinco personas víctimas de accidentes de tráfico en España son motociclistas.

USUARIOS DE MOTOCICLETA FALLECIDOS



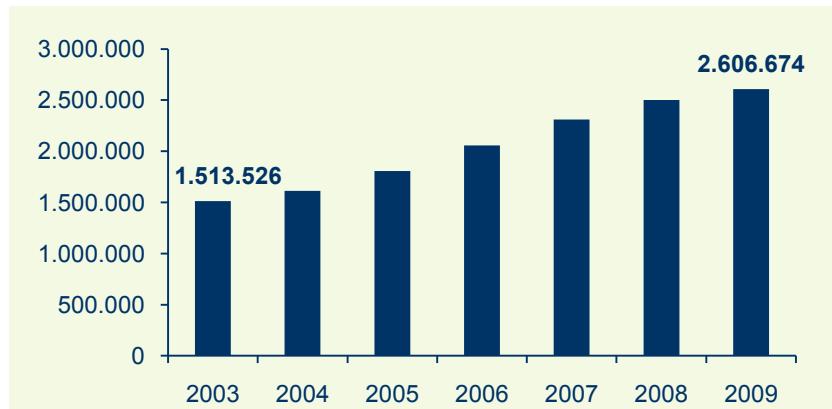
USUARIOS DE MOTOCICLETA HERIDOS GRAVES



Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

PARQUE DE MOTOCICLETAS



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

El parque nacional de motocicletas ha aumentado un 72,2%, pasando de 1.513.526 motocicletas en 2003 a 2.606.674 en 2009.

## Motoristas: motocicletas

### 2 Características:

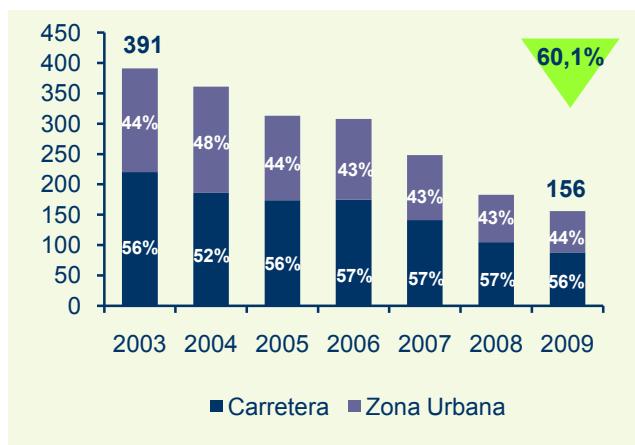
- En un estudio realizado en 2003 por el Consejo Europeo de Seguridad Vial se halló que, por cada kilómetro que recorre un usuario en una carretera de la Unión Europea, el riesgo de perder la vida en comparación con el de una persona que viaje en automóvil es ocho veces mayor en el caso de un ciclista, nueve veces mayor en el de un peatón y **20 veces mayor en el de un motorista.**
- Los estudios observacionales llevados a cabo en 2009 por la Dirección General de Tráfico concluyen que un 99,9% de los usuarios de motocicleta utiliza casco tanto en carretera como la zona urbana.

## Motoristas: ciclomotores

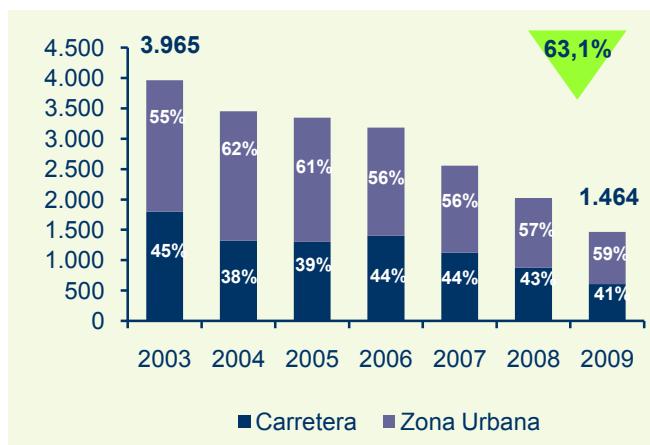
### 1 Evolución 2003-2009:

La reducción experimentada por el número de usuarios de ciclomotor fallecidos ha sido de un 60,1%, siendo muy superior a la general.

NÚMERO DE USUARIOS DE CICLOMOTOR FALLECIDOS



NÚMERO DE USUARIOS DE CICLOMOTOR HERIDOS GRAVES



Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

### 2 Características:

- La siniestralidad en el colectivo de conductores de ciclomotores se ha centrado en los jóvenes, especialmente en el colectivo de 14 a 17 años. La falta de madurez de los jóvenes conductores les hace estar más expuesto a factores de riesgo como: inexperiencia, baja utilización del casco, inadecuada percepción del riesgo, distracciones: uso del móvil, amigos en el vehículo, etc.; consumo de bebidas alcohólicas y drogas, conducción agresiva, y la velocidad inadecuada y excesiva.
- Los estudios observacionales llevados a cabo en 2009 por la Dirección General de Tráfico concluyen que un 99,4% de los usuarios de ciclomotores en carretera decide hacer uso del casco, siendo este porcentaje menor en los entornos urbanos (97,8%).

### 3 Objetivos operativos

**“Conseguir un decrecimiento sostenido en el tiempo de la siniestralidad de los motoristas”**

**“Conseguir comportamientos más seguros de los motoristas y en su relación con otros usuarios”**

El impacto que tienen determinados factores de riesgo como: velocidad, alcohol, drogas, fatiga,... en la conducción de una motocicleta es mayor ya que el motorista no tiene protección en caso de accidente. Conseguir que los usuarios de la motocicleta presenten comportamientos más seguros es una de las prioridades.

**“Incrementar la seguridad de las carreteras y las calles para los motoristas”**

Los motoristas, al no estar protegidos por un chasis tienen una letalidad en caso de accidente muy superior a la del resto de vehículos, del mismo modo están más expuestos a determinados elementos de la carretera, como por ejemplo el estado de la carretera o el diseño de las barreras de seguridad.

**“Promover el equipamiento de protección de los motoristas y los elementos de seguridad en las motos”**

Los sistemas de seguridad activa y pasiva de las motocicletas, así como una adecuada protección reducen considerablemente las consecuencias de los accidentes en caso de producirse.

**“Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los motoristas y su movilidad”**

Disponer de datos de exposición al riesgo es necesario para desarrollar acciones eficaces que reduzcan la siniestralidad del colectivo.

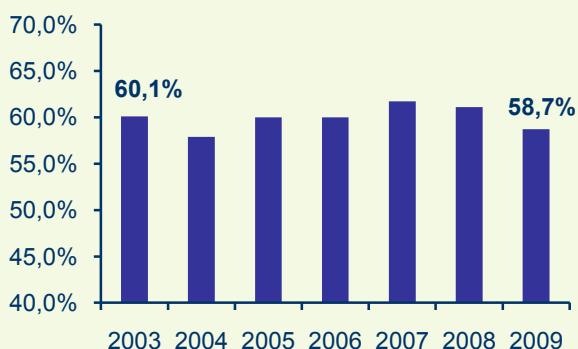
## Carretera convencional

### 1 Evolución 2003-2009:

En carreteras convencionales se registran el 32% de los accidentes con víctimas, el 58,7% de los fallecidos y el 45,3% de los heridos graves. El número de accidentes con víctimas en carreteras convencionales se ha reducido un 11,6% de 2003 a 2009.

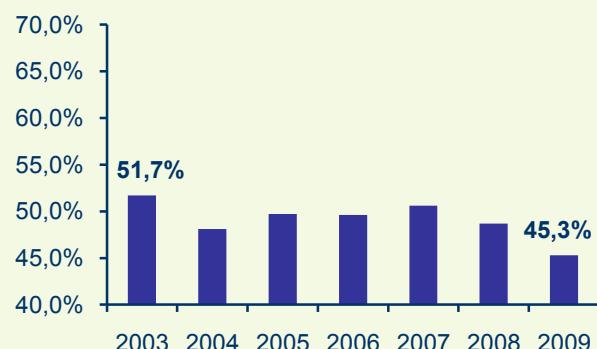
El número de fallecidos y heridos graves en carretera convencional se ha reducido en el periodo 2003 a 2009 en un porcentaje ligeramente superior a las reducciones generales, por lo que su representatividad sobre el total ha disminuido.

**REPRESENTATIVIDAD DE LOS FALLECIDOS EN CARRETERAS CONVENCIONALES**



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 24 horas

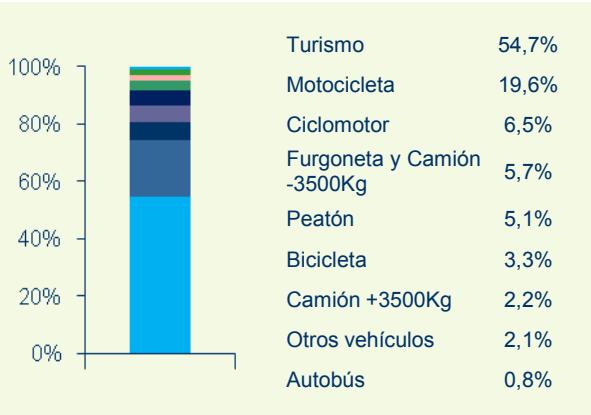
**REPRESENTATIVIDAD DE LOS HERIDOS GRAVES EN CARRETERAS CONVENCIONALES**



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 24 horas

### 2 Características:

**DISTRIBUCIÓN DE FALLECIDOS EN CARRETERA CONVENCIONAL EN 2009 POR TIPO DE USUARIO**

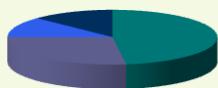


Fuente: DGT. Datos a 24 horas

Los dos tipos de vehículos en los que se registró un mayor número de fallecidos en carretera convencional fueron:

- Un 54,7% del total del número de fallecidos en carretera convencional, se registró en turismos.
- Un 19,6% del total de fallecidos en carretera convencional se produjo en motocicleta.

**ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN CARRETERAS CONVENCIONALES EN 2009  
POR TIPO DE ACCIDENTE**



- 47,9% - Colisión de vehículos en marcha
- 27,1% - Salida de calzada (Izda)
- 12,2% - Salida de calzada (Dcha)
- 3,8% - Vuelco en calzada
- 3,2% - Otro tipo
- 2,7% - Atropello de personas
- 2% - Colisión vehículo- obstáculo en calzada
- 1,1% - Atropello de animales

En 2009 un 47,9% de los accidentes con víctimas que se produjeron en carretera convencionales fueron accidentes por colisión de vehículos en marcha.

Fuente: DGT. Datos a 24 horas

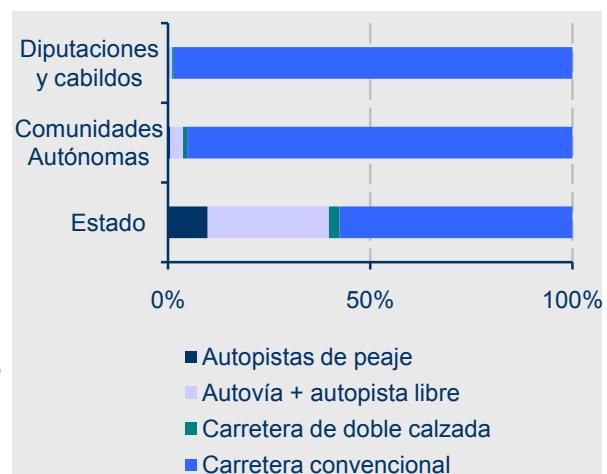
- Su diseño es antiguo en la mayoría de los casos, con radios más cerrados, cambios de pendiente, márgenes sin zona de seguridad, intersecciones a nivel, etc., mientras el diseño de autovías y autopistas está claramente enfocado a permitir unas elevadas velocidades en condiciones de seguridad, en las carreteras convencionales el diseño tiene que compatibilizar ese objetivo con otros como la accesibilidad, coste, etc.
- Un problema añadido es que los conductores están habituados a conducir en autovías y autopistas, y cuando circulan por autovías convencionales no son conscientes de que la conducción en este tipo de vía debe ser diferente y a velocidades inferiores.

**KILÓMETROS DE RED DE CARRETERAS EN  
ESPAÑA Y TITULARIDAD EN 2008**

| Tipo de infraestructura   | Estado        | CCAA          | Diputación y Cabildo | Total          | %      |
|---------------------------|---------------|---------------|----------------------|----------------|--------|
| Autopistas de peaje       | 2.495         | 347           | 157                  | 2.999          | 1,82%  |
| Autovía + Autopista libre | 7.639         | 2.296         | 581                  | 10.516         | 7,01%  |
| Carretera doble calzada   | 665           | 696           | 276                  | 1.637          | 0,99%  |
| Carretera convencional    | 14.673        | 67.596        | 67.672               | 149.941        | 90,82% |
| <b>Total</b>              | <b>25.472</b> | <b>70.935</b> | <b>68.686</b>        | <b>165.093</b> |        |
| <b>%</b>                  | <b>15,43%</b> | <b>42,97%</b> | <b>41,60%</b>        |                |        |

Fuente: Anuario estadístico 2008 Fomento

**LONGITUD DE LA RED DE CARRETERAS DISTRIBUIDO  
POR TITULARIDAD Y TIPO DE VÍA EN 2008**



Fuente: Anuario estadístico 2008 Fomento

### 3 ▶ Objetivos operativos

#### **“Carreteras y entornos diseñadas en función de las capacidades humanas y tecnológicas”**

**“Mejorar la seguridad de las carreteras convencionales a través de su diseño especialmente para evitar salidas de la vía y colisiones frontales”**

En una carretera convencional las intersecciones e incorporaciones habitualmente están al mismo nivel, los trazados de las carreteras son antiguos, hay muchos tramos montañosos y es necesario al adelantar invadir el sentido contrario, con el riesgo que esto supone. Poner en marcha medidas de bajo coste y alta efectividad para reducir el riesgo de la carretera convencional es una prioridad en los próximos años.

#### **“Conseguir comportamientos más seguros en las carreteras convencionales”**

Disuadir a los conductores no concienciados del cumplimiento de las normas de tráfico mediante la vigilancia y el control será una de las herramientas con las que se tratará la accidentalidad en este tipo de vías.

## Accidentes in itinere y en misión

### 1 Evolución 2003-2009:

En el año 2009 se produjeron en España 696.577 accidentes de trabajo con baja. El 9,9% fueron accidentes de tráfico en los que fallecieron un total de 283 personas. El 71,7% de los accidentes con víctimas se produjeron in itinere (al ir y volver del trabajo) y registraron 170 fallecidos.

Alrededor del 17,9% de los accidentes de trabajo mortales son accidentes de tráfico.

Nº DE ACCIDENTES DE TRABAJO RELACIONADOS CON EL TRÁFICO



X%

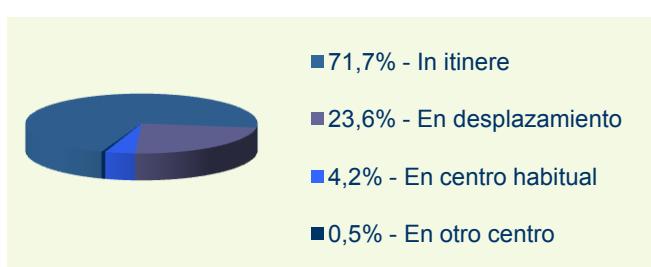
Porcentaje de accidentes de trabajo relacionados con el tráfico que se produjeron in itinere

Fuente: Accidentes de trabajo-tráfico durante el año 2009. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

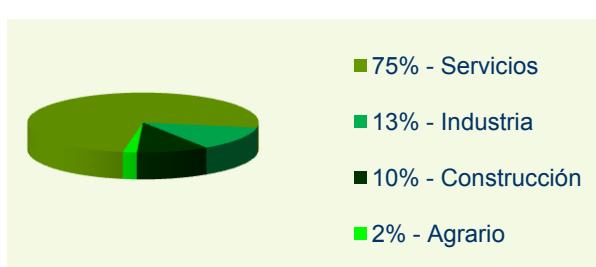
### 2 Características:

Por tasa de incidencia (accidentes por cada 100.000 ocupados) durante la jornada laboral el sector que registro la mayor cifra fue el sector servicios (114,7), seguido del sector construcción (108,7). En accidentes in itinere, por tasa de incidencia, fue servicios (269,2), industria (259,9) y construcción (257,8).

ACCIDENTES RELACIONADOS CON EL TRÁFICO DE 2009 POR LUGAR DEL ACCIDENTE



ACCIDENTES DE TRABAJO RELACIONADOS CON EL TRÁFICO DE 2009 POR SECTOR



Fuente: Accidentes de trabajo-tráfico durante el año 2009. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Fuente: Accidentes de trabajo-tráfico durante el año 2009. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

## ACCIDENTES DE TRÁFICO IN ITINERE POR EDAD EN 2009

La franja que acumula un mayor número de accidentes in itinere es la comprendida entre los 25 y los 34 años, con 19.715 accidentes, un 40% del total.

La tasa de incidencia (accidentes por cada 100.000 ocupados) es mayor, lo que indica una mayor vulnerabilidad, cuanto más joven es el colectivo analizado.



Fuente: Accidentes de trabajo-tráfico durante el año 2009. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

Algunas de las principales conclusiones del estudio de accidentes de trabajo-tráfico (ATT) durante el año 2009, realizado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, son:

- En líneas generales, el accidente de trabajo-tráfico durante la jornada laboral afecta más a varones con tres veces más siniestralidad que las mujeres.
- Los trabajadores de nacionalidad española doblaron, en este tipo de accidentes, la tasa de incidencia respecto a los extranjeros.
- Durante la jornada y atendiendo a la ocupación, los grupos más afectados, en ambos sexos, fueron los conductores profesionales y los servicios de seguridad.

Los accidentes in itinere se agravan, en comparación a los demás accidentes durante el día, debido en parte a las siguientes características:

- Alto nivel de estrés, tensión y prisa.
- Ubicación de las empresas fuera del casco urbano, en polígonos industriales, etc., aumentando las distancias a recorrer.
- Mayor tráfico en horas punta (primera hora de la mañana y hora de salida del trabajo).

### 3 Objetivos operativos

**“Lograr el compromiso con la seguridad vial a través de la responsabilidad social corporativa de las organizaciones”**

**“Lograr una intervención activa de las empresas en los accidentes in itinere ”**

El tratamiento de los accidentes in itinere debe ser liderado y tratado desde el prisma de la Responsabilidad Social Corporativa por las empresas para su eficaz tratamiento.

**“Mejorar el conocimiento de los accidentes in itinere”**

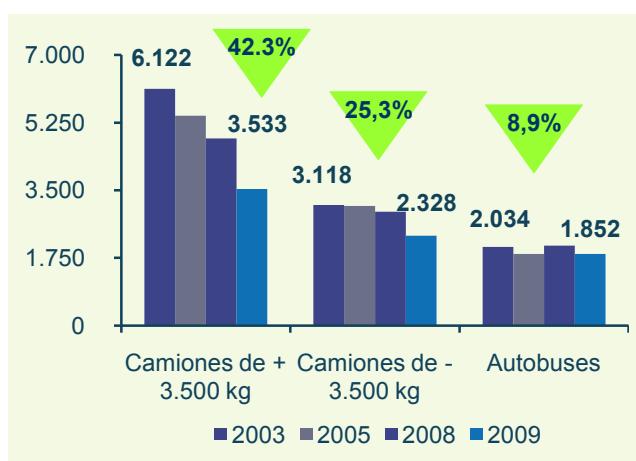
Una mejor información, tanto por calidad como por cantidad, nos permitirá en el futuro una toma de decisiones más rápida y precisa.

## Transporte profesional de mercancías y viajeros

### 1 Evolución 2003-2009:

El número de fallecidos (ocupantes) ha descendido notablemente en el transporte de mercancías tanto en los camiones de más de 3.500 kg. como para los de menos de 3.500 kg. Paralelamente el parque nacional de camiones de menos de 3.000 kg creció un 24,0% de 2005 a 2009, frente al 2,7% de los camiones de más de 2999 kg.

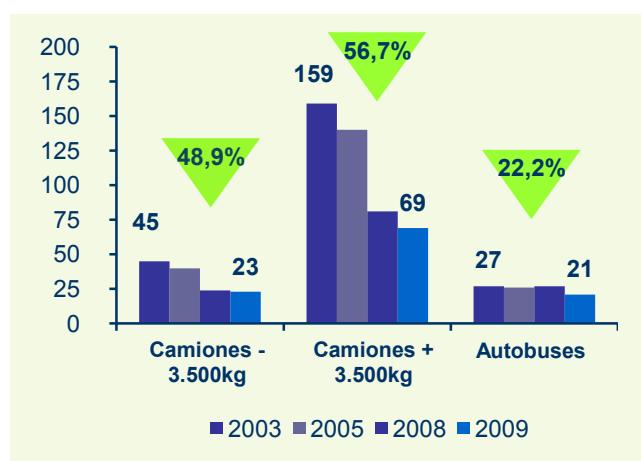
VEHÍCULOS, SEGÚN TIPO, QUE HAN INTERVENIDO EN EL TOTAL DE ACCIDENTES CON VÍCTIMAS DE 2003 A 2009



Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

NÚMERO DE OCUPANTES FALLECIDOS DE 2003 A 2009



Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

La reducción de usuarios de furgoneta fallecidos y heridos graves ha sido del 45,9% y del 56,8% respectivamente, en línea con la reducción media (51,3%).

NÚMERO DE FALLECIDOS EN FURGONETA



Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

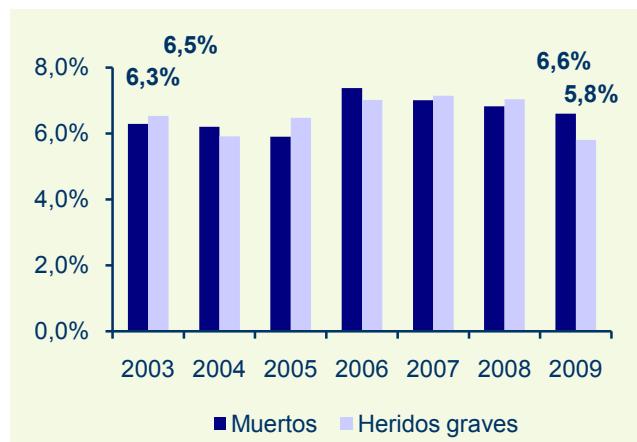
NÚMERO DE HERIDOS GRAVES EN FURGONETA



Variación porcentual del periodo

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

**FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES EN FURGONETA EN CARRETERA (s/ totales de fallecidos y heridos grave)**



Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009.  
DGT. Datos a 30 días

Los usuarios de furgonetas suponen un 6,2% de las víctimas en carretera y un 1,8% de las víctimas de zona urbana, siendo un 7,2% del parque móvil en 2009.

En el periodo 2003-2009, el porcentaje de fallecidos en furgoneta en carretera sobre el total de fallecidos se ha mantenido constante.

## 2 Características:

Del análisis en profundidad de los accidentes con víctimas en carretera de 2009 en los que se ha visto implicado al menos un camión o un autobús se extraen los siguientes datos:

- En el 10,4% de los accidentes con víctimas en carretera y el 18,6% de los accidentes con víctimas mortales en carretera se ha visto implicado algún vehículo con tarjeta de mercancías y/o viajeros.
- El porcentaje de conductores accidentados extranjeros varía, siendo del 16,6% en autobuses, 24,3% en camiones de menos 3.500 kg. y 27,7% en camiones de más de 3.500 Kg.
- La colisión entre vehículos es el principal tipo de accidente para los vehículos de transporte de mercancías y viajeros.

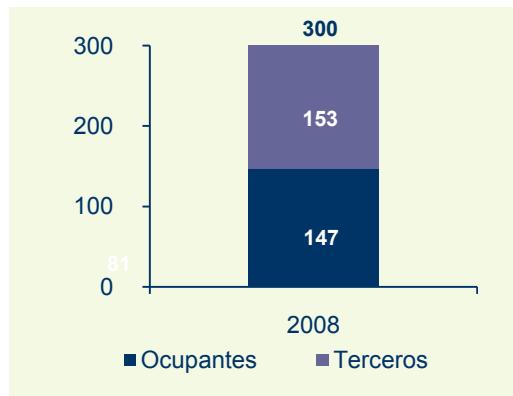
**NÚMERO DE FALLECIDOS EN 2009 EN LOS QUE SE VIO IMPLICADO UN VEHÍCULO DE LOS SIGUIENTES**



El porcentaje de terceros fallecidos en los accidentes en los que se vio implicado un camión +3.500 kg. fue el 80,5% del total de fallecidos en dichos accidentes, en camiones de -3.500 kg un 77,2%, y en autobuses un 70,5%.

El porcentaje de terceros fallecidos en los accidentes en los que se vio implicado una furgoneta fue de 163 fallecidos, un 52,6% del total de fallecidos en los que se vio implicada una furgoneta.

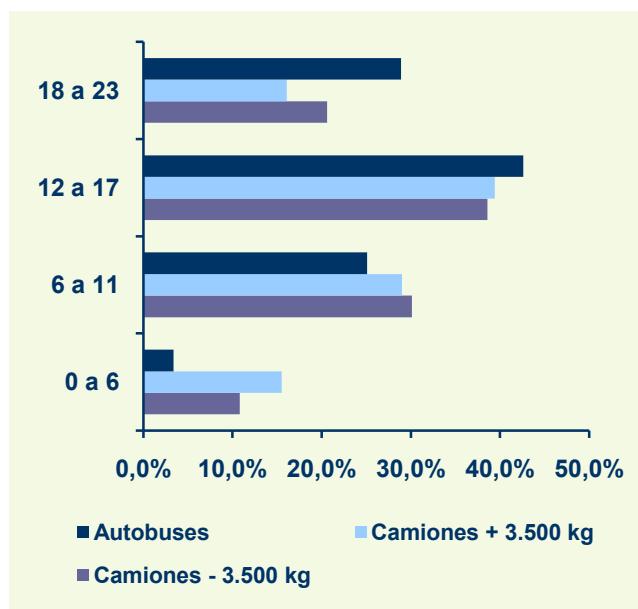
NÚMERO DE FALLECIDOS EN 2009 EN LOS QUE SE VIO IMPLICADO UNA FURGONETA



Fuente: *Las principales cifras de la Siniestralidad Vial 2009. DGT. Datos a 30 días*

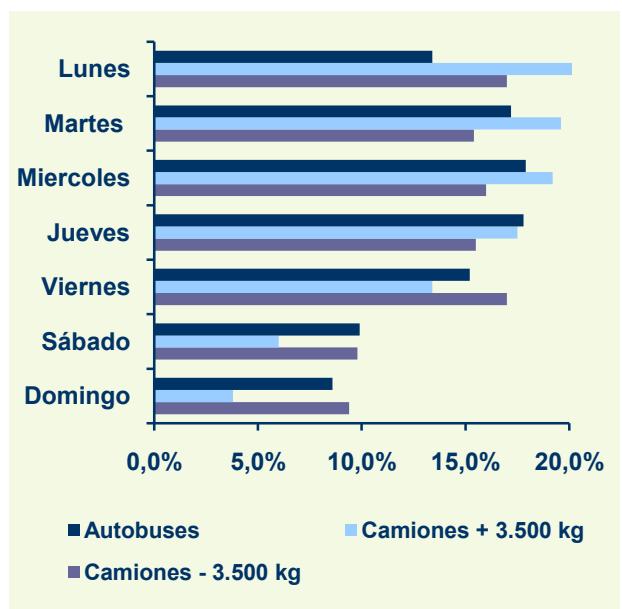
La franja horaria con mayor accidentalidad para todos estos tipos de vehículos se concentran de 12 a 17 horas, y el día de la semana es el miércoles para autobuses y lunes para camiones y autobuses.

ACCIDENTES CON VÍCTIMAS USUARIAS DE CAMIONES Y AUTOBUSES POR FRANJA HORARIA EN 2009



Fuente: DGT. Datos a 24 horas

ACCIDENTES CON VÍCTIMAS USUARIAS DE CAMIONES Y AUTOBUSES POR DÍA DE LA SEMANA EN 2009



Fuente: DGT. Datos a 24 horas

Del análisis en profundidad de los accidentes con víctimas en carretera de 2009 donde se ha visto implicada al menos una furgoneta con tarjeta de transporte se extraen los siguientes datos:

- La colisión entre vehículos es el tipo más frecuente de accidente (73,8%), seguido de la salida de la vía (17,5%).
- El 80,1% de los accidentes de tráfico en los que al menos se vio implicada una furgoneta con tarjeta de transporte de mercancías o viajeros, ocurrieron de día y el restante 19,9% por ciento de noche.
- En carretera convencional es dónde más accidentes se producen, ya que en ellas ocurren el 63,7% de los siniestros, el 27,5 % de los accidentes en autovía y el 5,3 % en autopista.
- El conductor de la furgoneta era español en el 70,3% de los siniestros, extranjero en el 26,8% de los accidentes y de nacionalidad desconocida en un 2,9% casos.

### 3 ▶ Objetivos operativos

**“Reducir los riesgos en las vías para los que más se enfrentan a ellos”**

**“Conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales”**

Los conductores profesionales se enfrentan todos los días a las exigencias de la carretera, por lo que extremar la precaución y desarrollar comportamientos seguros es de especial importancia en este colectivo.

**“Mejorar la capacitación y habilidad de los conductores profesionales”**

Conductores profesionales preparados y formados para hacer frente a cualquier situación que les pueda surgir en sus largos recorridos es una eficaz herramienta para reducir la accidentalidad de este colectivo.

## Alcohol y drogas

### 1 Evolución 2003-2009:

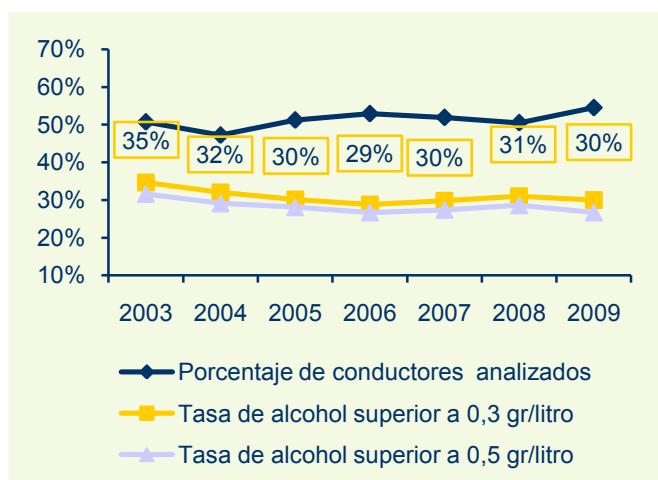
La tasa de positivos se ha reducido, situándose en 2009 de un 1,8% en los controles preventivos de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, frente al 4,2% de 2003.

**NÚMERO DE CONTROLES PREVENTIVOS Y TASA DE POSITIVOS REALIZADOS POR LA ATGC (EN MILLONES)**



Fuente: DGT

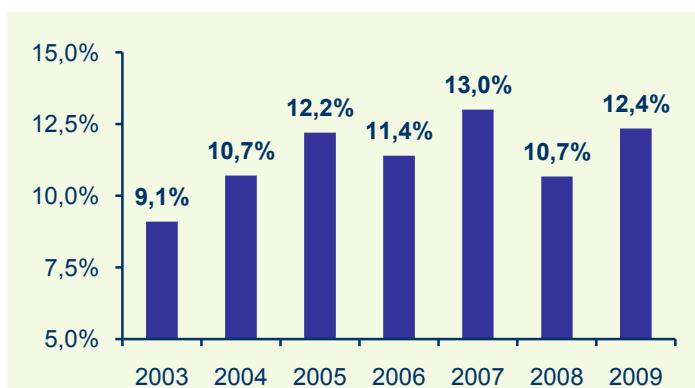
**CONDUCTORES FALLECIDOS QUE PRESENTABAN CONSUMO DE ALCOHOL**



Fuente: Instituto de Toxicología y ciencias forenses (2009)

Las autopsias realizadas por el Instituto de Toxicología a conductores fallecidos en 2009 indicaron consumo de drogas en el 12,4% de los casos.

**PRESENCIA DE DROGA EN LAS AUTOPSIAS DE CONDUCTORES FALLECIDOS EN 2009**



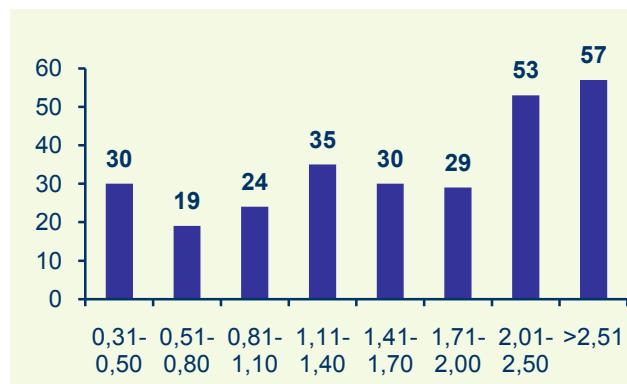
Fuente: Instituto de Toxicología y ciencias forenses (2009)

Esta cifra ha ido en incremento en los últimos años, incrementando de 2003 a 2009 en 3,3 puntos porcentuales.

## 2 Características:

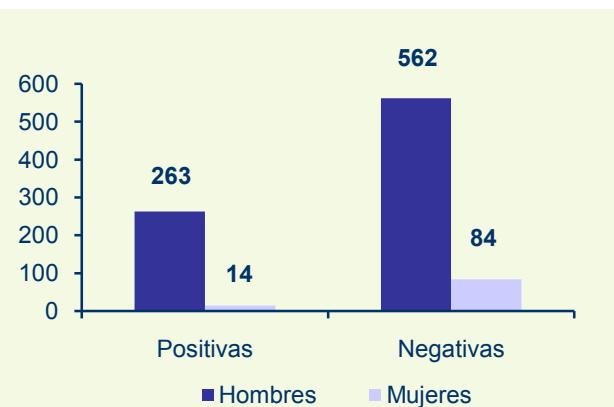
De los conductores fallecidos en los que se detectó una tasa de alcohol igual o superior a 0,3 gr/l el 95% eran hombres.

**TASA DE ALCOHOL EN LAS AUTOPSIAS DE CONDUCTORES FALLECIDOS EN 2009**



Fuente: Instituto de Toxicología y ciencias forenses (2009)

**PRESENCIA DE ALCOHOL MAYOR O IGUAL A 0,3 GR/L EN LAS AUTOPSIAS DE CONDUCTORES FALLECIDOS EN 2009 POR GÉNERO**

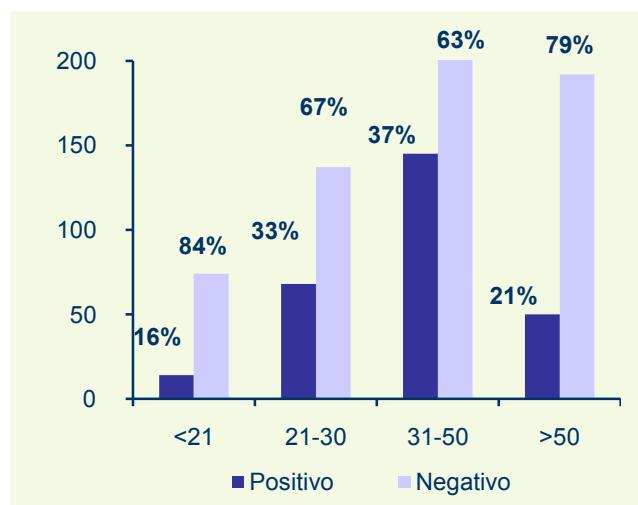


Fuente: Instituto de Toxicología y ciencias forenses (2009)

De los conductores fallecidos el colectivo en el que se detectó la mayor proporción de positivos fue el de 31 a 50 años. Por tipo de vehículo, respecto a los conductores analizados, el mayor porcentaje con tasa de alcohol superior a 0,3 gr/l se detectó en turismos, seguido de motocicletas.

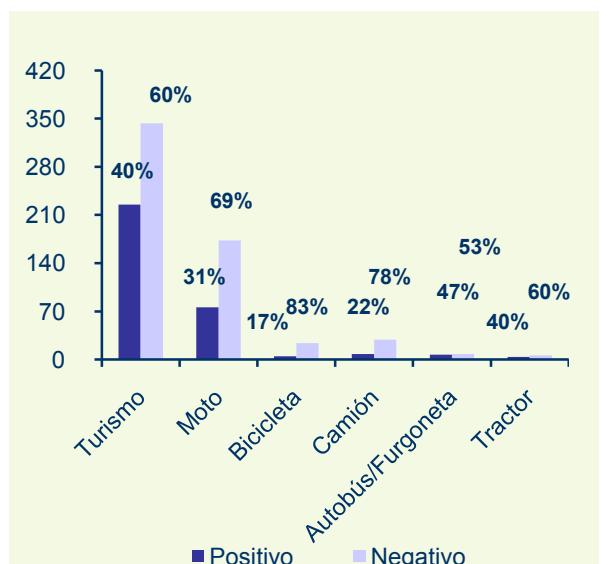
**PRESENCIA DE ALCOHOL MAYOR O IGUAL A 0,3 GR/L EN LAS AUTOPSIAS DE CONDUCTORES FALLECIDOS EN 2009**

**POR EDAD**



Fuente: Instituto de Toxicología y ciencias forenses (2009)

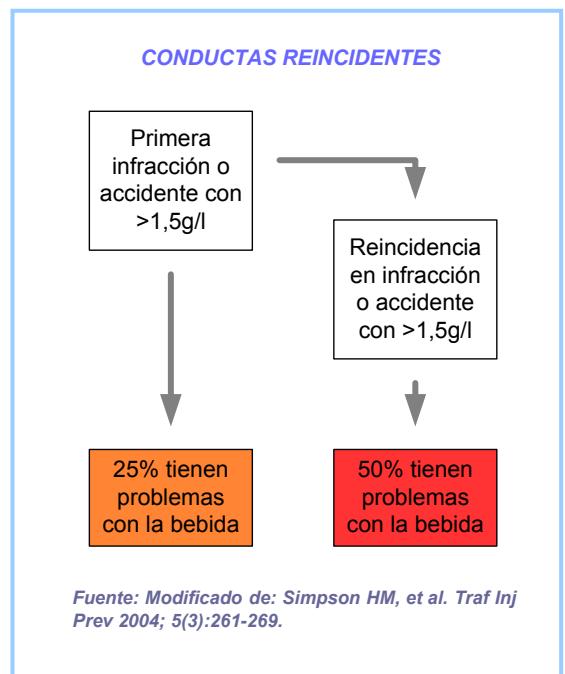
**POR VEHÍCULO**



Fuente: Instituto de Toxicología y ciencias forenses (2009)

## Alcohol

- Los positivos actuales presentan una alta tasa de prevalencia de problemas de consumo abusivo de bebidas alcohólicas (adicción).
- Existe una migración en parte del colectivo de conductores consumidores de bebidas alcohólicas desde el consumo de éste a las demás drogas; y con los nuevos sistemas de detección de estas sustancias, se observa un aumento del policonsumo.
- El consumo de bebidas alcohólicas produce alteraciones orgánicas y psicológicas que entrañan un grave riesgo para la conducción de vehículos: falsa sensación de seguridad, conducción más agresiva, conducción menos precisa y coordinada, peor percepción de las señales de tráfico, peor cálculo de las distancias, mayor sensibilidad a los deslumbramientos, entre otras.
- Un factor clave en el tratamiento del alcohol en el ámbito seguridad vial es el colectivo de reincidentes. Cuanto más se reduzca la tasa de consumidores esporádicos de alcohol que conduce bajo los efectos del mismo, mayor será el porcentaje de positivos de conductores con problemas alcohólicos.
- La Sociedad Española de Medicina del Tráfico afirma que un 2,5% de los conductores son infractores reincidentes, y son causantes de casi la cuarta parte de los accidentes graves, muy graves y mortales. Esto supondría que aproximadamente de los 90306 conductores sancionados en 2008 por positivo en control de alcoholemia 2.258 reincidirán.



## Drogas tóxicas, sustancias estupefacientes y psicotrópicas

- Las conclusiones de la encuesta EDADES para el Plan Nacional sobre Drogas muestran que de 2005 a 2007/2008: Ha disminuido el consumo de tabaco, alcohol y cannabis para todos los indicadores de consumo. Por primera vez disminuye la disponibilidad percibida para todas las sustancias. Aumenta la percepción del riesgo para todas las conductas de consumo de drogas, tanto para el consumo ocasional como para el habitual.
- Los efectos de las drogas en la conducción varían dependiendo de la droga y la frecuencia de consumo. Los efectos más comunes son: incapacidad para calcular velocidad y distancias, reducción de la coordinación, hiperactividad y agresividad, psicosis paranoica, alucinaciones, visión borrosa, temblores, mareos y pérdidas de conciencia, fatiga y debilidad muscular, pérdidas de memoria y náuseas.

### 3 Objetivos operativos

**“Continuar con la reducción del consumo de alcohol y drogas de los conductores”**

**“Desarrollar acciones preventivas para tratar el consumo de alcohol y drogas en la conducción”**

En los últimos años se ha avanzado notablemente en el tratamiento de la conducción bajo los efectos del alcohol, estando actualmente los conductores y la sociedad mucho más concienciados sobre el riesgo de esta práctica.

Se ha detectado que a medida que se ha reducido el número de conductores que circula bajo los efectos del alcohol, los positivos se concentran en un grupo reducido de reincidentes, su tratamiento es uno de los objetivos.

**“Consolidar las acciones de control de la norma”**

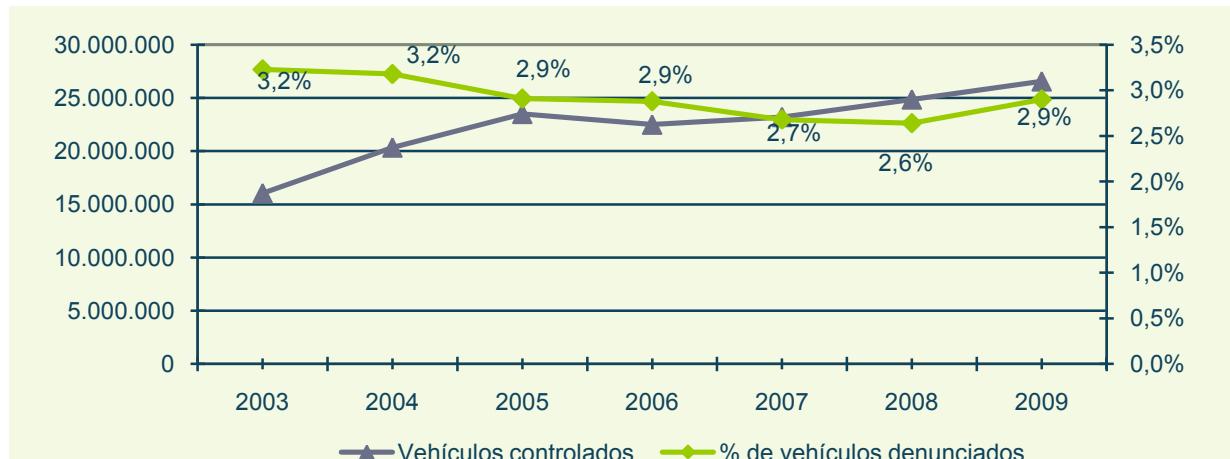
Los controles de alcoholemia han sido la herramienta principal que ha permitido en los últimos cuatro años concienciar y disuadir a la población de conducir bajo los efectos del alcohol, mantener estos controles que serán complementados con el control de drogas será una línea de trabajo en la nueva Estrategia.

## Velocidad

### 1 Evolución 2003-2009:

En el periodo de 2003 a 2009 la tasa de vehículos denunciados por exceso de velocidad se ha reducido en un 9,4%.

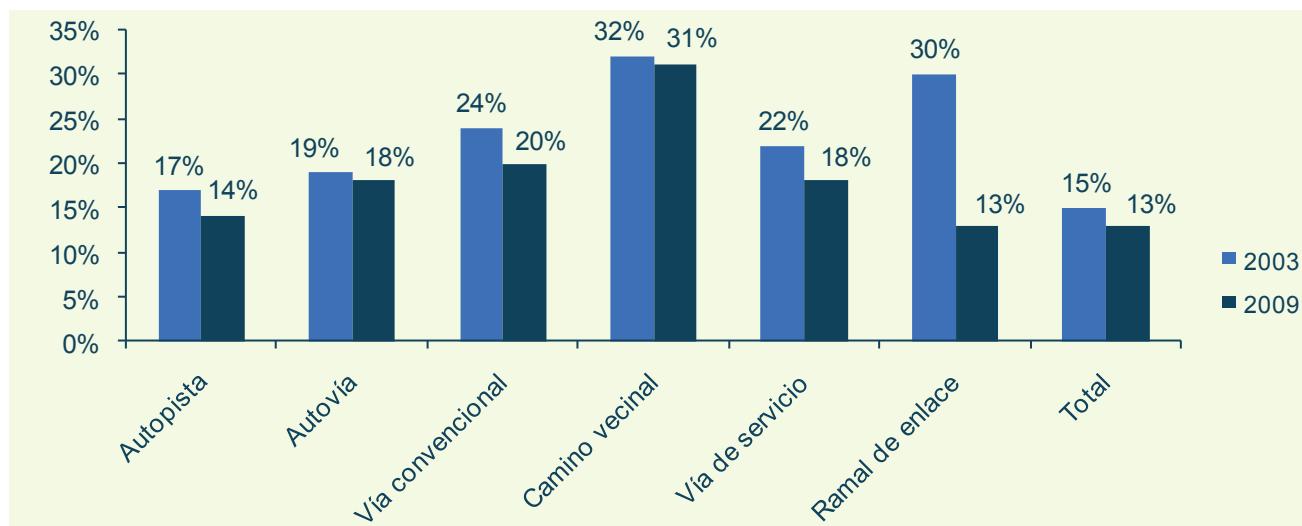
NÚMERO DE CONTROLES Y TASA DE DENUNCIAS (ATGC)



Fuente: DGT

### 2 Características:

La velocidad inadecuada está presente en el 13% de los accidentes con víctimas, 2% menos que en 2003. Los mayores descensos se han producido en ramal de enlace (17%), vía convencional (4%), vías de servicio (4%) y autopistas (3%).



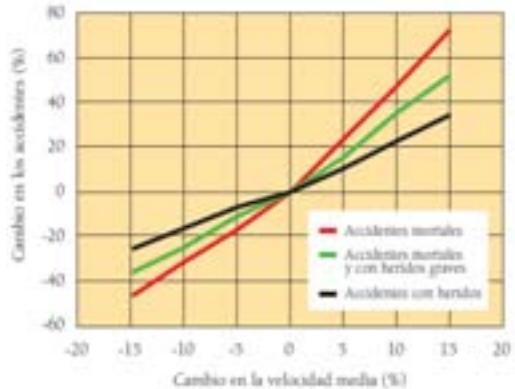
Fuente: Principales cifras, DGT. Datos a 30 días

- La velocidad tiene incidencia en todos los tramos de edad de conductores, siendo especialmente relevante su efecto en los jóvenes de género masculino.
- La velocidad incrementa notablemente la probabilidad de sufrir un accidente, entre otros por los siguientes motivos:
  - Cuanto mayor es la velocidad el campo de visión del conductor se reduce, y si a 35 km/h el campo visual del conductor es de 104°, a 100 km/h el campo queda limitado a 42°.
  - La distancia de frenado de un automóvil y su velocidad no crecen en la misma proporción, ya que la distancia de frenado se incrementa en una proporción muy superior.
- La velocidad es proporcional a las consecuencias de los accidentes. Según el modelo “Power Model” de Nilsson una reducción del 5% en la velocidad media supone una disminución del 20% de los accidentes mortales y del 10% en los accidentes con heridos.



Fuente: DGT

MODELO “POWER MODEL” DE NILSSON



Fuente: Nilsson 2004

### 3 ▶ Objetivos operativos

#### **“Adecuar la velocidad para reducir el riesgo de accidentes”**

##### **“Conseguir comportamientos más seguros en relación con la percepción de la velocidad como factor de riesgo”**

La velocidad es tanto un causante como un agravante de los accidentes. Según el modelo elaborado por Nilsson una reducción del 5% en la velocidad media supone una disminución del 20% de los accidentes mortales y del 10% en los accidentes con heridos. El control de la velocidad en los últimos cuatro años ha sido un elemento clave en la reducción del número de fallecidos experimentado de 2003 a 2009, gracias al efecto disuasorio que tiene sobre los conductores.

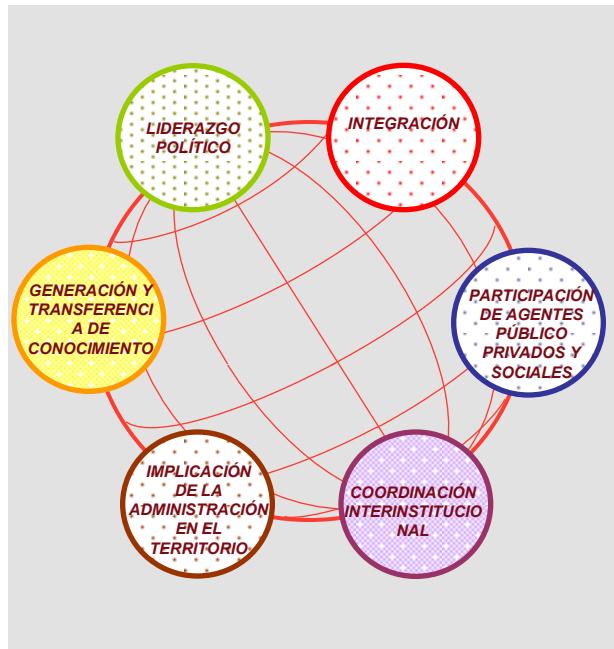
##### **“Promover un diseño seguro de las vías para reducir la situaciones de riesgo por velocidad: áreas 30, accesos a poblaciones”**

Adecuar la velocidad de la red viaria a las necesidades de los distintos modos de desplazamiento pasa por intervenir en el diseño de la infraestructura promoviendo la adopción de medidas estructurales y de señalización dirigidas entre otros a reducir intensidad y velocidad de los vehículos.



## ***5. El marco conceptual de la Estrategia: objetivos e indicadores***

## Las claves de la gestión institucional de la Estrategia



### El liderazgo político

La agenda política que la posiciona dentro de las prioridades marcadas tanto a nivel nacional como europeo.

### Una estrategia integradora

La estrategia como instrumento para la promoción y difusión de la seguridad vial y coordinación de los distintos agentes públicos y privados.

### Coordinación interministerial

Como mecanismo de coordinación ministerial dinámico y eficaz basado en el compromiso de los agentes implicados

### Implicación de la administración en el territorio

Aprovechar la oportunidad de reforzar y dinamizar la coordinación de los diferentes agentes relacionados con la Seguridad Vial en el Territorio: Administración General del Estado (Jefaturas Provinciales y Locales, Subsectores, Demarcaciones Territoriales) y Administración autonómica y local en el marco de sus competencias en esta materia.

### Participación de agentes público privados y sociales

Un modelo de participación público privado, social que permite consensuar medidas y estar atento a las problemáticas emergentes.

### Generación y transferencia de conocimiento

Una estrategia en la que juega un papel importante la difusión y recepción del conocimiento en seguridad vial entre los agentes que pueden aportar a su mejora.

La Estrategia está asentada sobre los principios del Sistema Seguro adaptados a la realidad española, con una visión a 10 años que se articula a través de un plan para el periodo 2011-2015, año en el que se hará la revisión y actualización de los objetivos y actuaciones.



## La visión

**“Los ciudadanos tienen derecho a un Sistema Seguro de Movilidad en el que todos, ciudadanos y agentes implicados, tienen su responsabilidad.”**

Esta visión, está apoyada en cinco valores que marcarán las actuaciones nacionales a desarrollar para reducir el impacto socio-económico de los accidentes de tráfico en los próximos diez años.

## Los valores

|                                       |  |
|---------------------------------------|--|
| <b>Derechos y deberes compartidos</b> | Los usuarios y diseñadores del sistema co-participes y cooperantes del Sistema |
| <b>Movilidad sostenible</b>           | Saludable para los ciudadanos y respetuosa con el medio ambiente               |
| <b>Usuarios seguros</b>               | Educados, formados, informados, concienciados y responsables                   |
| <b>Carreteras y entornos seguros</b>  | Carreteras diseñadas en función de las capacidades humanas y tecnológicas      |
| <b>Vehículo seguro</b>                | Protector de los usuarios  |

## Los objetivos

*“La visión a largo plazo de conseguir un sistema seguro tiene que completarse con unos objetivos sólidos que ayuden a garantizar beneficios a corto plazo.”*

### Hacia un espacio europeo de seguridad vial: Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020

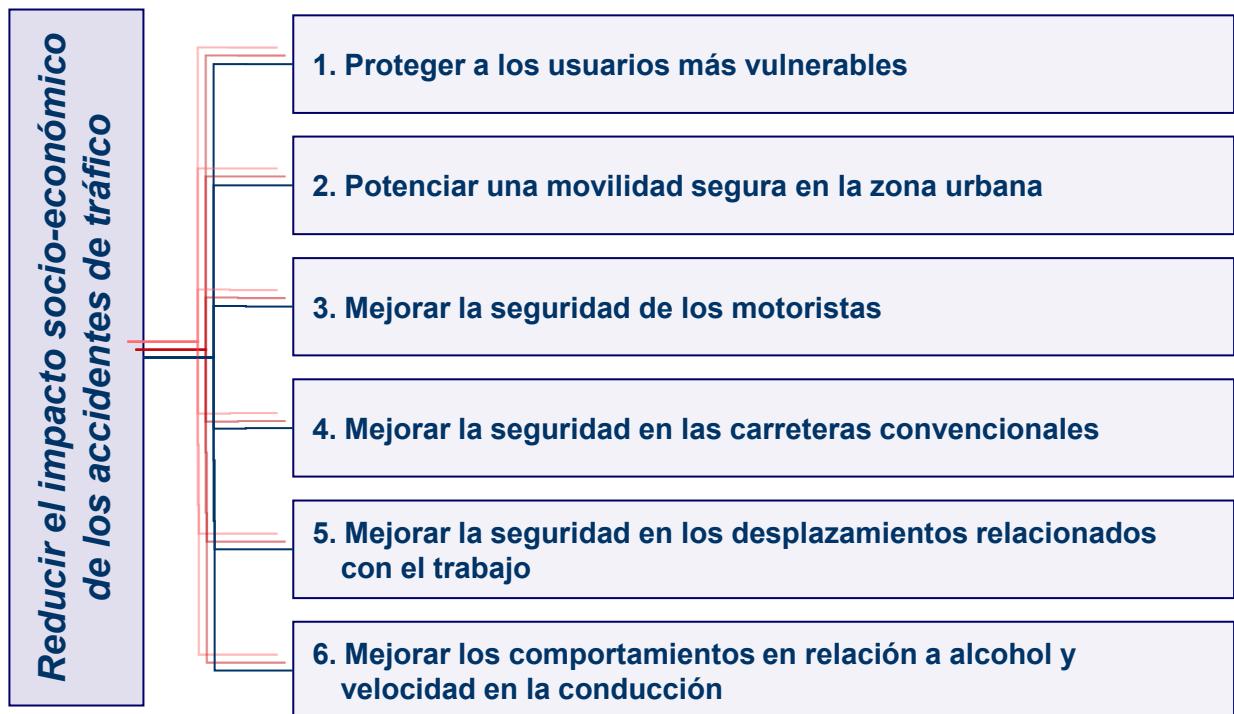
*“Con el objetivo de crear un espacio común de seguridad vial, la Comisión propone mantener el objetivo de reducir a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020 a partir de 2010. Tal objetivo común representa un aumento considerable del nivel de ambición en comparación con el objetivo no cumplido del PASV actual, teniendo en cuenta el progreso que ya han alcanzado diversos Estados miembros durante la última década, que constituirá una señal clara del compromiso de Europa con la seguridad vial.*

*Se anima a los Estados miembros a contribuir mediante sus estrategias nacionales de seguridad vial a alcanzar el objetivo común, habida cuenta de sus puntos de partida, necesidades y circunstancias específicos. Deben centrar sus esfuerzos en aquellos ámbitos con peores resultados, utilizando como indicador los resultados obtenidos por los mejor situados en estos mismos ámbitos. Así, podrían fijarse objetivos nacionales concretos.”. (COM(2010) 389 Final)*

España, con la nueva Estrategia contribuirá al objetivo establecido por la Comisión de **reducción a la mitad el número total de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea para 2020**, a partir del tratamiento de las principales problemáticas detectadas en la Diagnosis (epígrafe 3 del presente documento) y que se resumen en los siguientes colectivos y temas clave: la fragilidad de ciertos colectivos (niños, mayores, peatones y ciclistas) para ejercer su derecho a la movilidad principalmente en lo que respecta a los desplazamientos cotidianos, la tendencia creciente de los accidentes y accidentados que usan la motocicleta, el elevado número de accidentes y fallecidos que tienen lugar en las carreteras convencionales, la prevalencia de hábitos de comportamientos inseguros con respecto a alcohol y velocidad, y la elevada representatividad de los accidentes que tienen lugar al ir o al volver al trabajo.

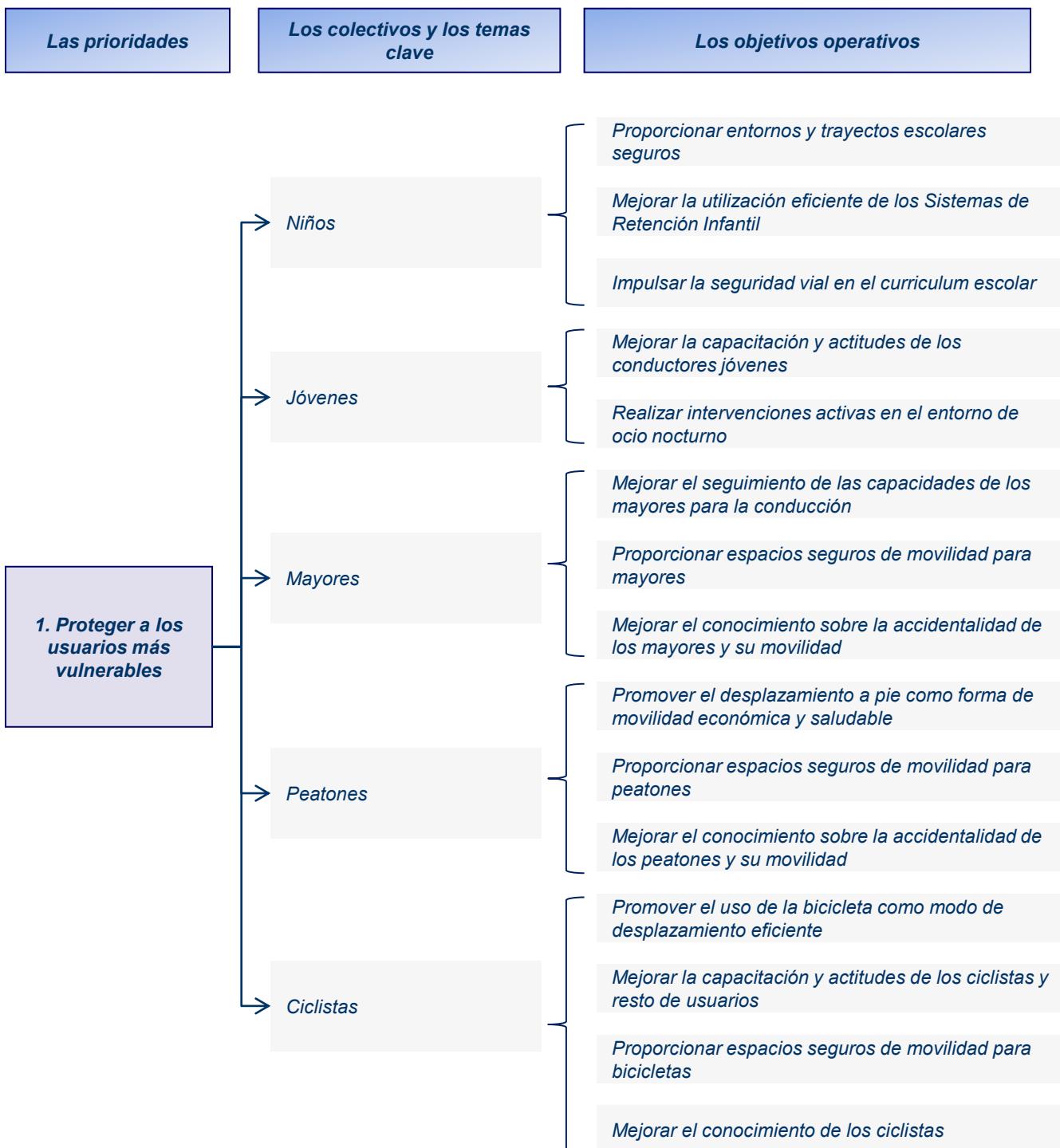
## Las prioridades

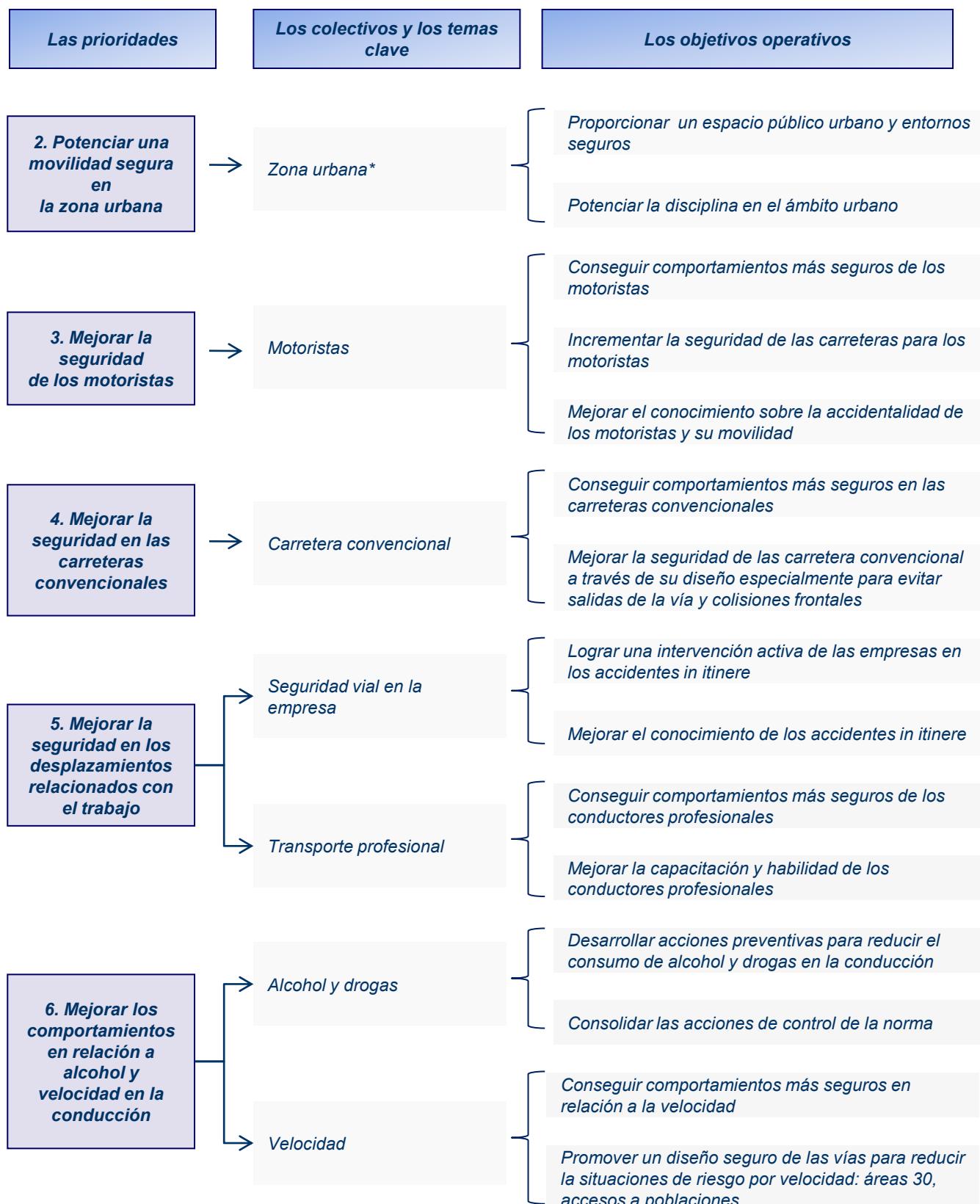
Las prioridades de la Estrategia, que se describen a continuación, han sido fijadas para dar respuesta a los principales focos de accidentalidad identificados en la fase de análisis de la Estrategia, descrita en el apartado de metodología.



## Árbol de objetivos

Las seis prioridades se desglosan en objetivos operativos, definidos para los colectivos y temas clave identificados en el diagnóstico de la situación actual.





## Los indicadores

Inicialmente se fija un conjunto de indicadores concretos, cuantificables, y científicos resultado del trabajo de análisis realizado, de las medidas diseñadas para el tratamiento de las problemáticas detectadas, y de la validación por el Grupo de Trabajo de Estudios e Investigaciones , constituyen el cuadro de seguimiento de las prioridades en las que España debe centrar sus esfuerzos.

Estos indicadores serán revisados, como el resto de la Estrategia en 2015, a los efectos de alcanzar los objetivos establecidos por la Unión Europea.

|    |  |
|----|--|
| 1  | <b>Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes</b>  |
| 2  | <b>Reducción del número de heridos graves en un 35%</b>  |
| 3  | <b>Cero niños fallecidos sin Sistema de Retención Infantil.</b>  |
| 4  | <b>25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana.</b>                  |
| 5  | <b>10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años.</b>   |
| 6  | <b>30% de reducción de fallecidos por atropello.</b>   |
| 7  | <b>1.000.000 de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad.</b>                                 |
| 8  | <b>Cero fallecidos en turismos en zona urbana.</b>   |
| 9  | <b>20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas.</b>                                      |
| 10 | <b>30% menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional.</b>                                 |
| 11 | <b>30% menos de fallecidos en accidente “in itinere”.</b>  |
| 12 | <b>Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios.</b>                      |
| 13 | <b>Reducir un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h.</b> |

**1 Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes**

A partir de la evolución del periodo anterior y los niveles de seguridad alcanzados, por España, similares al grupo de países más avanzados (Reino Unido, Países Bajos y Suecia), se determina un indicador de lograr una tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes en 2020 (tasa actual de España es de 59 fallecidos por millón de habitantes según datos de 2009).

**2 Reducción del número de heridos graves en un 35%**

La formulación de éste como indicador trata de dar respuesta a las consecuencias que sufren aquellos que, sin perder la vida, resultan heridos graves y ven sus condiciones psicofísicas alteradas por un accidente de tráfico.

El número de heridos graves ha sido de 13.923 en 2009.

**3 Cero niños fallecidos sin Sistema de Retención Infantil**

La correcta utilización de los sistemas de retención es clave reduce entre un 50 y un 80% el riesgo de lesión en caso de accidente. El objetivo es que en 2020 no haya ningún niño que haya fallecido sin utilizar un sistema de retención. Actualmente, el número de niños fallecidos sin sistema de retención han sido 17 (datos de 2009).

**4 25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana**

El fin de semana y la noche suponen un mayor riesgo para los jóvenes. Durante el sábado y domingo, en 2009, se registraron entre los jóvenes de 18 a 24 años el 45% de los fallecimientos, mientras que para el resto de la población el porcentaje es del 34%.

La reducción del 25% significa pasar de 730 en 2009 a 584 en 2020.

**5 10% menos de conductores fallecidos mayores de 65 años**

El cambio demográfico en el que está inmerso España se traducirá en la próxima década en un aumento significativo en el número de conductores mayores de 65 años, por lo que en el marco de la nueva Estrategia se iniciarán actuaciones dirigidas a este colectivo para lograr reducir el número de fallecidos a menos de 183 en este tramo de edad (203 en 2009).

**6*****30% de reducción de fallecidos por atropello***

De 2003 a 2009 la cifra de peatones fallecidos en accidentes de tráfico se ha reducido en un 40%, un 10% menos que la cifra general, por lo que han pasado de suponer un 14,6% de la cifra total de fallecidos en 2003 a un 17,3% en 2009.

Con la reducción estimada la cifra de atropellos se pasará de 459 en 2009 a 321 en 2020.

**7*****1.000.000 de ciclistas más sin que se incremente su tasa de mortalidad***

Se estima que el número de ciclistas de movilidad cotidiana en España incrementará notablemente en la próxima década. El objetivo de la nueva Estrategia referente a ciclistas es mantener los niveles actuales de accidentalidad, promoviendo el incremento del número de ciclistas.

**8*****Cero fallecidos en turismos en zona urbana***

El turismo es el vehículo más utilizado y la zona urbana la que concentra un mayor número de desplazamientos, objetivo alcanzable con la mejora de la utilización del cinturón de seguridad delantero y trasero, y la circulación a 50Km/h.

El indicador persigue reducir 101 fallecidos en 2020.

**9*****20% menos de fallecidos y heridos graves usuarios de motocicletas***

La cifra de motoristas fallecidos en accidentes de tráfico de 2003 a 2009 ha aumentado un 19,3% y han pasado de suponer un 6,8% de los fallecidos en 2003 a un 16,1% en 2009.

El indicador establecido significará reducir los 3.473 (fallecidos más heridos graves) de 2009 a 2.778 en el año 2020).

**10*****30% menos de fallecidos por salida de la vía en carretera convencional***

La carretera convencional registró en 2009 el 35,8% de los accidentes con víctimas (el 36% de estos accidentes se produjo por salida de la vía) y el 59,9% de los fallecidos. El dato registrado en el año 2009 ha sido de 520, por lo que una reducción del 30% significa 156 muertos menos en 2020.

**11****30% menos de fallecidos en accidente “in itinere”**

En 2009 hubo 49.335 accidentes de tráfico in itinere, lo que supone casi un 56% de todos los accidentes de tráfico, los cuales originaron 170 fallecidos. Es por ello que crear una cultura de prevención, incorporando la seguridad vial en las empresas es una prioridad de la Estrategia.

**12****Bajar del 1% los positivos de alcoholemia en los controles preventivos aleatorios**

Reducir al máximo la conducción bajo los efectos del alcohol es uno de los grandes retos a los que se enfrenta la seguridad en esta década, y aunque el avance experimentado en los últimos años ha sido notable, se debe seguir trabajando en ello.

A partir de los resultados del DRUID de 2009 se obtiene que el 4,8% de los controles aleatorios han sido positivos con tasa superior a 0,15 mg/L aire.

**13****Reducir un 50% el porcentaje de vehículos ligeros que superan el límite de velocidad en más de 20 km/h**

Un 14 y un 18% de los accidentes que se registran en autopista y autovía registran una velocidad inadecuada. Según el modelo “Power Model” de Nilsson una reducción del 5% en la velocidad media supone una disminución del 20% de los accidentes mortales y del 10% en los accidentes con heridos.

Los datos en el año 2009 muestran que 12,3% de los vehículos ligeros superaron en 20Km/h la velocidad en autopista, el 6,9% en autovía, y el 15,8% en convencional de límite 90Km/h, y 16,4% en convencional de 100 Km/h.



## 6. Las 11 áreas de actuación

Para conseguir estos objetivos y tratar las problemáticas identificadas se han organizado las actuaciones en base a las áreas clásicas a las que se han añadido dos nuevas : Salud y seguridad vial , dirigido a mejorar las aptitudes para los conductores, y zona urbana, que recoge las actuaciones para reducir la accidentalidad en este ámbito.

A continuación, se expone la estructura de la Estrategia marcada por tres niveles; áreas de actuación, ámbitos de intervención y actuaciones. Para cada área se ha fijado una misión que guiará los resultados de las actuaciones en esa materia.

| ÁREA                       | MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN  |
|----------------------------|---|
| Educación y formación      | <p><b>“Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías”</b></p> <p><b>Ámbitos de intervención:</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• En el entorno educativo</li><li>• En el acceso a la conducción</li><li>• En la actualización de conocimientos</li></ul>   |
| Comunicación               | <p><b>“Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial”</b></p> <p><b>Ámbitos de intervención :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Campañas de información y concienciación</li><li>• Implicación de la sociedad civil</li></ul>  |
| La norma y su cumplimiento | <p><b>“Consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma”</b></p> <p><b>Ámbitos de intervención :</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Las reformas normativas</li><li>• Vigilancia y control de la disciplina</li><li>• Las herramientas para el cumplimiento de la norma</li></ul> |

**Salud y seguridad vial**

**“Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico”**

**Ámbitos de intervención :**

- Las aptitudes de los conductores
- La implicación de los profesionales sanitarios

**Seguridad en los vehículos**

**“Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad”**

**Ámbitos de intervención :**

- La información técnica del vehículo
- Hacia un vehículo más sostenible
- Hacia un vehículo más seguro

**Infraestructura e ITS**

**“Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor”**

**Ámbitos de intervención :**

- La información sobre la seguridad de las infraestructuras
- Explotación y conservación de las infraestructuras
- El diseño seguro de las infraestructuras

**Zona urbana**

**“Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables”**

**Ámbitos de intervención :**

- Hacia una movilidad urbana sostenible y segura
- El diseño urbano bajo criterios de seguridad vial
- La disciplina en el ámbito urbano

**Empresa y transporte profesional****“Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo”****Ámbitos de intervención :**

- Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas
- Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo
- Las furgonetas
- El transporte profesional de mercancías y viajeros

**Víctimas****“Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico”****Ámbitos de intervención :**

- La atención en el accidente
- Despues del accidente
- Las asociaciones de víctimas

**Investigación y gestión del conocimiento****“Más y mejor información para proporcionar un tratamiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial”****Ámbitos de intervención :**

- Las estadísticas y los indicadores de la seguridad vial
- La investigación relacionada con la seguridad vial

**Coordinación y participación****“Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes”****Ámbitos de intervención :**

- La implicación de la sociedad civil
- La coordinación entre administraciones
- La acción internacional

## 1. Educación y formación



**“Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías”**

Educación y formación son las herramientas contrastadas que permiten modificar en el medio-largo plazo el comportamiento de los usuarios de las vías para que voluntariamente desarrollen comportamientos seguros, siguiendo las normas de tráfico y extremando la prudencia en sus desplazamientos. Los colectivos sobre los que se actuará en la nueva estrategia dentro del área de educación y formación son los niños, jóvenes, conductores noveles, ciclistas y motoristas.

### Ámbito de intervención 1.1. “En el entorno educativo”

- **Elaborar y difundir materiales didácticos basados en la promoción de valores seguros para la formación obligatoria en Educación Vial, coordinando con las autoridades educativas la puesta disposición de materiales de seguridad vial a través de la web.**

Crear y difundir materiales y guías que apoyen la formación y educación de los niños y jóvenes en soportes adecuados a cada edad. Coordinar con las autoridades educativas la puesta disposición de materiales de seguridad vial a través de la web

- **Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria, en coordinación con los planes educativos de las comunidades autónomas.**

Continuar con la aplicación de las enseñanzas del currículo establecido, en coordinación con los planes educativos de las comunidades autónomas, en la educación primaria, secundaria obligatoria y bachillerato en el ámbito de la seguridad vial.

- **Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.**

Proporcionar la información y materiales a los educadores para crear, tanto hábitos como actitudes seguras y responsables de los ciudadanos hacia el uso de las vías públicas y los vehículos.

- **Promover el “camino escolar seguro”.**

Crear vías de circulación preferente, que faciliten ir a la escuela, y ésta sea de nuevo una experiencia de autonomía y contacto directo de los niños y niñas con su entorno cotidiano a través de modos de desplazamiento no contaminantes como son andar, la bicicleta o transporte colectivo.

- **Realizar programas de educación para niños como usuarios de la bicicleta.**

La movilidad en bicicleta por el espacio urbano requiere el conocimiento de un mínimo de normas de circulación y señales para una movilidad segura por lo que es fundamental crear competencias para el uso de la bicicleta desde las edades más tempranas.

### Ámbito de intervención 1.2. “En el acceso a la conducción”

- **Implantar la conducción acompañada.**

El nuevo modelo a implantar tiene como objetivo que los futuros conductores desarrollen mayores habilidades en el manejo del vehículo y adquieran competencias para la toma de decisiones a través de la asistencia durante un periodo de tiempo de una persona con experiencia y adecuada actitud en la conducción.

- **Homogeneizar el concepto de novel.**

Analizar el tratamiento que actualmente contempla la legislación con relación al novel (velocidad, alcohol, puntos,...) para su uniformidad.

- **Promover la formación presencial de seguridad vial en las escuelas de conducción.**

Incrementar el número de horas de formación presencial en las escuelas de conducción.

- **Potenciar los contenidos en seguridad vial y conducción eficiente en las pruebas teóricas de acceso a la conducción.**

Continuar trabajando en la formación en seguridad vial de los nuevos conductores.

- **Incorporar en la formación profesional reglada la profesión de profesor de formación vial.**

Adequar la formación de los profesores de formación vial a las necesidades actuales en cuanto conocimientos, habilidades de formación y sensibilización en materia de seguridad vial requiere un cambio en las pruebas de acceso a la profesión a través de su incorporación a la formación reglada.

### Ámbito de intervención 1.3. “En la actualización de conocimientos”

- **Promover los cursos de conducción segura para motoristas.**

Lanzar una campaña de comunicación para que los conductores de ciclomotores y motocicletas realicen voluntariamente cursos de conducción segura en moto, tanto para carretera como para zona urbana, siempre que los citados cursos cumplan con unos requisitos mínimos establecidos.

- **Fomentar la realización de cursos de conducción segura y eficiente.**

Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura y eficiente dentro de los programas de formación continua o permanente de los trabajadores cuyo riesgo principal o prevalente sea la conducción.

- **Mejorar la formación de los conductores con conductas de riesgo.**

Continuar con los cursos de sensibilización y reducción de conductores que han tenido perdida de puntos por presentar conductas arriesgadas en la conducción.

## 2. Comunicación

**“Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial”**



Una sociedad concienciada de la necesidad de aumentar la seguridad en los desplazamientos y que penaliza los comportamientos no seguros contribuye a que los usuarios de las vías desarrollen conductas responsables de forma voluntaria. Los colectivos y temas clave sobre los que se actuará en la nueva estrategia dentro del área de comunicación son los niños, jóvenes, mayores, ciclistas, motoristas, alcohol y drogas y velocidad.

### Ámbito de intervención 2.1. “Campañas de información y concienciación”

- **Realizar campañas de información y concienciación de la velocidad como factor de riesgo.**  
La velocidad inadecuada o excesiva como factor de riesgo sigue siendo una asignatura pendiente en nuestra sociedad lo que obliga y justifica insistir en la información y concienciación sobre los riesgos asociados.
- **Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción, promoviendo estas campañas a nivel europeo.**  
Continuar con el tratamiento de alcohol y drogas como factores de riesgo a través de la información sobre sus efectos durante la conducción e impulsar la realización de la campaña de alcohol y conducción a nivel de toda la Unión Europea por tratarse del principal problema de seguridad vial compartido.
- **Promover el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención en el transporte escolar.**  
Incentivar entre los padres y tutores la contratación de autobuses para los desplazamientos de los escolares con las medidas de seguridad adecuadas.
- **Realizar campañas de información y concienciación sobre el uso correcto de los sistemas de retención infantil.**  
Impulsar el cambio en el comportamiento relativo al uso de los Sistemas de Retención Infantil (SRI), creando buenos hábitos, ya que la eficacia de estos sistemas depende de su correcta utilización.

- **Plan de comunicación para la adopción de comportamientos seguros y responsables en la "Vuelta al cole".**

Promocionar modos alternativos de desplazamiento al vehículo privado y la promoción de actitudes seguras en los desplazamientos a pie o en bicicleta serán objeto de las campañas en el periodo de la incorporación a los centros escolares.

- **Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos relacionados con la conducción en el ocio nocturno.**

Trabajar desde la prevención (crear conciencia social sobre la importancia del problema, los daños y los costes personales y sociales asociados) en la reducción/eliminación del consumo de bebidas alcohólicas por distintos ámbitos (industria del ocio y entretenimiento, atención social, ámbito sanitario, comunidad educativa, responsables de transporte, ...).

- **Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos y las condiciones dirigida a las personas mayores y su entorno familiar.**

Concienciar en la autorresponsabilidad y corresponsabilidad del entorno para preservar la seguridad de aquellos mayores que vean disminuidas sus condiciones físicas y/o síquicas para la conducción y desplazamiento como peatón.

- **Realizar campañas de promoción de los desplazamientos a pie y sus ventajas.**

Poner en valor las ventajas de los desplazamientos a pie, no sólo como beneficio para el medio ambiente y la movilidad sino además como beneficio para la salud.

- **Promover la visibilidad de los peatones en sus desplazamientos en carretera.**

Promover el uso de elementos reflectantes en la indumentaria y la iluminación de las zonas de paseo frecuente en los accesos de las poblaciones.

- **Realizar campañas de comunicación para fomentar el uso de la bicicleta para desplazamientos habituales.**

Promover que las autoridades locales habiliten espacios suficientes y seguros para la movilidad de las bicicletas y así los ciudadanos dispongan de una alternativa más para sus desplazamientos.

- **Promover el uso del casco entre los ciclistas.**

Realizar campañas de información y concienciación a la población sobre los riesgos de circular en bicicleta sin casco.

- **Promover el cumplimiento de la distancia de seguridad con los ciclistas.**

Realizar campañas de comunicación que aboguen por la convivencia del uso compartido de las vías de uso frecuente de ciclistas y sensibilizar sobre el respeto al ciclista y la peligrosidad de determinadas acciones de los conductores como no respetar la distancia mínima de seguridad.

- **Fomentar el uso de equipamiento de seguridad para los motoristas.**

Realizar campañas de información y concienciación que expliquen la protección que ofrecen los equipamientos de seguridad (cascos, espalderas, botas y coderas de calidad) y fomenten su utilización cotidiana.

- **Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.**

Realizar campañas de información específicas que combatan las prácticas de riesgo más comunes y peligrosas entre los motoristas.

- **Realizar campañas de información y concienciación sobre la convivencia entre la motocicleta y los otros modos de desplazamiento.**

Realizar campañas dirigidas a los conductores de vehículos de cuatro ruedas que aborden los principales problemas y las mejores prácticas en la convivencia en la carretera.

- **Promover entre los ciclistas el uso de luces y elementos reflectantes por la noche para mejorar su visibilidad, campaña "hazte ver".**

Promover la instalación y uso de luces en las bicicletas y el uso de equipamiento reflectante de los usuarios de las bicicletas.

#### **Ámbito de intervención 2.2. “Implicación de la sociedad civil”**

- **Promover la implicación de la sociedad civil para la realización de iniciativas relacionadas con los riesgos de las bebidas alcohólicas y la conducción.**

Las bebidas alcohólicas y la conducción es uno de los temas prioritarios para focalizar la actuación de asociaciones, fundaciones y empresas que trabajan o quieren trabajar por y para la seguridad vial desde la responsabilidad social de las corporaciones.

- **Consolidar la figura del conductor alternativo y la del bebedor pasivo.**

La llamada a la corresponsabilidad con la figura del bebedor pasivo puede suponer un paso adelante en la lucha contra el alcohol y la conducción al fomentar la condena social en este tipo de consumo. De la misma manera que la figura del conductor alternativo se ha ido instalando entre los jóvenes como una buena práctica frente a la siniestralidad por bebidas alcohólicas.

- **Implicar al colectivo de motoristas como prescriptores sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.**

Conseguir la mayor implicación posible de las asociaciones de motoristas en las diferentes campañas y grupos de trabajo.

- **Realizar actuaciones especiales para riesgos específicos del territorio.**

Diseñar y aplicar actuaciones para atender o resolver problemáticas de seguridad vial que afecten a ámbitos territoriales específicos.

- **Fortalecer la presencia de la DGT en la redes sociales.**

Utilizar las redes sociales para promover valores seguros como usuarios de las vías y canalizar las sugerencias y propuestas de la sociedad para mejorar la seguridad vial.

- **Promocionar sistemas de intercambio y alquiler de los sistemas de retención infantil.**  
Facilitar la disposición de sistemas de retención a través de la colaboración con empresas/organizaciones.
- **Promover actitudes seguras entre usuarios y responsables (acompañantes) del transporte escolar.**  
Colaborar con las empresas de transporte escolar en la formación del personal de acompañamiento y en la promoción de actitudes seguras entre el colectivo escolar usuario.
- **Promocionar la participación ciudadana en la vigilancia de la seguridad vial en los entornos escolares.**  
Bajo la dirección de las policías locales y como complemento de su actuación, se propone la participación de las asociaciones de madres y padres de alumnos, jubilados y voluntarios en la vigilancia de la seguridad vial del entorno escolar.

### 3. La norma y su cumplimiento

**“Consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma”**



La vigilancia y el control del cumplimiento de la norma es, junto con la información y concienciación, una de las herramientas más eficaces de que se dispone para conseguir incrementar la seguridad en los desplazamientos. Los colectivos y temas clave sobre los que se actuará en la nueva estrategia dentro del área de la norma y su cumplimiento son los niños, jóvenes, ciclistas, motoristas, carretera convencional, alcohol y drogas y velocidad.

#### Ámbito de intervención 3.1. “Las reformas normativas”

- **Desarrollar normativamente las pruebas por saliva en el control de drogas.**

Modificar la normativa en materia de tráfico en lo que se refiere a las pruebas por saliva en los controles de drogas a los conductores de vehículos a motor y ciclomotores.

- **Establecer protocolos de actuación para la detección de la presencia de hachís y cocaína en la conducción.**

De conformidad con el programa europeo DRUID y, alineado con sus resultados, será necesario establecer protocolos de actuación para detectar presencia de hachís y cocaína en los conductores a fin de facilitar la actuación policial de vigilancia y control mediante pruebas en saliva.

- **Seguimiento de los delitos de tráfico desde el registro del permiso por puntos.**

El seguimiento del permiso por puntos ofrece la oportunidad para mejorar el conocimiento de los delitos de tráfico.

- **Decomiso del vehículo.**

Se desarrollará una base de datos centralizada que permita conocer los vehículos que hayan sido decomisados en aplicación de la normativa penal.

**Ámbito de intervención 3.2. “Vigilancia y control de la disciplina”****• Realizar campañas de vigilancia y control de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.**

El incremento del uso de los SRIs y la mejora de su instalación será el objetivo a conseguir con la realización de esta campaña.

**• Realizar campañas de vigilancia y control de la velocidad como factor de riesgo.**

La elevada presencia de la velocidad en los accidentes hace necesario continuar trabajando para hacer cumplir la norma en este ámbito.

**• Realizar campañas de vigilancia y control sobre el consumo bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción.**

La experiencia acumulada avala la continuidad en la realización de campañas específicas de vigilancia y control sobre el consumo de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción para evitar o reducir la sensación de impunidad.

**• Elaborar un plan integral para la vigilancia y control de los conductores sin permiso.**

Eliminar la impunidad de las personas que conducen sin permiso de conducir exige la participación y colaboración de las distintas administraciones con capacidad sancionadora en materia de tráfico..

**• Realizar campañas específicas de vigilancia y control de la disciplina en las carreteras convencionales.**

La elevada siniestralidad que presenta la carretera convencional obliga y justifica la continuidad de las campañas de vigilancia y control siendo las principales temáticas el control de la velocidad, conducción pseudo deportiva por motoristas y el cumplimiento de la distancia de seguridad con los ciclistas entre otros.

**• Realizar campañas específicas de vigilancia y control sobre la correcta señalización de las obras en la carretera.**

Los tramos en obras presentan un elevado riesgo para los conductores. Las señalizaciones deben ser fácilmente identificables, correctamente colocadas y retiradas después de la finalización de las obras.

**• Realizar campañas de vigilancia y control sobre el cumplimiento de las normas por los motoristas, especialmente en las carreteras y tramos de conducción pseudo-deportiva.**

Controlar factores de riesgo como la velocidad y la conducción agresiva de los motoristas en carretera., así como bebidas alcohólicas y drogas tóxicas.

**• Realizar campañas de vigilancia y control en el transporte escolar.**

Incrementar la seguridad de los desplazamientos de nuestros escolares para reducir las situaciones de riesgo.

- Difundir el calendario anual de las campañas básicas de vigilancia y control para todas las policías.

La efectividad de las campañas de vigilancia y control es mayor si todas las policías realizan las campañas en las mismas fechas y de forma coordinada. Con este fin se editarán y difundirán con antelación el calendario anual de las campañas de vigilancia y control básicas.

#### **Ámbito de intervención 3.3. “Las herramientas para el cumplimiento de la norma”**

- **Potenciar la utilización de las nuevas tecnologías para la vigilancia y control de la norma.**

Promover e implantar nuevas tecnologías que coadyuven a una mayor eficacia en el control de la norma.

- **Mejorar la experiencia y formación de los policías y así aumentar la eficacia de los controles de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas.**

La formación adecuada de los agentes es una condición indispensable para mejorar la efectividad y fiabilidad de las actuaciones relacionadas con el consumo de estas sustancias.

- **Estudiar la posible implantación del alcolock en determinados colectivos.**

La implantación del alcolock está empezando a ser utilizada en otros países para determinados colectivos como reincidentes, transporte escolar o transporte profesional. Se propone el seguimiento de estas experiencias y sus resultados para valorar la posible utilidad en nuestro país.

- **Revisar y actualizar el Plan de Radares Fijos y Móviles en función de la experiencia adquirida a nivel nacional e internacional.**

Las experiencias internacionales, la buena evolución de la siniestralidad en España, el Plan de Ahorro en la Administración General del Estado y la apuesta por el control de velocidad por tramos obligan y justifican la revisión y actualización del Plan de Radares.

- **Implantar progresivamente el control de velocidad por tramos con criterios de seguridad vial.**

Alineándonos con el resto de Europa se implantarán progresivamente los sistemas automáticos de control de velocidad por tramos de carretera con criterios de seguridad vial.

- **Promover la colaboración de la administración de justicia y la policía para la aplicación del código penal.**

El intercambio de información y la acción coordinada de los distintos agentes es necesario para la efectividad en la aplicación del código penal en materia de delitos contra la seguridad vial.

- **Avanzar en la ampliación de ofertas alternativas a la prisión por delitos contra la seguridad vial.**

Comutar los delitos menos graves, pero por los que se puede ir a prisión, por penas sustitutorias con trabajos en beneficio de la comunidad, que van desde colaborar con ONGs, reparar mobiliario urbano o ayudar a mayores en residencias, entre otros.

#### 4. Salud y seguridad vial



**“Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico”**

Identificar situaciones de riesgo que estén relacionadas con las aptitudes para la conducción. Los colectivos y temas clave sobre los que se actuará en la nueva estrategia dentro del área de salud y seguridad vial son principalmente los mayores, alcohol y drogas y otros.

##### Ámbito de intervención 4.1. “Las aptitudes de los conductores”

- **Prestar especial atención a las personas mayores en los reconocimientos médicos para la renovación de los permisos de conducción.**  
Detectar la perdida de las aptitudes necesarias para la conducción producidas por el envejecimiento de los conductores más mayores.
- **Crear un programa de rehabilitación de los conductores reincidentes en sanciones penales por bebidas alcohólicas y drogas tóxicas.**

A partir de la colaboración de distintas administraciones (DGSP Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, DGT, Fiscal General de Seguridad Vial, Instituciones Penitenciarias y expertos en la materia) se intervendrá sobre conductores que tengan dependencia a las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas y que por este motivo sean reincidentes en delitos por seguridad vial.

- **Incrementar las inspecciones a los Centros de Reconocimiento de conductores destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.**

Se mejorará e incrementará la función inspectora en los centros de reconocimiento de conductores destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores conforme a lo previsto en la normativa vigente.

- **Mejorar la comunicación relativa a los conductores con enfermedades que incapacitan para la conducción.**

Impulsar la colaboración de distintos agentes implicados (Jefaturas Provinciales de Tráfico, médicos de empresa, Ministerio de Trabajo -INSHT, policía, etc.) cuando se detecten situaciones de incapacidad/minoración de las capacidades para la conducción.

**Ámbito de intervención 4.2. “La implicación de los profesionales sanitarios”**

- **Promover la implicación de los profesionales sanitarios y las sociedades médicas sobre los riesgos y las condiciones de la conducción en las personas mayores.**

Proporcionar desde el médico de familia información a los mayores y sus familias sobre los riesgos de la perdida de aptitudes.

- **Sensibilizar a los profesionales sanitarios para que tengan una mayor implicación en la prevención de los efectos que provocan las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas durante la conducción.**

Proporcionar información a los profesionales sanitarios sobre los efectos que las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas tienen en la conducción, para que puedan transmitirla a sus pacientes.

- **Impulsar el consejo sanitario a pacientes y familiares.**

Desarrollar la intervención preventiva desde la atención primaria y los médicos de empresa en los ámbitos relacionados con la seguridad en la conducción: consumo de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas, medicamentos, uso de sistemas de retención infantil,...

- **Difundir el significado que tiene el pictograma incluido en los envases de los medicamentos en relación a la afectación de la capacidad de conducción.**

Informar a los profesionales sanitarios sobre la necesidad de transmitir al paciente información de las posibles interacciones que tiene la toma del medicamento prescrito en la conducción. Implicar a los profesionales de las oficinas de farmacia en esta responsabilidad.

- **Mejorar los sistemas de información sanitarios en los que se recojan datos sobre lesiones producidas por accidentes de tráfico.**

Mejorar los sistemas de información y comunicación con las posibles fuentes de información que, conforme a la normativa vigente, puedan facilitar los datos necesarios para conocer las secuelas ocasionadas en los heridos como consecuencia de los accidentes de tráfico para obtener un informe anual.

- **Poner a disposición de los profesionales sanitarios herramientas para la identificación de problemas de salud relacionados con la conducción.**

Elaborar material informativo que ayude a los profesionales sanitarios a conocer las limitaciones que determinadas aptitudes psicofísicas tienen en la conducción.

## 5. Seguridad en el vehículo



**“Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad”**

El mejor conocimiento del parque de vehículos rodante y sus condiciones de seguridad, promover la incorporación de los nuevos sistemas de seguridad activa y pasiva y cuidar del mantenimiento contribuirá notablemente a reducir el número de accidentes y su gravedad. Los colectivos y temas clave sobre los que se actuará en la nueva estrategia dentro del área de seguridad en el vehículo son los motoristas.

### Ámbito de intervención 5.1. “La información técnica del vehículo”

- **Ampliar los datos del Registro Estatal de Vehículos para disponer de más y mejor información.**

Ampliar los campos de información de los vehículos registrados para mejorar su conocimiento y seguimiento. Se propone revisar los actuales datos técnicos que aparecen en la tarjeta e-ITV ampliando los referidos a elementos de seguridad y medio ambientales.

- **Elaborar el Barómetro de evolución sobre condiciones de seguridad del parque de vehículos y emisiones medioambientales.**

Medir y analizar los indicadores de seguridad y de emisiones medioambientales permitirá conocer la evolución del parque de vehículos en estos ámbitos.

- **Poner a disposición del ciudadano el historial de los vehículos.**

Facilitar la consulta on-line del historial de los vehículos recogido en el Registro de Vehículos y dotar de mayor transparencia al mercado de compra y venta.

- **Mejorar el registro de ITVs.**

Desarrollar el registro de ITV's y facilitar su consulta on-line.

**Ámbito de intervención 5.2. “Hacia un vehículo más sostenible”****• Promoción del vehículo limpio y eficiente.**

Incentivar la demanda de los vehículos eléctricos y estudiar y divulgar sus ventajas para la seguridad vial.

**• Promocionar las flotas sostenibles y seguras en la Administración.**

Proporcionar criterios relativos a sistemas de seguridad y sostenibilidad para la compra/alquiler de flotas de vehículos de empresa o administraciones públicas.

**Ámbito de intervención 5.3. “Hacia un vehículo más seguro”****• Promocionar la demanda de elementos de seguridad activa y pasiva incorporados a los vehículos.**

Proporcionar información al ciudadano para promover la cultura del "coche cívico" más respetuoso con los requerimientos de seguridad y medio ambientales. Divulgar las ventajas de los nuevos sistemas de seguridad incorporados a los vehículos e informar sobre su correcto uso.

**• Promover la renovación del parque de vehículos con criterios de seguridad vial.**

Incentivar la bajas de los vehículos de mayor antigüedad para mejorar la seguridad del parque de vehículos.

**• Desarrollar los sistemas de interacción vehículo-vehículo y vehículo-infraestructura.**

De acuerdo con lo establecido en la Directiva de Intelligent Transport Systems apoyar el desarrollo de los sistemas de interacción vehículo-vehículo y vehículo-infraestructura para mejorar la respuesta ante el fallo humano.

**• Realizar campañas para concienciar sobre la importancia del mantenimiento preventivo del vehículo desde la perspectiva de la seguridad vial.**

Conservar en buenas condiciones los sistemas mecánicos y de seguridad del vehículo (neumáticos, sistema de frenos, luces, sistema de amortiguación, etc.) es primordial para reducir los accidentes de tráfico y sus consecuencias.

**• Promover la instalación y el uso de los limitadores de velocidad en los vehículos.**

Los limitadores de velocidad en los vehículos constituyen un potente, contrastado y útil elemento de seguridad activa en los vehículos que justifica una decidida actuación para promover su instalación o incorporación y su correcto uso.

**• Promover la progresiva incorporación de los sistemas de distribución de frenada en el parque de motocicletas.**

El frenado integral y el ABS contribuirían muy positivamente a optimizar la frenada. Por tanto, es necesario incentivar tanto la demanda como la oferta de este sistema entre fabricantes.

## 6. Infraestructura y Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS)



***“Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor”***

El estado y diseño de las carreteras tanto en la fase de planificación como en la puesta en servicio así como su correcta explotación constituye un factor clave para la seguridad de los desplazamientos. Por tanto, disponer de carreteras bien diseñadas y conservadas permitirá reducir las probabilidades de sufrir un accidente y reducir la gravedad de los que se produzcan. La incorporación de nuevas tecnologías en la carretera y su interacción con el vehículo ha de permitir evitar o corregir el fallo humano como causa de los accidentes y reducir la siniestralidad asociada. Los colectivos y temas clave sobre los que se actuará en la nueva estrategia dentro del área de infraestructura son principalmente los mayores, peatones, ciclistas, motoristas, carretera convencional y velocidad.

### Ámbito de intervención 6.1. “La información sobre la seguridad de las infraestructuras”

- Extender progresivamente a la red española de carreteras la aplicación de la metodología de clasificación de la seguridad de las infraestructuras (Directiva Europea sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viaria, mapas de riesgo, Eurorap...) de manera que permita la clasificación de los tramos de la red con un mayor potencial de mejora y eficacia de las inversiones en seguridad de las infraestructuras.

Promover la elaboración de mapas de índices de riesgo en las carreteras, identificando los itinerarios o tramos con mayor riesgo de sufrir un accidente o de fallecer como consecuencia del mismo, en base a la metodología de análisis más eficiente en función de la tipología de la carretera (Directiva 2008/96/CE, Mº de Fomento, Eurorap).

- Extender la aplicación de los criterios de los manuales técnicos del Mº de Fomento sobre sistemas de contención de vehículos al conjunto de las carreteras españolas para disminuir la gravedad de los accidentes por de salida de la vía, especialmente en las carreteras convencionales.

Extender los criterios técnicos de implantación de estos sistemas de protección detallados en las disposiciones del Mº de Fomento para la Red de Carreteras del Estado. Existen otros titulares de vías que no cuentan de ellos por disponer de pocos recursos técnicos y económicos. Por ello, se considera adecuado extender el uso de los mismos al resto de Administraciones de carreteras, pues pueden ser de gran utilidad a las mismas, al menos mientras no dispongan de otros criterios más adaptados a las características de las redes de carreteras que gestionan.

- **Elaborar el Barómetro de la Seguridad de las infraestructuras.**

Elaborar el Barómetro de la Seguridad en las Infraestructuras Viales para un mejor conocimiento y valoración del estado general de las carreteras, mediante una metodología de clasificación de los tramos de la red en función del ahorro potencial en costes derivados de los accidentes, tal como establece la Directiva Europea sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. Se iniciará el barómetro teniendo como base los indicadores de SafetyNet.

#### **Ámbito de intervención 6.2. “Explotación y conservación de las infraestructura”**

- **Transponer a la legislación española de la Directiva 2008/96/CE de la gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias en la Red Transeuropea.**

Trabajar para recoger en la normativa nacional la Directiva que exige el establecimiento y la aplicación de procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de la seguridad vial, las auditorías de seguridad viaria, la gestión de la seguridad de la red de carreteras y las inspecciones de seguridad; redactando y aprobando el Real decreto de Traspósito. Impulsar su aplicación al resto de las carreteras como buena práctica.

- **Desarrollar la formación y acreditación de los especialistas auditores de seguridad viaria en las infraestructuras.**

Crear el programa de formación y el procedimiento de acreditación y certificación de aptitud para los auditores de seguridad viaria.

- **Instar a los titulares a dedicar el equivalente al 2% del valor patrimonial de su red a mantenimiento y conservación.**

Alcanzar el 2% de dedicación de recursos para el mantenimiento de la red de infraestructuras.

- **Estudiar y tratar los tramos más conflictivos de la red de carreteras.**

Elaborar estudios de los Tramos de Concentración de Accidentes (TCAs) para la RCE y continuar con el tratamiento de los mismos, así como la definición de los Tramos de Alto Potencial de Mejora de Seguridad (TAPMS) tal como establece la Directiva Europea 2008/96/CE; y para el resto de la red, la DGT con la participación de los titulares de las vías identificará los puntos negros.

- **Consolidar las inspecciones de seguridad vial en las infraestructuras.**

El objetivo es identificar las características relacionadas con la seguridad vial y la prevención de accidentes a través de las cuales se establecerán los elementos de la carretera susceptibles de mejora que justifiquen actuaciones de mantenimiento por motivos de seguridad.

- **Promover la construcción de zonas de parada para vehículos en las carreteras convencionales.**

Proporcionar espacios seguros para la parada de los usuarios de las vías, cuando a lo largo del itinerario no se dispongan de esos elementos funcionales de la carretera a una distancia suficiente o no existan accesos que permitan el uso de instalaciones para este fin que se localicen en las proximidades de la vía.

- **Seguir impulsando la construcción de aparcamientos de vialidad invernal para vehículos pesados que permitan su estacionamiento en condiciones meteorológicas adversas.**

Prever zonas seguras para el aparcamiento de los vehículos pesados que son los que presentan una mayor problemática en estas situaciones meteorológicas adversas.

- **Promover el desarrollo de criterios técnicos y la ejecución de tramos piloto en carreteras convencionales para evitar el riesgo de colisión frontal.**

Realizar un análisis coste-beneficio de las actuaciones sobre la infraestructura habituales para combatir el riesgo de colisión frontal en las carreteras convencionales. Se propone analizar el impacto de nuevos diseños de las carreteras convencionales secundarias para evitar el riesgo de colisiones frontales y, en su caso, realizar estudios pilotos.

- **Revisar los criterios de señalización de los límites de velocidad específicos de las vías convencionales. Será necesaria una división en tramos de características homogéneas para facilitar la señalización y su cumplimiento.**

Estudiar la posibilidad de establecer una mayor homogeneidad en los límites de velocidad específicos entre tramos de carreteras convencionales de la red secundaria con características geométricas homogéneas para facilitar la señalización y su cumplimiento.

- **Elaborar la instrucción sobre la señalización de la distancia de seguridad y proceder a su implantación selectiva.**

El respeto a la distancia de seguridad en función de la velocidad es un elemento significativo para la mejora de la seguridad. Las marcas de señalización horizontal, especialmente en autopistas y autovías, puede ayudar y facilitar su conocimiento y cumplimiento.

- **Señalizar itinerarios para la práctica de la bicicleta en determinadas carreteras convencionales de la red secundaria y velar por las condiciones de seguridad de los arcenes en las carreteras que lo requieran.**

Señalizar las vías o tramos de algunas de las carreteras convencionales de la red secundaria más frecuentados por los ciclistas, con objeto de advertir a los otros conductores de la presencia de ciclistas circulando y de la necesidad de extremar las precauciones.

- **Continuar el programa de instalación de barreras de seguridad en las carreteras.**

Continuar la instalación de los guardarrailles en las zonas en las que sea aconsejable.

- **Atención especial a las intersecciones entre la Red de Caminos Históricos y las carreteras.**

Adaptar las redes de caminos para el paseo y marchas a pie para permitir la convivencia de peatones y vehículos con seguridad.

### Ámbito de intervención 6.3. “El diseño seguro de las infraestructuras”

- Incorporar la evaluación de impacto en la seguridad viaria en la planificación de las infraestructuras y la auditoria de seguridad viaria en las fases de proyecto y construcción de una nueva carretera o modificación sustancial de las ya existentes tal como preconiza la Directiva Europea sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.**

Desarrollar los procedimientos que se han de seguir en las evaluaciones de impacto de la seguridad viaria y en las auditorías de impacto de la seguridad a fin de incrementar la seguridad de las infraestructuras y comenzar con su aplicación a la red transeuropea, tal como preconiza la Directiva Europea sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.

- Revisar los criterios para la jerarquización de las vías y sus condicionantes.**

Definir y aplicar a la infraestructura criterios para categorizar en base a su funcionalidad, de forma que el usuario pueda predecir las condiciones en las que ha de circular.

### Ámbito de intervención 6.4. “Sistemas inteligentes de transporte (ITS) y gestión del tráfico”

- Trasponer la Directiva europea sobre ITS.**

Los ITS permitirán que el vehículo y la infraestructura estén conectados, compartiendo información que contribuirá a mejorar la seguridad.

- Elaborar el plan de ITS de España.**

A partir de la transposición de la Directiva y su plan de acción elaborar el plan de ITS de España que contendrá los siguientes ámbitos: datos e información sobre desplazamientos y tráfico, continuidad de los servicios, desarrollo de la arquitectura, la seguridad y protección del transporte, la seguridad del usuario, la seguridad de los vulnerables y el desarrollo de los sistemas cooperativos.

- Incorporar criterios medioambientales en la gestión del tráfico.**

Promover la regulación dinámica de la velocidad en función de las emisiones de CO<sub>2</sub>.

- Adaptar a los nuevos criterios europeos la información sobre tráfico.**

Desarrollar el teléfono único de atención de tráfico, los protocolos para armonizar la terminología de la información de tráfico y la información de base obligatoria.

- Favorecer la movilidad en el transporte colectivo y el modelo de coche compartido.**

Promover acuerdos entre los titulares de las vías, autoridades de transporte público para, mediante señalización horizontal y variable en la infraestructura (medidas de bajo coste) implantar carriles BUS-VAO en las carreteras de acceso a las grandes poblaciones.

- **Promover la incorporación universal de información de tráfico a los navegadores.**

Trabajar con fabricantes de coches y de equipos, Ministerio de Industria, medios de comunicación y operadores de telefonía en este ámbito.

- **Elaborar el Plan Tipo para la gestión de la movilidad en los grandes acontecimientos.**

Diseñar el marco general que establezcan las responsabilidades y actuaciones de las autoridades con competencias en temas de gestión de tráfico y seguridad vial, autoridades responsables del sistema de transporte, titulares de las vías, asociaciones de usuarios, etc.

- **Desarrollar la gestión integrada de las áreas de estacionamiento seguro para los vehículos pesados.**

Promover una gestión que garantice la disponibilidad de plazas y las condiciones de seguridad para el transporte profesional.

## 7. Zona urbana



***“Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables”***

La zona urbana está marcada por la convivencia de los colectivos más vulnerables, peatones y ciclistas, con los vehículos a motor. La adaptación del diseño y de la normativa de aplicación son los dos grandes desafíos junto al control de la disciplina para mejorar la seguridad vial de la zona urbana.

### Ámbito de intervención 7.1. “Hacia una movilidad urbana sostenible y segura”

- **Difundir el Libro Verde sobre Movilidad Urbana y el Programa de Acción Europeo de Movilidad Urbana.**

El Libro Verde sobre Movilidad Urbana y el Programa de Acción Europeo de Movilidad Urbana son el marco de referencia europea para las políticas y actuaciones en materia de movilidad urbana sostenible y segura que hay que promocionar.

- **Promover la cultura de una movilidad urbana sostenible y segura.**

En coordinación con la FEMP y las CCAA promover el discurso de la movilidad urbana sostenible y segura en nuestras ciudades.

- **Promover el Observatorio de la Movilidad Urbana Segura.**

Estudiar la posibilidad y conveniencia de la creación del Observatorio de la Movilidad Urbana como centro de referencia para la recogida de información, para la investigación y para la divulgación de criterios y buenas prácticas sobre la movilidad urbana.

- **Impulsar los planes urbanos de seguridad vial.**

Impulsar la elaboración de planes urbanos de seguridad vial como una buena práctica para la seguridad vial en nuestras ciudades, tomando como base el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbano.

- **Incorporar la seguridad vial a los planes urbanos de movilidad sostenible.**

Se propone la incorporación de la seguridad vial como un apartado necesario y conveniente en los Planes urbanos de movilidad sostenible (Ley de Economía Sostenible).

- **Promover los planes de movilidad y seguridad vial de polígonos industriales.**

Impulsar la elaboración de planes de seguridad vial en polígonos industriales así como incorporar criterios de seguridad vial para la ubicación de centros que prevean un gran volumen de accesos.

- **Promover los encuentros de ciudades para el intercambio de las mejores prácticas sobre seguridad vial urbana.**

En nuestras ciudades se están adoptando muchas y buenas iniciativas en materia de seguridad vial. Para poner en valor estas iniciativas y favorecer el intercambio de experiencias se promoverá la realización de encuentros de ciudades en esta materia.

- **Promover el intercambio específico de las mejores prácticas para mejorar la seguridad en los desplazamientos urbanos en motocicleta.**

Difundir la Guía de Buenas Prácticas del grupo de trabajo europeo e-SUM, así como aquellas otras que vayan surgiendo en los diferentes grupo de trabajo dentro de este ámbito.

- **Mejorar la información sobre los accidentes en el ámbito urbano.**

Elaborar una instrucción que permita recopilar más datos y de mejor calidad de la accidentalidad en el ámbito urbano.

- **Promover el uso de la bicicleta en el ámbito urbano y fomentar los sistemas de bicicletas públicas.**

Promover la utilización de la bicicleta en el ámbito urbano y apoyar las iniciativas de bicicletas públicas.

- **Promover y mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie.**

Los desplazamientos a pie son los más sostenibles desde un punto de vista medioambiental y de salud pública y por lo tanto deben fomentarse, protegerse y con criterios de seguridad.

### **Ámbito de intervención 7.2. “El diseño urbano bajo criterios de seguridad vial”**

- **Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables principalmente travesías y accesos a las ciudades.**

Identificar y diseminar buenas prácticas sobre el diseño del espacio vial y la instalación de elementos en las calles para la movilidad segura de estos colectivos.

- **Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.**

Revisar el diseño de las travesías y los accesos a las poblaciones para proteger a los peatones.

- **Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro en la zona urbana y carreteras locales para la movilidad de los ciclistas y fomentar la construcción de carriles bici segregados.**

Fomentar la construcción de vías segregadas para bicicletas que separen con seguridad, el espacio para peatones, bicicletas y vehículos a motor, y difundir criterios sobre el diseño de la vía que proteja la movilidad de los ciclistas.

- **Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.**

Aplicar un conjunto de medidas estructurales y de señalización dirigidos, entre otros, a reducir la intensidad y velocidad de los vehículos, hasta hacerlos plenamente compatibles con el uso y actividades que se desarrollan en el viario sobre el que se aplica.

#### **Ámbito de intervención 7.3. “La disciplina en el ámbito urbano”**

- **Revisar el Reglamento General de Circulación para su mejor adecuación a las nuevas necesidades del ámbito urbano.**

El Reglamento General de Circulación se desarrolla con criterios para la movilidad en carretera donde el vehículo es el elemento principal. Ahora debe adaptarse para regular la movilidad en las ciudades, donde la jerarquía de la movilidad se invierte y debe centrarse en las personas.

- **Colaborar con la F.E.M.P en la elaboración de una nueva Ordenanza Municipal Tipo y promover conjuntamente su adopción.**

Colaborar con la F.E.M.P. en la redacción de un nuevo modelo de Ordenanza que se ajuste mejor a las exigencias actuales, con objeto de difundirlo entre sus Ayuntamientos y promover su adopción.

- **Colaborar con la F.E.M.P en la elaboración de protocolos para homogeneizar la actuación de las policías locales en las actuaciones de vigilancia y control.**

La participación de las policías locales en las actuaciones de vigilancia y control con unos criterios claros y uniformes puede contribuir de una manera importante a la mejora de la seguridad vial.

- **Dotar a los ayuntamientos de instrumentos para mejorar la eficacia de sus actuaciones sobre los infractores no residentes.**

Dotar a los ayuntamientos de aquellos instrumentos (normativos o de convenio) que faciliten y contribuyan a mejorar la eficacia de sus actuaciones, en lo referente a la gestión en ejecutiva de las sanciones por infracción cometidas en ese municipio por no residentes.

- **Incorporar a las ciudades a las grandes campañas nacionales de vigilancia y control de la disciplina.**

Realizar un diagnóstico sobre los problemas de atención prioritaria, una planificación de las campañas que se realizarán de forma simultánea y unos criterios para evaluación de los resultados de las mismas.

- **Extender el uso del cinturón de seguridad en las ciudades.**

Continuar en paralelo con las campañas de comunicación y las de vigilancia y control del cinturón de seguridad para continuar incrementando su utilización.

- **Promover la disciplina en los semáforos.**

Promover la adecuación de la ubicación de los semáforos delante de los pasos de peatones y la instalación de semáforos de ciclos variables.

- **Promover el intercambio de buenas prácticas entre las redes de policías locales.**

Participar y contribuir al intercambio de experiencias entre los agentes de tráfico para mejorar la efectividad de sus actuaciones.

## 8. Empresa y transporte profesional



**“Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo”**

Los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo abarcan tres problemáticas distintas: los accidentes de los transportistas profesionales, los accidentes durante la jornada laboral y los accidentes in itinere (al ir o volver del trabajo), para los que el nivel de responsabilidad del sector empresarial varía en cada caso en función de la normativa vigente.

### Ámbito de intervención 8.1. “Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas”

- **Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios.**

Incorporar la seguridad vial en el Plan Nacional de Formación en Prevención de Riesgos Laborales del Ministerio de Trabajo e Inmigración.

- **Elaborar el contenido de la guía de formación sobre prevención de los accidentes de tráfico para los trabajadores.**

Elaborar el material didáctico y contenidos para la parte del programa sobre los accidentes de tráfico y su prevención.

- **Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos in itinere.**

Realizar campañas de información para concienciar a los trabajadores y empresarios sobre los riesgos derivados de los desplazamientos al ir o al volver del trabajo.

- **Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores.**

Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura y eficiente dentro de los programas de formación continua o permanente de los trabajadores cuyo riesgo principal o prevalente sea la conducción.

- **Realizar encuentros periódicos para el intercambio de buenas prácticas para la seguridad vial en las empresas.**

Realizar encuentros periódicos para la difusión y divulgación de las mejoras prácticas en seguridad vial en el sector empresarial.

- **Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.**

Se realizará una propuesta del contenido mínimo para los Planes de Movilidad y Seguridad de la empresa y se publicará una guía para la elaboración de los citados planes, bajo criterios de seguridad y sostenibilidad.

**Ámbito de intervención 8.2. “Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo”**

- **Revisar y ampliar los campos de los partes de accidente de trabajo y de accidente de tráfico para mejorar su interrelación y complementariedad.**

Revisar y actualizar con fines de complementariedad el parte de accidente de trabajo y el de accidente de tráfico para recopilar un mayor volumen de datos y de mejor calidad.

- **Elaborar un estudio en profundidad sobre los accidentes in itinere.**

El análisis en profundidad de una muestra suficientemente representativa nos ha de permitir un mayor y mejor conocimiento de sus causas y características para la toma de decisiones.

- **Promover la investigación de los accidentes de tráfico de los trabajadores por los responsables de prevención de riesgos laborales en las empresas dentro del marco legal establecido.**

Promover la investigación de los accidentes de tráfico como una buena práctica de empresa para la adopción de acciones preventivas y pedagógicas en el ámbito de la seguridad vial en los centros de trabajo dentro del marco legal establecido.

- **Potenciar la coordinación entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Fiscalía y la policía en relación con los procesos y la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.**

Liderar y fomentar una acción coordinada de los principales responsables públicos en materia de seguridad en la empresa para lograr una mayor efectividad.

**Ámbito de intervención 8.3. “Las furgonetas”**

- **Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogenización y regulación de las furgonetas.**

Clarificar el concepto de furgoneta, determinar el tratamiento normativo más adecuado y promover las acciones necesarias para la homogeneización y la regulación común en los países de la Unión Europea.

- **Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.**

Desarrollar proyectos específicos de análisis de la accidentalidad, e identificar y poner en marcha los mecanismos más adecuados para la obtención periódica de indicadores de exposición.

**Ámbito de intervención 8.4. “El transporte profesional de mercancías y viajeros”****• Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.**

Continuar con las campañas de vigilancia y control para hacer cumplir la norma en los ámbitos más problemáticos del transporte profesional, camiones y autocares, especialmente el cumplimiento de la ITV y los tiempos de descanso en carretera.

**• Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.**

Desarrollar canales de comunicación y mensajes para la concienciación del sector profesional del transporte de la necesidad de instalar la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.

**• Desarrollar, seguir y actualizar la oferta formativa en todos los niveles profesionales y especialidades del sector, así como la implantación de los planes de formación obligatoria (inicial y continua).**

Desarrollar, seguir y actualizar la formación continua de los conductores profesionales para mejorar su capacitación de acuerdo a la normativa de aplicación.

**• Incluir en el futuro título de “Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera” los contenidos del Certificado de Aptitud Profesional (CAP)**

El Ministerio de Educación, con la colaboración de la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Fomento, está elaborando el futuro título de “Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera” que incorporará a la enseñanza oficial el Certificado de Aptitud Profesional que acompaña al ejercicio de la conducción profesional incorporándolo al sistema de formación profesional del sistema educativo, igualándolos a los mecanismos de formación de la mayoría de los profesionales.

## 9. Víctimas



***“Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico”***

Los accidentes de tráfico dejan cada año un elevado número de víctimas, cuyas vidas quedan en algunos casos muy afectadas por sus consecuencias. Esto exige la protección y apoyo de las personas afectadas, tanto víctimas directas como familiares.

### **Ámbito de intervención 9.1. “La atención en el accidente”**

- Mejorar los tiempos de respuesta en los accidentes de tráfico.**

La respuesta médica en caso de accidente de tráfico es fundamental, ya que la mayor parte de las muertes en carretera se producen en los primeros minutos tras el siniestro. Hay que continuar trabajando en la medición y homogenización de la atención en el accidente.

- Organizar encuentros sobre atención de emergencias en los accidentes de tráfico para el intercambio de buenas prácticas.**

Con el objetivo de mejorar los servicios de urgencias y emergencias se realizarán eventos sobre emergencias, se promocionará la “Guía de Recomendaciones para la Prestación de Atención Sanitaria Inicial al Accidentado de Tráfico” y se proporcionará un tratamiento especial a las grúas de auxilio en carretera.

- Implementación del sistema e-call para aviso de emergencia.**

Cuando se produce un accidente de carretera, la rapidez con la que se movilicen los servicios de urgencia es de importancia decisiva para salvar vidas o reducir las consecuencias de las lesiones. En caso de urgencia, o incluso de colisión, el sistema eCall puede reducir de forma espectacular el tiempo de respuesta de los servicios de emergencia. A partir de 2011, todos los vehículos nuevos deben incorporar el sistema eCall.

**Ámbito de intervención 9.2. “Después del accidente”****• Crear y poner en marcha el Registro de Víctimas y Accidentes de Tráfico.**

Crear y poner en marcha el Registro de Víctimas y Accidentes de Tráfico, una herramienta que permitirá evaluar la eficacia de las políticas de seguridad vial.

**• Calcular el coste socio-económico de los accidentes.**

Evaluar el coste de los accidentes mortales a través la estimación del valor económico de una vida estadística.

**• Elaborar el nuevo baremo de indemnizaciones.**

Elaborar el nuevo baremo de indemnizaciones, ya que el baremo vigente no ha experimentado modificaciones desde 1995 y ha quedado desfasado.

**• Integrar en las Oficinas de Atención a las Víctimas, a las víctimas de accidentes de tráfico y facilitar asistencia legal y psicológica.**

Diseñar un modelo de actuación para que los Servicios nacionales de atención a las víctimas se ocupen de las de tráfico, elaborando los protocolos de actuación para hacer más eficiente el proceso incluyendo la comunicación presencial a los familiares de los fallecimientos.

**• Desarrollar la función de la Fiscalía como garante de los derechos de las víctimas**

Promover la acción de la Fiscalía de Seguridad Vial en la defensa de las víctimas, de los derechos de los ciudadanos y del interés público en relación con la seguridad vial.

**Ámbito de intervención 9.3. “Las asociaciones de víctimas”****• Promover la celebración del día mundial de las víctimas de accidentes de tráfico**

Participar activamente realizando actividades y apoyando a otras organizaciones para que las víctimas de accidentes de tráfico no sean un colectivo olvidado y así contribuir a la sensibilización de los ciudadanos

**• Potenciar y colaborar con las asociaciones de víctimas en sus programas preventivos de seguridad vial**

Subvencionar actividades preventivas de seguridad vial de las asociaciones de víctimas con la finalidad de respaldar a estas entidades desde una perspectiva organizativa o institucional y fomentar o potenciar actividades consideradas de interés general.

**• Promover la presencia de las asociaciones de víctimas en las redes sociales para potenciar mensajes positivos sobre la seguridad vial.**

Con el objetivo de favorecer las actitudes positivas frente a la seguridad vial y a la actuación de los distintos agentes con responsabilidad en este ámbito se fomentará la participación de las organizaciones no gubernamentales en las redes sociales.

## 10. Investigación y gestión del conocimiento



**“Más y mejor información para proporcionar un tratamiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial”**

Un conocimiento más preciso de la causalidad de los accidentes y la efectividad de las medidas, entre otros, permitirá hacer más eficaces las actuaciones en esta materia. Los colectivos y temas clave sobre los que se actuará en la nueva estrategia dentro del área de investigación y gestión del conocimiento son los mayores, peatones, ciclistas y motoristas.

### Ámbito de intervención 10.1. “Las estadísticas y los indicadores de la seguridad vial”

- Avanzar en el conocimiento del nivel de seguridad a través de los estudios observacionales para la obtención de los indicadores del nivel de seguridad vial.**

Obtener datos objetivos sobre factores de riesgo como son velocidad a la que circulan los vehículos, concentración de alcohol en sangre de conductores, uso de sistemas de protección, sanciones, etc.

- Disponer de los datos de exposición al riesgo.**

Mejorar la información sobre la movilidad de los distintos usuarios de las vías.

- Obtener indicadores de coste-beneficio para la evaluación de medidas.**

Obtener un valor objetivo del coste de los accidentes y de una vida con el objetivo de disponer de información para elección de las políticas de seguridad vial.

- Evaluación de medidas y políticas y análisis de predicción del riesgo.**

Realizar encuestas para conocer la opinión de los usuarios sobre factores asociados con la seguridad vial.

- Poner en funcionamiento los Observatorios Regionales de Seguridad Vial.**

Poner en funcionamiento los Observatorios Regionales de seguridad vial que servirán como canalizadores de la problemática de la seguridad vial regional y local, y se constituirán en una herramienta para alinear la estrategia nacional en materia de seguridad vial nivel local.

- **Plan Estadístico de Seguridad Vial.**

El Plan Estadístico de Seguridad Vial tiene como objetivos la ordenación y planificación de la estadística nacional de seguridad vial, enmarcando la colaboración interinstitucional con la finalidad de construir un sistema coherente, homogéneo y comparable, tanto a nivel nacional como internacional.

**Ámbito de intervención 10.2. “La investigación relacionada con la seguridad vial”**

- **Acometer estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos clave de la Estrategia y principales factores de riesgo.**

Realizar estudios que nos permita conocer y caracterizar los distintos perfiles los colectivos.

- **Desarrollar de forma selectiva los análisis "en profundidad" y sistematizar los resultados.**

Extender de forma selectiva los análisis en profundidad de los accidentes. Construir una base de datos, alimentada por los resultados de los análisis con carácter científico que lleven a cabo centros de investigación de seguridad vial españoles en el que se trate de determinar cuales han sido las causas determinantes de los accidentes y factores que hayan influido.

- **Estudiar la velocidad como factor de riesgo y su influencia en nuestro país.**

Determinar la influencia de la velocidad en la accidentalidad y análisis de la efectividad de las políticas de vigilancia y control.

- **Estudiar la problemática de los “puntos negros” de accidentalidad para los distintos colectivos.**

Disponer de un mapa de accidentalidad que permita conocer los puntos problemáticos de la red viaria en relación a los distintos colectivos.

- **Divulgar el conocimiento sobre accidentalidad y seguridad vial entre los diferentes agentes sociales.**

Poner a disposición de los agentes interesados la información sobre la accidentalidad para proporcionar un mayor y mejor conocimiento de la situación de la seguridad vial en España.

## 11. Coordinación y participación



**“Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes”**

El gran reto de reducir los muertos y heridos graves en el próximo periodo hace necesaria la implicación de todas las administraciones con competencias, tanto de las Comunidades Autónomas como de las Administraciones Locales y disponer de un mecanismo de coordinación dinámico y eficaz basado en el compromiso de los agentes implicados. La gestión de implicados/agentes es uno de los factores clave que caracteriza la nueva Estrategia, haciendo de ésta una buena práctica como modelo de participación publico-privado, social y territorial.

### Ámbito de intervención 11.1. “La participación de la sociedad civil”

- **Desarrollar el Reglamento del Consejo Superior de Seguridad Vial.**

Desarrollar el Consejo Superior de Seguridad Vial e impulsar una nueva cultura de colaboración interadministrativa mediante la creación de la Comisión Autonómica y Local de Seguridad Vial que introdujo la reforma de la Ley sobre Tráfico.

- **Impulsar y sistematizar la participación de los agentes sociales a través de los Grupos de trabajo en el ámbito de la seguridad vial.**

Continuar desarrollando los grupos de trabajo para el seguimiento de las iniciativas de seguridad vial que se acometan y generar sinergias con los agentes públicos y privados que participan en los mismos.

### Ámbito de intervención 11.2. “La coordinación entre administraciones”

- **Crear la Comisión Sectorial de Seguridad Vial del Ministerio del Interior como órgano de coordinación entre la AGE y las CCAA**

Crear y poner en marcha la Comisión Sectorial de Seguridad Vial del Ministerio del Interior. Se constituye como órgano de coordinación en materia de seguridad vial entre la Administración General del Estado y las CCAA . Estará presidida por el Director General de Tráfico e integrada por un representantes con el rango correspondiente de las Comunidades autónomas”

- **Potenciar la coordinación con la FEMP y con las comisiones que en el ámbito de seguridad vial tienen configuradas.**

De acuerdo con la FEMP, impulsar y participar en las comisiones que están configuradas en el ámbito de la seguridad vial

#### **Ámbito de intervención 11.3. “La acción internacional”**

- **Aumentar la implicación de España en las redes internacionales que trabajan en datos e indicadores, políticas, víctimas, infraestructuras, ITS, etc.**

Participar de las actividades de IRTAD (ICDE), SafetyNet (ERSO), FERSI (Foro Europeo de Institutos de Seguridad Vial) en diferentes proyectos y grupos de trabajo para la mejora de la seguridad vial OCDE, OMS, Banco Mundial, Naciones Unidas, Unión Europea.

- **Potenciar la implicación de España en la construcción del espacio iberoamericano de seguridad vial.**

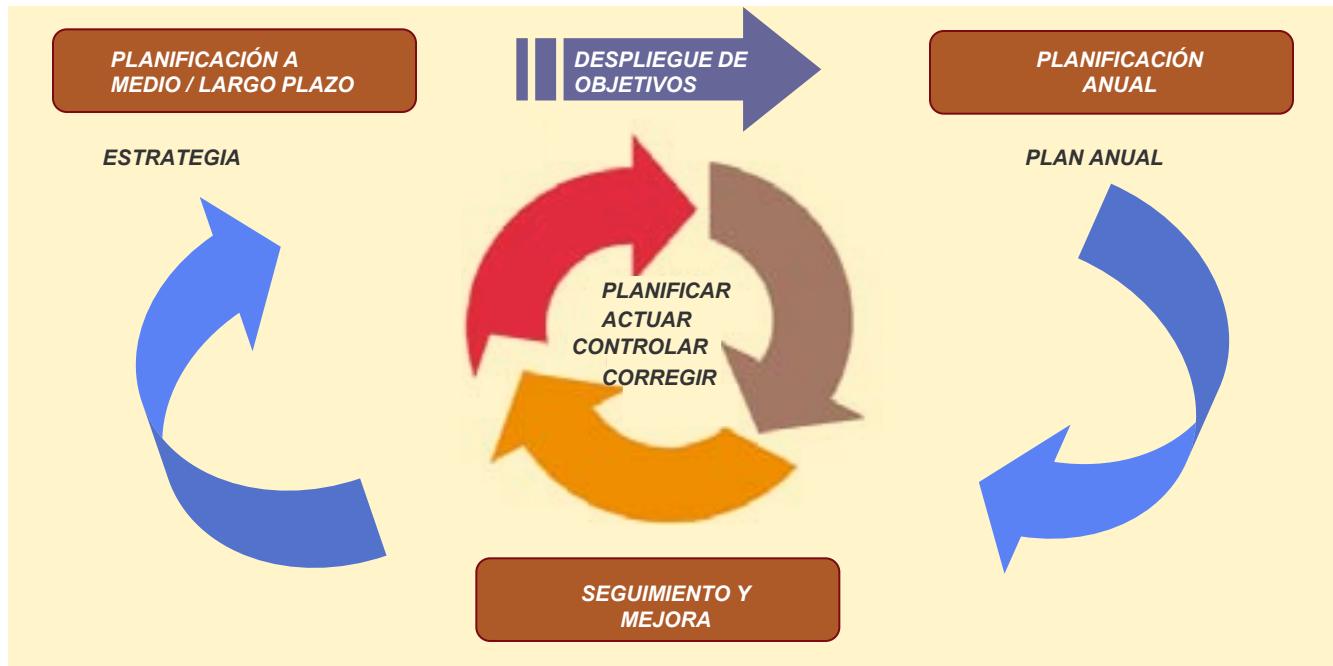
Aumentar la implicación en temáticas: mejoras administrativas, planes de seguridad vial, etc.



## *7. El soporte de la Estrategia*

**“El gran reto de reducir los muertos y heridos graves en el próximo periodo hace necesario disponer de unos instrumentos dinámicos que den soporte al impulso y puesta en marcha de la Estrategia”**

Más allá del propio diseño de la Estrategia y, en la medida en que se pretende que sea una herramienta de gestión operativa, es preciso definir los instrumentos de gestión y soporte a la misma, y establecer un sistema de seguimiento, revisión y control que faciliten su impulso e implantación .



Los principales instrumentos de soporte de la Estrategia son:

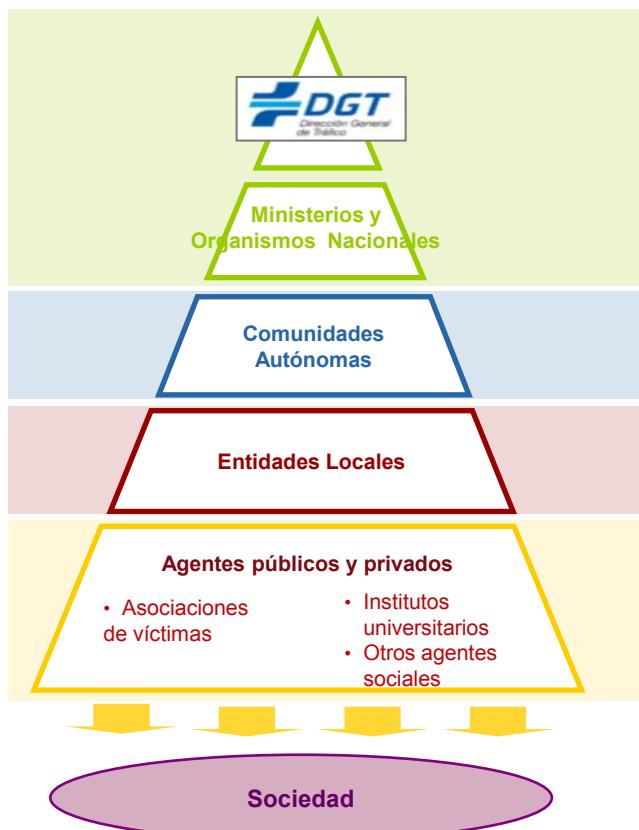
- La coordinación
- El seguimiento
- La comunicación

## La coordinación

**“La gestión de implicados/agentes es uno de los factores primordiales que caracteriza la Estrategia, haciendo de ésta una buena práctica como modelo de participación público-privado, social y territorial”.**

Se considera fundamental posibilitar e impulsar la participación de los agentes público-privados no sólo en la fase de diseño de la estrategia, sino también en su ejecución y puesta en marcha.

Se definen cuatro niveles de participación :



La Administración General del Estado: Mº Educación, Mº Fomento, Mº Justicia; Mº Industria, Turismo y Comercio, Mº del Interior, Mº Medio Ambiente, Medio rural y Marino, Fiscalía de seguridad vial, Ministerio de Sanidad, Política social e Igualdad, Agrupación de tráfico de la Guardia Civil, e entre otros,

Las Comunidades Autónomas que se integran en las políticas de seguridad vial en función de su marco competencial definido en los respectivos estatutos de autonomía.

*La Administración Local con las competencias que se determinan en la Ley Reguladora de las Bases de Régimen Local).*

### **El Comité Director**

El Comité Director de la Estrategia estará compuesto por el Director General de Tráfico, los Directores Generales de otros Ministerios implicados: Ministerio del Interior, Ministerio de Fomento, Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, Ministerio de Justicia, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Ministerio de Economía y Hacienda, Ministerio de Educación y los responsables de cada una de las Subdirecciones de la Dirección General de Tráfico implicadas. Asimismo, formará parte de este Comité Director un Equipo Técnico que garantizará el desarrollo integral de todos los ámbitos de trabajo de la Estrategia y el seguimiento y evaluación semestral de las actividades y proyectos.

Sus responsabilidades son:

- Revisar el grado de desarrollo operativo de las actuaciones claves planificadas.
- Revisar nuevas actuaciones y oportunidades identificadas, valorando su viabilidad operativa.
- Decidir sobre todas aquellas propuestas que le sean elevadas.
- Revisar la Estrategia para adaptar los objetivos y contenidos a las nuevas necesidades y realidad detectadas.
- Aportar visión operativa global y transversal al desarrollo de la Estrategia.
- Liderar la gestión ejecutiva, seguimiento y coordinación de la Estrategia, mediante el contacto permanente con los técnicos y los responsables de cada ámbito y de todos los organismos y agentes implicados.
- Impulsar la participación e interacción de todos como medio para favorecer el desarrollo participativo de la Estrategia.
- Garantizar la coordinación, planificación y difusión de la comunicación interna y externa entre los distintos niveles y agentes implicados, así como la divulgación de la Estrategia.
- Identificar, canalizar y valorar oportunidades, proyectos y nuevos agentes.

Se reunirá, al menos, dos veces al año.

### **El gestor de la Estrategia: Observatorio Nacional de Seguridad Vial**

El registro y análisis de todas las variables relativas a la seguridad vial son imprescindibles para la toma de decisiones y para la correcta orientación de las diferentes medidas y actuaciones a adoptar.

El Observatorio Nacional de Seguridad vial Constituye un centro de referencia para la obtención de datos e indicadores sobre la evolución de la siniestralidad vial en España y su comparación con los países de la Unión Europea.

Sus principales funciones como gestor son:

- Identificar y analizar las mejores prácticas internacionales de aplicación a cuestiones concretas de la Estrategia.
- Medir y controlar semestralmente el grado de cumplimiento de los objetivos cuantificados fijados en la Estrategia.
- Medir anualmente los indicadores asociados a las actuaciones claves.
- Desarrollar el conocimiento asociados a la Estrategia, a través de la realización y coordinación de estudios.
- Asegurar la planificación, centralización, actualización permanente y puesta a disposición, de toda la información relacionada con la Estrategia.
- Elaborar la Memoria de Actividades de cada año, el Informe de Evaluación de dicho periodo y el Plan de Actuaciones del año siguiente.

### La Comisión Sectorial de Seguridad Vial

Se creará la Comisión Sectorial de Seguridad Vial del Ministerio del Interior, que se constituye como órgano de coordinación en materia de seguridad vial y estará presidida por el Director General de Tráfico e integrada por un representante con el rango correspondiente de las Comunidades autónomas y los Directores generales de la Administración General del Estado que tengan competencias en la materia que se trate.

En la Comisión Sectorial podrán constituirse grupos de trabajo, integrados con expertos técnicos de las respectivas Administraciones o personas que por su especial cualificación sean designadas al efecto.

Entre sus funciones están:

- Servir de cauce de colaboración, comunicación e información entre las Administraciones públicas en materia de seguridad vial.
- Proponer, previo acuerdo, la adopción de criterios comunes de actuación en relación con las políticas de seguridad vial.
- Analizar y, en su caso, proponer planes, proyectos y programas conjuntos.
- Hacer efectiva la participación de las Comunidades y Ciudades Autónomas en los asuntos comunitarios y europeos en la materia.
- Facilitar la puesta a disposición común de documentos, datos y estadísticas en el ámbito de la seguridad vial.

### **El Consejo Superior de Seguridad Vial**

Constituido como foro permanente de análisis y debate, en el Consejo Superior de Seguridad Vial esta formado por: la Administración del Estado, Autonómica y Local y las entidades y organizaciones profesionales, económicas y sociales relacionadas con la seguridad vial y la movilidad.

Sus funciones principales son::

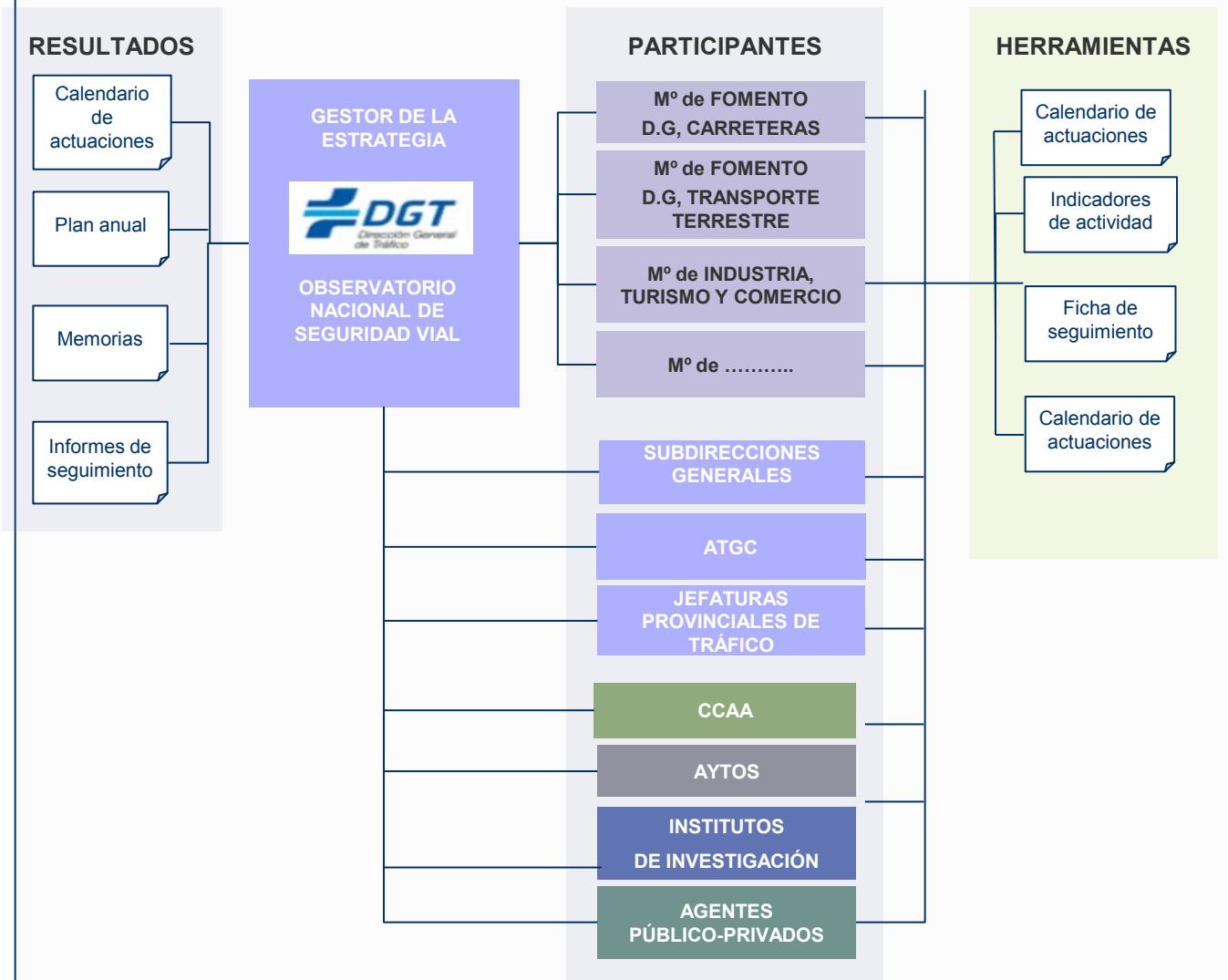
- Informar los planes nacionales estratégicos y de actuación en materia de seguridad vial.
- Conocer del seguimiento y evaluaciones de las actuaciones en materia de seguridad vial puestas en marcha.
- Proponer al Gobierno medidas y actuaciones en esta materia.
- Conocer e informar sobre la evolución de la siniestralidad vial en España.
- Mantener un constante seguimiento de la información asociada al desarrollo de la Estrategia.
- Plantear y debatir sobre temas y actuaciones relacionadas con la Estrategia y la seguridad vial en general.
- Proponer y priorizar nuevas actuaciones para su potencial incorporación a la Estrategia.
- Promover la concertación e intercambio de experiencias entre los distintos agentes.

## El seguimiento

*“La puesta en marcha de la nueva estrategia requiere del impulso de las medidas a ejecutar, apoyando así a los propietarios de las mismas hacia la consecución de resultados.”*

El modelo de seguimiento es proceso dinámico y permanente, que debe garantizar la retroalimentación y la toma de actuaciones correctivas, relacionadas con el desarrollo y ejecución de la Estrategia.

Mapa de agentes implicados y relaciones



---

Este modelo de seguimiento está soportado por unos **procesos y procedimientos**:

#### 1. Fichas de seguimiento:

- **Recopilación de Información de Seguimiento:** Se solicitará toda la información de seguimiento de los proyectos prioritarios y de aquellas otras actuaciones que tengan alguna relación con los mismos a los responsables de sus ejecución. Esta información consta de: grado de avance, cantidad de recursos tanto materiales como humanos empleados, entregables generados, etc.
- **Registro de Información en la Ficha Telemática (Página Web):** La información de seguimiento de cada proyecto prioritario se registrará en la página Web de la Estrategia.
- **Comparación con la Planificación prevista:** Una vez registrada la información de seguimiento, se comparará la situación del proyecto con la planificación prevista, **detectando las posibles desviaciones**.

#### 2. Indicadores:

- **Evaluación de objetivos:** Además de la información propia de gestión de los proyectos, se evaluará el nivel de consecución de objetivos, comparando los resultados conseguidos con los esperados.
- **Análisis de Desviaciones:** Si se producen desviaciones en los proyectos en planificación, presupuesto, calidad de resultados o en el nivel esperado de consecución de objetivos, se realizará un análisis de las posibles causas conjuntamente con los responsables de los proyectos.
- **Reuniones de Seguimiento:** Se celebrarán reuniones de seguimiento en que se evaluará el grado de avance de las actuaciones puestas en marcha en base a la calendarización establecida.
- **Medidas Correctoras:** Una vez realizado el análisis de desviaciones se propondrán medidas correctoras conjuntamente con los responsables de su ejecución.

### **3. Elaboración del Plan de actuaciones anual:**

- Se realizará un estudio de la información remitida por agente implicado para verificar la compatibilidad de todas las medidas propuestas, la integración entre ellas y el alineamiento de las mismas con los objetivos marcados por la Estrategia. Las modificaciones que pudieran necesitarse se consensuarán con los responsables de la implementación de las actuaciones.
- Una vez analizada toda la información e incorporadas aquellas mejoras que se deriven de la revisión estratégica, se elaborará el Plan de actuaciones anual, en el que se recogerán todas las medidas que se desarrollarán el siguiente año, en este se identificarán los proyectos prioritarios de ese ejercicio y aquellas otras actuaciones relacionadas directamente con éstos. Este programa se remitirá a los responsables del Proyecto para que inicien el proceso de aprobación por los organismos establecidos.

### **4. Elaboración de la Memoria de Actividades.** Anualmente se elaborará la Memoria anual de actividades, en la que se recogerán todas las actuaciones llevadas a cabo en el ejercicio en el ámbito de la seguridad vial por los agentes responsables de la gestión. Se incluirán, asimismo, los objetivos alcanzados, los beneficios obtenidos, los problemas existentes y los riesgos pendientes de acotar.

### **5. Revisión Estratégica:** Con objeto de conseguir el alineamiento continuo de la estrategia con las mejores prácticas y su adaptación a la realidad cambiante se mantendrá actualizada la información de **Mejores Prácticas de seguridad vial**. Esto permitirá aprovechar nuevas oportunidades de mejora que surjan en el ámbito de la seguridad vial a nivel internacional y nacional.

## La comunicación

*“La difusión interna y externa facilita el conocimiento y comprensión de la visión, objetivos y plan de acción de la Estrategia, logrando que todos los agentes implicados, tanto dentro como fuera de la organización, lleguen a asimilarlo y entenderlo, pudiendo así alcanzar un grado de compromiso capaz de generar una mayor aceptación y cooperación en la mejora de la seguridad vial”*

El plan de comunicación de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 persigue los siguientes objetivos:

- Alcanzar los objetivos estratégicos, que alineados con las mejores prácticas internacionales y compartidos por todos los agentes involucrados, constituyen la hoja de ruta de la política de seguridad vial para los próximos años.
- Enriquecer el conocimiento del entorno y la realidad de los planes de acción por parte de los colectivos afectados e implicados.
- Facilitar la eliminación de las posibles resistencias de los diversos agentes que su actuación contribuyen a la implantación y consecución de la Estrategia y promover la obtención de sinergias al conocer los objetivos que se persiguen y comparten.

Para ello se propone el despliegue de una línea de **comunicación interna**, esencial para el desarrollo de las actividades a acometer en el marco de los distintos proyectos o iniciativas que desarrollarán los distintos agentes internos de la DGT y de la estructura de dirección de la Estrategia. Con la línea de comunicación interna se pondrá en conocimiento la dimensión y alcance de la Estrategia, de qué manera se van a ver involucrados en el desarrollo de los proyectos, cómo va a influir su puesta en marcha en su dinámica de trabajo, y por último, qué beneficios va a reportar su implantación.

Paralelamente, se desarrollará una línea de **comunicación externa, tanto a nivel nacional como internacional**, con el objetivo de crear un estado de opinión favorable entre los agentes que tuvieran relación directa o indirecta con la implantación de la Estrategia.

El Plan de Comunicación está concebido como un instrumento flexible, abierto y susceptible de admitir modificaciones en función de las circunstancias de desarrollo de la Estrategia si bien, existe una serie de hitos básicos de comunicación que deben resaltarse a través de las actuaciones de comunicación y que constituyen claves del éxito:

- En la puesta en marcha de la Estrategia, básicamente en el proceso de aprobación de la Estrategia dado que es necesario poner en conocimiento a los agentes que interviene o están relacionados con el mismo los objetivos y líneas de trabajo resultado del proceso de elaboración y consenso.
- Durante la ejecución:
  - a) Comunicando los resultados semestrales y anuales.
  - b) Comunicando las actuaciones a realizar en cada uno de los ejercicios

## ***El plan de comunicación interno***

La comunicación interna de la Estrategia tiene como destinatario al personal de la DGT, haciendo una distinción entre el personal implicado y el resto del personal.

El personal implicado será informado de la puesta en marcha, planes anuales, informes de seguimiento y memorias anuales mediante un resumen informativo.

El resto del personal podrá informarse de la Estrategia mediante notas informativas que serán colgadas en la intranet.

## ***El plan de comunicación externo***

El plan de comunicación externa tendrá dos destinatarios, los medios de comunicación y ciudadanos y agentes sociales.

Los medios de comunicación serán informados de la puesta en marcha, planes anuales, informes de seguimiento y memorias anuales mediante notas de prensa.

Los ciudadanos y agentes sociales serán informados de la puesta en marcha de la Estrategia mediante una campaña informativa. La información de planes anuales, informes de seguimiento y memorias anuales les llegará a través de notas informativas que serán publicadas en la página Web de la Estrategia.

# *Calendario de actuaciones y agentes implicados por áreas de actuación*



MINISTERIO  
DEL INTERIOR



Dirección General  
de Tráfico

## Calendario de actuaciones y agentes implicados

En este apartado se presenta el detalle de las actuaciones claves que deben ser implementadas en los próximos años para la mejora permanente de la seguridad vial en nuestras carreteras agrupadas en las áreas de actuación definidas en la Estrategia.

A continuación, y a modo de ayuda, se recoge un gráfico explicativo de la información recogida para cada acción clave.

**Propietario:** responsable de la ejecución de la acción.  
**Participante:** organismo colaborador en la ejecución.

**Corto plazo:** 2011-2012  
**Medio plazo:** 2013-2015  
**Largo plazo:** más de 2015

**Nombre del área de actuación o colectivo y tema clave**

**Objetivos estratégicos de cada área/colectivo**

**Ámbito de implantación de cada acción**



### 1.1. Ámbito de intervención “En el entorno educativo”

| Propietario | Participante  | CP | MP | LP |
|-------------|---------------|----|----|----|
| SGF         | JP, CCAA, MºE | ✓  | ✓  | ✓  |
| MºE         | CCAA          | ✓  | ✓  | ✓  |
| SGF         | JP, MºE       | ✓  | ✓  | ✓  |
| Aytos       | JP            | ✓  |    |    |
| JP          | CCAA          | ✓  |    |    |

## *Denominación de organismos*

Los resultados del trabajo realizado se presentan en el siguiente conjunto de ámbitos de intervención y medidas para cada área de actuación.

Para su identificación se proporciona la siguiente leyenda:

### **Leyenda:**

Mº Economía y Hacienda: **MºEYH**

Mº Educación: **MºE**

Mº Fomento: Dirección General de Carreteras: **MºF (DGC)**

Mº Fomento: Dirección General de Transporte por Terrestre: **MºF (DGTT)**

Mº Fomento: Fundación Transporte y Formación: **MºF (FTF)**

Mº Industria, Turismo y Comercio: **MºITYC**

Mº Interior: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil: **ATGC**

Mº Interior: Dirección General de Tráfico: **MºI (DGT)**

Jefatura Provincial: **JP**

Observatorio Nacional de Seguridad Vial: **ONSV**

Subdirección General de Normativa: **SGN**

Subdirección General Formación: **SGF**

Subdirección General Gestión de Tráfico y Movilidad: **SGGT**

Mº Interior: Protección Civil y Emergencias: **MºI (PCyE)**

Mº Justicia: Fiscalía de Seguridad vial: **Fiscalía**

Mº Justicia: **Mº Just**

Mº Medio Ambiente, Medio Rural y Marino: **MºMA**

Mº Presidencia: **Mº Pres**

Mº Sanidad, Política Social e Igualdad: **DGSPySE**

Mº Sanidad, Política Social e Igualdad: :Dirección General de Salud Pública y Sanidad Exterior (**DGSPySE**) / Plan Nacional sobre Drogas: **PNSD**

Mº Trabajo e Inmigración: **MºT**

Mº Trabajo e Inmigración: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo: **INSHT**

Comunidades Autónomas: **CCAA**

Ayuntamientos: **Aytos.**

Diputaciones: **Diput.**

Centro de Reconocimientos Médicos: **CRM**

Federación Española de Municipios y Provincias: **FEMP**

Resto de participantes: **Otros**

Titular de la infraestructura: **Titular**

El marco estratégico en el que se configura en tres niveles; áreas de actuación, ámbitos de intervención y actuaciones.

|   |  |
|---|--|
| <b>Educación y formación</b>                    | <b>“Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías”</b>                        |
| <b>Comunicación</b>                             | <b>“Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial”</b>                |
| <b>La norma y su cumplimiento</b>               | <b>“Consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma”</b> |
| <b>Salud y seguridad vial</b>                   | <b>“Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico”</b>                |
| <b>Seguridad en los vehículos</b>               | <b>“Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad”</b>  |
| <b>Infraestructura e ITS</b>                    | <b>“Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor”</b>   |
| <b>Zona urbana</b>                              | <b>“Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables”</b>  |
| <b>Empresa y transporte profesional</b>         | <b>“Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo”</b>                                      |
| <b>Víctimas</b>                                 | <b>“Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico”</b>   |
| <b>Investigación y gestión del conocimiento</b> | <b>“Más y mejor información para proporcionar un tratamiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial”</b>      |
| <b>Coordinación y participación</b>             | <b>“Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes”</b>                               |

## 1. Educación y formación

**“Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías”**

| Agentes implicados | Plazos |
|--------------------|--------|
|--------------------|--------|

### 1.1. Ámbito de intervención “En el entorno educativo”

|       |  | Propietario | Participante  | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
|-------|--|-------------|---------------|--------|--------|--------|
| 1.1.1 | Elaborar y difundir materiales didácticos basados en la promoción de valores seguros para la formación obligatoria en Educación Vial, coordinando con las autoridades educativas la puesta disposición de materiales de seguridad vial a través de la web. | SGF         | JP, CCAA, MºE | ✓      | ✓      | ✓      |
| 1.1.2 | Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria, en coordinación con los planes educativos de las comunidades autónomas.  | MºE         | CCAA          | ✓      | ✓      | ✓      |
| 1.1.3 | Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.   | SGF         | JP, MºE       | ✓      | ✓      | ✓      |
| 1.1.4 | Promover el “camino escolar seguro”.   | Aytos       | JP            | ✓      |        |        |
| 1.1.5 | Realizar programas de educación para niños como usuarios de la bicicleta.  | JP          | CCAA          | ✓      |        |        |

### 1.2. Ámbito de intervención “En el acceso a la conducción”

|       |  | Propietario | Participante | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
|-------|--|-------------|--------------|--------|--------|--------|
| 1.2.1 | Implantar la conducción acompañada.  | SGF         | SGN, JP      | ✓      |        |        |
| 1.2.2 | Homogeneizar el concepto de novel.   | SGF         | SGN          |        | ✓      |        |
| 1.2.3 | Promover la formación presencial de seguridad vial en las escuelas de conducción.                                    | SGF         | JP           | ✓      |        |        |
| 1.2.4 | Potenciar los contenidos en seguridad vial y conducción eficiente en las pruebas teóricas de acceso a la conducción. | SGF         | ONSV         | ✓      |        |        |
| 1.2.5 | Incorporar en la formación profesional reglada la profesión de profesor de formación vial.                           | MºE         | CCAA         | ✓      |        |        |

### 1.3. Ámbito de intervención “En la actualización de conocimientos”

|       |   | Propietario | Participante | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
|-------|---|-------------|--------------|--------|--------|--------|
| 1.3.1 | Promover los cursos de conducción segura para motoristas.           | JP          | Otros        | ✓      | ✓      |        |
| 1.3.2 | Fomentar la realización de cursos de conducción segura y eficiente. | SGF         | JP, Otros    | ✓      | ✓      | ✓      |
| 1.3.3 | Mejorar la formación de los conductores con conductas de riesgo.    | SGF         | JP           | ✓      | ✓      | ✓      |

## 2. Comunicación

**“Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial”**

|  |   | Agentes implicados | Plazos                         |     |     |     |
|--|---|--------------------|--------------------------------|-----|-----|-----|
| 2.1. Ámbito de intervención “Campañas de información y concienciación” |   | Propietario        | Participante                   | C P | M P | L P |
| 2.1.1  | Realizar campañas de información y concienciación de la velocidad como factor de riesgo.  | SGF                |                                | ✓   |     |     |
| 2.1.2  | Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción, promoviendo estas campañas a nivel europeo. | SGF                | JP                             | ✓   |     |     |
| 2.1.3  | Promover el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención en el transporte escolar.   | SGF                | JP, Fiscalía, CCAA             | ✓   | ✓   |     |
| 2.1.4  | Realizar campañas de información y concienciación sobre el uso correcto de los sistemas de retención infantil.  | SGF                | JP, Fiscalía                   | ✓   |     |     |
| 2.1.5  | Plan de comunicación para la adopción de comportamientos seguros y responsables en la "Vuelta al cole".   | SGF                | JP                             | ✓   |     |     |
| 2.1.6  | Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos relacionados con la conducción en el ocio nocturno.   | SGF                | JP, FEMP                       |     | ✓   | ✓   |
| 2.1.7  | Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos y las condiciones dirigida a las personas mayores y su entorno familiar.                                  | SGF                | JP                             | ✓   |     |     |
| 2.1.8  | Realizar campañas de promoción de los desplazamientos a pie y sus ventajas.   | DGSPySE            |                                |     | ✓   |     |
| 2.1.9  | Promover la visibilidad de los peatones en sus desplazamientos en carretera.  | SGF                | JP                             |     | ✓   |     |
| 2.1.10   | Realizar campañas de comunicación para fomentar el uso de la bicicleta para desplazamientos habituales.   | Aytos              | JP, DGSPySE                    | ✓   |     |     |
| 2.1.11   | Promover el uso del casco entre los ciclistas.  | SGF                | JP                             | ✓   |     |     |
| 2.1.12   | Promover el cumplimiento de la distancia de seguridad con los ciclistas.  | SGF                | JP, Fiscalía                   | ✓   |     |     |
| 2.1.13   | Fomentar el uso de equipamiento de seguridad para los motoristas.   | SGF                | JP, Aytos, Asoc. de motoristas |     | ✓   |     |

|   |  | Agentes implicados | Plazos                              |     |     |     |
|---|--|--------------------|-------------------------------------|-----|-----|-----|
|   |  | Propietario        | Participante                        | C P | M P | L P |
| <b>2.1. Ámbito de intervención “Campañas de información y concienciación”</b> |  |                    |                                     |     |     |     |
| 2.1.14  | Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.   | SGF                | JP                                  | ✓   |     |     |
| 2.1.15  | Realizar campañas de información y concienciación sobre la convivencia entre la motocicleta y los otros modos de desplazamiento.                         | SGF                |                                     | ✓   |     |     |
| 2.1.16  | Promover entre los ciclistas el uso de luces y elementos reflectantes por la noche para mejorar su visibilidad, campaña "hazte ver".                     | SGF                | JP                                  | ✓   |     |     |
| <b>2.2. Ámbito de intervención “Implicación de la sociedad civil”</b>         |  |                    |                                     |     |     |     |
| 2.2.1   | Promover la implicación de la sociedad civil para la realización de iniciativas relacionadas con los riesgos de las bebidas alcohólicas y la conducción. | SGF                | ONSV, JP, Aytos                     | ✓   |     |     |
| 2.2.2   | Consolidar la figura del conductor alternativo y la del bebedor pasivo.  | SGF                | ONSV, JP, DGSPySE                   | ✓   |     |     |
| 2.2.3   | Implicar al colectivo de motoristas como prescriptores sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.  | SGF                | ONSV, Asoc. de motoristas           | ✓   | ✓   | ✓   |
| 2.2.4   | Realizar actuaciones especiales para riesgos específicos del territorio.   | JP                 | ONSV, Aytos, FEMP, Titular, CCAA    | ✓   | ✓   | ✓   |
| 2.2.5   | Fortalecer la presencia de la DGT en las redes sociales.   | DGT                |                                     | ✓   |     |     |
| 2.2.6   | Promocionar sistemas de intercambio y alquiler de los sistemas de retención infantil.  | SGF                | JP, MºMA, Empresas Sector Automóvil | ✓   | ✓   |     |

|   |   | Agentes implicados | Plazos                 |        |        |        |
|---|---|--------------------|------------------------|--------|--------|--------|
|   |   | Propietario        | Participante           | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
| <b>2.2. Ámbito de intervención “Implicación de la sociedad civil”</b> |   |                    |                        |        |        |        |
| 2.2.7   | Promover actitudes seguras entre usuarios y responsables (acompañantes) del transporte escolar.         | SGF                | JP                     | ✓      |        |        |
| 2.2.8   | Promocionar la participación ciudadana en la vigilancia de la seguridad vial en los entornos escolares. | SGF                | JP, Aytos,<br>Fiscalía |        | ✓      |        |

### 3. La norma y su cumplimiento

**“Consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma”**

|  |  | Agentes implicados | Plazos                    |     |     |     |
|--|--|--------------------|---------------------------|-----|-----|-----|
|  |  | Propietario        | Participante              | C P | M P | L P |
| <b>3.1. Ámbito de intervención “Las reformas normativas”</b>               |  |                    |                           |     |     |     |
| 3.1.1  | Desarrollar normativamente las pruebas por saliva en el control de drogas.   | SGN                | Fiscalía                  | ✓   |     |     |
| 3.1.2  | Establecer protocolos de actuación para la detección de la presencia de hachís y cocaína en la conducción.         | SGN                | SGGT                      | ✓   |     |     |
| 3.1.3  | Seguimiento de los delitos de tráfico desde el registro del permiso por puntos.                                    | SGN                | ONSV,<br>DGSPySE,<br>PNSD | ✓   | ✓   |     |
| 3.1.4  | Decomiso del vehículo.   | Fiscalía           | Mº Just                   | ✓   |     |     |
| <b>3.2. Ámbito de intervención “Vigilancia y control de la disciplina”</b> |  |                    |                           |     |     |     |
| 3.2.1  | Realizar campañas de vigilancia y control de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.               | SGGT               | ATGC, JP, Aytos           | ✓   |     |     |
| 3.2.2  | Realizar campañas de vigilancia y control de la velocidad como factor de riesgo.                                   | SGGT               | ATGC, JP, Aytos           | ✓   |     |     |
| 3.2.3  | Realizar campañas de vigilancia y control sobre el consumo bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción   | SGGT               | ATGC, JP, Aytos           | ✓   | ✓   |     |
| 3.2.4  | Elaborar un plan integral para la vigilancia y control de los conductores sin permiso.                             | SGGT               | ATGC, JP,<br>Fiscalía     | ✓   | ✓   |     |
| 3.2.5  | Realizar campañas específicas de vigilancia y control de la disciplina en las carreteras convencionales.           | SGGT               | ATGC, JP, Titular         | ✓   |     |     |
| 3.2.6  | Realizar campañas específicas de vigilancia y control sobre la correcta señalización de las obras en la carretera. | SGGT               | ATGC, JP                  | ✓   | ✓   |     |

|  |  | Agentes implicados | Plazos  |     |     |     |
|--|--|--------------------|---|-----|-----|-----|
|  |  | Propietario        | Participante                                  | C P | M P | L P |
| 3.2.7  | Realizar campañas de vigilancia y control sobre el cumplimiento de las normas por los motoristas, especialmente en las carreteras y tramos de conducción pseudo-deportiva. | SGGT               | ATGC, JP                                      | ✓   |     |     |
| 3.2.8  | Realizar campañas de vigilancia y control en el transporte escolar.  | SGGT               | ATGC, JP, Aytos                               | ✓   |     |     |
| 3.2.9  | Difundir el calendario anual de las campañas básicas de vigilancia y control para todas las policías.  | SGGT               | ATGC, JP                                      | ✓   | ✓   | ✓   |
| <b>3.3. Ámbito de intervención “Las herramientas para el cumplimiento de la norma”</b> |  | Propietario        | Participante                                  | C P | M P | L P |
| 3.3.1  | Potenciar la utilización de las nuevas tecnologías para la vigilancia y control de la norma.   | DGT                |   | ✓   | ✓   | ✓   |
| 3.3.2  | Mejorar la experiencia y formación de los policías y así aumentar la eficacia de los controles de alcohol y drogas.  | SGGT               | SGF, ATGC, JP                                 |     | ✓   |     |
| 3.3.3  | Estudiar la posible implantación del alcolock en determinados colectivos.  | SGGT               | ONSV, SGN, ATGC, MºF(DGTT), DGSPySE, Fiscalía | ✓   |     |     |
| 3.3.4  | Revisar y actualizar el Plan de Radares Fijos y Móviles en función de la experiencia adquirida a nivel nacional e internacional.   | SGGT               | MºF(DGC), Titular                             | ✓   |     |     |
| 3.3.5  | Implantar progresivamente el control de velocidad por tramos con criterios de seguridad vial.  | SGGT               | ATGC, MºF(DGC), Titular                       | ✓   |     |     |
| 3.3.6  | Promover la colaboración de la administración de justicia y la policía para la aplicación del código penal.  | SGN                | ATGC, Mº Just, Fiscalía, Aytos                | ✓   | ✓   | ✓   |
| 3.3.7  | Avanzar en la ampliación de ofertas alternativas a la prisión por delitos contra la seguridad vial.  | SGF                | Mº Just, Fiscalía                             | ✓   |     |     |

#### 4. Salud y seguridad vial

**“Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico”**

|  | Agentes implicados | Plazos |
|--|--------------------|--------|
|--|--------------------|--------|

| <b>4.1. Ámbito de intervención “Las aptitudes de los conductores”</b> |   | Propietario | Participante        | C P | M P | L P |
|---|---|-------------|---------------------|-----|-----|-----|
| 4.1.1   | Prestar especial atención a las personas mayores en los reconocimientos médicos para la renovación de los permisos de conducción.                 | DGSPySE     | JP, CRM             | ✓   |     |     |
| 4.1.2   | Crear un programa de rehabilitación de los conductores reincidentes en sanciones penales por bebidas alcohólicas y drogas tóxicas.                | DGSPySE     | SGN, Fiscalía, CCAA | ✓   |     |     |
| 4.1.3   | Incrementar las inspecciones a los Centros de Reconocimiento de conductores destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores. | JP          | SGN, Fiscalía, CCAA | ✓   | ✓   | ✓   |
| 4.1.4   | Mejorar la comunicación relativa a los conductores con enfermedades que incapacitan para la conducción.   | DGSPySE     | SGN, Fiscalía, CCAA |     | ✓   | ✓   |

| <b>4.2. Ámbito de intervención “La implicación de los profesionales sanitarios”</b> |  | Propietario | Participante       | C P | M P | L P |
|---|--|-------------|--------------------|-----|-----|-----|
| 4.2.1   | Promover la implicación de los profesionales sanitarios y las sociedades médicas sobre los riesgos y las condiciones de la conducción en las personas mayores.                                 | DGSPySE     | SGF, CCAA          | ✓   |     |     |
| 4.2.2   | Sensibilizar a los profesionales sanitarios para que tengan una mayor implicación en la prevención de los efectos que provocan las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas durante la conducción. | DGSPySE     | JP, CCAA           | ✓   |     |     |
| 4.2.3   | Impulsar el consejo sanitario a pacientes y familiares.  | DGSPySE     | CCAA               | ✓   | ✓   |     |
| 4.2.4   | Difundir el significado que tiene el pictograma incluido en los envases de los medicamentos en relación a la afectación de la capacidad de conducción.   | DGSPySE     | CCAA               | ✓   |     |     |
| 4.2.5   | Mejorar los sistemas de información sanitarios en los que se recojan datos sobre lesiones producidas por accidentes de tráfico.  | ONSV        | SGN, DGSPySE, CCAA | ✓   | ✓   |     |
| 4.2.6   | Poner a disposición de los profesionales sanitarios herramientas para la identificación de problemas de salud relacionados con la conducción.  | DGSPySE     | CCAA               | ✓   |     |     |

## 5. Vehículo

### “Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad”

| Agentes implicados | Plazos |
|--------------------|--------|
|--------------------|--------|

#### 5.1. Ámbito de intervención “La información técnica del vehículo”

|       |   | Propietario | Participante | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
|-------|---|-------------|--------------|--------|--------|--------|
| 5.1.1 | Ampliar los datos del Registro Estatal de Vehículos para disponer de más y mejor información.                           | SGN         | ONSV, CCAA   | ✓      |        |        |
| 5.1.2 | Elaborar el Barómetro de evolución sobre condiciones de seguridad del parque de vehículos y emisiones medioambientales. | MºITYC      | MºMA         | ✓      | ✓      | ✓      |
| 5.1.3 | Poner a disposición del ciudadano el historial de los vehículos.  | SGN         | MºITYC       | ✓      |        |        |
| 5.1.4 | Mejorar el registro de ITVs.  | SGN         | MºITYC, CCAA | ✓      | ✓      |        |

#### 5.2. Ámbito de intervención “Hacia un vehículo más sostenible”

|       |  | Propietario | Participante                | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
|-------|--|-------------|-----------------------------|--------|--------|--------|
| 5.2.1 | Promoción del vehículo limpio y eficiente.                         | MºITYC      | MºMA, MºEYH,<br>Aytos, CCAA | ✓      | ✓      | ✓      |
| 5.2.2 | Promocionar las flotas sostenibles y seguras en la Administración. | MºMA        | MºITYC, MºEYH,              | ✓      | ✓      | ✓      |

#### 5.3. Ámbito de intervención “Hacia un vehículo más seguro”

|       |  | Propietario | Participante | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
|-------|--|-------------|--------------|--------|--------|--------|
| 5.3.1 | Promocionar la demanda de elementos de seguridad activa y pasiva incorporados a los vehículos. | ONSV        | SGF, MºITYC  |        | ✓      | ✓      |
| 5.3.2 | Promover la renovación del parque de vehículos con criterios de seguridad vial.                | MºITYC      | MºEYH        |        | ✓      | ✓      |
| 5.3.3 | Desarrollar los sistemas de interacción vehículo-vehículo y vehículo-infraestructura.          | SGGT        | MºF(DGC)     |        | ✓      | ✓      |

|   |  | Agentes implicados | Plazos                       |        |        |        |
|---|--|--------------------|------------------------------|--------|--------|--------|
|   |  | Propietario        | Participante                 | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
| <b>5.3. Ámbito de intervención “Hacia un vehículo más seguro”</b> |  |                    |                              |        |        |        |
| 5.3.4   | Realizar campañas para concienciar sobre la importancia del mantenimiento preventivo del vehículo desde la perspectiva de la seguridad vial. | SGF                | JP, fabricantes de vehículos | ✓      | ✓      | ✓      |
| 5.3.5   | Promover la instalación y el uso de los limitadores de velocidad en los vehículos.   | DGT                | MºITYC                       | ✓      | ✓      |        |
| 5.3.6   | Promover la progresiva incorporación de los sistemas de distribución de frenada en el parque de motocicletas.                                | MºITYC             |                              | ✓      | ✓      |        |

## 6. Infraestructura y Sistemas Inteligentes de Transportes (ITS)

“Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor”

|  | Agentes implicados | Plazos |
|--|--------------------|--------|
|--|--------------------|--------|

### 6.1. Ámbito de intervención “La información sobre la seguridad de las infraestructuras”

|       | Propietario | Participante           | C P | M P | L P |
|-------|-------------|------------------------|-----|-----|-----|
| 6.1.1 | Titular     | MºF(DGC), diputaciones | ✓   | ✓   |     |
| 6.1.2 | Titular     | MºF(DGC)               |     | ✓   |     |
| 6.1.3 | SGGT        | ONSV, MºF(DGC)         |     | ✓   | ✓   |

### 6.2. Ámbito de intervención “Explotación y conservación de las infraestructuras”

|       | Propietario | Participante   | C P | M P | L P |
|-------|-------------|----------------|-----|-----|-----|
| 6.2.1 | MºF(DGC)    | MºI(PCYE)      | ✓   |     |     |
| 6.2.2 | MºF(DGC)    | SGF            |     | ✓   | ✓   |
| 6.2.3 | Titular     | MºF(DGC)       |     | ✓   | ✓   |
| 6.2.4 | Titular     | MºF(DGC), ONSV | ✓   | ✓   | ✓   |
| 6.2.5 | Titular     | MºF(DGC)       | ✓   | ✓   | ✓   |
| 6.2.6 | Titular     | MºF(DGC)       |     | ✓   | ✓   |
| 6.2.7 | Titular     | MºF(DGC)       |     | ✓   | ✓   |

|  |  | Agentes implicados |                     |     | Plazos |     |  |
|--|--|--------------------|---------------------|-----|--------|-----|--|
|  |  | Propietario        | Participante        | C P | M P    | L P |  |
| <b>6.2. Ámbito de intervención “Explotación y conservación de las infraestructuras”</b>              |  |                    |                     |     |        |     |  |
| 6.2.8  | Promover el desarrollo de criterios técnicos y la ejecución de tramos piloto en carreteras convencionales para evitar el riesgo de colisión frontal.   | Titular            | MºF(DGC)            | ✓   |        |     |  |
| 6.2.9  | Revisar los criterios de señalización de los límites de velocidad específicos de las vías convencionales. Será necesaria una división en tramos de características homogéneas para facilitar la señalización y su cumplimiento.  | Titular            | MºF(DGC)            |     | ✓      | ✓   |  |
| 6.2.10   | Elaborar la instrucción sobre la señalización de la distancia de seguridad y proceder a su implantación selectiva.   | MºF(DGC)           | Titular             | ✓   |        |     |  |
| 6.2.11   | Señalizar itinerarios para la práctica de la bicicleta en determinadas carreteras convencionales de la red secundaria y velar por las condiciones de seguridad de los arcenes en las carreteras que lo requieran.  | Titular            | MºF(DGC)            | ✓   | ✓      |     |  |
| 6.2.12   | Continuar el programa de instalación de barreras de seguridad en las carreteras.   | Titular            | MºF(DGC)            | ✓   |        |     |  |
| 6.2.13   | Atención especial a las intersecciones entre la Red de Caminos Históricos y las carreteras.  | Titular            | MºF(DGC)            | ✓   |        |     |  |
| <b>6.3. Ámbito de intervención “El diseño seguro de las infraestructuras”</b>                        |  |                    |                     |     |        |     |  |
| 6.3.1  | Incorporar la evaluación de impacto en la seguridad vial en la planificación de las infraestructuras y la auditoría de seguridad vial en las fases de proyecto y construcción de una nueva carretera o modificación sustancial de las ya existentes tal como preconiza la Directiva Europea sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias. | MºF(DGC)           | Titular             |     | ✓      |     |  |
| 6.3.2  | Revisar los criterios para la jerarquización de las vías y sus condicionantes.   | MºF(DGC)           | SGN, Aytos, Titular |     | ✓      | ✓   |  |
| <b>6.4. Ámbito de intervención “Sistemas inteligentes de transporte (ITS) y gestión del tráfico”</b> |  |                    |                     |     |        |     |  |
| 6.4.1  | Trasponer la Directiva europea sobre ITS.  | SGGT               | MºF(DGC)            | ✓   |        |     |  |
| 6.4.2  | Elaborar el plan de ITS de España.   | SGGT               | MºF(DGC)            | ✓   |        |     |  |

|  |   | Agentes implicados | Plazos   |        |        |        |
|--|---|--------------------|--|--------|--------|--------|
|  |   | Propietario        | Participante                                       | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
| <b>6.4. Ámbito de intervención “Sistemas inteligentes de transporte (ITS) y gestión del tráfico”</b> |   |                    |  |        |        |        |
| 6.4.3  | Incorporar criterios medioambientales en la gestión del tráfico.                                    | SGGT               | MºF(DGC), Aytos, Titular                           | ✓      |        |        |
| 6.4.4  | Adaptar a los nuevos criterios europeos la información sobre tráfico.                               | SGGT               | MºF(DGC)   | ✓      |        |        |
| 6.4.5  | Favorecer la movilidad en el transporte colectivo y el modelo de coche compartido.                  | Aytos              | MºF(DGC), MºMA, Titular                            |        | ✓      |        |
| 6.4.6  | Promover la incorporación universal de información de tráfico a los navegadores.                    | MºITYC             |  |        | ✓      |        |
| 6.4.7  | Elaborar el Plan Tipo para la gestión de la movilidad en los grandes acontecimientos.               | SGGT               | ATGC, MFº(DGC), DGSPySE, MºI(PCYE), Aytos, Titular |        | ✓      |        |
| 6.4.8  | Desarrollar la gestión integrada de las áreas de estacionamiento seguro para los vehículos pesados. | SGGT               | MºF(DGC), Titular                                  |        | ✓      |        |

## 7. Zona Urbana

### “Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables”

|   |             | Agentes implicados         | Plazos |     |     |
|---|-------------|----------------------------|--------|-----|-----|
|   | Propietario | Participante               | C P    | M P | L P |
| <b>7.1. Ámbito de intervención “Hacia una movilidad urbana sostenible y segura”</b> |             |                            |        |     |     |
| 7.1.1   | MºMA        | Aytos, FEMP                | ✓      |     |     |
| 7.1.2   | MºMA        | Aytos, FEMP                | ✓      |     |     |
| 7.1.3   | ONSV        | Aytos, FEMP                | ✓      |     |     |
| 7.1.4   | ONSV        | JP, Aytos, FEMP            | ✓      | ✓   | ✓   |
| 7.1.5   | MºMA        | Aytos, FEMP, SGN           | ✓      |     |     |
| 7.1.6   | SGGT        | ONSV, Aytos, FEMP, Titular |        | ✓   |     |
| 7.1.7   | ONSV        | Aytos, FEMP                | ✓      | ✓   | ✓   |
| 7.1.8   | ONSV        | Aytos, FEMP                | ✓      |     |     |
| 7.1.9   | ONSV        | Aytos, FEMP                | ✓      |     |     |
| 7.1.10  | MºMA        | SGF, DGSPySE, Aytos, FEMP  |        | ✓   |     |

|  |  | Agentes implicados | Plazos                                  |        |        |        |
|--|--|--------------------|---|--------|--------|--------|
|  |  | Propietario        | Participante                            | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
| <b>7.1. Ámbito de intervención “Hacia una movilidad urbana sostenible y segura”</b>    |  |                    |   |        |        |        |
| 7.1.11   | Promover y mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie.  | Aytos              | SGF, ONSV,<br>MºMA,<br>DGSPySE,<br>FEMP |        | ✓      |        |
| <b>7.2. Ámbito de intervención “El diseño urbano bajo criterios de seguridad vial”</b> |  |                    |   |        |        |        |
| 7.2.1  | Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables principalmente travesías y accesos a las ciudades.   | Titular            | ONSV, Aytos                             |        | ✓      |        |
| 7.2.2  | Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.   | Titular            |   |        | ✓      |        |
| 7.2.3  | Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro en la zona urbana y carreteras locales para la movilidad de los ciclistas y fomentar la construcción de carriles bici segregados. | MºF(DGC)           |   |        | ✓      |        |
| 7.2.4  | Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.   | Aytos              | ONSV, Titular                           | ✓      | ✓      |        |
| <b>7.3. Ámbito de intervención “La disciplina en el ámbito urbano”</b>                 |  |                    |   |        |        |        |
| 7.3.1  | Revisar el Reglamento General de Circulación para su mejor adecuación a las nuevas necesidades del ámbito urbano.  | SGN                | Aytos, FEMP                             | ✓      |        |        |
| 7.3.2  | Colaborar con la F.E.M.P. en la elaboración de una nueva Ordenanza Municipal Tipo y promover conjuntamente su adopción.  | SGN                | Aytos, FEMP                             | ✓      |        |        |
| 7.3.3  | Colaborar con la F.E.M.P. en la elaboración de protocolos para homogeneizar la actuación de las policías locales en las actuaciones de vigilancia y control.                               | SGGT               | Aytos, FEMP                             |        | ✓      |        |
| 7.3.4  | Dotar a los ayuntamientos de instrumentos para mejorar la eficacia de sus actuaciones sobre los infractores no residentes.   | SGN                | Aytos, FEMP                             |        | ✓      |        |

|  |   | Agentes implicados | Plazos            |        |        |        |
|--|---|--------------------|-------------------|--------|--------|--------|
|  |   | Propietario        | Participante      | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
| <b>7.3. Ámbito de intervención “La disciplina en el ámbito urbano”</b> |   |                    |                   |        |        |        |
| 7.3.5  | Incorporar a las ciudades a las grandes campañas nacionales de vigilancia y control de la disciplina. | SGGT               | ATGC, Aytos, FEMP | ✓      | ✓      | ✓      |
| 7.3.6  | Extender el uso del cinturón de seguridad en las ciudades.  | Aytos              | FEMP              | ✓      |        |        |
| 7.3.7  | Promover la disciplina en los semáforos.  | Aytos              | FEMP              | ✓      | ✓      |        |
| 7.3.8  | Promover el intercambio de buenas prácticas entre las redes de policías locales.                      | Aytos              | SGGT, ATGC, FEMP  |        | ✓      |        |

## 8. Empresa y transporte profesional

### “Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo”

|  | Agentes implicados | Plazos |  |  |
|--|--------------------|--------|--|--|
|--|--------------------|--------|--|--|

#### 8.1. Ámbito de intervención “Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas”

|       | Propietario | Participante | C P | M P | L P |
|-------|-------------|--------------|-----|-----|-----|
| 8.1.1 | MºT         | SGF          | ✓   |     |     |
| 8.1.2 | INSHT       |              | ✓   |     |     |
| 8.1.3 | INSHT       |              | ✓   | ✓   | ✓   |
| 8.1.4 | INSHT       |              | ✓   |     |     |
| 8.1.5 | INSHT       | GSF          | ✓   |     |     |
| 8.1.6 | INSHT       |              | ✓   |     |     |

#### 8.2. Ámbito de intervención “Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo”

|       | Propietario | Participante         | C P | M P | L P |
|-------|-------------|----------------------|-----|-----|-----|
| 8.2.1 | INSHT       | SGGT, ATGC, Empresas | ✓   | ✓   |     |
| 8.2.2 | INSHT       | SGGT, ATGC,          |     | ✓   |     |
| 8.2.3 | INSHT       | Empresas             | ✓   |     |     |
| 8.2.4 | ONSV        | Fiscalía, INSHT      | ✓   |     |     |

|   |  | Agentes implicados | Plazos             |        |        |        |
|---|--|--------------------|--------------------|--------|--------|--------|
|   |  | Propietario        | Participante       | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
| <b>8.3. Ámbito de intervención “Las furgonetas”</b>                                     |  |                    |                    |        |        |        |
| 8.3.1   | Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogenización y regulación de las furgonetas.  | MºITYC             | MºF(DGTT)          |        | ✓      | ✓      |
| 8.3.2   | Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.   | ONSV               | MºF(DGTT)          | ✓      |        |        |
| <b>8.4. Ámbito de intervención “El transporte profesional de mercancías y viajeros”</b> |  | Propietario        | Participante       | C<br>P | M<br>P | L<br>P |
| 8.4.1   | Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.  | SGGT               | ATGC,<br>MºF(DGTT) | ✓      |        |        |
| 8.4.2   | Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.   | SGGT               | ONSV,<br>MºF(DGTT) | ✓      |        |        |
| 8.4.3   | Desarrollar, seguir y actualizar la oferta formativa en todos los niveles profesionales y especialidades del sector, así como la implantación de los planes de formación obligatoria (inicial y continua). | MºF(DGTT)          |                    | ✓      | ✓      | ✓      |
| 8.4.4   | Incluir en el futuro título de “Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera” los contenidos del Certificado de Aptitud Profesional (CAP)  | MºF(DGTT)          | MºE                | ✓      |        |        |

## 9. Víctimas

### “Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico”

|  | Agentes implicados | Plazos |
|--|--------------------|--------|
|--|--------------------|--------|

| 9.1. Ámbito de intervención “La atención en el accidente” |  | Propietario | Participante                                 | C P | M P | L P |
|---|--|-------------|--|-----|-----|-----|
| 9.1.1   | Mejorar los tiempos de respuesta en los accidentes de tráfico.   | DGSPySE     | Mº I (PCyE), CCAA                            |     | ✓   | ✓   |
| 9.1.2   | Organizar encuentros sobre atención de emergencias en los accidentes de tráfico para el intercambio de buenas prácticas. | Mº I (PCyE) | SGGT, ATGC, MºF (DGTT), DGSPySE, Aytos, CCAA | ✓   | ✓   | ✓   |
| 9.1.3   | Implantar el sistema e-call para aviso de emergencia.  | MºITYC      | MºF (DGC), Mº I (PCyE), CCAA                 | ✓   |     |     |

| 9.2. Ámbito de intervención “Después del accidente” |  | Propietario | Participante   | C P | M P | L P |
|---|--|-------------|--|-----|-----|-----|
| 9.2.1   | Crear y poner en marcha el Registro de Víctimas y Accidentes de Tráfico. | ONSV        | SGGT, ATGC, DGSPySE, Mº Just, Aytos, INSHT, Instituto nacional forense | ✓   |     |     |

|   |  | Agentes implicados |                          | Plazos |     |     |
|---|--|--------------------|--------------------------|--------|-----|-----|
|   |  | Propietario        | Participante             | C P    | M P | L P |
| <b>9.2. Ámbito de intervención “Después del accidente”</b>        |  |                    |                          |        |     |     |
| 9.2.2   | Calcular el coste socio-económico de los accidentes.   | ONSV               |                          | ✓      |     |     |
| 9.2.3   | Elaborar el nuevo baremo de indemnizaciones.   | MºEyH              | Fiscalía                 | ✓      |     |     |
| 9.2.4   | Integrar en las Oficinas de Atención a las Víctimas, a las víctimas de accidentes de tráfico y facilitar asistencia legal y psicológica. | Mº Just            | Fiscalía                 | ✓      |     |     |
| 9.2.5   | Desarrollar la función de la Fiscalía como garante de los derechos de las víctimas   | Fiscalía           |                          | ✓      | ✓   | ✓   |
| <b>9.3. Ámbito de intervención “Las asociaciones de víctimas”</b> |  |                    |                          |        |     |     |
| 9.3.1   | Promover la celebración del día mundial de las víctimas de accidentes de tráfico   | DGT                | Asoc. de víctimas        | ✓      | ✓   | ✓   |
| 9.3.2   | Potenciar y colaborar con las asociaciones de víctimas en sus programas preventivos de seguridad vial                                    | DGT                | Aytos, Asoc. de víctimas | ✓      | ✓   | ✓   |
| 9.3.3   | Promover la presencia de las asociaciones de víctimas en las redes sociales para potenciar mensajes positivos sobre la seguridad vial.   | DGT                | Organizaciones sociales  |        | ✓   |     |

## 10. Investigación y gestión del conocimiento

“Más y mejor información para proporcionar un tratamiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial”

|  | Agentes implicados | Plazos |
|--|--------------------|--------|
|--|--------------------|--------|

### 10.1. Ámbito de intervención “Las estadísticas y los indicadores de la seguridad vial”

|        | Propietario  | Participante | C P                       | M P | L P |
|--------|--|--------------|---------------------------|-----|-----|
| 10.1.1 | Avanzar en el conocimiento del nivel de seguridad a través de los estudios observacionales para la obtención de los indicadores del nivel de seguridad vial. | ONSV         | Titular                   | ✓   | ✓   |
| 10.1.2 | Disponer de los datos de exposición al riesgo.   | ONSV         | MºF (DGC), Aytos, Titular | ✓   | ✓   |
| 10.1.3 | Obtener indicadores de coste-beneficio para la evaluación de medidas.  | ONSV         |                           | ✓   | ✓   |
| 10.1.4 | Evaluar medidas, políticas y análisis de predicción del riesgo   | ONSV         |                           | ✓   | ✓   |
| 10.1.4 | Poner en funcionamiento los Observatorios Regionales de Seguridad Vial.  | JP           |                           | ✓   |     |
| 10.1.5 | Plan Estadístico de Seguridad Vial.  | ONSV         |                           | ✓   | ✓   |

### 10.2. Ámbito de intervención “La investigación relacionada con la seguridad vial”

|        | Propietario   | Participante | C P        | M P | L P |
|--------|---|--------------|------------|-----|-----|
| 10.2.1 | Acometer estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos clave de la Estrategia y principales factores de riesgo. | ONSV         |            | ✓   | ✓   |
| 10.2.2 | Desarrollar de forma selectiva los análisis "en profundidad" y sistematizar los resultados.   | SGGT         | ONSV, ATGC |     | ✓   |
| 10.2.3 | Estudiar la velocidad como factor de riesgo y su influencia en nuestro país.  | SGGT         | MºF (DGC)  | ✓   |     |
| 10.2.4 | Estudiar la problemática de los "puntos negros" de accidentalidad para los distintos colectivos.  | ONSV         | Aytos      | ✓   | ✓   |
| 10.2.5 | Divulgar el conocimiento sobre accidentalidad y seguridad vial entre los diferentes agentes sociales.   | ONSV         |            | ✓   | ✓   |

## 11. Coordinación y participación

**“Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes”**

| Agentes implicados | Plazos |
|--------------------|--------|
|--------------------|--------|

### 11.1. Ámbito de intervención “La participación de la sociedad civil”

|        |   | Propietario | Participante | C P | M P | L P |
|--------|---|-------------|--------------|-----|-----|-----|
| 11.1.1 | Desarrollar el Reglamento del Consejo Superior de Seguridad Vial.   | SGN         | ONSV         | ✓   |     |     |
| 11.1.2 | Impulsar y sistematizar la participación de los agentes sociales a través de los Grupos de trabajo en el ámbito de la seguridad vial. | ONSV        | SGN          | ✓   | ✓   | ✓   |

### 11.2. Ámbito de intervención “La coordinación entre administraciones”

|        |   | Propietario | Participante      | C P | M P | L P |
|--------|---|-------------|-------------------|-----|-----|-----|
| 11.2.1 | Crear la Comisión Sectorial de Seguridad Vial del Ministerio del Interior como órgano de coordinación entre la AGE y las CCAA | DGT         | ONSV, CCAA        | ✓   | ✓   | ✓   |
| 11.2.2 | Potenciar la coordinación con la FEMP y con las comisiones que en el ámbito de seguridad vial tienen configuradas.            | DGT         | ONSV, Aytos, FEMP | ✓   | ✓   | ✓   |

### 11.3. Ámbito de intervención “La acción internacional”

|        |  | Propietario | Participante | C P | M P | L P |
|--------|--|-------------|--------------|-----|-----|-----|
| 11.3.1 | Aumentar la implicación de España en las redes internacionales que trabajan en datos e indicadores, políticas, víctimas, infraestructuras, ITS, etc. | ONSV        |              | ✓   | ✓   | ✓   |
| 11.3.2 | Potenciar la implicación de España en la construcción del espacio iberoamericano de seguridad vial   | DGT         |              | ✓   | ✓   | ✓   |

# *Calendario de actuaciones y agentes implicados por colectivos y temas clave*



## Calendario de actuaciones y agentes implicados

En este apartado se presenta el detalle de las actuaciones claves que deben ser implementadas en los próximos años para la mejora permanente de la seguridad vial en nuestras carreteras agrupadas en los colectivos y temas clave definidos en la Estrategia.

A continuación, y a modo de ayuda, se recoge un gráfico explicativo de la información recogida para cada acción clave.

**Propietario:** responsable de la ejecución de la acción.  
**Participante:** organismo colaborador en la ejecución.

**Corto plazo:** 2011-2012  
**Medio plazo:** 2013-2015  
**Largo plazo:** más de 2015

### Nombre del colectivo/tema clave

### Objetivos operativos del colectivo/tema clave

|   | Agentes implicados |               | Plazos |    |    |
|---|--------------------|---------------|--------|----|----|
|   | Propietario        | Participante  | CP     | MP | LP |
| Elaborar y difundir materiales didácticos basados en la promoción de valores seguros para la formación obligatoria en Educación Vial en la Enseñanza Primaria y Secundaria. | SGF                | JP, MºE, CCAA | ✓      | ✓  | ✓  |
| Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria.   | MºE                | CCAA          | ✓      | ✓  | ✓  |
| Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.  | SGF                | JP, MºE       | ✓      | ✓  | ✓  |
| Promover el “camino escolar seguro”.  | Aytos.             | JP            | ✓      |    |    |

## **Denominación de organismos**

Los resultados del trabajo realizado se presentan en el siguiente conjunto de ámbitos de intervención y medidas para cada área de actuación.

Para su identificación se proporciona la siguiente leyenda:

### **Leyenda:**

Mº Economía y Hacienda: **MºEYH**

Mº Educación: **MºE**

Mº Fomento: Dirección General de Carreteras: **MºF (DGC)**

Mº Fomento: Dirección General de Transporte por Terrestre: **MºF (DGTT)**

Mº Fomento: Fundación Transporte y Formación: **MºF (FTF)**

Mº Industria, Turismo y Comercio: **MºITYC**

Mº Interior: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil: **ATGC**

Mº Interior: Dirección General de Tráfico: **MºI (DGT)**

Jefatura Provincial: **JP**

Observatorio Nacional de Seguridad Vial: **ONSV**

Subdirección General de Normativa: **SGN**

Subdirección General Formación: **SGF**

Subdirección General Gestión de Tráfico y Movilidad: **SGGT**

Mº Interior: Protección Civil y Emergencias: **MºI (PCyE)**

Mº Justicia: Fiscalía de Seguridad vial: **Fiscalía**

Mº Justicia: **Mº Just**

Mº Medio Ambiente, Medio Rural y Marino: **MºMA**

Mº Presidencia: **Mº Pres**

Mº Sanidad, Política Social e Igualdad: **DGSPySE**

Mº Sanidad, Política Social e Igualdad: :Dirección General de Salud Pública y Sanidad Exterior (**DGSPySE**) / Plan Nacional sobre Drogas: **PNSD**

Mº Trabajo e Inmigración: **MºT**

Mº Trabajo e Inmigración: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo: **INSHT**

Comunidades Autónomas: **CCAA**

Ayuntamientos: **Aytos.**

Diputaciones: **Diput.**

Centro de Reconocimientos Médicos: **CRM**

Federación Española de Municipios y Provincias: **FEMP**

Resto de participantes: **Otros**

Titular de la infraestructura: **Titular**

## Colectivos y temas clave

|                                     |   |
|-------------------------------------|---|
| Niños                               | <i>“Reducir las situaciones de riesgo del colectivo infantil como usuarios de las vías”</i>                                 |
| Jóvenes                             | <i>“Mejorar la formación y concienciar en los riesgos de la conducción de los conductores más jóvenes”</i>                  |
| Mayores                             | <i>“Mantener la interacción de los mayores con el entorno de forma segura”</i>  |
| Peatones                            | <i>“Incorporar al peatón como usuario activo con derechos y obligaciones”</i>   |
| Ciclistas                           | <i>“Proporcionar un desplazamiento seguro en bicicleta en todas las vías”</i>   |
| Zona urbana                         | <i>“Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables”</i>   |
| Motoristas                          | <i>“Conseguir un decrecimiento sostenido en el tiempo de la siniestralidad de los motoristas”</i>                           |
| Carretera convencional              | <i>“Carreteras y entornos diseñadas en función de las capacidades humanas y tecnológicas”</i>                               |
| Empresa                             | <i>“Lograr el compromiso con la seguridad vial a través de la responsabilidad social corporativa de las organizaciones”</i> |
| Transporte de mercancías y viajeros | <i>“Reducir los riesgos en las vías para los que más se enfrentan a ellos”</i>  |
| Alcohol y drogas                    | <i>“Continuar con la reducción del consumo de alcohol y drogas de los conductores”</i>                                      |
| Velocidad                           | <i>“Adecuar la velocidad para reducir el riesgo de accidentes”</i>  |

## Niños

### Objetivos operativos

*“Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros”*

*“Mejorar la utilización eficiente de los Sistemas de Retención Infantil”*

*“Impulsar la seguridad vial en el currículum escolar”*

|   | Agentes implicados | Plazos                                 |    |    |    |
|---|--------------------|--|----|----|----|
|   | Propietario        | Participante                           | CP | MP | LP |
| Elaborar y difundir materiales didácticos basados en la promoción de valores seguros para la formación obligatoria en Educación Vial en la Enseñanza Primaria y Secundaria. | SGF                | JP, MºE, CCAA                          | ✓  | ✓  | ✓  |
| Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria.   | MºE                | CCAA                                   | ✓  | ✓  | ✓  |
| Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.  | SGF                | JP, MºE                                | ✓  | ✓  | ✓  |
| Promover el “camino escolar seguro”.  | Aytos              | JP                                     | ✓  |    |    |
| Promover el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención en el transporte escolar.   | SGF                | JP, Fiscalía CCAA                      | ✓  | ✓  |    |
| Realizar campañas de información y concienciación sobre el uso correcto de los sistemas de retención infantil.  | SGF                | JP, Fiscalía                           | ✓  |    |    |
| Plan de comunicación para la adopción de comportamientos seguros y responsables en la "Vuelta al cole".   | SGF                | JP                                     | ✓  |    |    |
| Promocionar sistemas de intercambio y alquiler de los sistemas de retención infantil..  | SGF                | JP, MºMA,<br>Empresas Sector Automóvil | ✓  | ✓  |    |
| Promover actitudes seguras entre usuarios y responsables (acompañantes) del transporte escolar.   | SGF                | JP                                     | ✓  |    |    |
| Promocionar la participación ciudadana en la vigilancia de la seguridad vial en los entornos escolares.   | SGF                | JP, Fiscalía, Aytos                    |    | ✓  |    |
| Realizar campañas de vigilancia y control de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.  | SGGT               | ATGC, JP, Aytos                        | ✓  |    |    |
| Realizar campañas de vigilancia y control en el transporte escolar.   | SGGT               | ATGC, JP, Aytos                        | ✓  |    |    |

## Jóvenes

### Objetivos operativos

**“Mejorar la capacitación y actitudes de los conductores jóvenes”**

**“Realizar intervenciones activas en el entorno de ocio nocturno”**

|   | Agentes implicados |               | Plazos |    |    |
|---|--------------------|---------------|--------|----|----|
|   | Propietario        | Participante  | CP     | MP | LP |
| Elaborar y difundir materiales didácticos basados en la promoción de valores seguros para la formación obligatoria en Educación Vial en la Enseñanza Primaria y Secundaria. | SGF                | JP, MºE, CCAA | ✓      | ✓  | ✓  |
| Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria.   | MºE                | CCAA          | ✓      | ✓  | ✓  |
| Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.  | SGF                | JP, MºE       | ✓      | ✓  | ✓  |
| Implantar la conducción acompañada.   | SGF                | SGN, JP       | ✓      |    |    |
| Homogeneizar el concepto de novel.  | SGF                | SGN           |        | ✓  |    |
| Promover la formación presencial de seguridad vial en las escuelas de conducción.   | SGF                | JP            | ✓      |    |    |
| Potenciar los contenidos en seguridad vial y conducción eficiente en las pruebas teóricas de acceso a la conducción.  | SGF                | ONSV          | ✓      |    |    |
| Incorporar en la formación profesional reglada la profesión de profesor de formación vial.  | MºE                | CCAA          | ✓      |    |    |
| Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos relacionados con la conducción en el ocio nocturno.   | SGF                | JP, FEMP      |        | ✓  | ✓  |

## Mayores

### Objetivos operativos

**“Mejorar el seguimiento de las capacidades de los mayores para la conducción”**

**“Proporcionar espacios seguros de movilidad para mayores”**

**“Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los mayores y su movilidad”**

|  | Agentes implicados |                           | Plazos |    |    |
|--|--------------------|---------------------------|--------|----|----|
|  | Propietario        | Participante              | CP     | MP | LP |
| Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos y las condiciones dirigida a las personas mayores y su entorno familiar.                   | SGF                | JP                        | ✓      |    |    |
| Prestar especial atención a las personas mayores en los reconocimientos médicos para la renovación de los permisos de conducción.                              | DGSPySE            | JP, CRC                   | ✓      |    |    |
| Promover la implicación de los profesionales sanitarios y las sociedades médicas sobre los riesgos y las condiciones de la conducción en las personas mayores. | DGSPySE            | SGF, CCAA                 | ✓      |    |    |
| Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables principalmente travesías y accesos a las ciudades.             | Titular            | ONSV, Aytos               |        | ✓  |    |
| Disponer de los datos de exposición al riesgo.   | ONSV               | MºF (DGC), Aytos, Titular | ✓      | ✓  |    |

## Peatones

### Objetivos operativos

*“Promover el desplazamiento a pie como modo de movilidad eficiente”*

*“Proporcionar espacios seguros para los colectivos más vulnerables mediante la extensión de zonas 30 y zonas de convivencia”*

*“Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los peatones y su movilidad”*

|  | Agentes implicados | Plazos                         |              |    |    |    |
|--|--------------------|--------------------------------|--------------|----|----|----|
|  |                    | Propietario                    | Participante | CP | MP | LP |
| Realizar campañas de promoción de los desplazamientos a pie y sus ventajas.  | DGSPySE            |                                |              | ✓  |    |    |
| Promover la visibilidad de los peatones en sus desplazamientos en carretera.   | SGF                | JP                             |              | ✓  |    |    |
| Atención especial a las intersecciones entre la Red de Caminos Históricos y las carreteras.  | Titular            | MºF (DGC)                      | ✓            |    |    |    |
| Promover y mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie.  | Aytos              | ONSV, SGF, MºMA, DGSPySE, FEMP |              | ✓  |    |    |
| Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables principalmente travesías y accesos a las ciudades. | Titular            | ONSV, Aytos                    |              | ✓  |    |    |
| Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.                                     | Titular            |                                |              | ✓  |    |    |
| Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.   | Aytos              | ONSV, Titular                  | ✓            | ✓  |    |    |
| Revisar el Reglamento General de Circulación para su mejor adecuación a las nuevas necesidades del ámbito urbano.                                  | SGN                | Aytos, FEMP                    | ✓            |    |    |    |
| Promover la disciplina en los semáforos.   | Aytos              | FEMP                           | ✓            | ✓  |    |    |
| Disponer de los datos de exposición al riesgo.   | ONSV               | MºF (DGC), Aytos, Titular      | ✓            | ✓  |    |    |

## Ciclistas

### Objetivos operativos

**“Promover el desplazamiento en bicicleta como modo de movilidad eficiente”**

**“Mejorar la capacitación y actitudes de los ciclistas y resto de usuarios”**

**“Proporcionar espacios seguros de movilidad para bicicletas”**

**“Mejorar el conocimiento de los ciclistas”**

|   | Agentes implicados |                           | Plazos |    |    |
|---|--------------------|---------------------------|--------|----|----|
|   | Propietario        | Participante              | CP     | MP | LP |
| Realizar programas de educación para niños como usuarios de la bicicleta.   | JP                 | CCAA                      | ✓      |    |    |
| Realizar campañas de comunicación para fomentar el uso de la bicicleta para desplazamientos habituales.   | Aytos              | JP, DGSPySE               | ✓      |    |    |
| Promover el uso del casco entre los ciclistas.  | SGF                | JP                        | ✓      |    |    |
| Promover el cumplimiento de la distancia de seguridad con los ciclistas.  | SGF                | JP, Fiscalía              | ✓      |    |    |
| Promover entre los ciclistas el uso de luces y elementos reflectantes por la noche para mejorar su visibilidad, campaña "hazte ver".  | SGF                | JP                        | ✓      |    |    |
| Señalizar itinerarios para la práctica de la bicicleta en determinadas carreteras convencionales de la red secundaria y velar por las condiciones de seguridad de los arcenes en las carreteras que lo requieran. | Titular            | MºF(DGC)                  | ✓      | ✓  |    |
| Promover el uso de la bicicleta en el ámbito urbano y fomentar los sistemas de bicicletas públicas.   | MºMA               | SGF, DGSPySE, Aytos, FEMP |        | ✓  |    |
| Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables principalmente travesías y accesos a las ciudades.  | Titular            | ONSV, Aytos               |        | ✓  |    |
| Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro en la zona urbana y carreteras locales para la movilidad de los ciclistas y fomentar la construcción de carriles bici segregados.                        | Mº F(DGC)          |                           |        | ✓  |    |
| Revisar el Reglamento General de Circulación para su mejor adecuación a las nuevas necesidades del ámbito urbano.   | SGN                | Aytos, FEMP               | ✓      |    |    |
| Disponer de los datos de exposición al riesgo   | ONSV               | Mº F(DGC), Aytos, Titular | ✓      | ✓  |    |

## Motoristas

### Objetivos operativos

**“Conseguir comportamientos más seguros”**

**“Incrementar la seguridad de las carreteras y las calles para los motoristas”**

**“Promover el equipamiento de protección de los motoristas y los elementos de seguridad en las motos”**

**“Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los motoristas y su movilidad”**

|  | Agentes implicados | Plazos                         |              |    |    |
|--|--------------------|--------------------------------|--------------|----|----|
|  |                    | Propietario                    | Participante | CP | MP |
| Promover los cursos de conducción segura para motoristas.  | JP                 | Otros                          | ✓            | ✓  |    |
| Fomentar el uso de equipamiento de seguridad para los motoristas.  | SGF                | JP, Aytos, Asoc. de motoristas |              | ✓  |    |
| Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.   | SGF                | JP                             | ✓            |    |    |
| Realizar campañas de información y concienciación sobre la convivencia entre la motocicleta y los otros modos de desplazamiento.   | SGF                |                                | ✓            |    |    |
| Implicar al colectivo de motoristas como prescriptores sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.  | SGF                | ONSV, Asoc. de motoristas      | ✓            | ✓  | ✓  |
| Realizar campañas de vigilancia y control sobre el cumplimiento de las normas por los motoristas, especialmente en las carreteras y tramos de conducción pseudo-deportiva. | SGGT               | ATGC, JP                       | ✓            |    |    |
| Promover la progresiva incorporación de los sistemas de distribución de frenada en el parque de motocicletas.  | MºITYC             |                                | ✓            | ✓  |    |
| Continuar el programa de instalación de barreras de seguridad para motoristas en las carreteras.   | Titular            | MºF (DGC)                      | ✓            |    |    |
| Promover el intercambio específico de las mejores prácticas para mejorar la seguridad en los desplazamientos urbanos en motocicleta.                                       | ONSV               | Aytos, FEMP                    | ✓            |    |    |
| Disponer de los datos de exposición al riesgo.   | ONSV               | MºF (DGC), Aytos, Titular      | ✓            | ✓  | ✓  |
| Acometer estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos clave de la Estrategia y principales factores de riesgo.                      | ONSV               |                                | ✓            | ✓  | ✓  |

## Carretera Convencional

### Objetivos operativos

**“Mejorar la seguridad de las carreteras convencionales a través de su diseño”**

**“Conseguir comportamientos más seguros en las carreteras convencionales”**

|  | Agentes implicados |                         | Plazos |    |    |
|--|--------------------|-------------------------|--------|----|----|
|  | Propietario        | Participante            | CP     | MP | LP |
| Realizar campañas específicas de vigilancia y control de la disciplina en las carreteras convencionales.   | SGGT               | ATGC, JP, Titular       | ✓      |    |    |
| Realizar campañas específicas de vigilancia y control sobre la correcta señalización de las obras en la carretera.   | SGGT               | ATGC, JP                | ✓      | ✓  |    |
| Extender progresivamente a la red española de carreteras la aplicación de la metodología de clasificación de la seguridad de las infraestructuras (Directiva Europea sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viales, mapas de riesgo, Eurorap...) de manera que permita la clasificación de los tramos de la red con un mayor potencial de mejora y eficacia de las inversiones en seguridad vial de las infraestructuras. | Titular            | MºF (DGC), diputaciones | ✓      | ✓  |    |
| Extender la aplicación de los criterios de los manuales técnicos del Mº de Fomento sobre sistemas de contención de vehículos al conjunto de las carreteras españolas para disminuir la gravedad de los accidentes por salida de la vía, especialmente en las carreteras convencionales.  | Titular            | MºF (DGC)               |        | ✓  |    |
| Transponer a la legislación española de la Directiva 2008/96/CE de la gestión de la seguridad en las infraestructuras viales en la Red Transeuropea.   | MºF (DGC)          | MºI (PCyE)              | ✓      |    |    |
| Promover la construcción de zonas de parada para vehículos en las carreteras convencionales.   | Titular            | MºF (DGC)               |        | ✓  | ✓  |
| Promover el desarrollo de criterios técnicos y la ejecución de tramos piloto en la carretera convencional para evitar el riesgo de colisión frontal.   | Titular            | MºF (DGC)               | ✓      |    |    |
| Revisar los criterios para la jerarquización de las vías y sus condicionantes.   | MºF (DGC)          | SGN, Aytos, Titular     |        | ✓  | ✓  |

## Empresa

### Objetivos operativos

*“Lograr una intervención activa de las empresas en los accidentes in itinere”*

*“Mejorar el conocimiento de los accidentes in itinere”*

|  | Agentes implicados |                            | Plazos |    |    |
|--|--------------------|----------------------------|--------|----|----|
|  | Propietario        | Participante               | CP     | MP | LP |
| Fomentar la realización de cursos de conducción segura y eficiente.  | SGF                | JP, Otros                  | ✓      | ✓  | ✓  |
| Promover los planes de movilidad y seguridad vial de polígonos industriales.   | SGGT               | ONSV, Aytos, FEMP, Titular |        | ✓  |    |
| Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios.   | Mº T               | SGF                        | ✓      |    |    |
| Elaborar el contenido de la guía de formación sobre prevención de los accidentes de tráfico para los trabajadores.   | INSHT              |                            | ✓      |    |    |
| Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos in itinere.   | INSHT              |                            | ✓      | ✓  | ✓  |
| Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores.  | INSHT              |                            | ✓      |    |    |
| Realizar encuentros periódicos para el intercambio de buenas prácticas para la seguridad vial en las empresas.   | INSHT              | SGF                        | ✓      |    |    |
| Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.   | INSHT              |                            | ✓      |    |    |
| Revisar y ampliar los campos de los partes de accidente de trabajo y de accidente de tráfico para mejorar su interrelación y complementariedad.  | INSHT              | SGGT, ATGC, Empresas       | ✓      | ✓  |    |
| Elaborar un estudio en profundidad sobre los accidentes in itinere.  | INSHT              | SGGT, ATGC                 |        | ✓  |    |
| Promover la investigación de los accidentes de tráfico de los trabajadores por los responsables de prevención de riesgos laborales en las empresas dentro del marco legal establecido.                       | INSHT              | Empresas                   | ✓      | ✓  | ✓  |
| Potenciar la coordinación entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Fiscalía y la policía en relación con los procesos y la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo. | ONSV               | Fiscalía, INSHT            |        | ✓  |    |

## Transporte profesional

### Objetivos operativos

**“Conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales”**

**“Mejorar la capacitación y habilidad de los conductores profesionales”**

|  | Agentes implicados |                    | Plazos |    |    |
|--|--------------------|--------------------|--------|----|----|
|  | Propietario        | Participante       | CP     | MP | LP |
| Seguir impulsando la construcción de aparcamientos de vialidad invernal para vehículos pesados que permitan la gestión del tráfico en condiciones meteorológicas adversas.                                 | Titular            | MºF(DGC)           |        | ✓  | ✓  |
| Desarrollar la gestión integrada de las áreas de estacionamiento seguro para los vehículos pesados   | SGGT               | MºF (DGC), Titular |        | ✓  |    |
| Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogenización y regulación de las furgonetas.  | MºITYC             | MºF (DGTT)         |        | ✓  | ✓  |
| Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.   | ONSV               | MºF (DGTT)         | ✓      |    |    |
| Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.  | SGGT               | ATGC, Mº (DGTT)    | ✓      |    |    |
| Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.   | SGGT               | ONSV, MºF (DGTT)   | ✓      |    |    |
| Desarrollar, seguir y actualizar la oferta formativa en todos los niveles profesionales y especialidades del sector, así como la implantación de los planes de formación obligatoria (inicial y continua). | MºF (DGTT)         |                    | ✓      | ✓  | ✓  |
| Incorporar a la enseñanza oficial el Certificado de Aptitud Profesional (CAP) que acompaña al ejercicio de la conducción profesional.  | MºF (DGTT)         | Mº E               | ✓      |    |    |

## Alcohol y drogas

### Objetivos operativos

**“Desarrollar acciones preventivas para tratar el consumo de alcohol y drogas en la conducción”**

**“Consolidar las acciones de control de la norma”**

|  | Agentes implicados |  | Plazos |    |    |
|--|--------------------|--|--------|----|----|
|  | Propietario        | Participante   | CP     | MP | LP |
| Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción, promoviendo estas campañas a nivel europeo.                  | SGF                | JP   | ✓      |    |    |
| Promover la implicación de la sociedad civil para la realización de iniciativas relacionadas con los riesgos de las bebidas alcohólicas y la conducción.                                       | SGF                | ONSV, JP, Aytos  | ✓      |    |    |
| Consolidar la figura del conductor alternativo y la del bebedor pasivo.  | SGF                | ONSV, JP,<br>DGSPySE   | ✓      |    |    |
| Desarrollar normativamente las pruebas por saliva en el control de drogas.   | SGN                | Fiscalía   | ✓      |    |    |
| Establecer protocolos de actuación para la detección de la presencia de hachís y cocaína en la conducción.   | SGN                | SGGT   | ✓      |    |    |
| Seguimiento de los delitos de tráfico desde el registro del permiso por puntos.  | SGN                | ONSV, DGSPySE,<br>PNSD   | ✓      | ✓  |    |
| Realizar campañas de vigilancia y control sobre el consumo bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción   | SGGT               | ATGC, JP, Aytos.   | ✓      | ✓  |    |
| Mejorar la experiencia y formación de los policías y así aumentar la eficacia de los controles de alcohol y drogas.  | SGGT               | SGF, ATGC, JP  |        | ✓  |    |
| Estudiar la posible implantación del alcolock en determinados colectivos.  | SGGT               | ONSV, SGN,<br>ATGC, M <sup>RF</sup><br>(DGTT),<br>DGSPySE,<br>Fiscalía | ✓      |    |    |
| Crear un programa de rehabilitación de los conductores reincidentes en sanciones penales por bebidas alcohólicas y drogas tóxicas.   | DGSPySE            | SGN, Fiscalía,<br>CCAA   | ✓      |    |    |
| Sensibilizar a los profesionales sanitarios para que tengan una mayor implicación en la prevención de los efectos que provocan las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas durante la conducción. | DGSPySE            | JP, CCAA   | ✓      |    |    |

## Velocidad

### Objetivos operativos

*“Conseguir comportamientos más seguros en relación con la percepción de la velocidad como factor de riesgo”*

*“Promover un diseño seguro en las vías para reducir la situaciones de riesgo por velocidad: áreas 30, accesos a poblaciones”*

|   | Agentes implicados | Plazos                   |              |    |    |    |
|---|--------------------|--------------------------|--------------|----|----|----|
|   |                    | Propietario              | Participante | CP | MP | LP |
| Realizar campañas de información y concienciación de la velocidad como factor de riesgo.  | SGF                |                          |              | ✓  |    |    |
| Realizar campañas de vigilancia y control de la velocidad como factor de riesgo.  | SGGT               | ATGC, JP, Aytos          | ✓            |    |    |    |
| Revisar y actualizar el Plan de Radares Fijos y Móviles en función de la experiencia adquirida a nivel nacional e internacional.  | SGGT               | MºF (DGC), Titular       | ✓            |    |    |    |
| Implantar progresivamente el control de velocidad por tramos con criterios de seguridad vial.   | SGGT               | ATGC, MºF (DGC), Titular | ✓            |    |    |    |
| Promover la instalación y el uso de los limitadores de velocidad en los vehículos.  | DGT                | MºITYC                   |              | ✓  |    |    |
| Revisar los criterios de señalización de los límites de velocidad específicos de las vías convencionales. Será necesaria una división en tramos de características homogéneas para facilitar la señalización y su cumplimiento. | Titular            | MºF (DGC)                |              | ✓  | ✓  |    |
| Elaborar la instrucción sobre la señalización de la distancia de seguridad y proceder a su implantación selectiva.  | MºF (DGC)          | Titular                  | ✓            |    |    |    |
| Revisar las travessías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.   | Titular            |                          |              | ✓  |    |    |
| Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.  | Aytos              | ONSV, Titular            | ✓            | ✓  |    |    |
| Estudiar la velocidad como factor de riesgo y su influencia en nuestro país.  | SGGT               | MºF (DGC)                | ✓            |    |    |    |



