

# Estrategia de Seguridad Vial **2011-2020**



© DIRECCIÓN GENERAL DEL TRÁFICO  
EDITA: DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO  
C/Josefa Valcárcel, 28 - 28027 Madrid

NIPO: 128-11-029-4

IMPRESA NACIONAL DEL BOLETÍN OFICIAL DEL ESTADO  
AVDA. MANOTERAS, 54 - 28050 MADRID

# Sumario

	<b>PRESENTACIÓN</b> .....	<b>4</b>
<b>1</b>	<b>EL CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL</b> .....	<b>6</b>
	1.1 La seguridad vial en España .....	<b>9</b>
	1.2 Hacia una movilidad sostenible .....	<b>11</b>
	1.3 Las políticas internacionales y nacionales .....	<b>17</b>
<b>2</b>	<b>LA METODOLOGÍA</b> .....	<b>24</b>
<b>3</b>	<b>LA DIAGNOSIS</b> .....	<b>38</b>
	3.1 Evaluación del PESV 05-08 .....	<b>41</b>
	3.2 Los principales datos de accidentalidad en España .....	<b>47</b>
	3.3 Los principales datos de accidentalidad a nivel internacional .....	<b>58</b>
<b>4</b>	<b>LA IDENTIFICACIÓN DE PRIORIDADES</b> .....	<b>72</b>
<b>5</b>	<b>EL MARCO CONCEPTUAL DE LA ESTRATEGIA: OBJETIVOS E INDICADORES</b> .....	<b>128</b>
<b>6</b>	<b>LAS ONCE ÁREAS DE ACTUACIÓN</b> .....	<b>140</b>
<b>7</b>	<b>EL SOPORTE DE LA ESTRATEGIA</b> .....	<b>176</b>
<b>8</b>	<b>ÍNDICE DE GRÁFICAS, TABLAS Y DIAGRAMAS</b> .....	<b>190</b>
<b>9</b>	<b>CALENDARIO DE ACTUACIONES Y AGENTES IMPLICADOS POR ÁREAS DE ACTUACIÓN</b> .....	<b>198</b>
<b>10</b>	<b>CALENDARIO DE ACTUACIONES Y AGENTES IMPLICADOS POR COLECTIVOS Y TEMAS CLAVE</b> .....	<b>216</b>
	<b>BIBLIOGRAFÍA</b> .....	<b>231</b>

# Presentación

Se inicia una nueva década en un contexto económico, social y político muy diferente al de periodos anteriores, que requiere de los poderes públicos una adecuada interpretación y la gestión de múltiples factores que afectan al bienestar de la ciudadanía.

En materia de seguridad vial, a partir de los importantes avances logrados en los últimos años como la modificación del comportamiento de los usuarios, la mejora en las infraestructuras y la renovación del parque de vehículos y de los sistemas de seguridad de los mismos, se exige un nuevo impulso en la política de seguridad vial.

El coste en vidas humanas que suponen los accidentes de tráfico ha exigido el planteamiento de políticas activas por parte de la Unión Europea, la OCDE y el Banco Mundial bajo el principio del derecho de los ciudadanos a trasladarse por los distintos tipos de vías públicas bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible, en el que todos, tanto los ciudadanos como los agentes implicados tienen su responsabilidad.

En este contexto, la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 que a continuación presentamos integra y alinea todas las actuaciones de la Administración General de Estado que tienen impacto en la mejora de la seguridad vial desde una perspectiva multidisciplinar, en un nuevo enfoque por colectivos y temas clave, y promueve e impulsa las actuaciones del resto de las Administraciones Públicas que tienen competencias en esta materia.

A propuesta del Vicepresidente del Gobierno y Ministro del Interior, D. Alfredo Pérez Rubalcaba, el 25 de febrero de 2011 el Consejo de Ministros acuerda aprobar las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020, tras la aprobación por el Consejo Superior de Seguridad Vial en su sesión plenaria de 23 de noviembre de 2010.



# 1

## El contexto de la seguridad vial

# 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 integran esta nueva filosofía 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 puestas en marcha para la mejora de la inseguridad vial 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 de las vías, más concienciados ahora que en 2003 sobre la necesidad de tener un comportamiento seguro. 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 comparación con la Unión Europea, España presentaba en 2003 una tasa de accidentalidad de 128 fallecidos por millón de población frente a

los 103 de la Unión, lo que la 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 entre los años 2000 y 2009, periodo en el cual España se alineó con la Estrategia de seguridad vial Europea y con el objetivo de reducción del 50% para 2010.

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 ha pasado del 70% al 90,6% y respecto a los factores de riesgo, la 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 y Fomento entre otros.

Después de este período, 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 la 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 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.

Es necesario 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, 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 en 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.
- Contribuir al bienestar y a la sociabilización.

- Garantizar el reparto equitativo del espacio público entre todos los medios de transporte y sistemas de desplazamiento.
- Corresponsabilizar 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.



## Ecología

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 corresponsabilidad 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 de Janeiro 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 llegar 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, 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 las 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 la que más usa 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 la maquinaria; el tren que permitía realizar mayores recorridos con un menor coste físico. El siguiente hito fue la aparición del vehículo y la masificación del acceso al vehículo privado gracias a la fabricación en serie, lo que provocó un cambio de tal magnitud que originó unos costes económicos y sociales difíciles de prever en aquellos tiempos.

Entre ellos está la pérdida 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 2020.

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 en 2010 de la cifra de fallecidos en accidentes en un 50% con respecto al dato de 2001.

Los datos disponibles en 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. Si bien, la generalidad de los países europeos está registrando una tendencia decreciente, algunos han experimentado un aumento en el número 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, para crear nuevas asociaciones y para buscar nuevos enfoques.

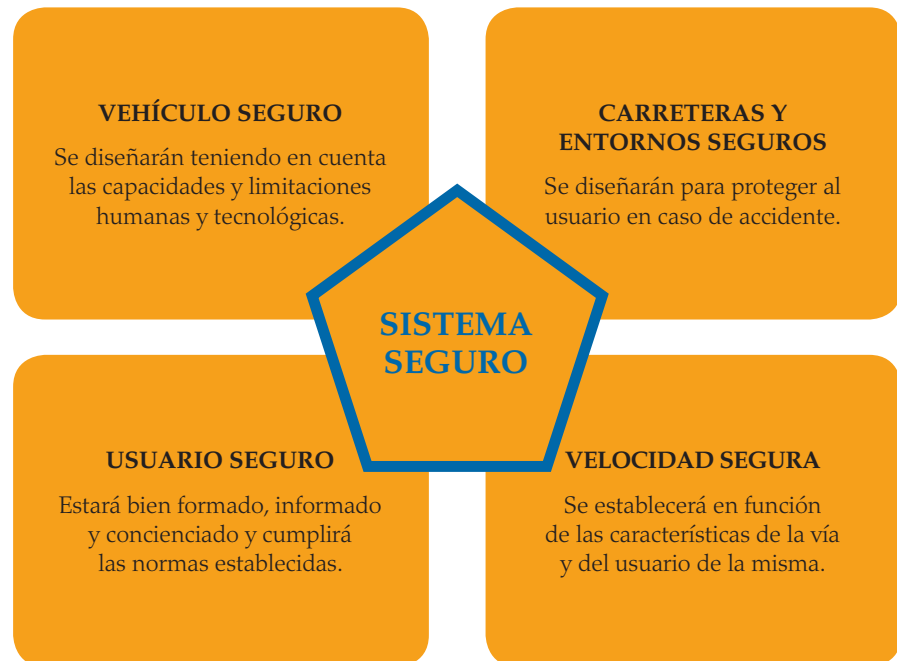
Este enfoque se apoya en las intervenciones de seguridad vial existentes pero replantea la forma en la que el usuario ve y aplica la seguridad vial:

- 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.



#### 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 la 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 de 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 sostenibles.
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 apropiados.

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 sostenible 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 movilidad urbana.
- Contribución al diálogo y el intercambio de la información a nivel internacional.
- Optimizar la movilidad urbana.
- Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS) para favorecer la movilidad urbana.

---

## **Las políticas nacionales**

---

### *La Estrategia de seguridad vial 2011-2020: una Estrategia compatible, un compromiso global integrado y una corresponsabilidad*

La Estrategia tiene un carácter transversal y, en consecuencia, debe penetrar, estar integrada y orientar o estar orientada por 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.

- Plan estratégico de infraestructuras y transporte (PEIT) 2005-2020.
- Plan Estratégico de Actuación para el Transporte de Mercancías y Viajeros (PETRAII).
- Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia energética de España.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible.
- Proyecto de Ley de Economía Sostenible.
- Estrategia Española de Movilidad Sostenible.
- Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012.

- Nueva ley de salud pública (Anteproyecto de ley).
- Estrategia Nacional sobre Drogas 2009-2016.

Los ministerios y organismos pertenecientes a la Administración General del Estado que intervienen son: Ministerio de Educación, Ministerio de Fomento, Ministerio de Industria, Comercio y Turismo, Ministerio del Interior, Ministerio de Justicia, Ministerio de Medio Ambiente, Medio Rural y Marino, Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad y Ministerio de Trabajo e Inmigración, entre otros.

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 Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT), aprobado por Acuerdo del Consejo de Ministros de 15 de julio de 2005, constituye el eje central de la planificación estratégica 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 PEIT se estructura en diversos planes sectoriales que, básicamente, están referidos a cada uno de los distintos modos de transporte. En concreto, el Plan Sectorial de Transportes por Carretera contempla, entre otros programas y proyectos, el desarrollo y actualización del Plan PETRA. El PETRA II, enmarcado dentro de esa estrategia, se configura como un plan de líneas de actuación que plantea toda una serie de medidas a articular por empresas y Administración, con el mayor nivel de concreción posible.

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 efi-

ciencia 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

La Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España (E4) 2004-2012, aprobado por el Gobierno el 28 de noviembre de 2003, define, sobre un escenario el horizonte de dicha Estrategia, los potenciales de ahorro y las medidas a llevar a cabo al objeto de mejorar la intensidad energética de nuestra economía e inducir un cambio de convergencia hacia los compromisos internacionales en materia de medio ambiente.

Para el periodo 2008-2012, se ha definido un nuevo Plan de Acción 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.

### Ley 2/2011, de 4 de marzo, de Economía Sostenible del Ministerio de Economía y Hacienda

La Ley incluye un variado elenco de iniciativas legislativas, reglamentarias y administrativas, así como la promoción de reformas en ámbitos específicos de la economía española como el laboral o el de la Comisión del Pacto de Toledo. Todas ellas pretenden servir a un nuevo crecimiento, a un crecimiento equilibrado, duradero y sostenible. Sostenible en tres sentidos: económicamente, esto es, cada vez más sólido, asentado en la mejora de la competitividad, en la innovación y en la formación; medioambientalmente, que haga de la imprescindible gestión racional de los medios naturales también una oportunidad para impulsar nuevas actividades y nuevos empleos; y sostenible socialmente, en cuanto promotor y garante de la igualdad de oportunidades y de la cohesión social.

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 el vehículo eléctrico y la promoción del transporte por carretera limpio, aplicando normas específicas para la compra de vehículos limpios por parte de las Administraciones Públicas, y propone la modificación de 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 incentivos 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.

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

El 29 de junio de 2007 el Consejo de Ministros dio el visto bueno a la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012 su finalidad es proporcionar un instrumento dirigido a combatir la siniestralidad laboral de forma integral, racional y coherente, en línea con la Estrategia Comunitaria de Salud y Seguridad en el Trabajo 2007-2012.

Entre sus objetivos están 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:

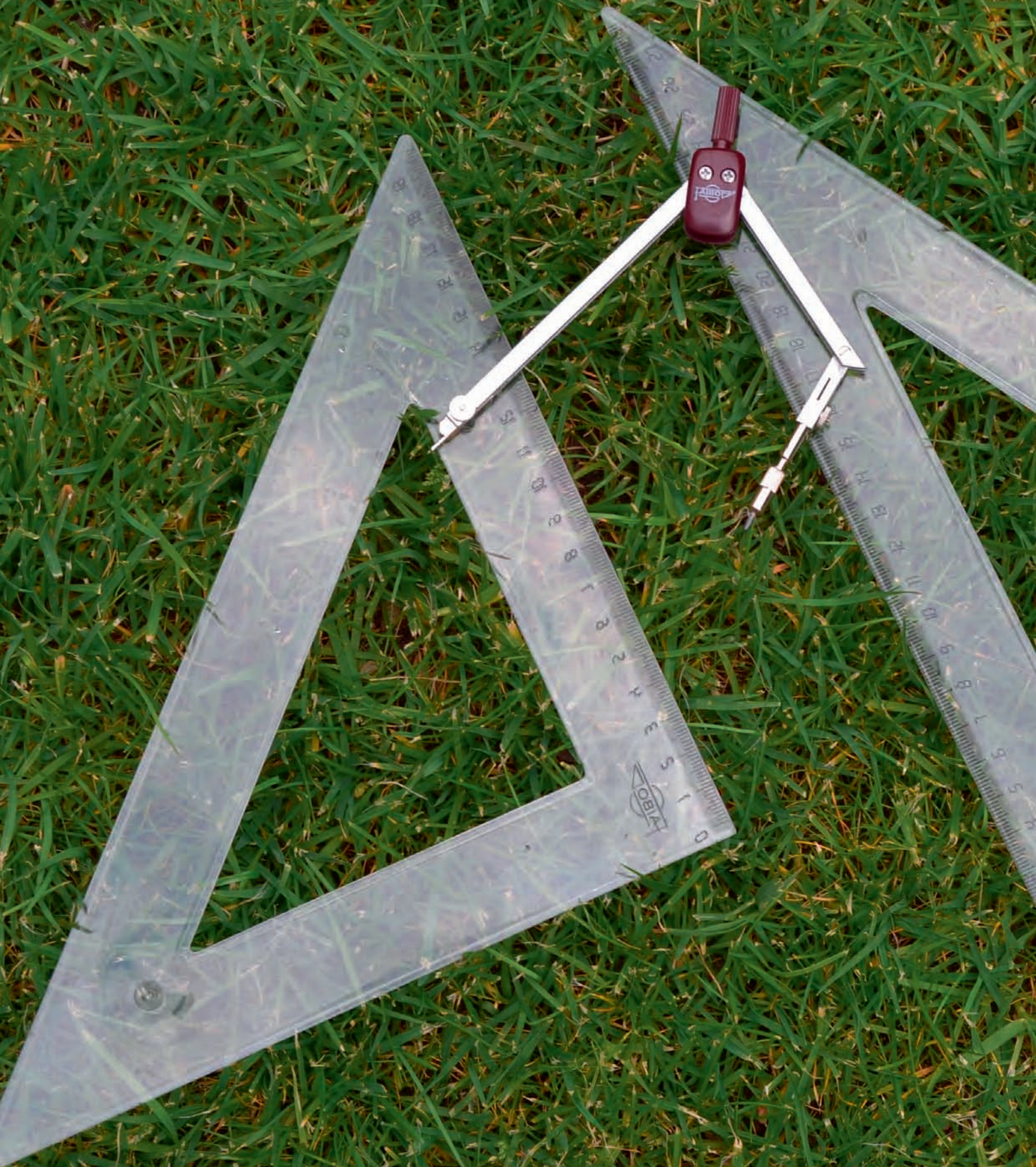
- El deber de los ciudadanos de asumir la responsabilidad sobre su propia salud y de su obligación de preservar la salud del conjunto de la población.
- Las bases de colaboración entre administración pública, los ciudadanos, las empresas, y demás organizaciones de la sociedad civil.
- Las bases generales 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.



# 2

## La metodología



# 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:

**DIAGRAMA 1  
METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA**





## FASE I. ANÁLISIS

La primera fase ha tenido como objetivo identificar la situación de partida de la Estrategia, estudiando la situación actual de la seguridad vial a 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 (se pasó del 73% en 2003 al 98,5% en 2008), en la mayor utilización del cinturón de seguridad (se pasó del 67,4% al 83,4%), en la reducción de la velocidad media en 2 km/h, y en la tendencia a la baja en el consumo de bebidas alcohólicas (el porcentaje de conductores fallecidos que superaba la tasa de 0,3g/l pasó 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 70,5%, 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 52,7% 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 81,5% 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 fueron:

- 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 estudió la evolución y tendencia de las principales magnitudes desde diversas perspectivas o niveles de análisis como qué tipología de usuario es el más afectado 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 fue 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, el libro “Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos” de Javier Monclus (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. Joe 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. Duncan Price.
- Planificación estratégica de seguridad vial en Suecia el 30 de septiembre de 2009. Åsa 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 período.

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

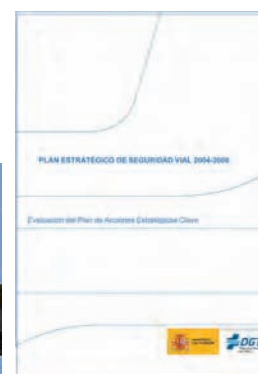
Los resultados de los trabajos realizados en la primera fase se han recogido en varios documentos:



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:

**TABLA 1**  
**CALENDARIO DE LOS GRUPOS DE TRABAJO**

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

mentación 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), 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 (Åsa Ersson, Road Safety Division, Swedish Transport Administration; Noel Brett, Road Safety Authority (RSA) Irlanda; Antonio Avenoso, European Transport Safety Council; Anthony Bliss, Banco Mundial; y Fred Wegman, SWOV, Países Bajos).

Los resultados de esta fase han sido:



Documentación de los grupos de trabajo



Documento de la Estrategia

### FASE III. PUESTA EN MARCHA

Esta última 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. Integrado por el 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 Sudirecciones 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. Sus 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. Este hecho ha 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:

**TABLA 2**  
**LISTADO DE PARTICIPANTES EN LA ESTRATEGIA**

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

**ORGANIZACIÓN**

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	
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	Conbici
Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas (Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad)	PNSD
DIAGEO	DIAGEO
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



## ORGANIZACIÓN

Fiscalía de Seguridad Vial	
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
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
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	
Plataforma Motera para la Seguridad Vial	PMSV
Real Automóvil Club de Cataluña	RACC
Real Automóvil Club de España	RACE
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 HOL
Sociedad Española de Geriátrica y Gerontología	SEGG
Sociedad Española de Medicina de Tráfico	SEMT
Sociedad Española de Toxicomanías	SET
Stop Accidentes	
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

# 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 medida anteriores tuvieran un efecto duradero en el tiempo, fue imprescindible acompañarlas de un Plan de Acciones Estratégicas Claves 2005-2008, en el que la sociedad civil y el resto de administraciones desempeñaron 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, surgió 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 26 objetivos estratégicos, los cuales se miden con 46 indicadores, de los cuales 33 se han superado, lo que supone más de un 71% de los objetivos conseguidos.

Una de las claves de esta reducción ha sido haber conseguido un cambio en el comportamiento de los usuarios, ahora 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: 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 67,4% al 83,5%, 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 70,5% menos.
- Menores de 18 años fallecidos como pasajeros de turismos en accidentes con víctimas. Se registraron 158 fallecidos de este perfil en 2003, 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 853 fallecidos y se marcó como objetivo reducir dicha cifra a 525, en 2008 se registraron 403 fallecidos, un 52,8% 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 116 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 88,8% 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 graves que forman parte del mismo colectivo de conductores de motocicletas mayores de 34 años, aumentaron en un 81,5% 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 10.214 casos en 2003, aumentando en un 79,6% a 18.348 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.

**TABLA 3**  
**EVOLUCIÓN DE INDICADORES**

	INDICADOR	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Objetivo 2008	Variación 2003-2008
1	Reducción del ratio fallecidos totales en accidente por millón de habitantes	130	112	103	94	86	68	76*	-46,46%
2a	Reducción del número total de fallecidos	5.399	4.741	4.442	4.104	3.823	3.100	3.250*	-42,58%
2b	Reducción del número total de heridos graves	26.305	21.805	21.859	21.382	19.295	16.488	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*	-6,83%
5a	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*	-50,00%
5b	Reducción del número de conductores y pasajeros de ciclomotor entre 15 y 20 años heridos graves en accidentes con víctimas	1.796	1.583	1.572	1.428	1.172	931	1.200*	-48,16%
6a	Reducción del número de menores (<18 años) fallecidos como pasajeros de turismos en accidentes con víctimas	158	132	112	101	100	68	100*	-56,96%
6b	Reducción del número de menores (<18 años) heridos graves como pasajeros de turismos en accidentes con víctimas	827	600	533	486	408	360	353*	-56,47%
7a	Reducción del número de conductores de turismo entre 18 y 34 años fallecidos en accidentes con víctimas	952	791	691	627	516	452	500*	-52,52%
7b	Reducción del número de conductores de turismo entre 18 y 34 años heridos graves en accidentes con víctimas	4.286	3.158	3.264	2.867	2.516	2.148	3.000*	-49,88%
8a	Reducción del número de conductores de turismo > 34 años fallecidos en accidente de tráfico con víctimas	1.060	879	861	746	665	532	750	-49,81%
8b	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%
8c	Reducción del número de conductores de motocicleta > 34 años fallecidos en accidente de tráfico con víctimas	116	135	172	194	262	219	75	88,79%
8d	Reducción del número de conductores de motocicleta > 34 años heridos graves en accidente de tráfico con víctimas	769	752	1.015	1.175	1.398	1.396	600	81,53%

Nota: Datos revisados en 2010

\* Objetivo alcanzado



	INDICADOR	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Objetivo 2008	Variación 2003-2008
9a	Reducción del número de peatones >49 años fallecidos en zona urbana	204	210	222	194	202	165	100	-19,12%
9b	Reducción del número de peatones >49 años heridos graves en zona urbana	957	1.076	1.028	919	881	840	700	-12,23%
10a	Reducción del número total de fallecidos en verano (julio +agosto)	1.119	918	857	711	748	613	725	-45,22%
10b	Reducción del número total de heridos graves verano (julio+agosto)	5.370	4.060	4.144	3.803	3.803	3.126	4.400	-41,79%
11a	Reducción del número total de fallecidos fin de semana	2.401	1.980	1.879	1.769	1.692	1.300	1.550	-45,86%
11b	Reducción del número total de heridos graves fin de semana	11.716	9.278	9.276	9.080	8.073	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	853	711	613	576	514	403	525	-52,75%
12b	Reducción del número de jóvenes entre 18 y 29 años heridos graves en accidentes de tráfico con víctimas en fin de semana	4.375	3.374	3.378	3.326	2.871	2.224	3.000	-49,15%
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
14	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*	-30,56%
15	Reducción del número de motocicletas implicadas en accidentes con víctimas	10.211	10.591	12.722	16.025	19.030	18.339	9.500	79,60%
16	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	3.070	3.391	2.713	2.800*	-12,62%
17	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 a alcoholemia (en millones)	2,1	2,7	3,3	3,8	4,3	5,1	4,6*	97,57%
18b	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 > o = 0,3 gr/l	37,38%	36,10%	34,10%	30,40%	30,80%	30,97%	20%	+6,41 puntos porcentuales
20a	Incremento del uso de cinturón de seguridad delantero en vía urbana	60,55%	N.D.	69,26%	81,64%	86,97%	81,14%	90%	+20,59 puntos porcentuales
20b	Incremento del uso de cinturón de seguridad trasero en vía urbana	33,53%	N.D.	46,67%	58,26%	69,00%	73,84%	70%*	+40,31 puntos porcentuales

Nota: Datos revisados en 2010

\* Objetivo alcanzado

	INDICADOR	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Objetivo 2008	Variación 2003-2008
20c	Incremento del uso de cinturón de seguridad trasero en carretera	42,57%	N.D.	50,78%	74,40%	69,86%	80,56%	75% *	+37,99 puntos porcentuales
21a	Incremento del uso del casco por conductor de ciclomotor en vía urbana	66,00%	N.D.	94,47%	93,80%	95,23%	98,19%	95% *	+32,19 puntos porcentuales
21b	Incremento del uso del casco por pasajero de ciclomotor en vía urbana	51,00%	N.D.	85,85%	78,47%	84,50%	89,05%	75% *	+38,05 puntos porcentuales
22a	Reducción del número total de fallecidos en autopista	370	279	219	232	164	109	250 *	-70,54%
22b	Reducción del número total de heridos graves en autopista	1.219	935	888	883	658	506	1.000 *	-58,49%
22c	Reducción del número total de fallecidos en autovía	713	651	633	565	458	389	500 *	-45,44%
22d	Reducción del número total de heridos graves en autovía	3.142	2.320	2.257	2.245	1.936	1.814	2.500 *	-42,26%
22e	Reducción del número total de fallecidos en vía convencional	3.309	2.796	2.721	2.513	2.412	1.940	2.000 *	-41,37%
22f	Reducción del número total de heridos graves en vía convencional	14.212	10.996	11.311	12.244	10.777	8.720	11.000 *	-38,64%
23	Reducción del número de accidentes con salida de la vía en carretera	19.420	17.761	17.726	19.346	19.141	17.271	17.000	-11,06%
24	Reducción del número de accidentes con víctimas en carretera entre cuyos factores concurrentes aparecen causas asociadas a la vía (estado vía/ señalización, tramo en obras )	870	707	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	5,57	5,97	5,89	5,53	4,07	N.D.	5	N.D.

Nota: Datos revisados en 2010

\* Objetivo alcanzado

La consecución de los objetivos del Plan, se ha basado en el desarrollo de 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 este área.

- Investigación y análisis de la seguridad vial: se han 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 ejecutando 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 de objetivos fijados versus resultados conseguidos, las políticas de seguridad vial deben **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 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).

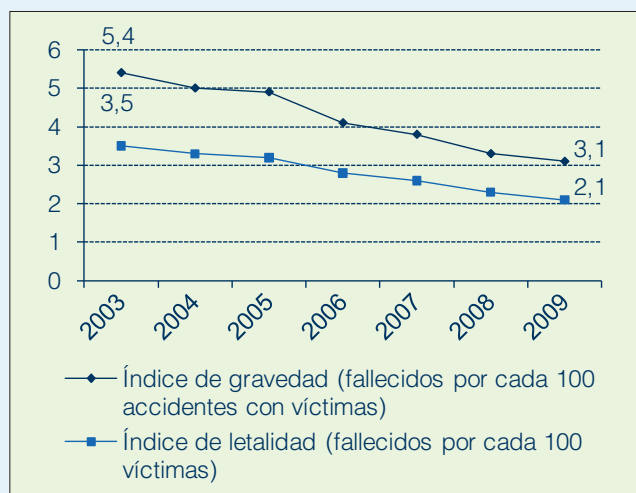
## 3.2 LOS PRINCIPALES DATOS DE ACCIDENTALIDAD EN ESPAÑA

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.

**GRÁFICO 1**  
**EVOLUCIÓN 2003-2009 DE LOS ÍNDICES DE GRAVEDAD Y LETALIDAD**



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

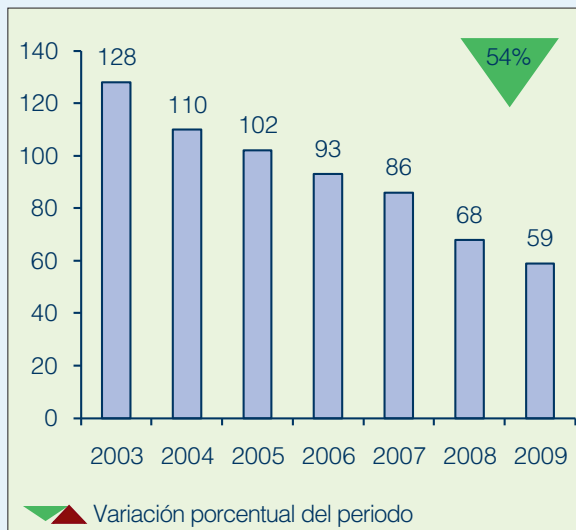
**GRÁFICO 2**  
**EVOLUCIÓN 2003 - 2009 DEL NÚMERO DE FALLECIDOS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO**



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

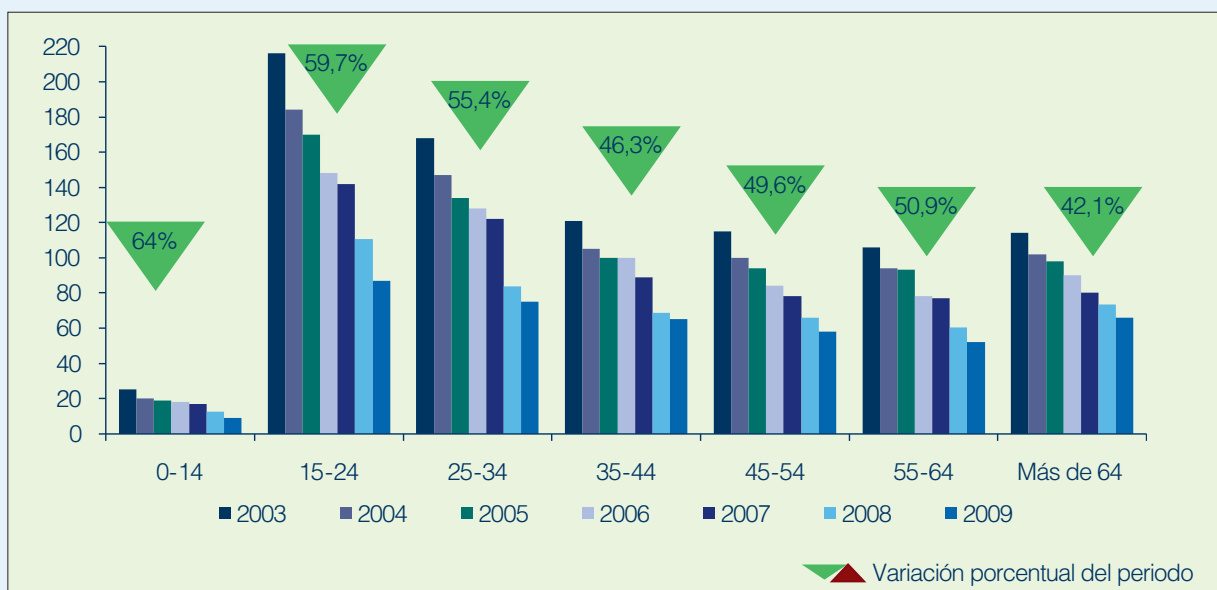
En los últimos cuatro años se ha producido una reducción de la tasa de fallecidos por millón de población de un 54%, pasando de los 128 fallecidos por millón de habitantes en 2003 a 59 en 2009.

**GRÁFICO 3**  
**FALLECIDOS POR MILLÓN DE HABITANTES**



Fuente: Principales cifras de la siniestralidad vial 2009. DGT. Datos a 30 días.

**GRÁFICO 4**  
**FALLECIDOS POR MILLÓN DE POBLACIÓN Y GRUPO DE EDAD**



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

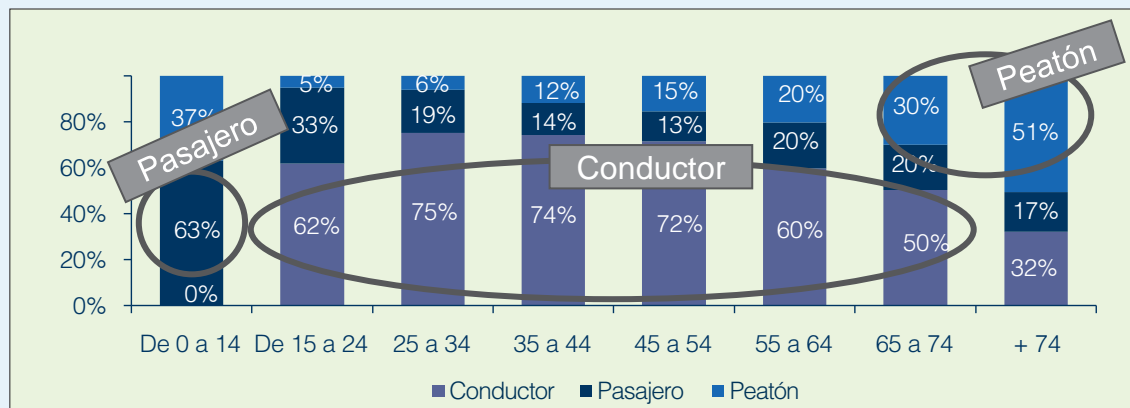
Fuente: Datos de población INE, proyecciones a corto plazo.

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.

### La tipología de usuario

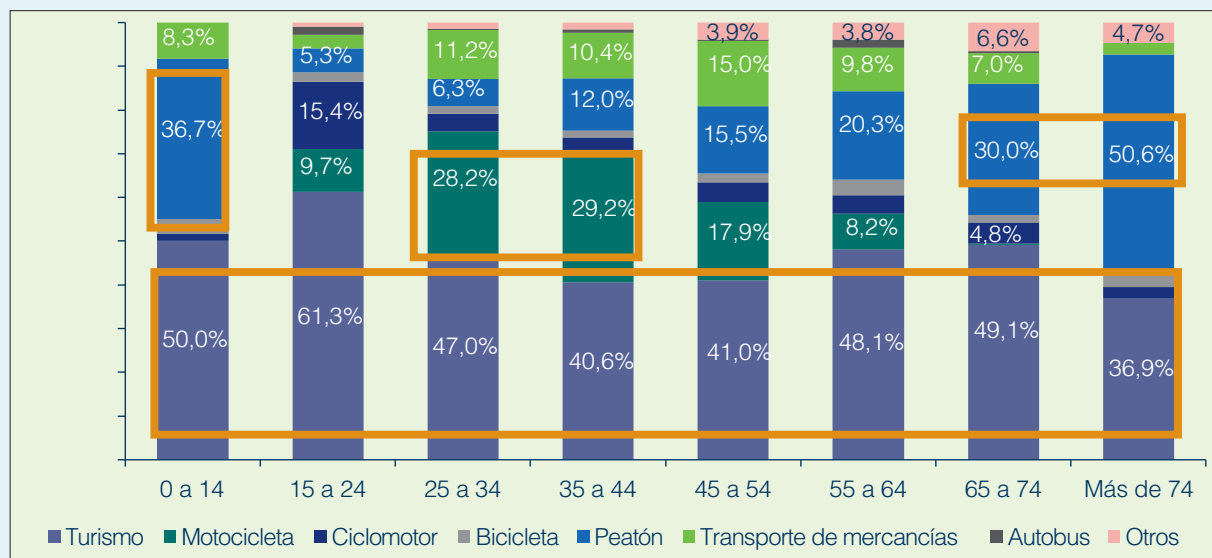
Se mantienen las tipologías de usuarios más representativas en cada grupo de edad en el periodo 2003-2009.

**GRÁFICO 5**  
**FALLECIDOS POR GRUPO DE EDAD Y TIPOLOGÍA DE USUARIO EN 2009**



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

**GRÁFICO 6**  
**DISTRIBUCIÓN PROPORCIONAL DEL NÚMERO DE FALLECIDOS EN 2009**  
**POR UNIDAD DE MOVILIDAD Y EDAD**



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.

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

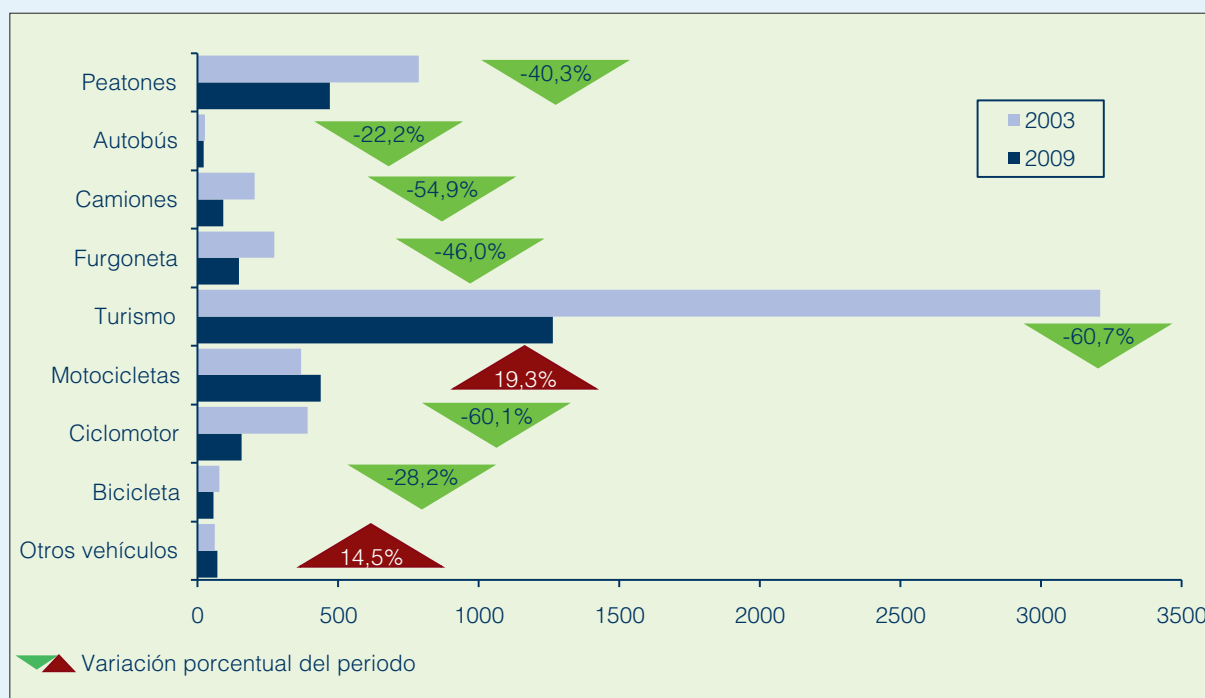
como aspectos positivos:

- Disminuye el número de usuarios fallecidos en la mayor parte de las tipologías de vehículos.
- Los fallecidos en turismos disminuyen en un 60,2%, 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.

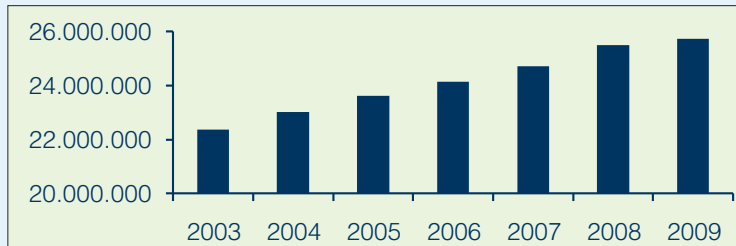
**GRÁFICO 7**  
**FALLECIDOS POR MODO DE TRANSPORTE**



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.

**GRÁFICO 8**  
**EVOLUCIÓN DEL CENSO DE CONDUCTORES (CON LICENCIAS)**



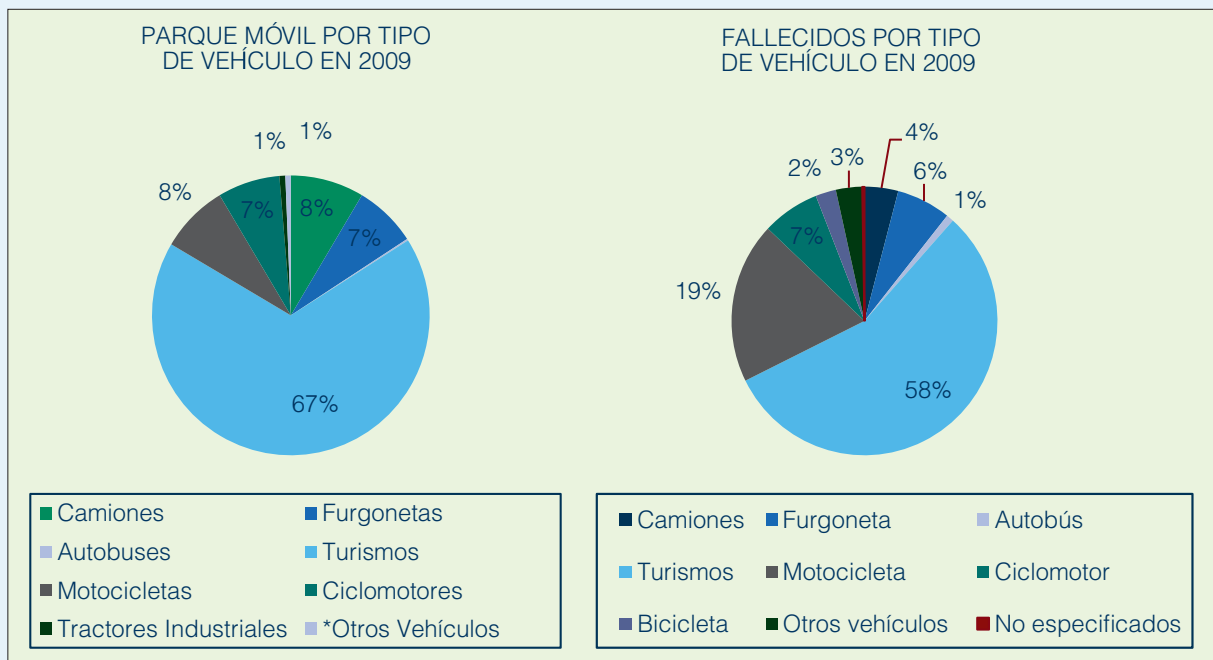
Fuente: Anuarios estadístico general 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

### La tipología del vehículo

A modo de resumen, las tipologías de mayor representatividad son:

- **Los turismos**, son los vehículos que alcanzan las mayores cifras, registrando un 56% de los fallecidos y un 64% de los accidentes con víctimas. No obstante su representatividad en el parque móvil es del 67%.

**GRÁFICO 9**  
**FALLECIDOS POR TIPO DE VEHÍCULO**



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

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



- **Las motocicletas**, representan el 8% del parque móvil y registran una accidentalidad elevada, con el 19,5% de fallecidos y el 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.

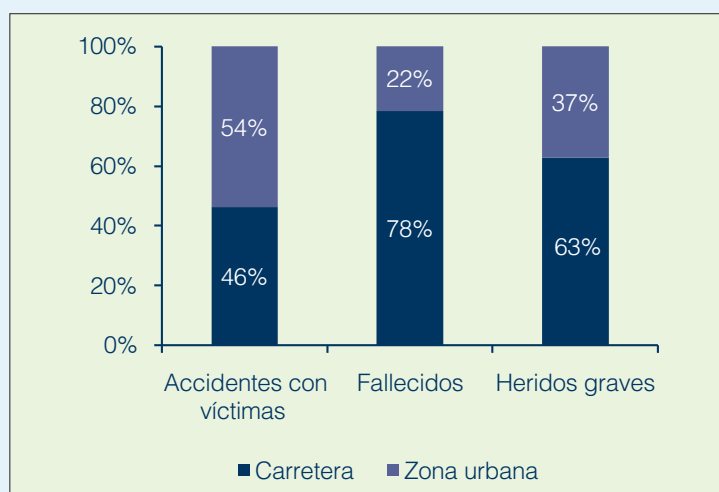
### La tipología de vía

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.

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

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.

**GRÁFICO 10**  
**DISTRIBUCIÓN CARRETERA-ZONA URBANA EN 2009**



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

**GRÁFICO 11**  
**EVOLUCIÓN DEL NÚMERO DE FALLECIDOS POR TIPO DE VÍA**



Fuente: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial 2009. DGT.

### 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.

**GRÁFICO 12**  
**PROMEDIO DIARIO FALLECIDOS POR MESES**

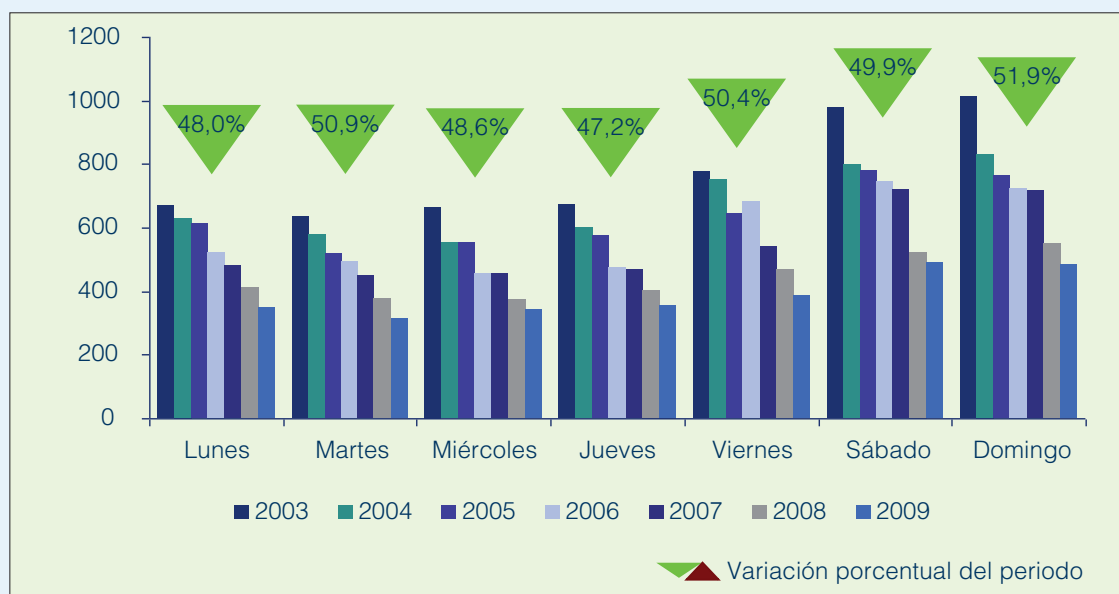


Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

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

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.

**GRÁFICO 13**  
**FALLECIDOS POR DÍA DE LA SEMANA**



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

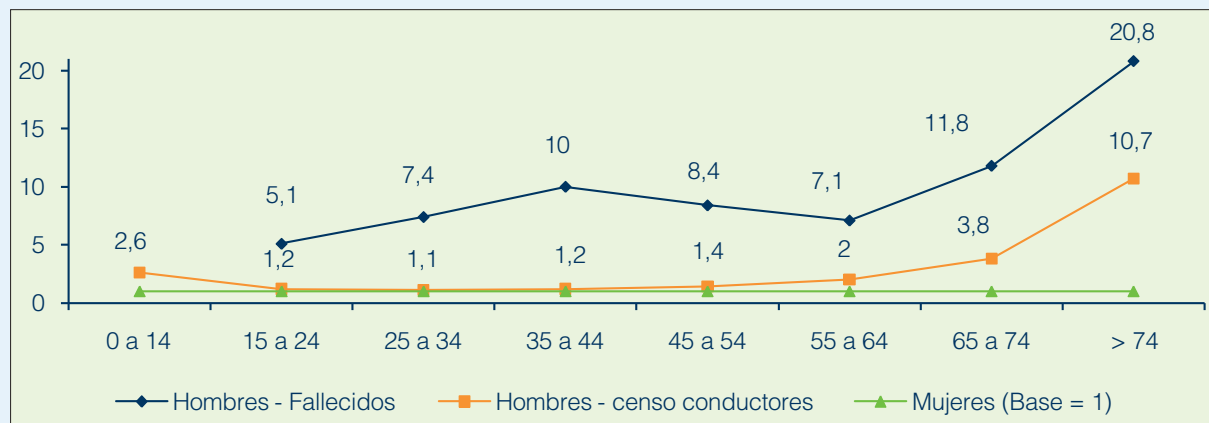
### La accidentalidad y el género

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 hombres 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 hombres fallecidos son muy superiores para todos los grupos de edad no siendo esta proporción equivalente a la que presenta el censo de conductores.

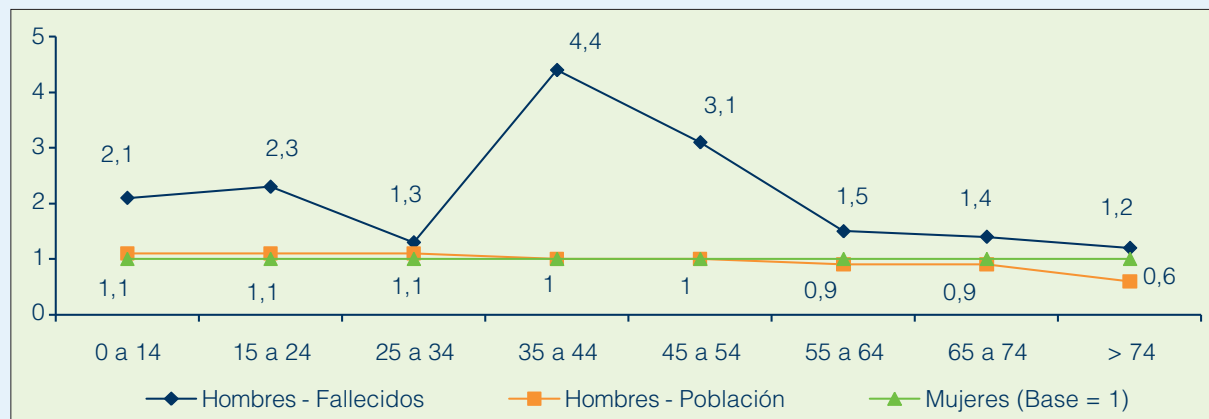
El segundo gráfico analiza el impacto del género en la distribución de peatones fallecidos e integra también la distribución de la población. Se aprecia también para peatones una mayor proporción de fallecidos hombres.

**GRÁFICO 14**  
**ÍNDICE DE HOMBRES CONDUCTORES FALLECIDOS Y CENSO DE CONDUCTORES HOMBRES SOBRE LA BASE DE LAS CIFRAS DE MUJERES EN 2009**



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

**GRÁFICO 15**  
**ÍNDICE DE HOMBRES PEATONES FALLECIDOS Y CENSO DE POBLACIÓN HOMBRES SOBRE LA BASE DE LAS CIFRAS DE MUJERES EN 2009**



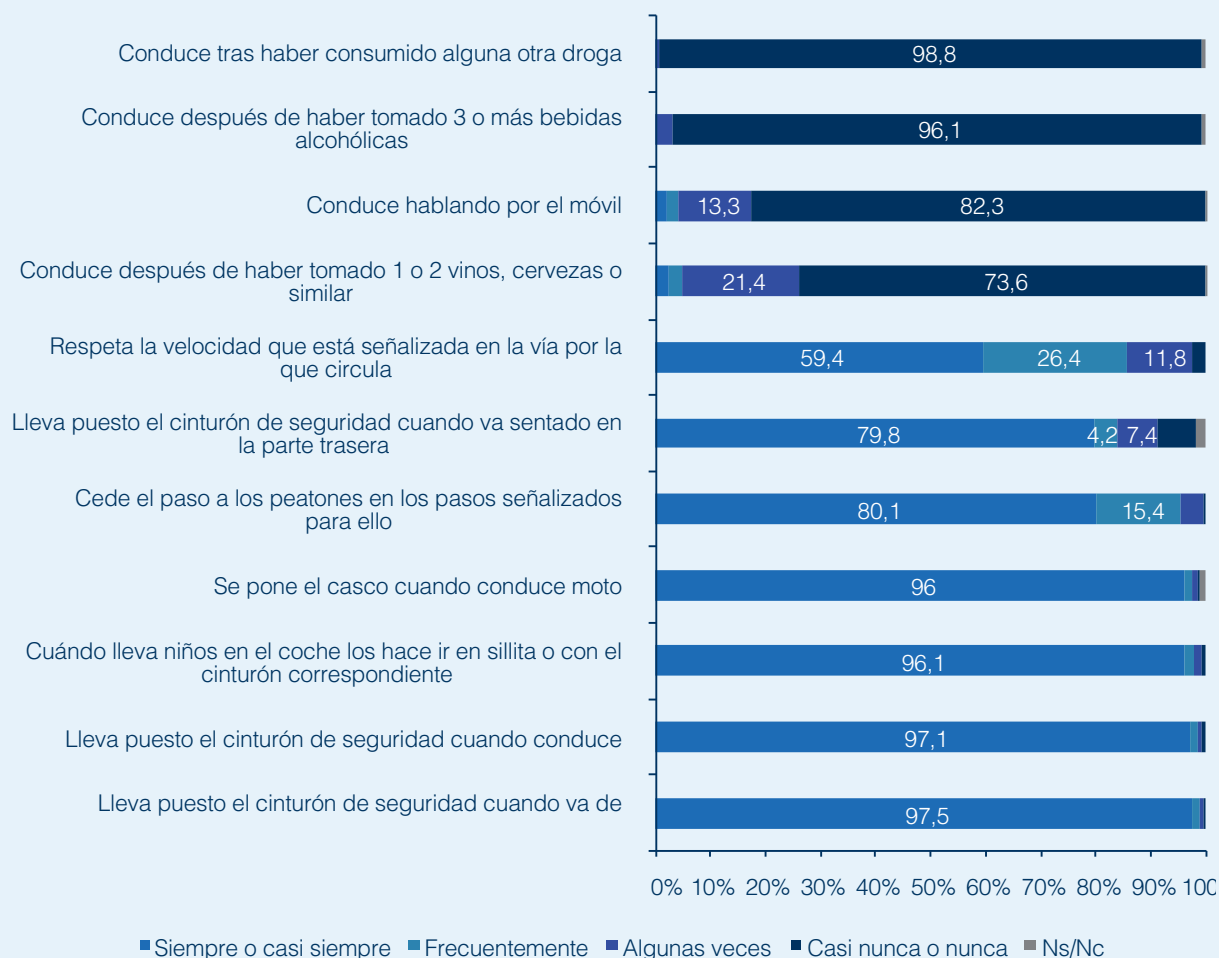
Fuente: INE. Proyecciones de población, 1 de enero de 2009.  
Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

### 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%.

**GRÁFICO 16**  
**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.

**TABLA 4**  
**PERCEPCIÓN DE PELIGROSIDAD DE LAS CONDUCTAS DE RIESGO**

PERCEPCIÓN DE PELIGROSIDAD DE LAS CONDUCTAS DE RIESGO (En una escala de 0 nada peligroso a 10 muy peligroso)	
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

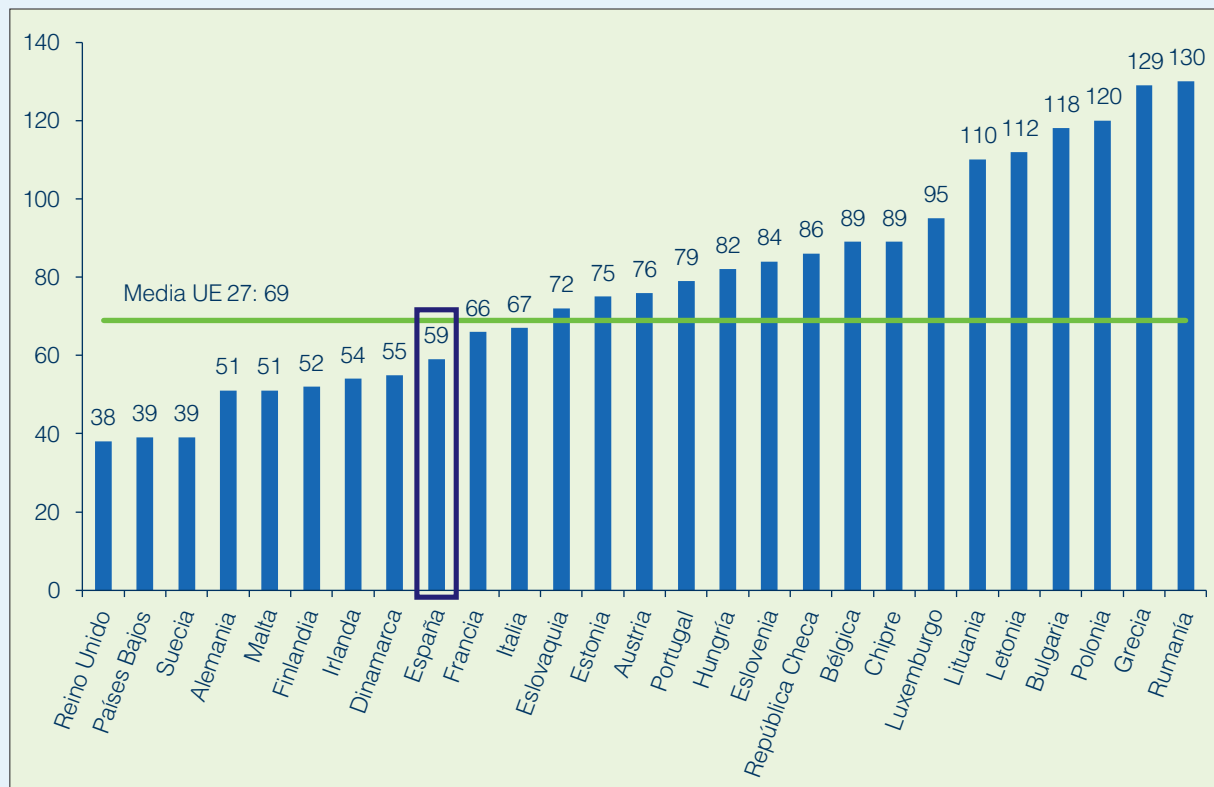
Fuente: Barómetro de opinión sobre seguridad vial (DGT), 2009

### 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, determinando 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 el objetivo europeo.

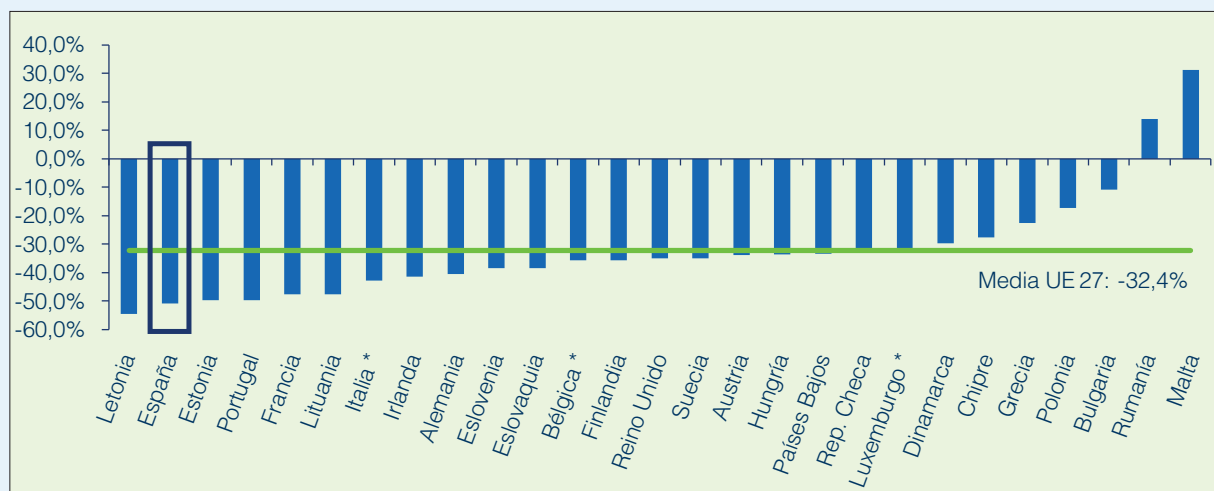
Alrededor de 35.000 personas fallecieron en accidentes de tráfico en 2009 en la UE. Esto significa que fallecieron 19.400 personas menos en las carreteras europeas que en 2001. Sin embargo, el objetivo comunitario de reducir en 2010 el número de fallecidos en 27.000 personas está todavía lejos de ser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

**GRÁFICO 17**  
**FALLECIDOS EN LA UE-27 EN 2009 POR MILLÓN DE HABITANTES EN 2009**



Fuente: European Transport Safety Council, 4º PIN Report 2010.

**GRÁFICO 18**  
**EVOLUCIÓN 2001-2009 DEL NÚMERO DE FALLECIDOS**



\* Datos provisionales o estimaciones.

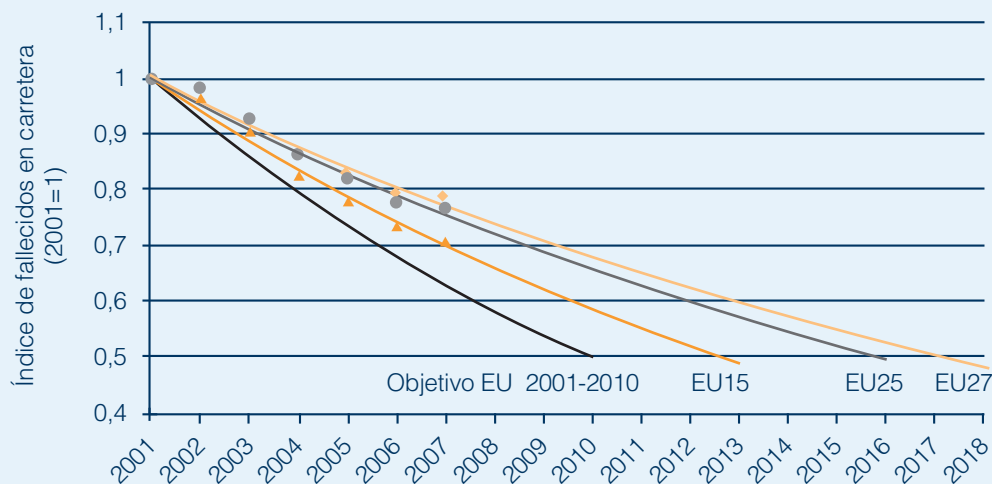
Fuente: PIN Flash 18 (2010), ETSC.

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.

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.

**GRÁFICO 19**  
**TENDENCIA ESTIMADA DE FALLECIDOS EN LAS VÍAS EN EU 27,**  
**BASADA EN LA EVOLUCIÓN 2001-2008**



Fuente: ETSC 2008

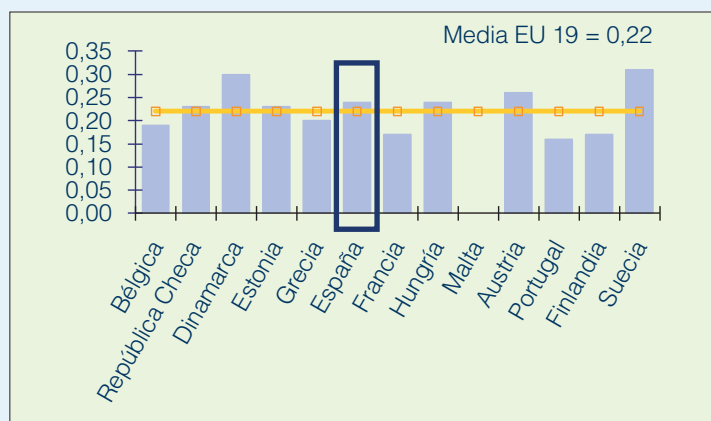
## Los niños

Respecto a la media europea en el año 2006, España se sitúa por encima teniendo 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.



**GRÁFICO 20**  
**RATIO RELATIVO A LA PROPORCIÓN DE VÍCTIMAS MORTALES NIÑOS EN 2006**



Fuente: ETSC 2008

### Los jóvenes

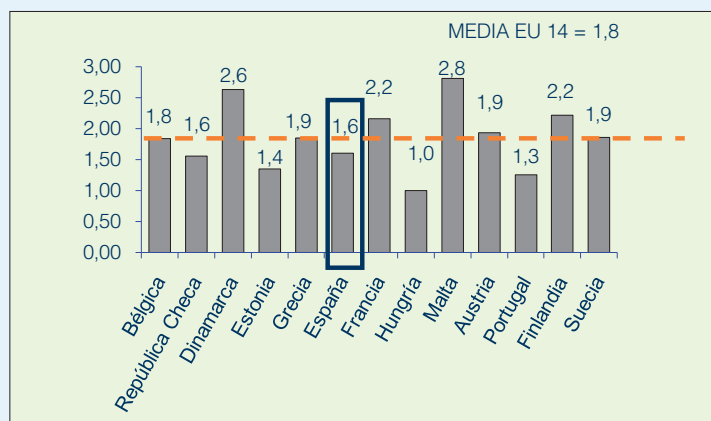
Respecto al colectivo jóvenes, España está 0,2 puntos porcentuales por debajo de la media europea

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.

**GRÁFICO 21**  
**RATIO RELATIVO A LA PROPORCIÓN DE VÍCTIMAS MORTALES JÓVENES EN 2006**



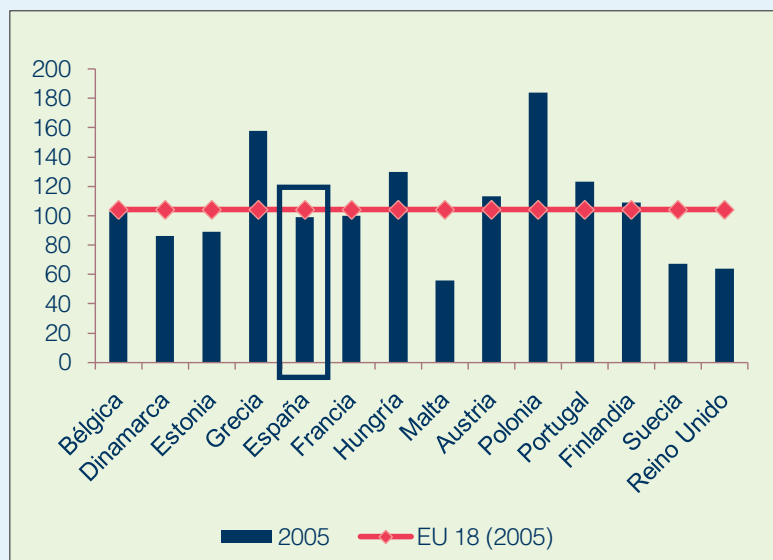
Fuente: ETSC 2008

## Los mayores

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

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

**GRÁFICO 22**  
**MAYORES DE 64 AÑOS FALLECIDOS EN 2005**



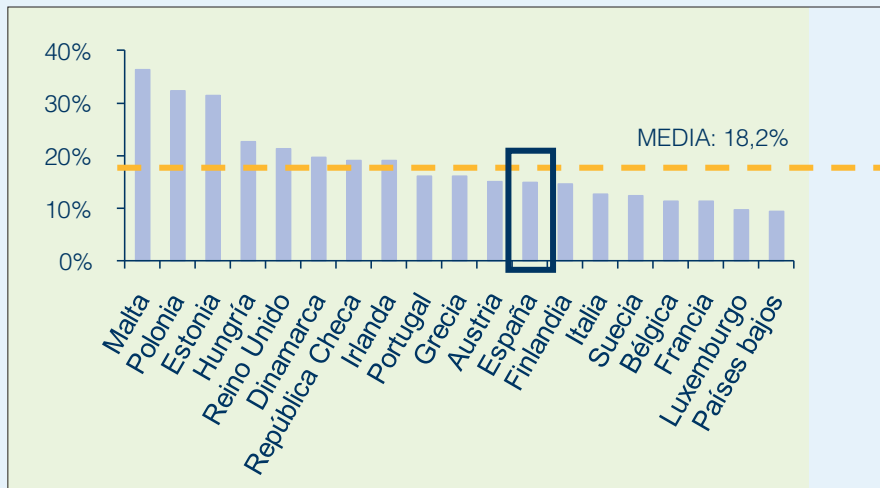
Fuente: ERSO 2007

## Los peatones

España está 3,3 puntos porcentuales por debajo de los países analizados en el porcentaje de peatones fallecidos sobre el total de fallecidos

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.

**GRÁFICO 23**  
**PORCENTAJE DE PEATONES FALLECIDOS SOBRE TOTAL DE FALLECIDOS EN 2006**



Fuente: ETSC 2008

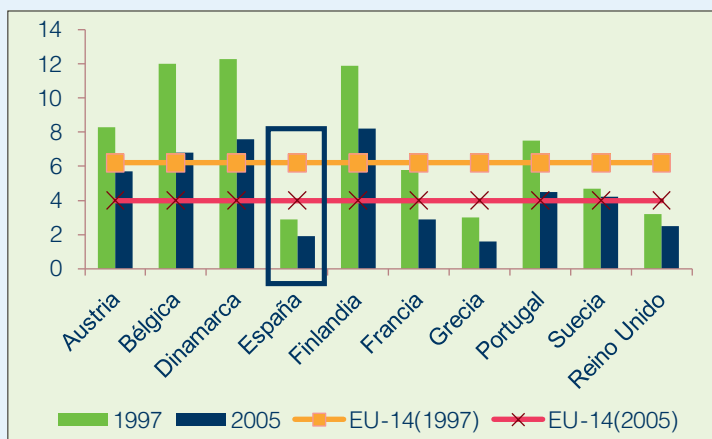
### Los ciclistas

**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%).

**GRÁFICO 24**  
**CICLISTAS FALLECIDOS POR MILLÓN DE HABITANTES**



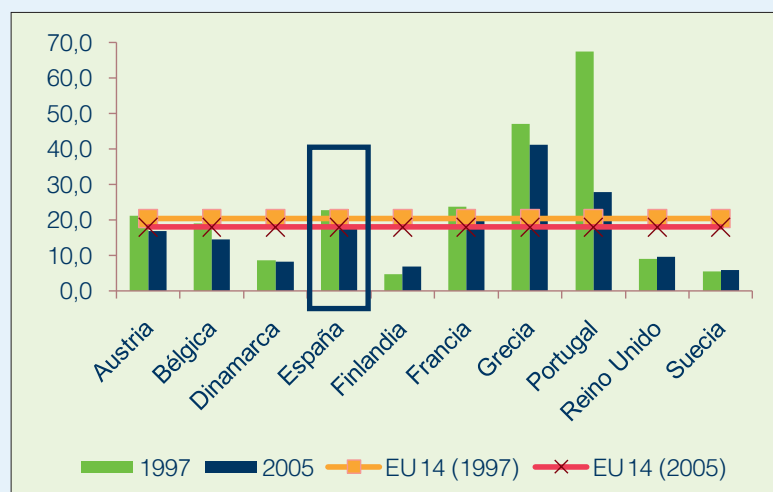
Fuente: ERSO 2007

## 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

La reducción del número de motoristas fallecidos por millón de habitantes experimentada en España (-20,3%) ha sido superior a la reducción europea (-11,8%).

**GRÁFICO 25**  
**MOTORISTAS FALLECIDOS POR MILLÓN DE HABITANTES**



Fuente: ERSO 2007

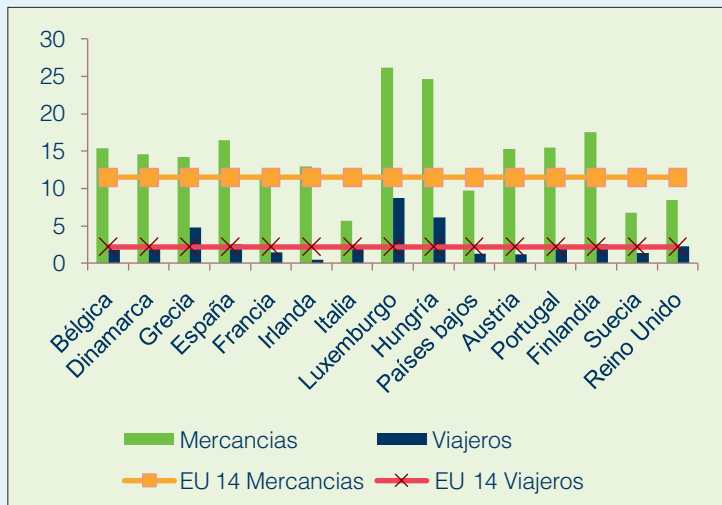
## El transporte profesional

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

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.

**GRÁFICO 26**  
**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**



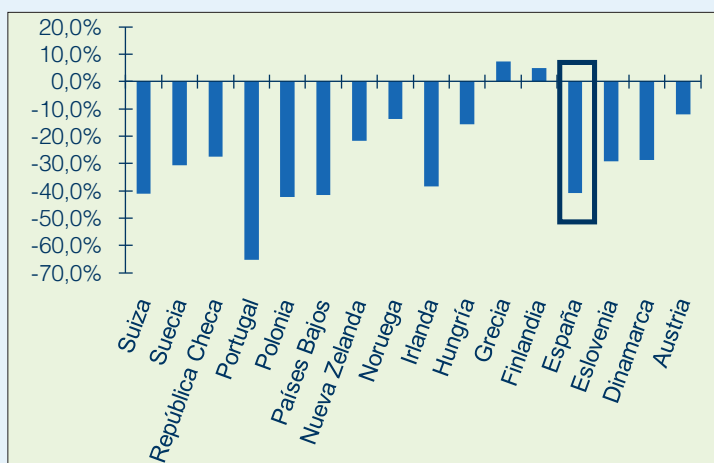
\* Datos de 2004 (IT), 2003 (IE Y NL) y 2002 (LU) Fuente: ERSO 2008

### La zona urbana

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

**GRÁFICO 27**  
**VARIACIÓN DEL NUMERO DE FALLECIDOS EN ZONA URBANA DE 2000 A 2008**



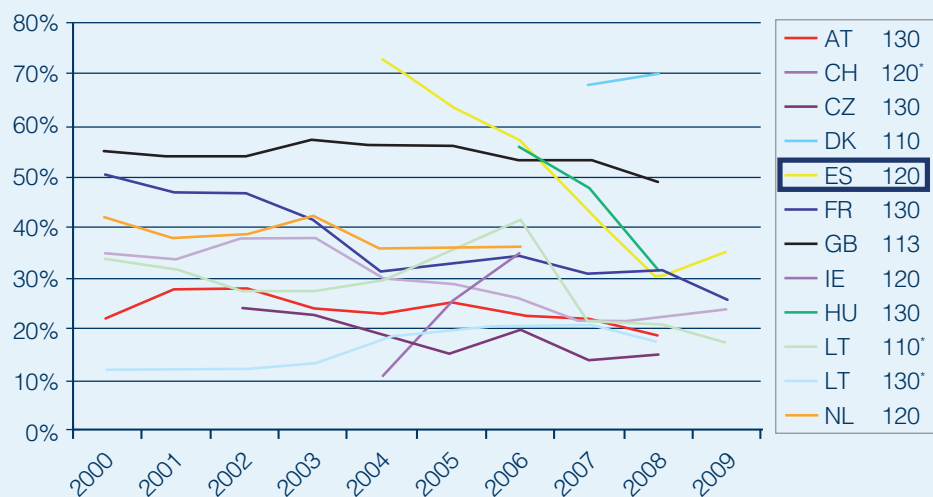
Fuente: ERSO 2008

## 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

En 2005 más de un 70% de los turismos y furgonetas excedía los límites de velocidad en autovías, 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.

**GRÁFICO 28**  
**PORCENTAJE DE TURISMOS Y FURGONETAS QUE EXCEDIÓ**  
**LOS LÍMITES DE VELOCIDAD EN AUTOVÍAS**

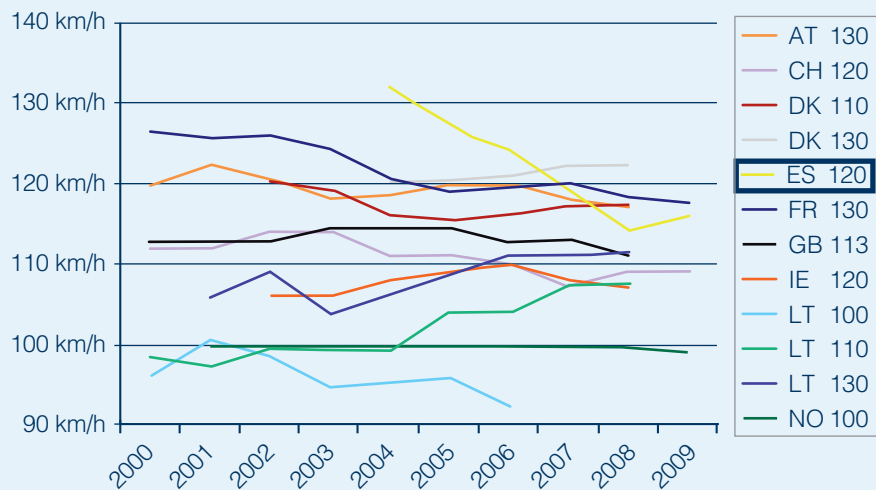


Fuente: ETSC, PIN Flash n.16

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

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.

**GRÁFICO 29**  
**VELOCIDAD MEDIA DE TURISMOS Y FURGONETAS**  
**EN LAS AUTOPISTAS DE ALGUNOS PAÍSES EUROPEOS**

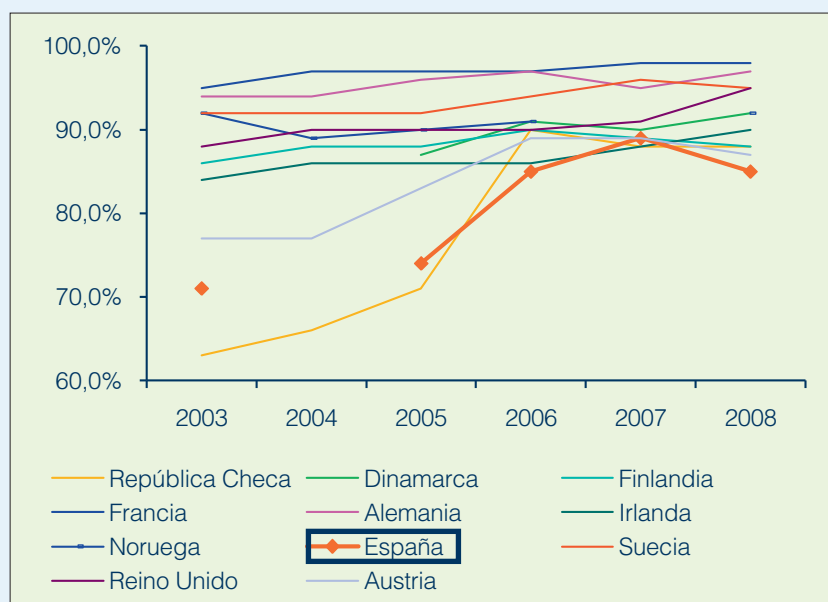


Fuente: ETSC, PIN Flash n.16

### Cinturón de seguridad

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

**GRÁFICO 30**  
**UTILIZACIÓN DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN PLAZAS DELANTERAS**

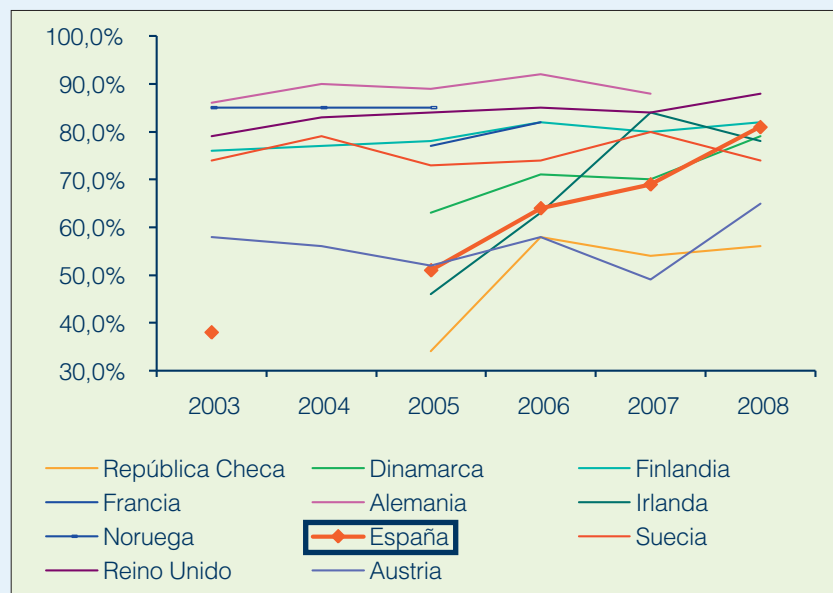


Fuente: ETSC, PIN Flash n.16

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.

**GRÁFICO 31**  
**UTILIZACIÓN DEL CINTURÓN DE SEGURIDAD EN PLAZAS TRASERAS**



Fuente: ETSC, PIN Flash n.16

La utilización del cinturón 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 países analizados (75%).

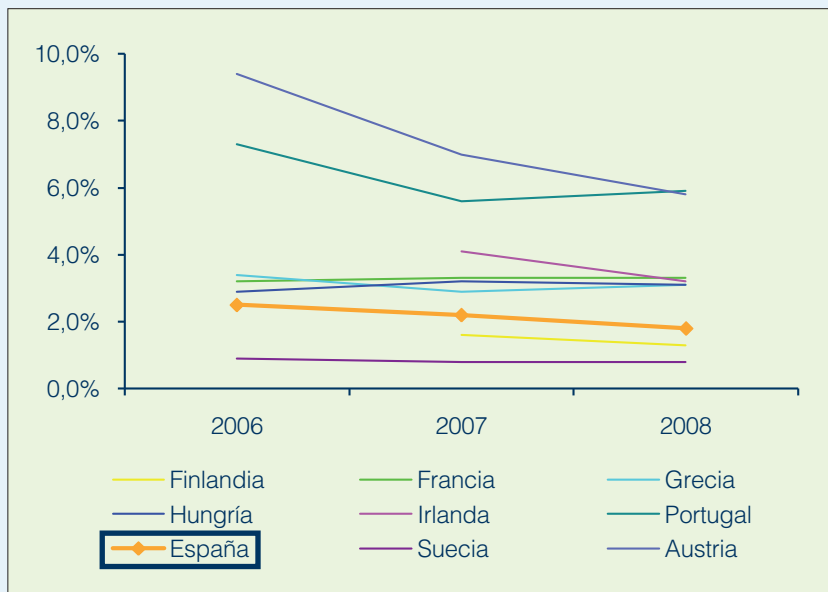
## Alcohol

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



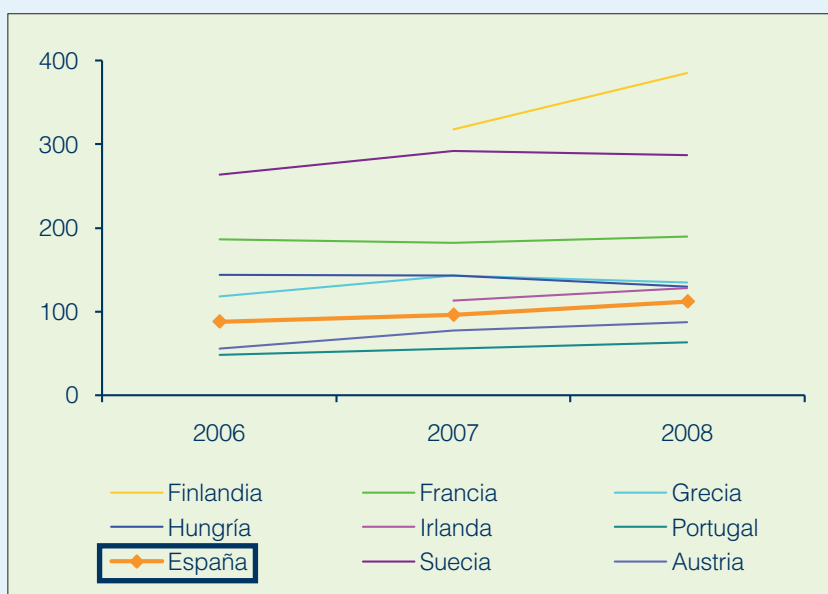
**GRÁFICO 32**  
**PORCENTAJE DE CONTROLES DE ALCOHOLEMIA**  
**EN CARRETERA SUPERIORES AL LÍMITE LEGAL**



Fuente: ETSC, PIN Flash n.16

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.

**GRÁFICO 33**  
**NÚMERO DE CONTROLES DE ALCOHOLEMIA POR CADA 1.000 HABITANTES**



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 respecto a los países con mejores resultados.
- **Jóvenes.** España está 0,2 puntos porcentuales por debajo de la media europea en relación con la proporción de víctimas mortales de jóvenes.
- **Mayores.** España se sitúa por debajo de la media europea respecto al número de fallecidos mayores de 64.
- **Peatones.** España está 3,3 puntos porcentuales por debajo de la media europea en el porcentaje de peatones fallecidos (porcentaje sobre el total de fallecidos para ese país).
- **Ciclistas.** España está bastante por debajo de la media de los países europeos.
- **Motoristas.** Este colectivo ha incrementado la representatividad sobre el total de fallecidos en el periodo analizado.
- **Transporte profesional.** España se situaba en 2005 por encima de la media europea, tanto en la accidentalidad de vehículos de transporte de mercancías como de viajeros.
- **Zona urbana.** España ha presentado una reducción en el número de fallecidos muy superior a la media.
- **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



# 4

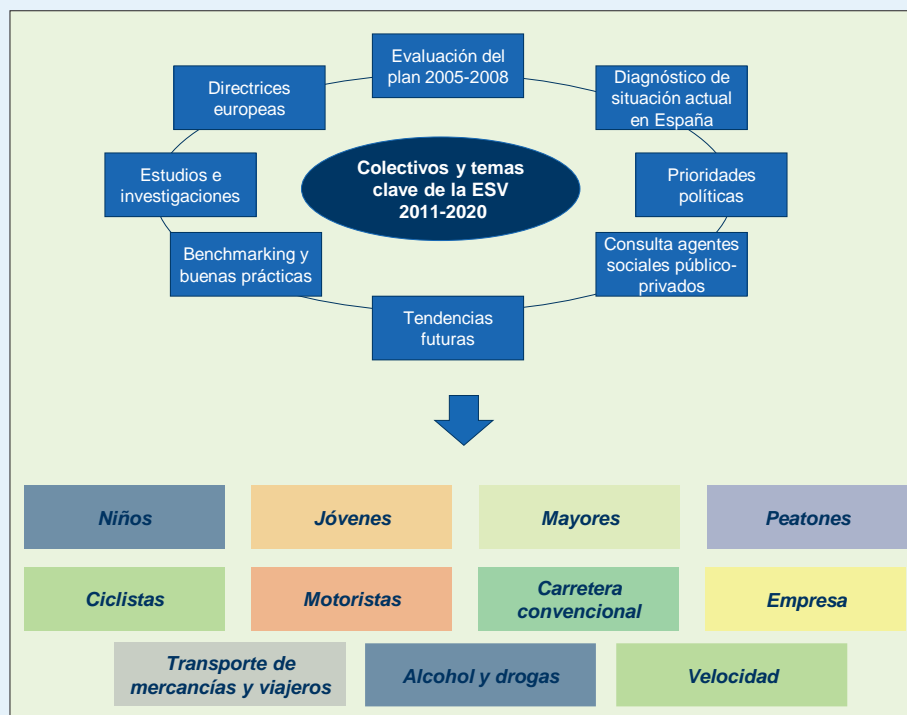
## La identificación de prioridades

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 porqué se han priorizado estas temáticas, qué aspectos hay que tener en cuenta para su tratamiento, 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:

**DIAGRAMA 2**  
**PROCESO DE IDENTIFICACIÓN DE COLECTIVOS Y TEMAS CLAVE**



## NIÑOS

### 1. Evolución 2003-2009

El número de niños de 0 a 14 años fallecidos en accidentes de tráfico se ha reducido un 61% 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.

**GRÁFICO 34**  
**NÚMERO DE FALLECIDOS DE 0 A 14 AÑOS**

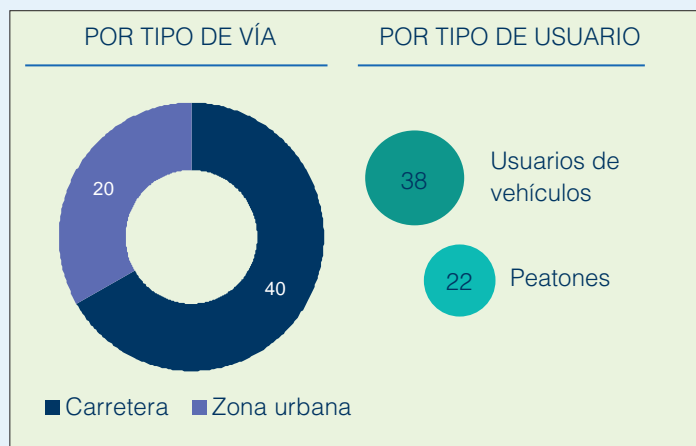


Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días.

## 2. Características

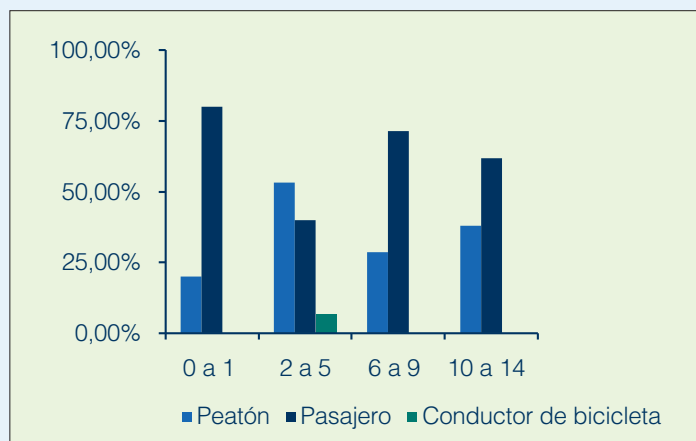
En 2009, la mayor proporción de fallecidos se registró en carretera (67%). Por tipo de usuario 37 niños fallecieron como pasajeros (61,6%), 22 como peatones (36,7%) y 1 como conductor de bicicleta (1,7%).

**GRÁFICO 35**  
**DISTRIBUCIÓN DE LOS FALLECIDOS EN 2009**



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

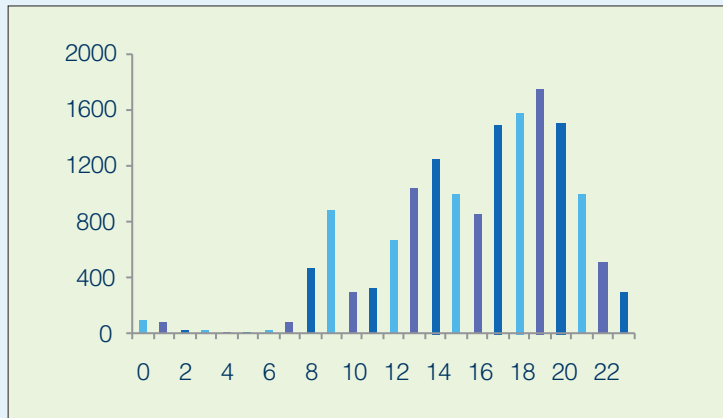
**GRÁFICO 36**  
**DISTRIBUCIÓN DE FALLECIDOS DE 0 A 14 AÑOS**  
**POR TRAMOS DE EDAD EN 2009**  
**(SOBRE EL TOTAL DE FALLECIDOS DE CADA TRAMO)**



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



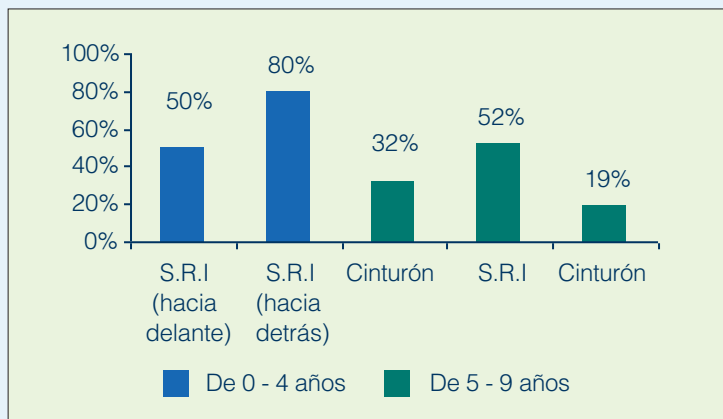
**GRÁFICO 37**  
**VÍCTIMAS DE 0 A 14 AÑOS POR HORAS**  
**(ACUMULADO 2003-2009 EN DÍAS LABORABLES ZONA URBANA)**



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.

**GRÁFICO 38**  
**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 abordada 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 curriculum escolar**

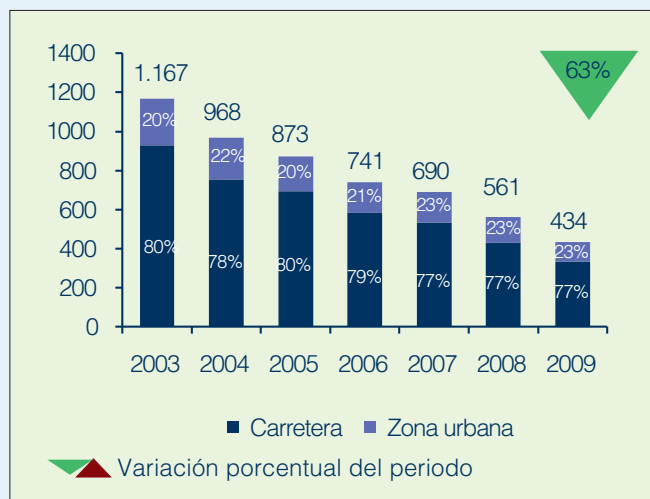
Si queremos que los conductores del mañana desarrollen comportamientos seguros debemos concienciarles y formarles desde que comienzan su interacción con la seguridad vial como usuarios de la vía, siendo la escuela el mejor escenario para esta formación.

## JÓVENES

### 1. Evolución 2003-2009

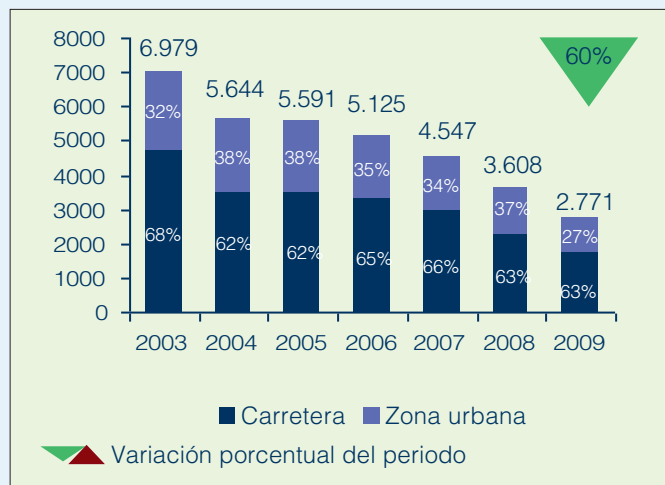
El colectivo de jóvenes de 15 a 24 años es el que ha presentado una reducción más significativa en el número de fallecidos por millón de habitantes de 2003 a 2009, pero sigue registrando la tasa más alta, 87 frente a la tasa general de 59 fallecidos por millón de habitantes.

**GRÁFICO 39**  
**FALLECIDOS ENTRE 15 Y 24 AÑOS**



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

**GRÁFICO 40**  
**HERIDOS GRAVES ENTRE 15 Y 24 AÑOS**

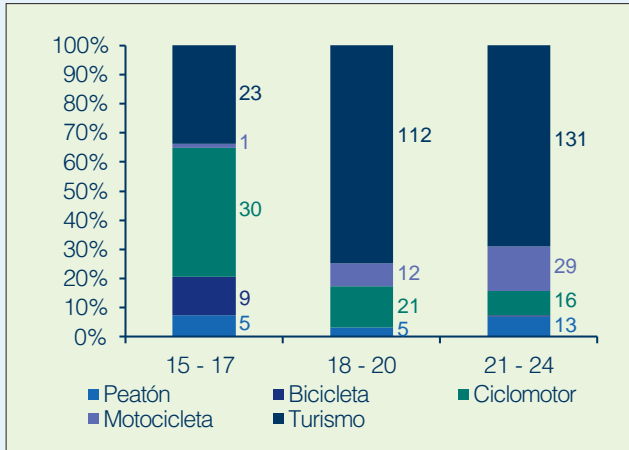


Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días.

## 2. Características

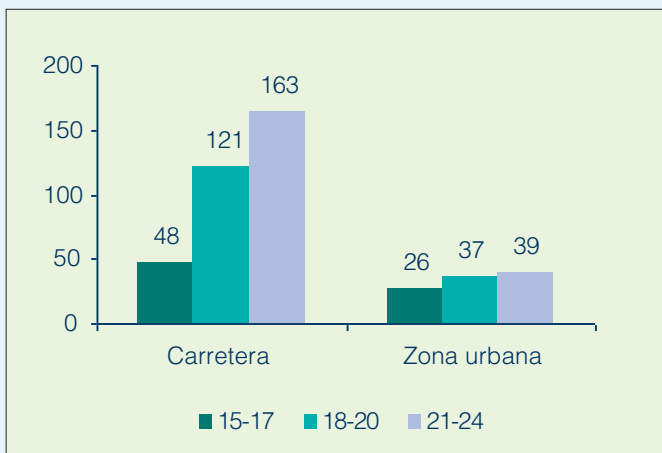
En 2009 el tramo de edad de los jóvenes con mayor número de fallecidos es de 21 a 24 años, con 202 muertos. El 77% de los jóvenes fallecidos de 15 a 24 años fueron en carretera.

**GRÁFICO 41**  
**DISTRIBUCIÓN PROPORCIONAL DEL NÚMERO DE MUERTOS**  
**POR TIPO DE VEHÍCULO EN 2009**



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

**GRÁFICO 42**  
**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, cercano a triplicar la mortalidad femenina para el tramo de 18 a 20 años.
- Grupos de influencia: Afectan seriamente a los jóvenes, llevándolos 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 tóxicas.
- 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 de los riesgos de la conducción a 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 y 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. (Fuente: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial 2009. DGT.)

- **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 35,9%. Durante la noche el porcentaje para los jóvenes es del 46,6% y para el resto de la población del 34,6%. (Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009. DGT)

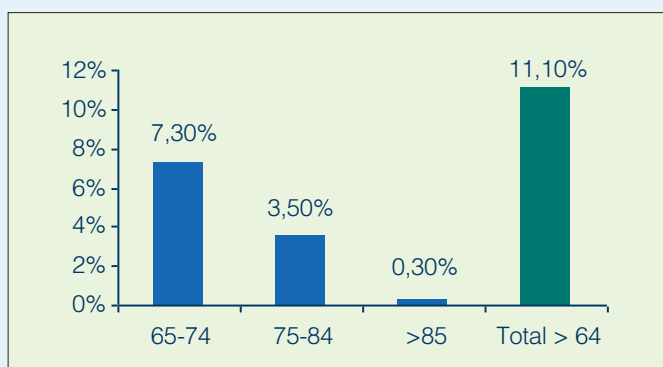
## MAYORES DE 64 AÑOS

### 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.

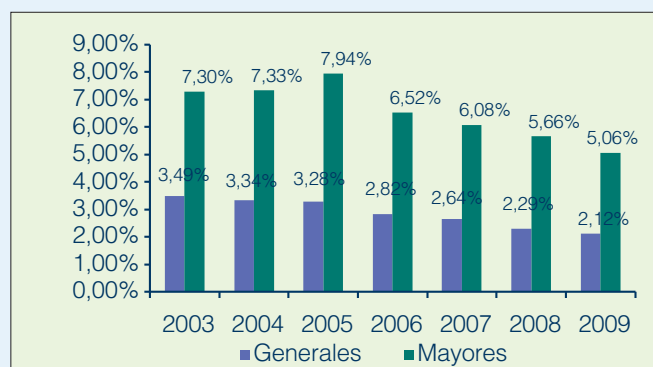
Como **conductores**, los mayores de 64 años componen el 11,1% de los conductores censados, si bien los conductores activos están por debajo de este censo teórico. La letalidad para los conductores mayores de 64 años (5,1%) es muy superior a lo que presentan otros tramos de edad (2,1%).

**GRÁFICO 43**  
**DISTRIBUCIÓN DEL CENSO DE CONDUCTORES POR EDAD EN 2009**



Fuente: DGT. Registro de conductores 2009.

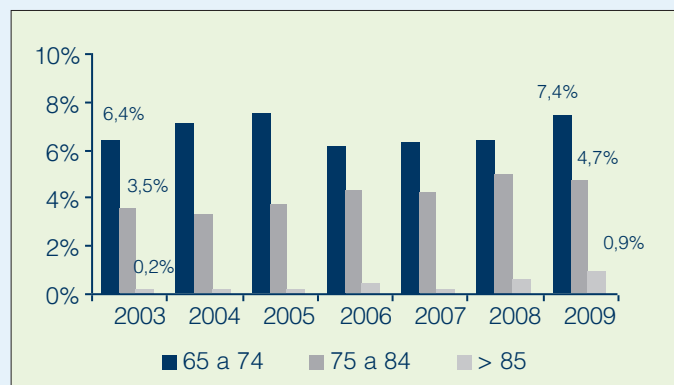
**GRÁFICO 44**  
**LETALIDAD (CONDUCTORES FALLECIDOS POR CADA 100 CONDUCTORES VÍCTIMAS)**



Fuente: DGT. Datos a 30 días

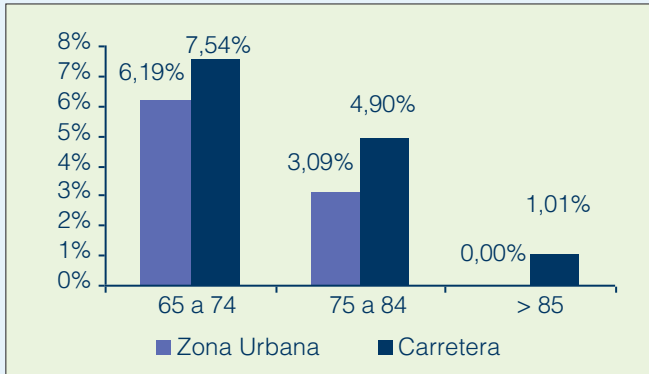
Dentro de los mayores de 64 años, el tramo de edad en el que tiene mayor incidencia los accidentes de tráfico es el de 65 a 74 años, que se corresponde también con el más activo en términos de movilidad.

**GRÁFICO 45**  
**CONDUCTORES FALLECIDOS MAYORES DE 64 AÑOS**  
**(% SOBRE EL TOTAL DE CONDUCTORES FALLECIDOS)**



Fuente: DGT. Datos a 24 horas

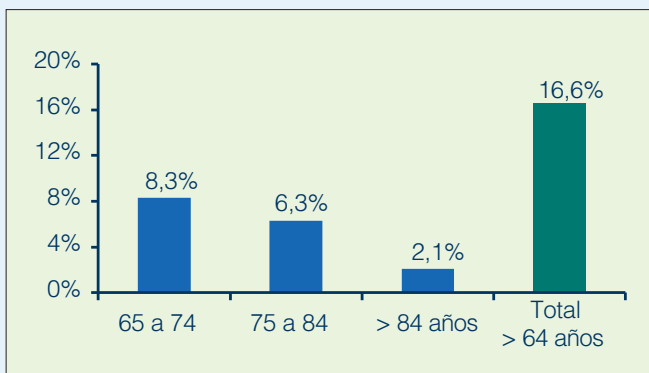
**GRÁFICO 46**  
**CONDUCTORES FALLECIDOS MAYORES DE 64 AÑOS EN 2009**  
 (% SOBRE EL TOTAL DE CONDUCTORES FALLECIDOS EN CADA TIPO DE VÍA)



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.

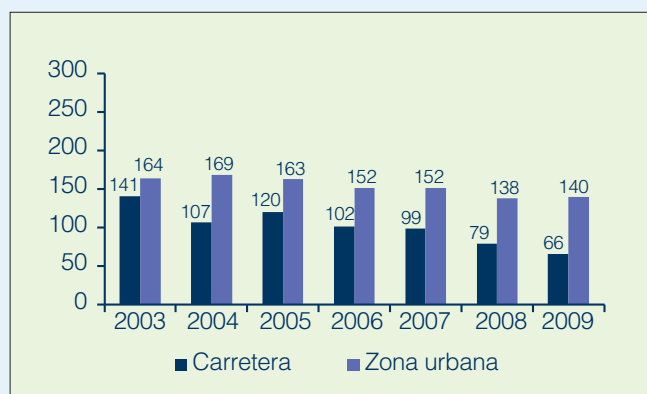
**GRÁFICO 47**  
**DISTRIBUCIÓN DE POBLACIÓN POR EDAD EN 2009**



Fuente: Proyecciones de población. INE



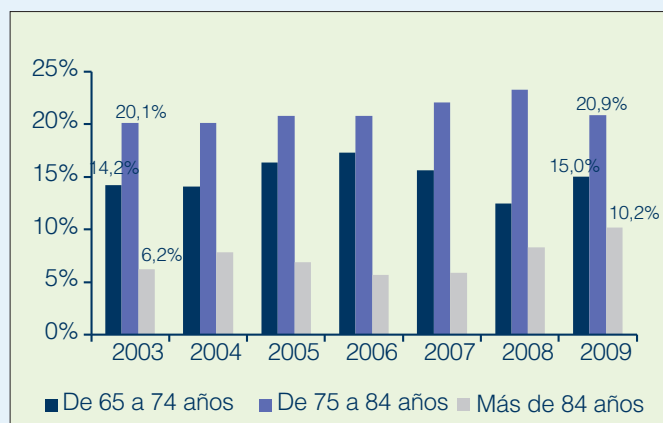
**GRÁFICO 48**  
**NÚMERO DE PEATONES FALLECIDOS MAYORES DE 64 AÑOS**



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

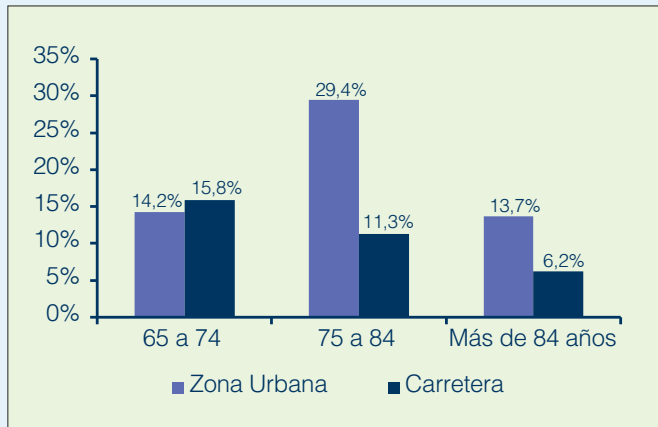
La representatividad de los peatones fallecidos respecto al total ha crecido un 5,5% entre 2003 y 2009, este aumento se ha dado en los mayores de 84 años.

**GRÁFICO 49**  
**PEATONES FALLECIDOS MAYORES DE 64 AÑOS**  
**(% SOBRE EL TOTAL DE PEATONES FALLECIDOS)**



Fuente: DGT. Datos a 24 horas.

**GRÁFICO 50**  
**PEATONES FALLECIDOS MAYORES DE 64 AÑOS EN 2009**  
**(% SOBRE EL TOTAL DE PEATONES FALLECIDOS EN 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. (Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009. DGT. ).
- Peatones mayores de 64 años. Los mayores de edad suponen en términos de población de 2009 aproximadamente un 16,6%, sin embargo fueron un 43,8% de los peatones fallecidos en ese mismo año.

Los factores asociados a los mayores incluyen aquellos relacionados al envejecimiento, que conllevan 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 extreman 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 para 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**

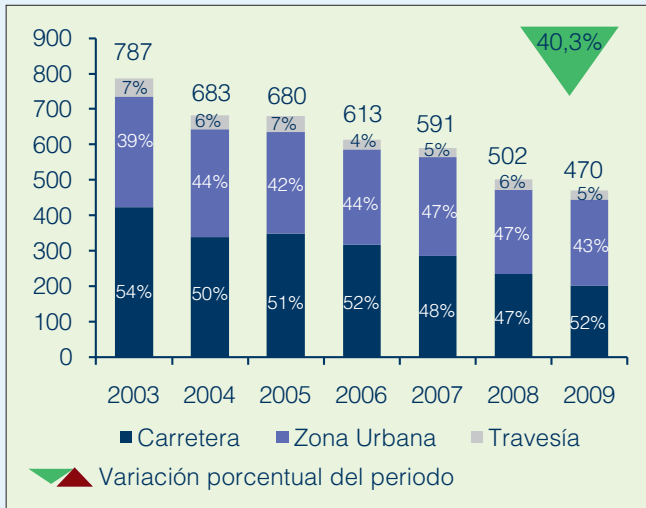
Profundizar en el conocimiento de este colectivo, en sus hábitos de movilidad y su interacción con el medio urbano es clave para tratar a los mayores, un colectivo que se estima incrementará notablemente su peso en el tráfico, dadas las estimaciones de población y del censo de conductores.

## PEATONES

### 1. Evolución 2003-2008

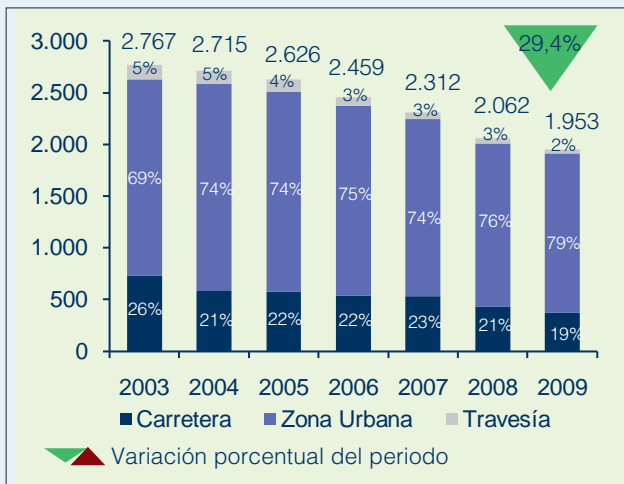
La siniestralidad en el colectivo de peatones ha experimentado una disminución en fallecidos de un 40,3% del 2003 al 2009. En 2009 representaron un 17,3% de la cifra de fallecidos y un 14,0% de los heridos graves sobre las cifras totales.

**GRÁFICO 51**  
**PEATONES FALLECIDOS**



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

**GRÁFICO 52**  
**PEATONES HERIDOS GRAVES**



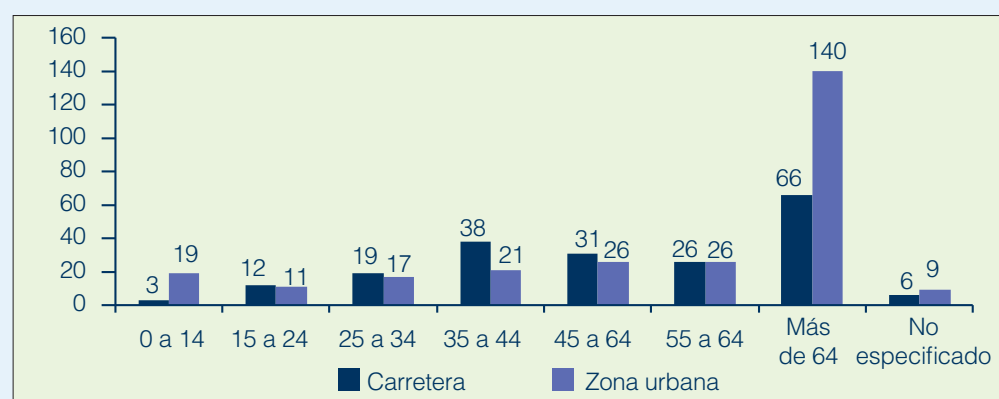
Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

## 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.
- Niños de 0-14 años, los peatones fueron en 2009 un 35% del total de los fallecidos.

**GRÁFICO 53**  
**PEATONES FALLECIDOS POR TRAMO DE EDAD**



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 con 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 de movilidad para peatones**

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 reside en la visibilidad, pasos de cebra, anchura y diseño de la calzada y la velocidad.

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

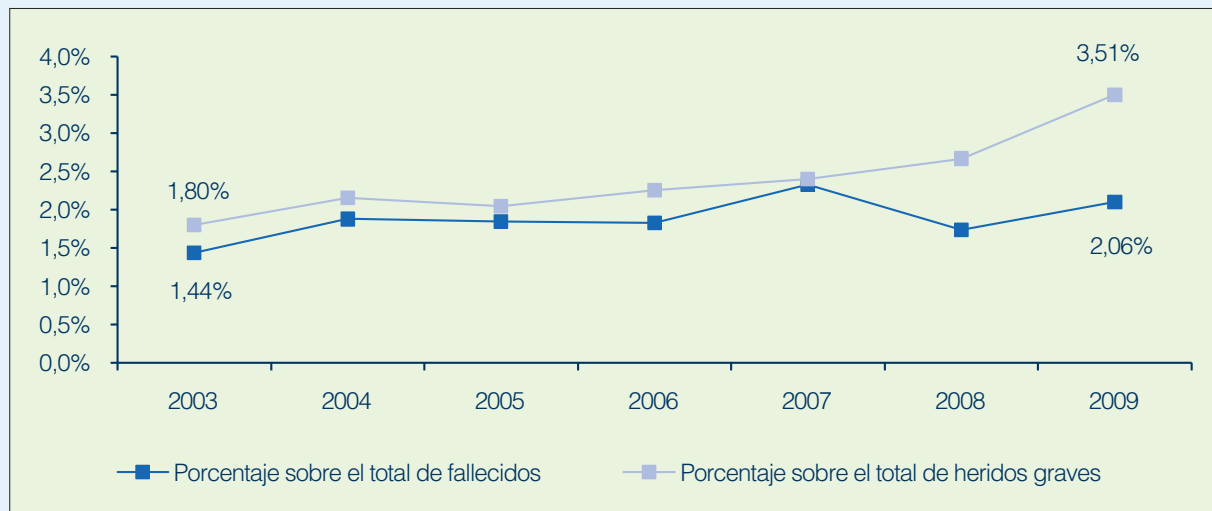
---

### 1. Evolución 2003-2009

---

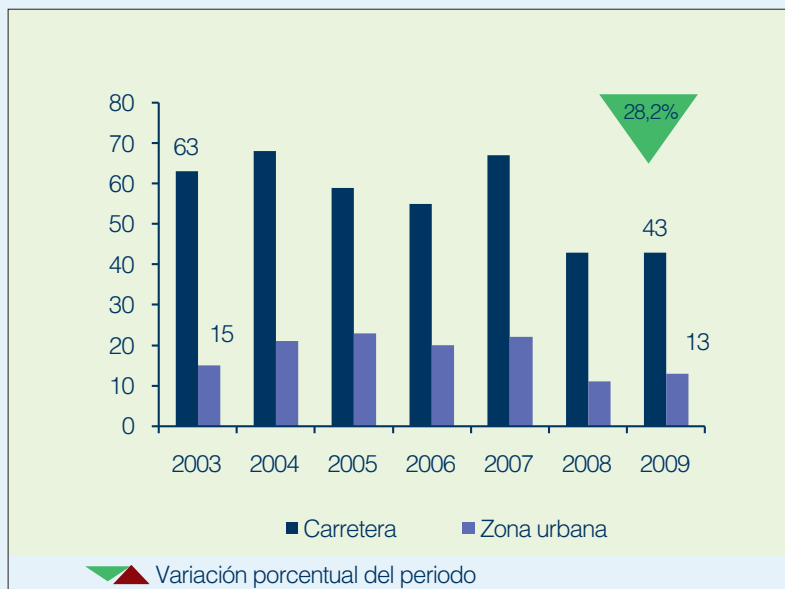
Si bien el número de ciclistas fallecidos o heridos graves no resulta muy significativo, su impacto en el número total de víctimas y las tendencias en movilidad señalan un claro incremento de la importancia de este medio de transporte.

**GRÁFICO 54**  
**PORCENTAJE DE ACCIDENTES DE CICLISTAS**



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

**GRÁFICO 55**  
**CONDUCTORES DE BICICLETA FALLECIDOS POR TIPO DE VÍA**



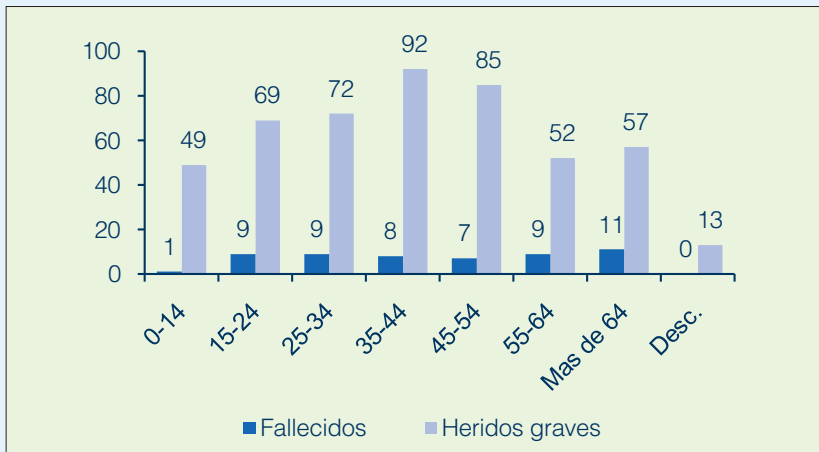
Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

La reducción experimentada en el número de conductores de bicicletas fallecidos por tipo de vía desde 2003 a 2009 ha sido de un 31,8% en carretera y un 13,3% en zona urbana.

**2. Características**

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.

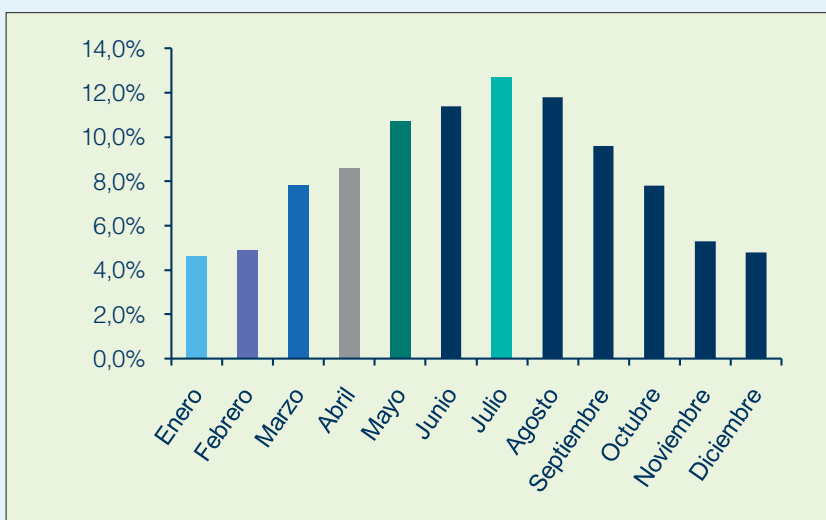
**GRÁFICO 56**  
**CONDUCTORES DE BICICLETA FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES POR EDAD EN 2009**



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

Se aprecian diferencias significativas en la distribución por meses de los ciclistas fallecidos y heridos graves de 2003 a 2009, siendo julio el que más registró, un 12,7% y enero el que menos, 4,6%.

**GRÁFICO 57**  
**DISTRIBUCIÓN DE CICLISTAS FALLECIDOS + HERIDOS GRAVES ACUMULADO, POR MESES, DE 2003 A 2009**

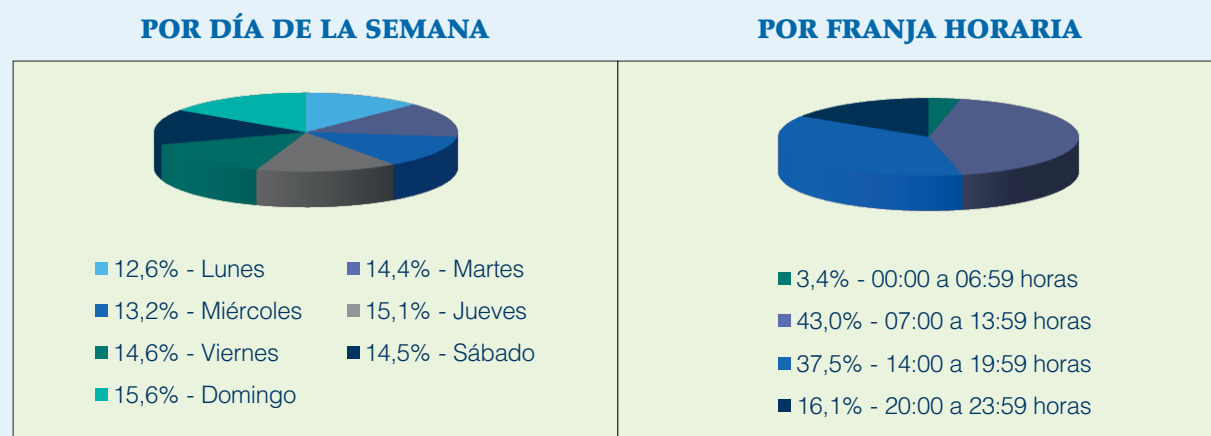


Fuente: DGT. Datos a 24 horas



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%.

**GRÁFICO 58**  
**DISTRIBUCIÓN DE CICLISTAS FALLECIDOS**  
**+ HERIDOS GRAVES ACUMULADO DE 2003 A 2009**



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 2 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 a 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 bicis 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 (77%). 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

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%.

**GRÁFICO 59**  
**ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN ZONA URBANA**



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

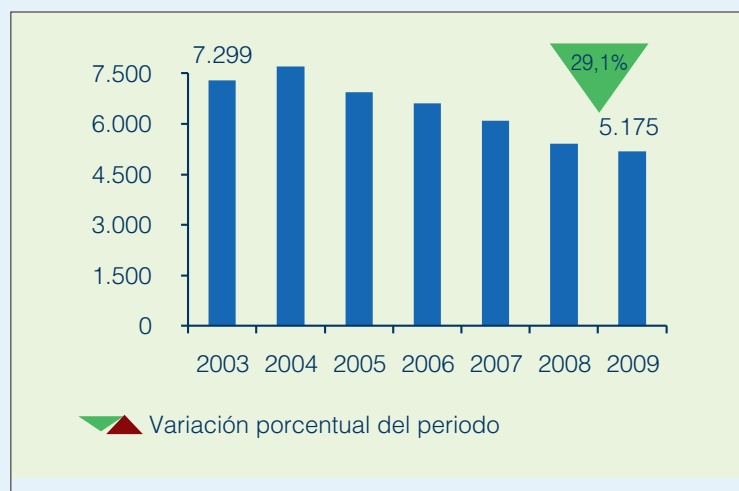
El número de fallecidos y heridos graves en zona urbana se ha reducido en el periodo en un porcentaje muy inferior a las reducciones generales, por lo que su representatividad sobre el total ha aumentado.

**GRÁFICO 60**  
**FALLECIDOS EN ZONA URBANA**



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

**GRÁFICO 61**  
**HERIDOS GRAVES EN ZONA URBANA**



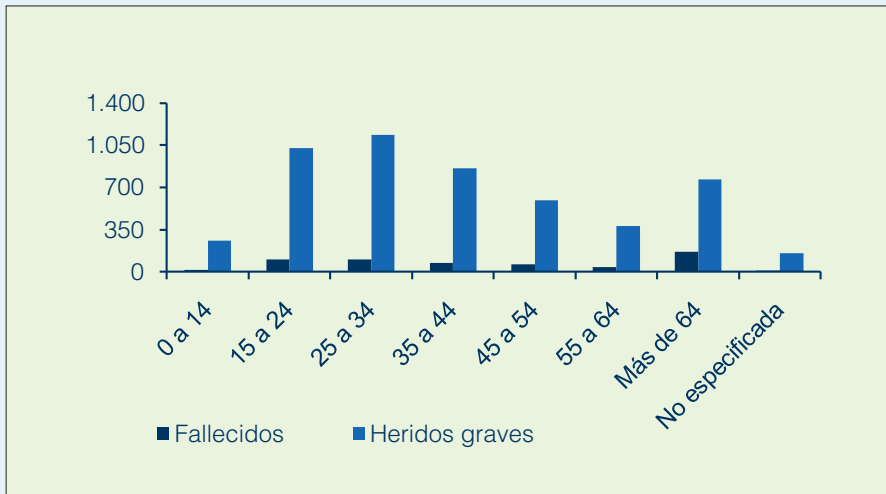
Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

## 2. Características

El análisis de los datos para el año 2009 muestra que:

- 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 64 años, un 28,4% de los fallecidos.
- Por tipo de usuario el 41,8% de los fallecidos fueron peatones.
- Las horas punta, por lo que a accidentes se refiere, son las 15 y las 20 horas (14:59 y 19:59). 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.

**GRÁFICO 62**  
**DISTRIBUCIÓN POR EDAD DE LOS FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES**  
**EN ZONA URBANA EN 2009**

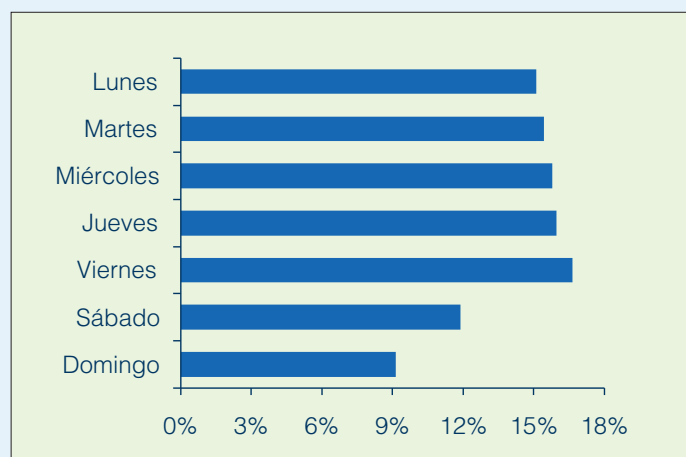


Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2009. DGT. Datos a 30 días

**TABLA 5**  
**SITUACIÓN DE LOS ACCIDENTES EN ZONA URBANA EN 2009**

Año 2009	Intersección	Recta	Curva
% sobre total accidentes zona urbana	47,6%	47,2%	5,2%
% sobre fallecidos zona urbana	35,9%	52,2%	11,9%
% sobre heridos zona urbana	48,2%	46,5%	5,3%

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

**GRÁFICO 63****ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN ZONA URBANA POR DÍA DE LA SEMANA EN 2009**

Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 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 como ciclistas y peatones en las carreteras. Por tanto, es necesario proporcionar directrices normativas que permitan incorporar a los vulnerables como usuarios con derechos y obligaciones.

- **Proporcionar un espacio público urbano y entornos seguros**

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.

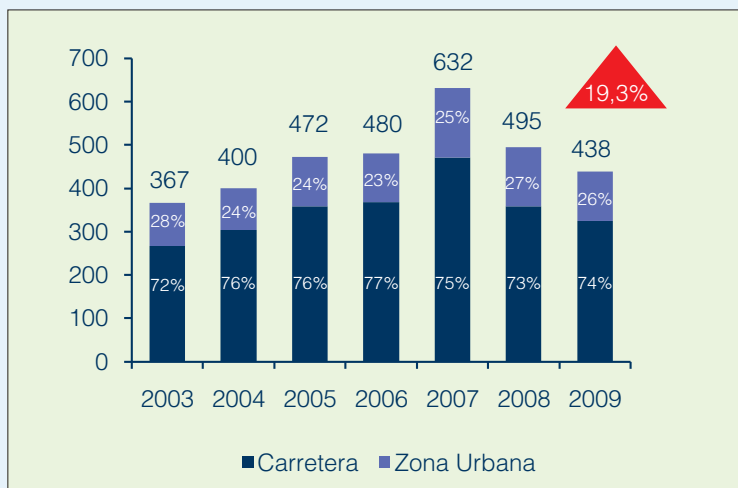
## MOTORISTAS EN MOTOCICLETAS

### 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.

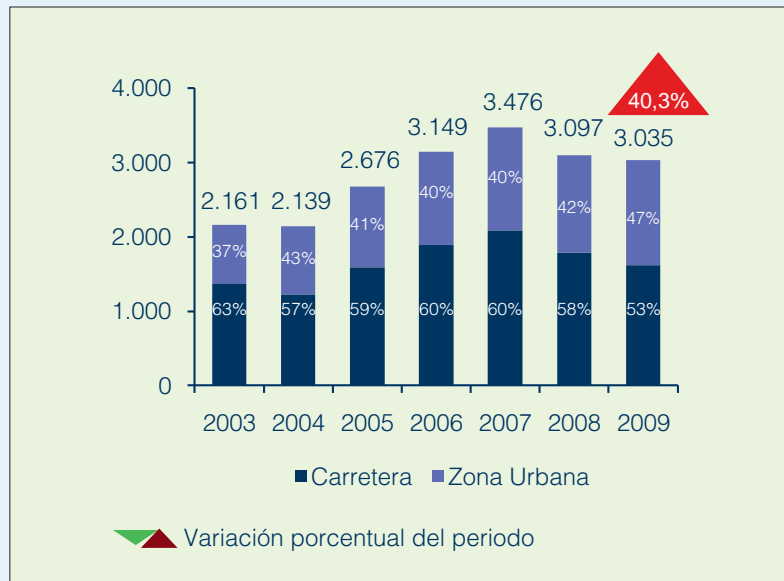
**GRÁFICO 64**  
**USUARIOS DE MOTOCICLETA FALLECIDOS**



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

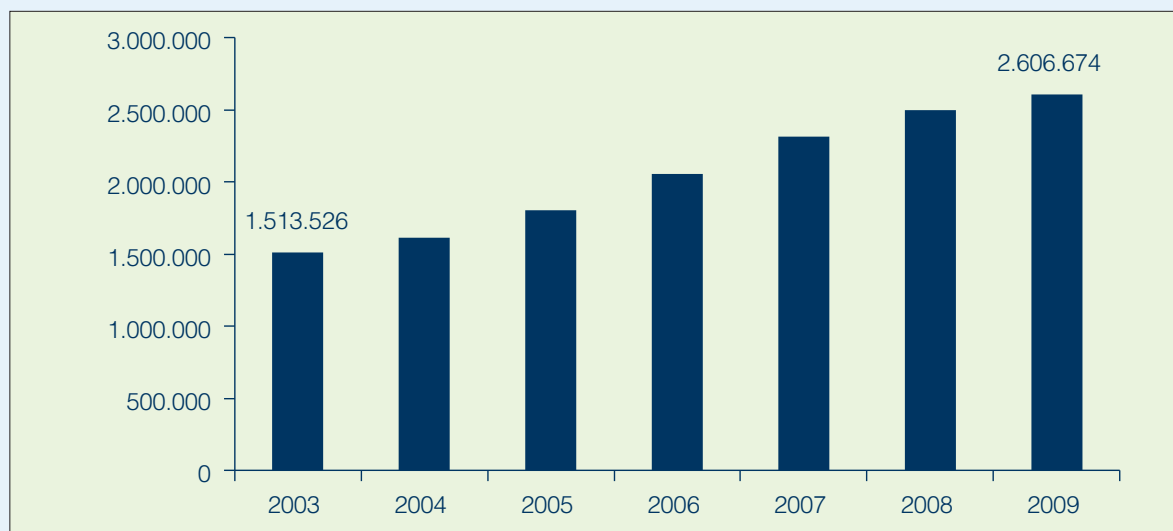


**GRÁFICO 65**  
**USUARIOS DE MOTOCICLETA HERIDOS GRAVES**



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

**GRÁFICO 66**  
**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.

## 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.**

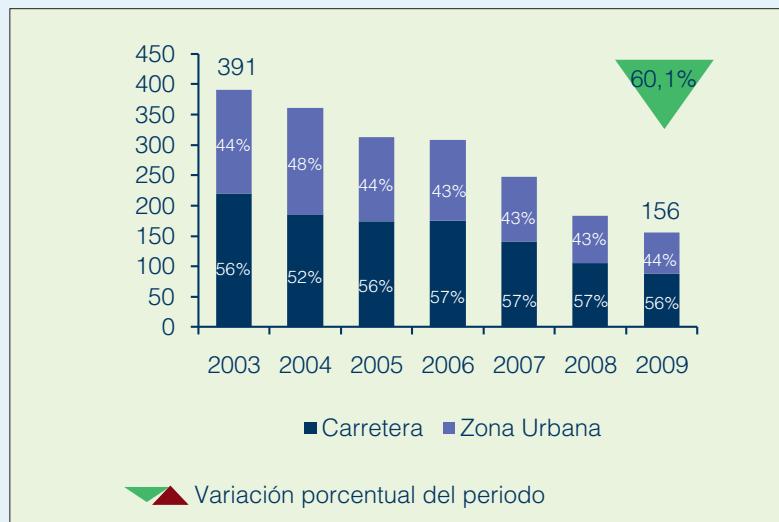
Los estudios observacionales llevados a cabo en 2009 por la Dirección General de Tráfico concluyen que un 99,9% de los usuarios de motocicleta utiliza casco tanto en carretera como en zona urbana.

## MOTORISTAS EN 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.

**GRÁFICO 67**  
**NÚMERO DE USUARIOS DE CICLOMOTOR FALLECIDOS**



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

**GRÁFICO 68**  
**NÚMERO DE USUARIOS DE CICLOMOTOR. HERIDOS GRAVES.**



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 expuestos 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 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

El impacto que tienen determinados factores de riesgo como velocidad, alcohol, drogas, fatiga en la conducción de una motocicleta es alto 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 de esta estrategia.

- **Incrementar la seguridad de las carreteras 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.

- **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.

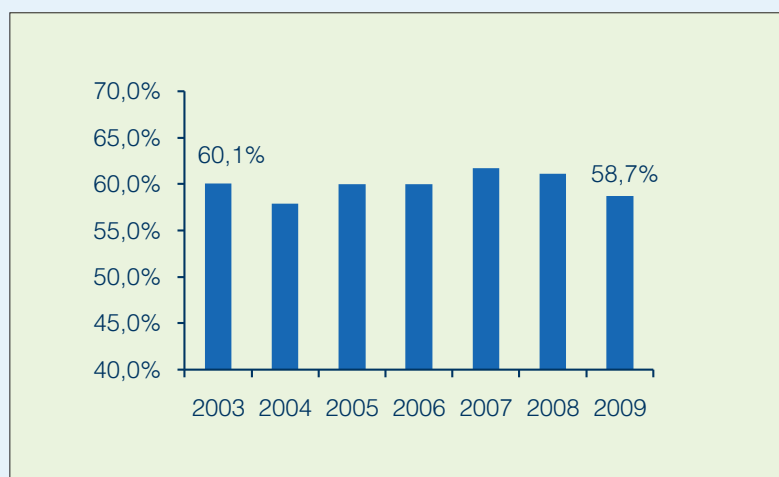
## CARRETERA CONVENCIONAL

### 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.

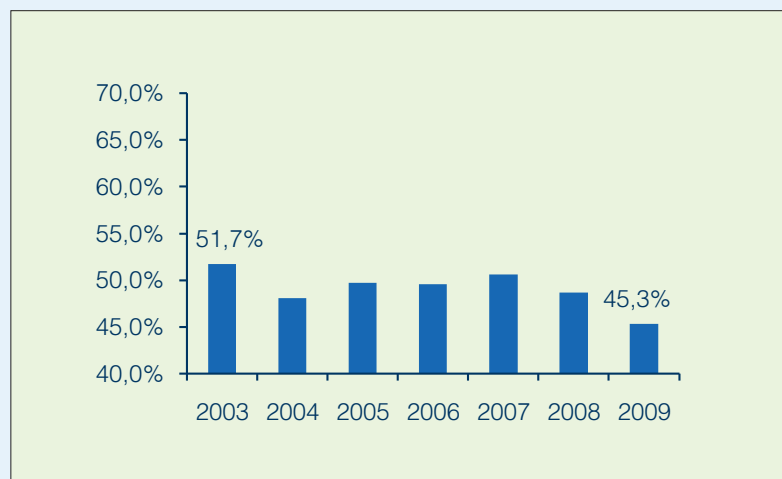
El número de fallecidos y heridos graves en carretera convencional se ha reducido en el periodo 2003 a 2009 en un porcentaje ligeramente superior a las reducciones generales, por lo que su representatividad sobre el total ha disminuido.

**GRÁFICO 69**  
**PORCENTAJE DE FALLECIDOS EN CARRETERAS CONVENCIONALES**  
**SOBRE TOTAL DE CARRETERAS (CARRETERA + ZONA URBANA)**



Fuente: DGT.

**GRÁFICO 70**  
**PORCENTAJE DE HERIDOS GRAVES EN CARRETERAS CONVENCIONALES**  
**SOBRE TOTAL DE CARRETERAS (CARRETERA + ZONA URBANA)**



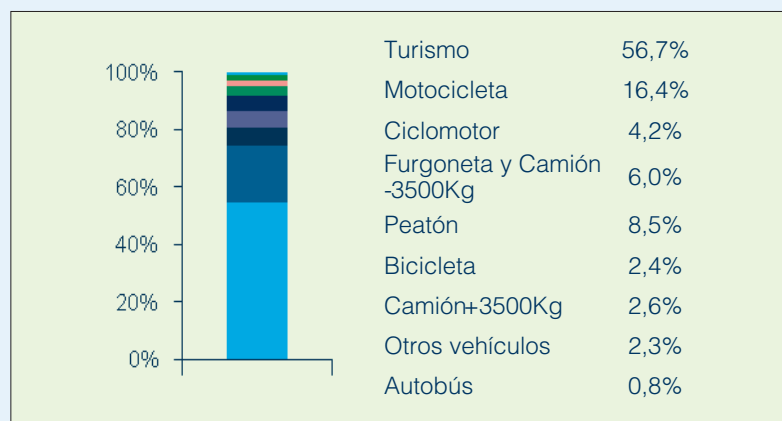
Fuente: DGT.

## 2. Características

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

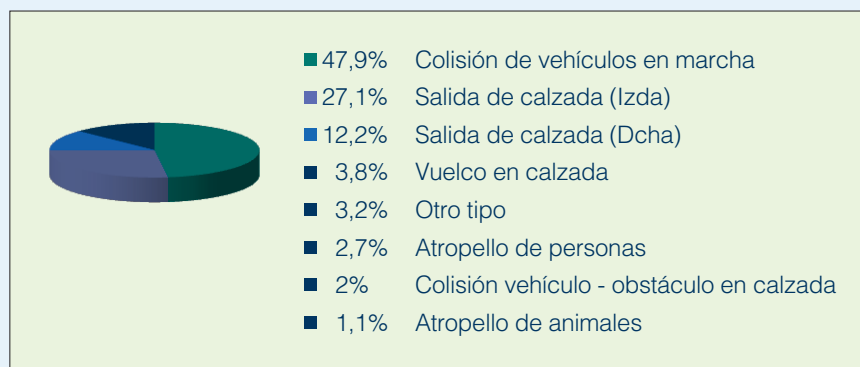
- Un 56,7% del total del número de fallecidos en carretera convencional, se registró en turismos.
- Un 16,4% del total de fallecidos en carretera convencional se produjo en motocicleta.

**GRÁFICO 71**  
**DISTRIBUCIÓN DE FALLECIDOS EN CARRETERA CONVENCIONAL**  
**EN 2009 POR TIPO DE USUARIO**



Fuente: DGT. Datos a 24 horas

**GRÁFICO 72**  
**ACCIDENTES CON VÍCTIMAS EN CARRETERAS CONVENCIONALES**  
**POR TIPO DE ACCIDENTE EN 2009**



Fuente: DGT. Datos a 24 horas

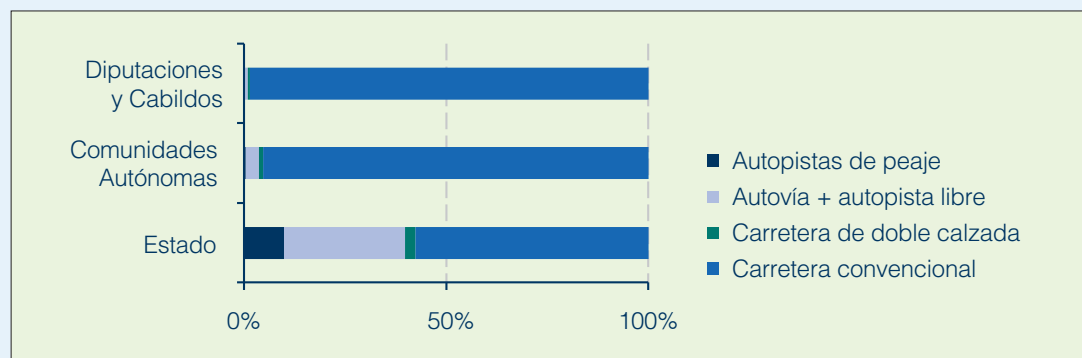
En 2009 un 47,9% de los accidentes con víctimas que se produjeron en carretera convencionales fueron accidentes por colisión de vehículos en marcha. Su diseño es antiguo en la mayoría de los casos, con radios más cerrados, cambios de pendiente, márgenes sin zona de seguridad, intersecciones a nivel, 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.

**TABLA 6**  
**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%
Total	25.472	70.935	68.686	165.093	
%	15,43%	42,97%	41,60%		

Fuente: Anuario estadístico 2008 Fomento

**GRÁFICO 73**  
**LONGITUD DE LA RED DE CARRETERAS DISTRIBUIDA**  
**POR TITULARIDAD Y TIPO DE VÍA EN 2008**



Fuente: Anuario estadístico 2008 Fomento

### 3. Objetivos operativos

#### Carreteras y entornos diseñados en función de las capacidades humanas y tecnológicas

- Mejorar la seguridad de las carretera convencional 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 invadir el sentido contrario al adelantar, 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.

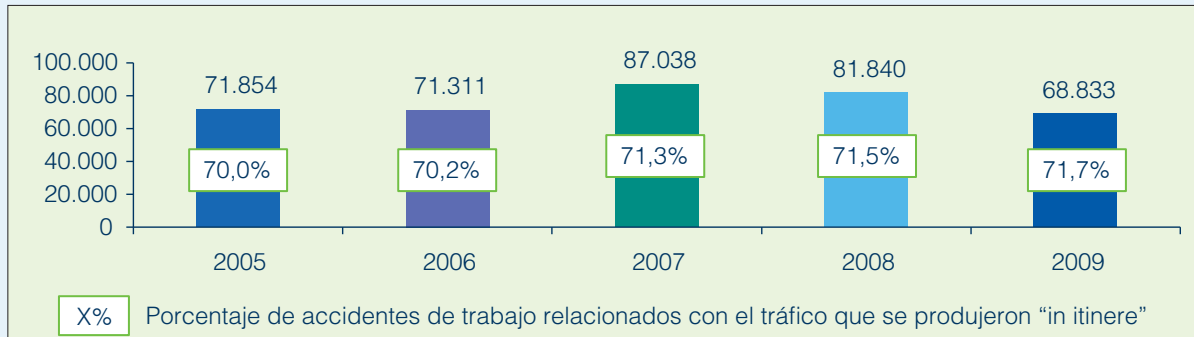
## ACCIDENTES “IN ITINERE” Y EN MISIÓN

### 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.

**GRÁFICO 74**  
**NÚMERO DE ACCIDENTES DE TRABAJO RELACIONADOS CON EL TRÁFICO**

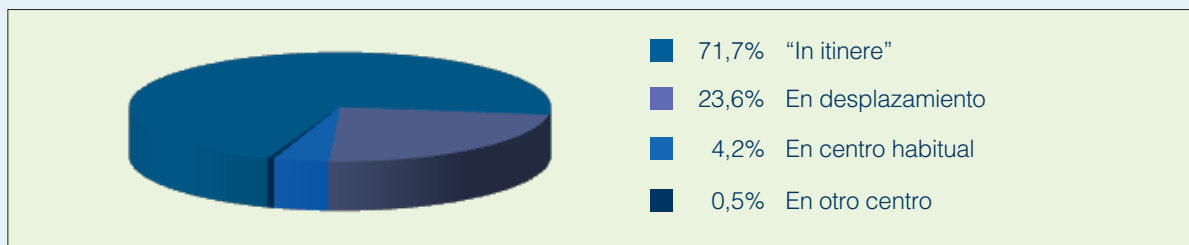


Fuente: Accidentes de trabajo-tráfico durante el año 2009. Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo.

## 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) seguido de industria (259,9) y construcción (257,8).

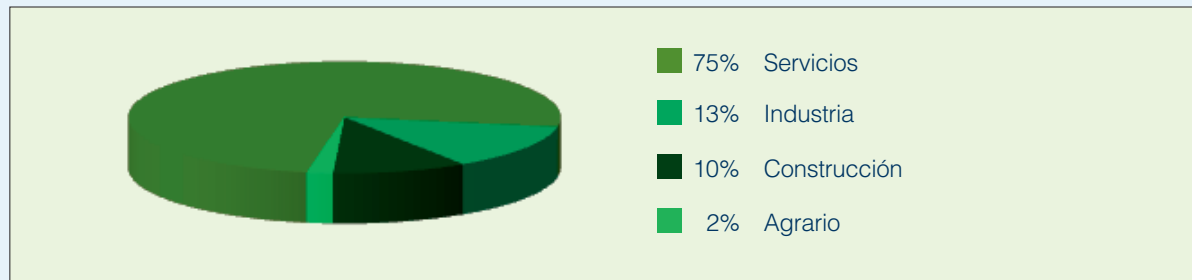
**GRÁFICO 75**  
**ACCIDENTES RELACIONADOS CON EL TRÁFICO POR LUGAR DEL ACCIDENTE EN 2009**



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

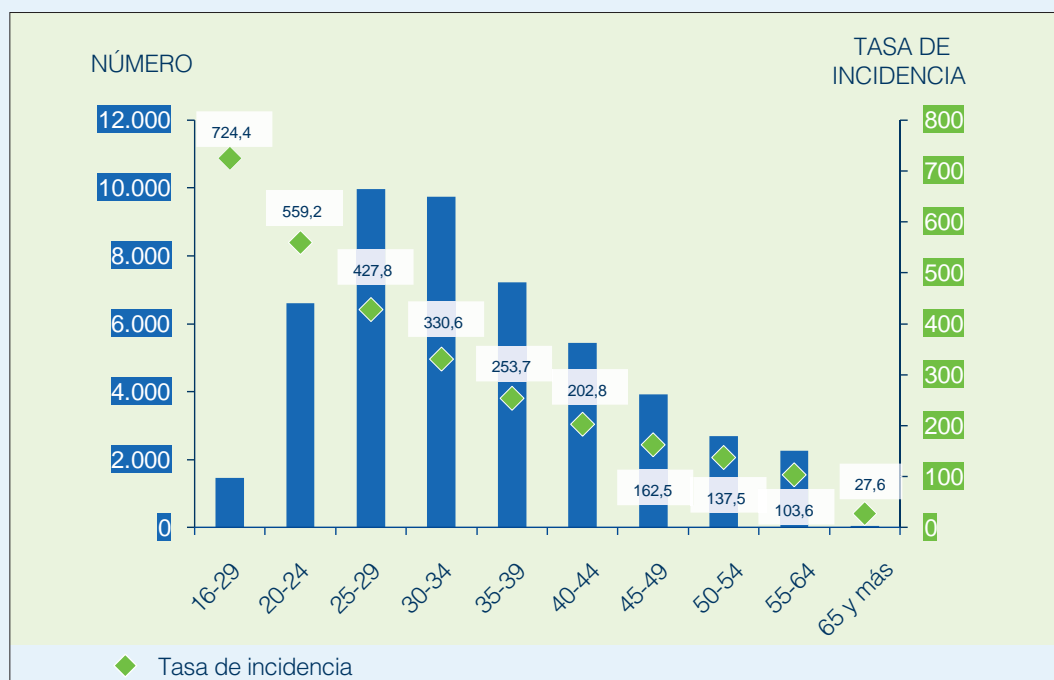


**GRÁFICO 76**  
**ACCIDENTES DE TRABAJO RELACIONADOS CON EL TRÁFICO POR SECTOR EN 2009**



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

**GRÁFICO 77**  
**ACCIDENTES DE TRÁFICO "IN ITINERE" POR EDAD EN 2009**



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

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 cuanto más joven es el colectivo analizado, lo que indica una mayor vulnerabilidad.

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 los hombres con tres veces más siniestralidad que a 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

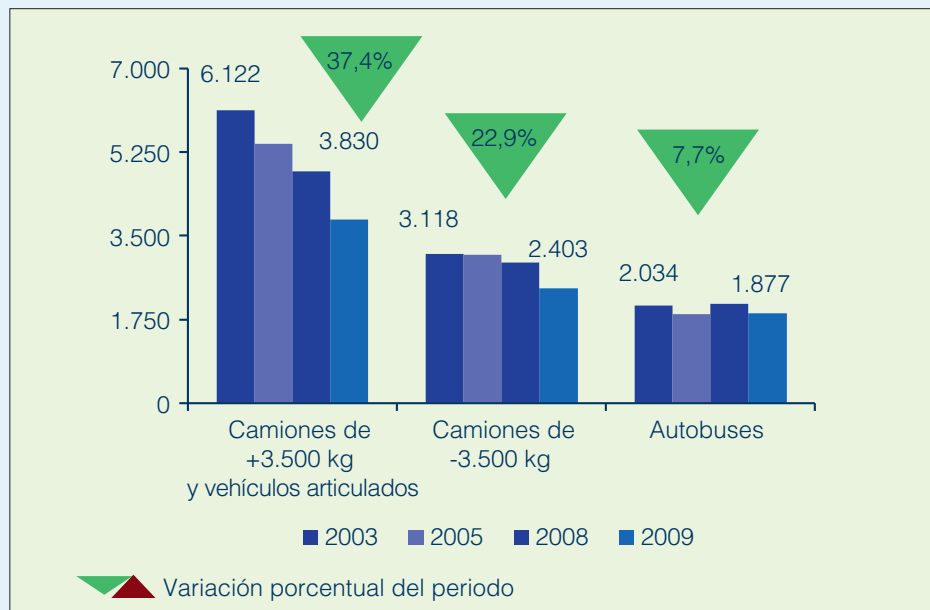
---

### 1. Evolución 2003-2009

---

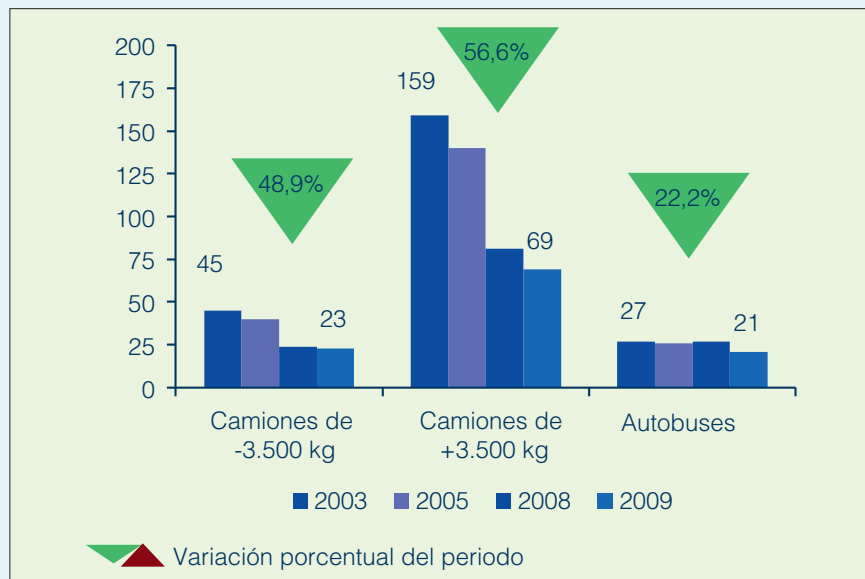
El número de fallecidos (ocupantes) ha descendido notablemente en el transporte de mercancías tanto en los camiones de más de 3.500 kg. como para los de menos de 3.500 kg. Paralelamente el parque nacional de camiones de menos de 3.500 kg creció un 23,1% de 2005 a 2009, frente al 2,6% de los camiones de más de 3.500 kg.

**GRÁFICO 78**  
**VEHÍCULOS, SEGÚN TIPO, QUE HAN INTERVENIDO**  
**EN EL TOTAL DE ACCIDENTES CON VÍCTIMAS**



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

**GRÁFICO 79**  
**NÚMERO DE OCUPANTES FALLECIDOS**



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 de 49,7% fallecidos y 47,1% de heridos graves.

**GRÁFICO 80**  
**NÚMERO DE FALLECIDOS EN FURGONETA**



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

**GRÁFICO 81**  
**NÚMERO DE HERIDOS GRAVES EN FURGONETA**

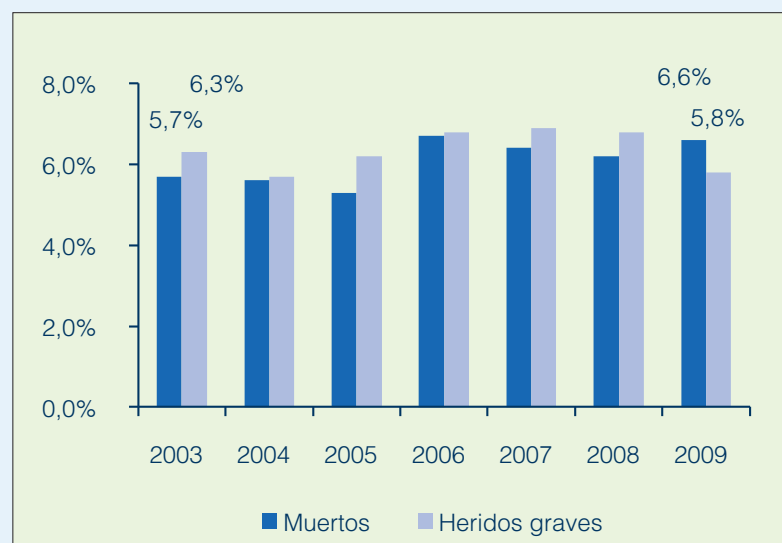


Fuente: Anuarios estadísticos de accidentes 2003-2009. DGT. Datos a 30 días

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.

**GRÁFICO 82**  
**FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVES EN FURGONETA EN CARRETERA**  
**(SOBRE TOTALES DE FALLECIDOS Y HERIDOS GRAVE)**



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

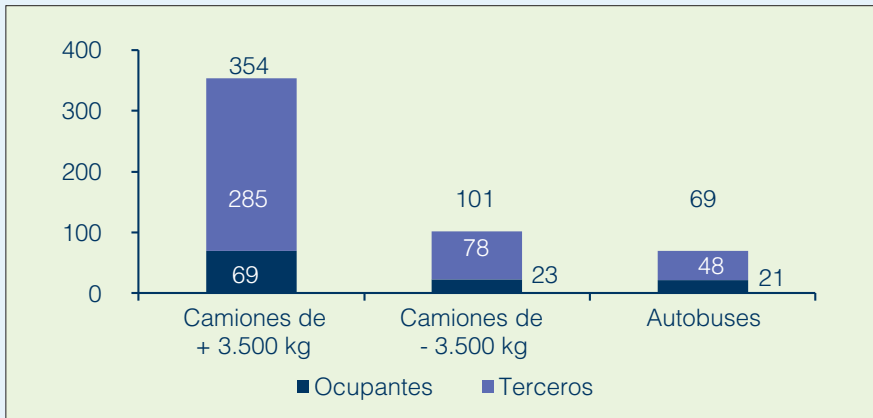
## 2. Características

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.

El porcentaje de terceros fallecidos en los accidentes en los que se vio implicado un camión de +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%.

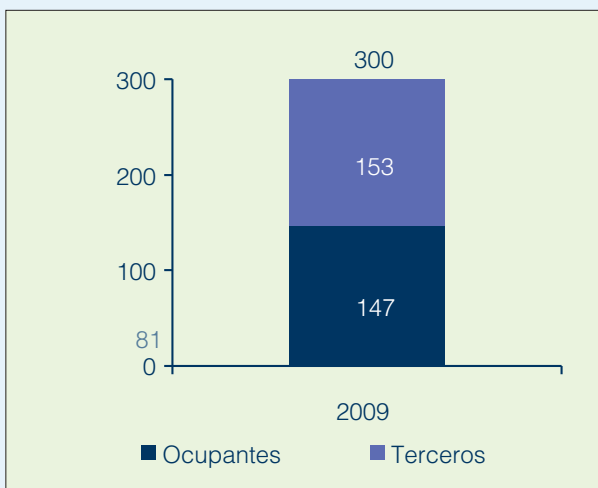
**GRÁFICO 83**  
**NÚMERO DE FALLECIDOS EN LOS QUE SE VIO IMPLICADO UN VEHÍCULO DE LOS SIGUIENTES EN 2009**



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

El porcentaje de terceros fallecidos en los accidentes en los que se vio implicada una furgoneta fue de 153 fallecidos, un 51% del total de fallecidos en los que se vio implicada una furgoneta.

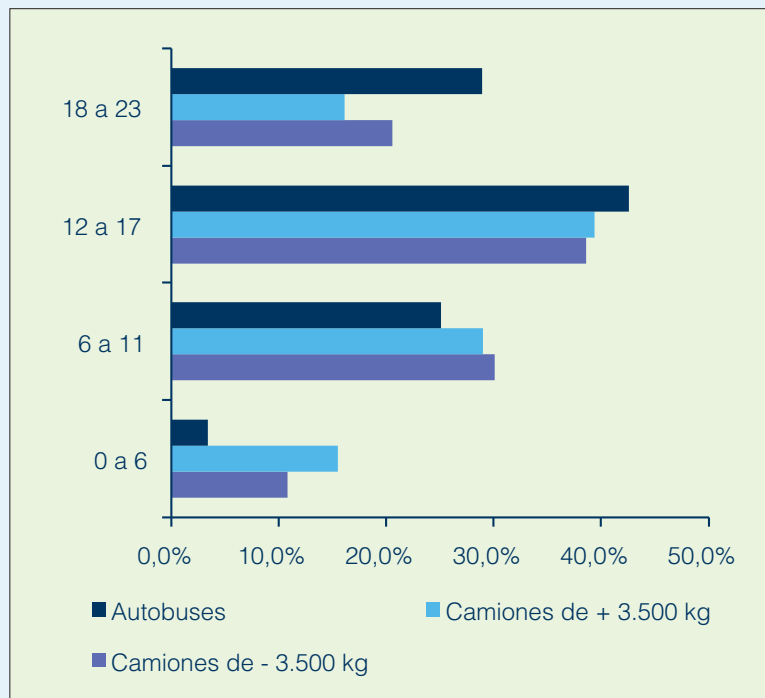
**GRÁFICO 84**  
**NÚMERO DE FALLECIDOS EN LOS QUE SE VIO IMPLICADA UNA FURGONETA EN 2009**



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

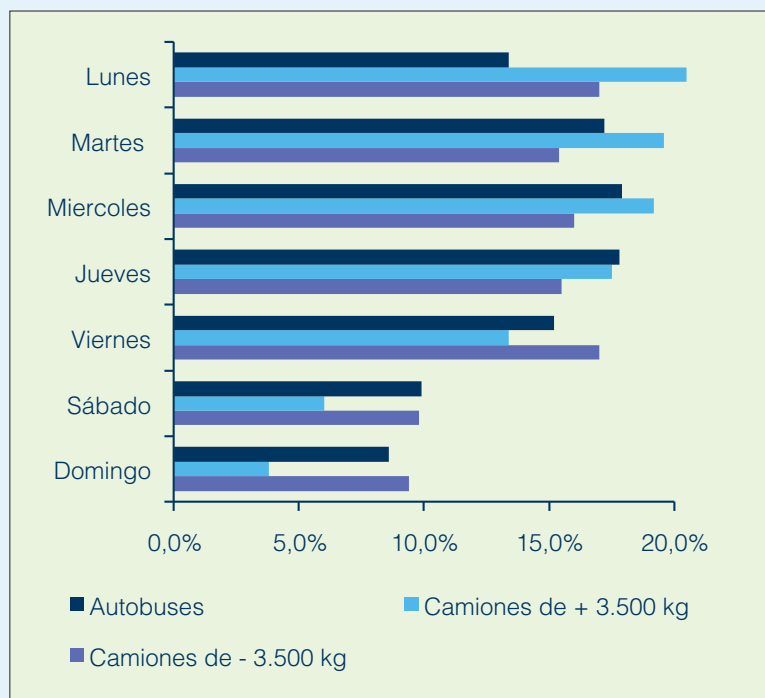
La franja horaria con mayor accidentalidad para todos estos tipos de vehículos se concentra de 12 a 17 horas, y el día de la semana es el miércoles para autobuses y lunes para camiones.

**GRÁFICO 85**  
**ACCIDENTES CON VÍCTIMAS USUARIAS DE CAMIONES Y AUTOBUSES**  
**POR FRANJA HORARIA EN 2009**



Fuente: DGT. Datos a 24 horas

**GRÁFICO 86**  
**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 donde más accidentes se producen, ya que en ellas ocurren el 63,7% de los siniestros, mientras el 27,5 % de los accidentes se producen 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.

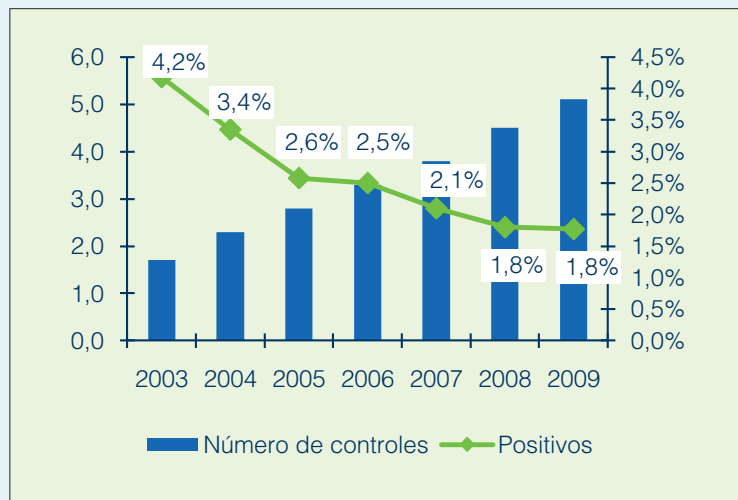
## ALCOHOL Y DROGAS

### 1. Evolución 2003-2009

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

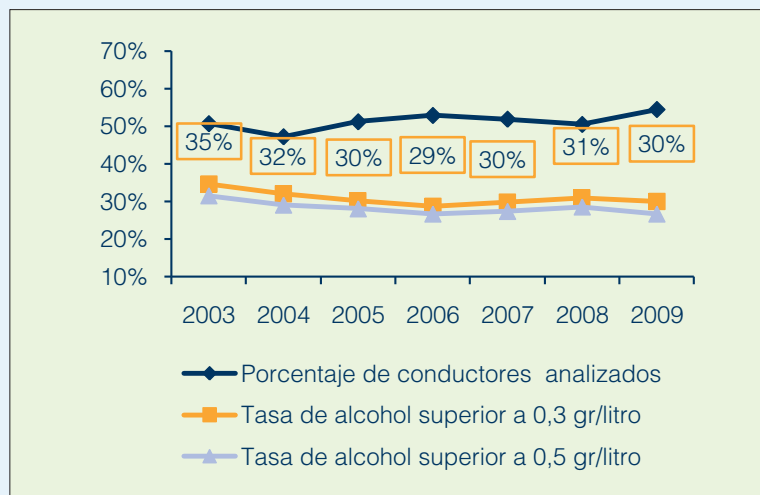


**GRÁFICO 87**  
**NÚMERO DE CONTROLES PREVENTIVOS (EN MILLONES)**  
**Y TASA DE POSITIVOS REALIZADOS POR LA ATGC**



Fuente: DGT

**GRÁFICO 88**  
**CONDUCTORES FALLECIDOS QUE PRESENTABAN CONSUMO DE ALCOHOL**



Fuente: Instituto de Toxicología y Ciencias Forenses (2009)

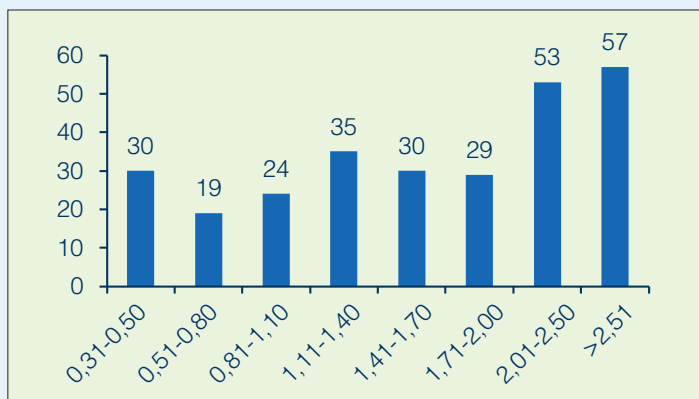
Las autopsias realizadas por el Instituto de Toxicología a conductores fallecidos en 2009 indicaron consumo de drogas en el 12,4% de los casos. Esta cifra ha ido en incremento en los últimos años, aumentando de 2003 a 2009 en 3,3 puntos porcentuales.

**GRÁFICO 89****PRESENCIA DE DROGA EN LAS AUTOPSIAS DE CONDUCTORES FALLECIDOS EN 2009**

Fuente: Instituto de Toxicología y Ciencias Forenses (2009)

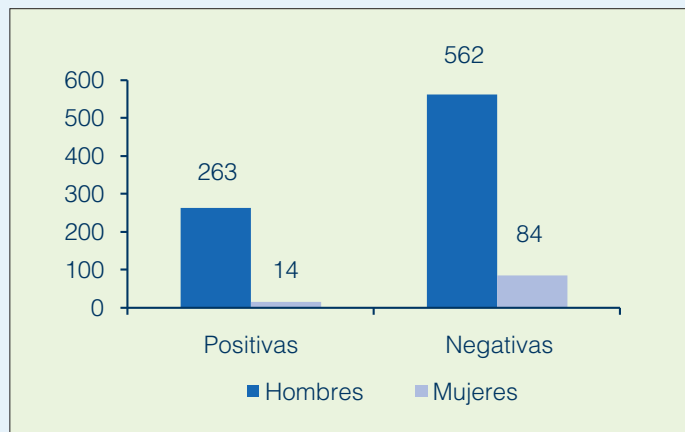
## 2. Características

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.

**GRÁFICO 90****TASA DE ALCOHOL EN LAS AUTOPSIAS DE CONDUCTORES FALLECIDOS EN 2009**

Fuente: Instituto de Toxicología y Ciencias Forenses (2009)

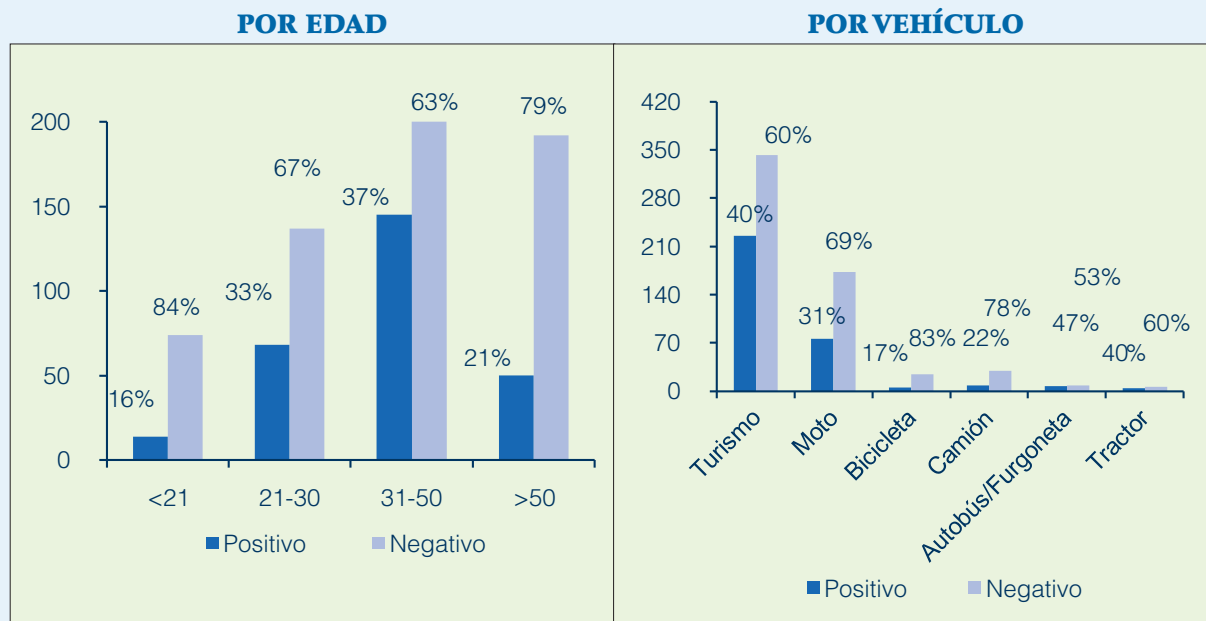
**GRÁFICO 91**  
**PRESENCIA DE ALCOHOL MAYOR O IGUAL A 0,3 GR/L EN LAS AUTOPSIAS DE CONDUCTORES FALLECIDOS POR GÉNERO EN 2009**



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.

**GRÁFICO 92**  
**PRESENCIA DE ALCOHOL MAYOR O IGUAL A 0,3 GR/L EN LAS AUTOPSIAS DE CONDUCTORES FALLECIDOS EN 2009**



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).

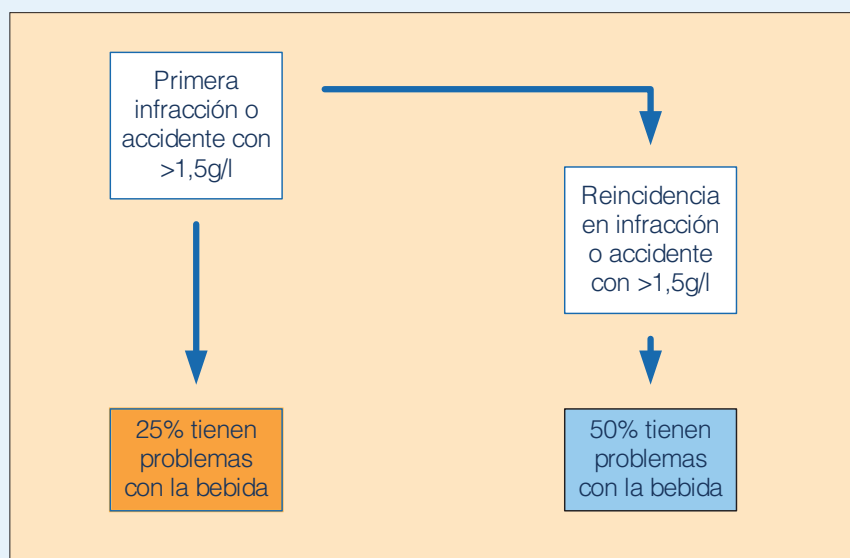
Existe una migración en parte del colectivo de conductores consumidores de bebidas alcohólicas desde el consumo de éste a las demás drogas y con los nuevos sistemas de detección de estas sustancias, se observa un aumento del policonsumo.

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 90.306 conductores sancionados en 2008 por positivo en control de alcoholemia 2.258 reincidirán.

**DIAGRAMA 3**  
**CONDUCTAS REINCIDENTES**



Fuente: Modificado de Simpson HM, et al. Traf Inj Prev 2004; 5(3):261-269.

### *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 consciencia, 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**

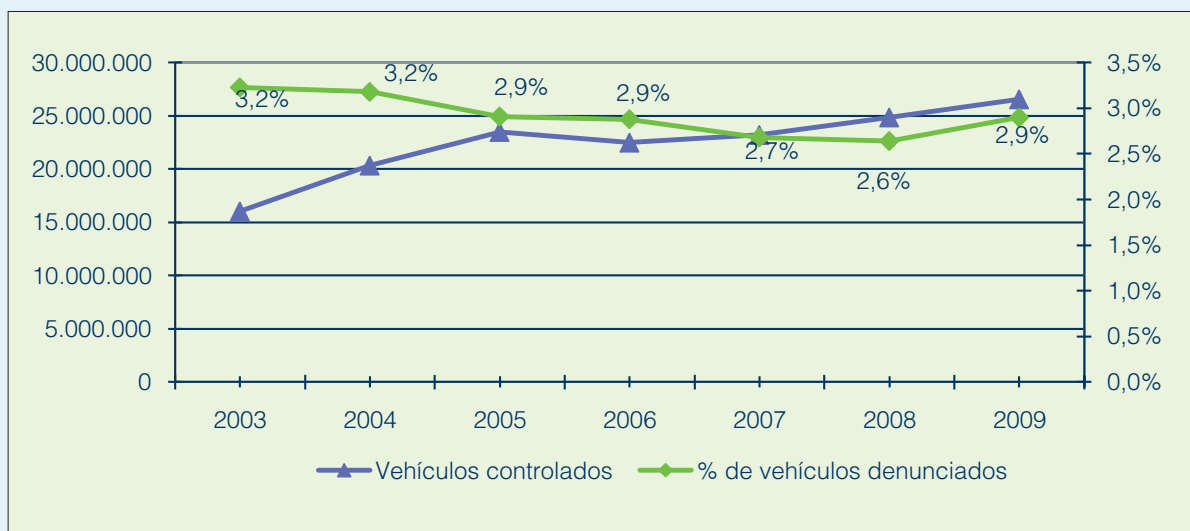
Los controles de alcoholemia han sido la herramienta principal que ha permitido en los últimos cuatro años concienciar y disuadir a la población de conducir bajo los efectos del alcohol. Mantener estos controles que serán complementados con el control de drogas será una línea de trabajo en la nueva Estrategia.

## 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%.

**GRÁFICO 93**  
NÚMERO DE CONTROLES Y TASA DE DENUNCIAS (ATGC)

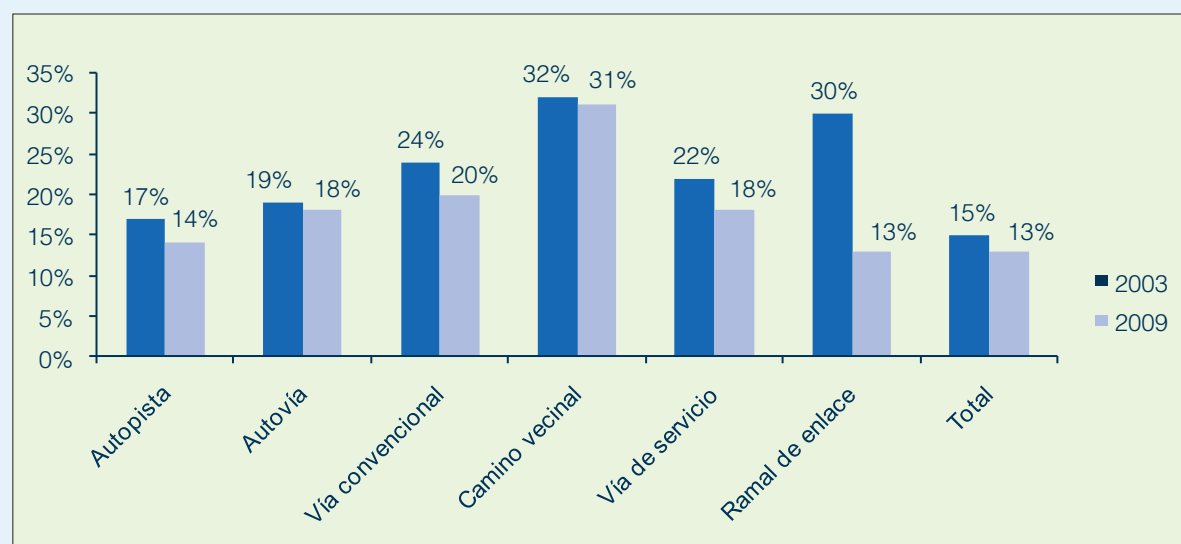


Fuente: DGT

### 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%).

**GRÁFICO 94**  
**INFRACCIONES DE VELOCIDAD POR TIPO DE VÍA ENTRE 2003-2009**



Fuente: Las principales cifras de la Siniestralidad Vial 2009. 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.

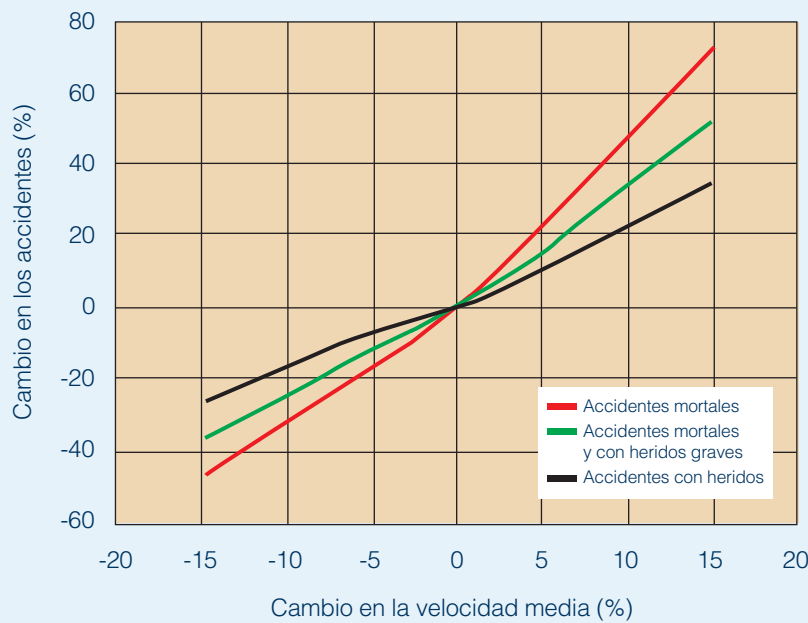
La velocidad es proporcional a las consecuencias de los accidentes. Según el modelo "Power Model" de Nilsson una reducción del 5% en la velocidad media supone una disminución del 20% de los accidentes mortales y del 10% en los accidentes con heridos.

**DIAGRAMA 4  
LO QUE CUESTA FRENAR UN COCHE**



Fuente: DGT

**GRÁFICO 95  
MODELO "POWER MODEL" DE NILSSON**



Fuente: Nilsson 2004



### 3. OBJETIVOS OPERATIVOS

#### Adecuar la velocidad para reducir el riesgo y la gravedad de accidentes

- **Conseguir comportamientos más seguros en relación a la velocidad**

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 y a la protección de los vulnerables pasa por intervenir en el diseño de la infraestructura, promoviendo la adopción de medidas estructurales y de señalización dirigidas a reducir intensidad y velocidad de los vehículos bajo criterios homogéneos y unificados para todas las vías públicas tanto urbanas como interurbanas.





# 5

## El marco conceptual de la Estrategia: objetivos e indicadores



# 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 Autónoma 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*

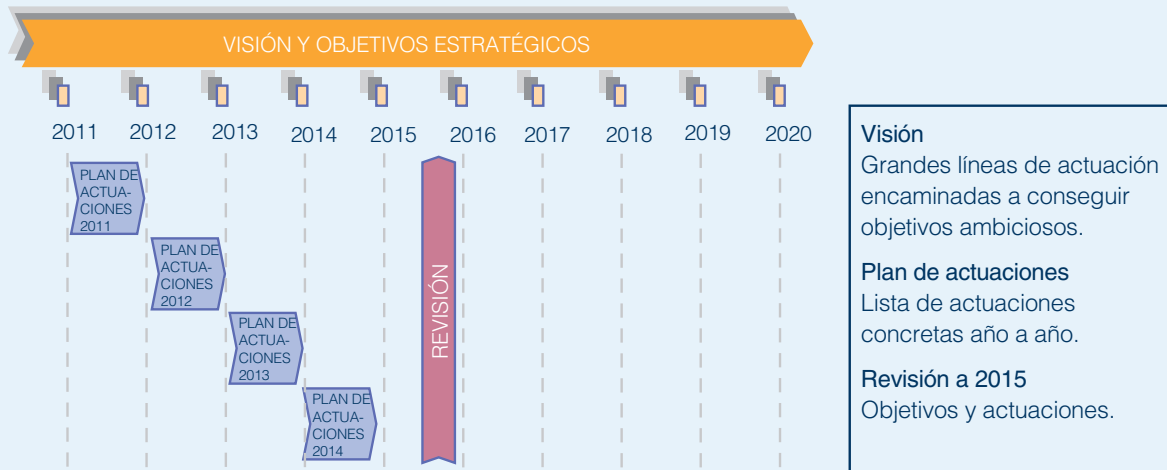
Una estrategia en la que juega un papel importante la difusión y recepción del conocimiento en seguridad vial entre los agentes que pueden aportar para su mejora.

**DIAGRAMA 5**  
**FACTORES CLAVE DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL**



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.

**DIAGRAMA 6**  
**VISIÓN Y OBJETIVOS ESTRATÉGICOS A 10 AÑOS**



## 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 se apoya 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 copartícipes 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.

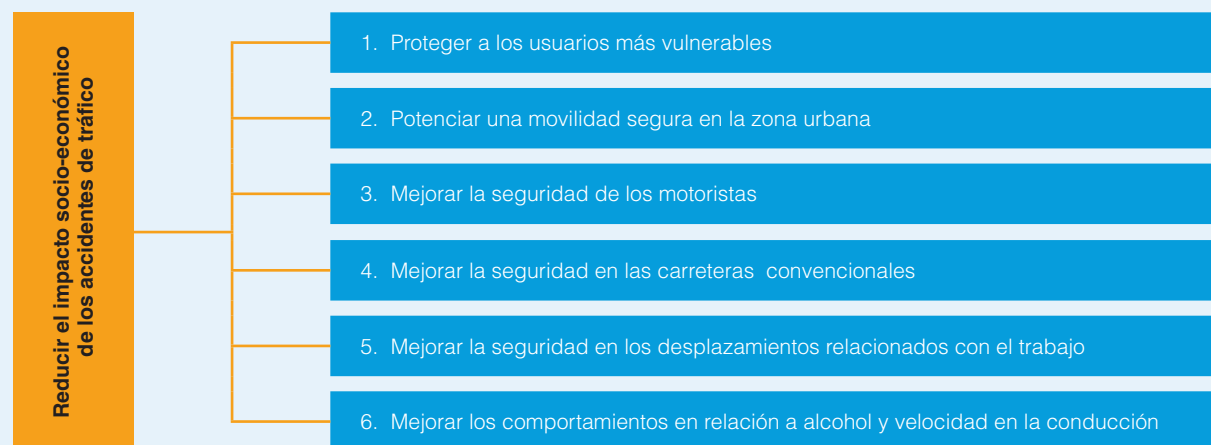
Se anima a los Estados miembros a contribuir mediante sus estrategias nacionales de seguridad vial a alcanzar el objetivo común, habida cuenta de sus puntos de partida, necesidades y circunstancias específicos. Deben centrar sus esfuerzos en aquellos ámbitos con peores resultados, utilizando como indicador 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 Diagnósis (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.

**TABLA 7**  
**PRIORIDADES DE LA ESTRATEGIA**



## 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.



**TABLA 8**  
**ÁRBOL DE OBJETIVOS**

LAS PRIORIDADES	LOS COLECTIVOS Y LOS TEMAS CLAVE	LOS OBJETIVOS OPERATIVOS
<p><b>1. Proteger a los usuarios más vulnerables</b></p>	Niños	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros</li> <li>▶ Mejorar la utilización eficiente de los sistemas de retención infantil</li> <li>▶ Impulsar la seguridad vial en el curriculum escolar</li> </ul>
	Jóvenes	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mejorar la capacitación y actitudes de los conductores jóvenes</li> <li>▶ Realizar intervenciones activas en el entorno de ocio nocturno</li> </ul>
	Mayores	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Mejorar el seguimiento de las capacidades de los mayores para la conducción</li> <li>▶ Proporcionar espacios seguros de movilidad para mayores</li> <li>▶ Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los mayores y su movilidad</li> </ul>
	Peatones	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Promover el desplazamiento a pie como forma de movilidad económica y saludable</li> <li>▶ Proporcionar espacios seguros de movilidad para peatones</li> <li>▶ Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los peatones y su movilidad</li> </ul>
	Ciclistas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Promover el uso de la bicicleta como modo de desplazamiento eficiente</li> <li>▶ Mejorar la capacitación y actitudes de los ciclistas y resto de usuarios</li> <li>▶ Proporcionar espacios seguros de movilidad para bicicletas</li> <li>▶ Mejorar el conocimiento de los ciclistas</li> </ul>
<p><b>2. Potenciar una movilidad segura en la zona urbana</b></p>	Zona urbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Proporcionar un espacio público urbano y entornos seguros</li> <li>▶ Potenciar la disciplina en el ámbito urbano</li> </ul>
<p><b>3. Mejorar la seguridad de los motoristas</b></p>	Motoristas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Conseguir comportamientos más seguros de los motoristas</li> <li>▶ Incrementar la seguridad de las carreteras para los motoristas</li> <li>▶ Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los motoristas y su movilidad</li> </ul>

LAS PRIORIDADES	LOS COLECTIVOS Y LOS TEMAS CLAVE	LOS OBJETIVOS OPERATIVOS
4. Mejorar la seguridad en las carreteras convencionales	Carretera convencional	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Conseguir comportamientos más seguros en las carreteras convencionales</li> <li>▶ Mejorar la seguridad de las carretera convencional a través de su diseño, especialmente para evitar salidas de la vía y colisiones frontales</li> </ul>
5. Mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo	Seguridad vial en la empresa	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Lograr una intervención activa de las empresas en los accidentes <i>in itinere</i></li> <li>▶ Mejorar el conocimiento de los accidentes <i>in itinere</i></li> </ul>
	Transporte profesional	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales</li> <li>▶ Mejorar la capacitación y habilidad de los conductores profesionales</li> </ul>
6. Mejorar los comportamientos en relación a alcohol y velocidad en la conducción	Alcohol y drogas	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Desarrollar acciones preventivas para reducir el consumo de alcohol y drogas en la conducción</li> <li>▶ Consolidar las acciones de control de la norma</li> </ul>
	Velocidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>▶ Conseguir comportamientos más seguros en relación a la velocidad</li> <li>▶ Promover un diseño seguro de las vías para reducir la situaciones de riesgo por velocidad: áreas 30, accesos a poblaciones</li> </ul>

## LOS INDICADORES

Inicialmente se identifican un conjunto de indicadores concretos, cuantificables y científicos para 2020 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. Estos indicadores constituyen el cuadro de seguimiento de las prioridades en las que España debe centrar sus esfuerzos.

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

**TABLA 9**  
**INDICADORES**

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

INDICADORES	
<b>1</b>	<b>Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes</b> 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).
<b>2</b>	<b>Reducción del número de heridos graves en un 35%</b> 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.
<b>3</b>	<b>Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil.</b> La correcta utilización de los sistemas de retención es clave ya que 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 ha sido 17 (datos de 2009).
<b>4</b>	<b>25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana.</b> 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 fue del 34%. La reducción del 25% significa pasar de 730 en 2009 a 584 en 2020.
<b>5</b>	<b>10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años.</b> 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).
<b>6</b>	<b>30% de reducción de fallecidos por atropello.</b> 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.

## INDICADORES

**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 se 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 once áreas de actuación



# 6

## Las once 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 dirigida 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
<b>Educación y formación</b>	Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías
Ámbitos de intervención:	
<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>	
<b>Comunicación</b>	Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial
Ámbitos de intervención :	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Campañas de información y concienciación</li><li>• Implicación de la sociedad civil</li></ul>	
<b>La norma y su cumplimiento</b>	Consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma
Ámbitos de intervención :	
<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>	
<b>Salud y seguridad vial</b>	Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico
Ámbitos de intervención :	
<ul style="list-style-type: none"><li>• Las aptitudes de los conductores</li><li>• La implicación de los profesionales sanitarios</li></ul>	



ÁREA	MISIÓN DEL ÁREA DE ACTUACIÓN
<b>Seguridad en los vehículos</b>	Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad
Ámbitos de intervención : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La información técnica del vehículo</li> <li>• Hacia un vehículo más sostenible</li> <li>• Hacia un vehículo más seguro</li> </ul>	
<b>Infraestructura e ITS</b>	Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor
Ámbitos de intervención : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La información sobre la seguridad de las infraestructuras</li> <li>• Explotación y conservación de las infraestructuras</li> <li>• El diseño seguro de las infraestructuras</li> <li>• Sistemas inteligentes de transporte (ITS) y gestión del tráfico</li> </ul>	
<b>Zona urbana</b>	Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables
Ámbitos de intervención : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Hacia una movilidad urbana sostenible y segura</li> <li>• El diseño urbano bajo criterios de seguridad vial</li> <li>• La disciplina en el ámbito urbano</li> </ul>	
<b>Empresa y transporte profesional</b>	Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo
Ámbitos de intervención : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas</li> <li>• Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo</li> <li>• Las furgonetas</li> <li>• El transporte profesional de mercancías y viajeros</li> </ul>	
<b>Víctimas</b>	Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico
Ámbitos de intervención : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La atención en el accidente</li> <li>• Después del accidente</li> <li>• Las asociaciones de víctimas</li> </ul>	
<b>Investigación y gestión</b>	Más y mejor información para proporcionar un tratamiento del conocimiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial
Ámbitos de intervención : <ul style="list-style-type: none"> <li>• Las estadísticas y los indicadores de la seguridad vial</li> <li>• La investigación relacionada con la seguridad vial</li> </ul>	
<b>Coordinación y participación</b>	Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes
Ámbitos de intervención : <ul style="list-style-type: none"> <li>• La participación de la sociedad civil</li> <li>• La coordinación entre administraciones</li> <li>• La acción internacional</li> </ul>	

## 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 a 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.

- 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 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 para 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 que 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 requiere el conocimiento de un mínimo de normas de circulación y señales para una movilidad segura tanto en el entorno urbano como en carretera y montaña 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.

Adecuar 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 reeducación de conductores que han tenido pérdida 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 vehículos 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 psíquicas 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 políticas 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 de 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 consumo de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas durante la conducción.

- 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 editará y difundirá 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 alcohol 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.**

Conmutar 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 a 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.



Conducción: ver prospecto

---

### **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 pérdida 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.  
Las autoridades sanitarias y de tráfico colaborarán para mejorar la función inspectora en el marco del Reglamento de Centros de Reconocimiento de Conductores (RD. 170/2010 de 19 de febrero).
- 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 pérdida 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.

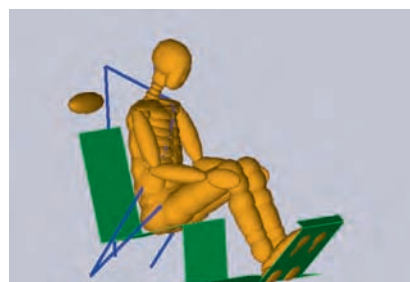
- **Poner a disposición de los profesionales sanitarios herramientas para la identificación de problemas de salud relacionados con la conducción.**

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 y resto de usuarios de vehículos.



---

### **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 ITVs 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 colecti-

vos 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 Ministerio 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 Ministerio de Fomento para la Red de Carreteras del Estado. Existen otros titulares de vías que no cuentan con 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 Viarias 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 infraestructuras

---

- **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 Trasposición. 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 piloto.

- **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, pueden 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 arcones 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 guardarraíles 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 auditoría 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 grupos 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 y protegerse 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 en travesías y accesos a las ciudades.**  
Identificar y diseminar buenas prácticas sobre el diseño del espacio vial y la instalación de elementos para la movilidad segura de estos colectivos en la zona urbana y en otro tipo de vías.
- **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 vía 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 homogeneización 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)

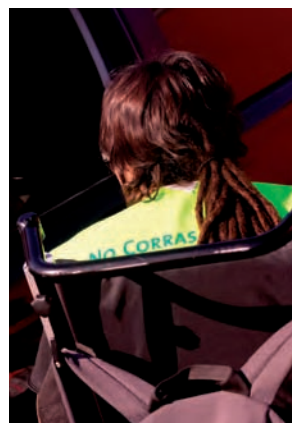
El Ministerio de Educación, con la colaboración de la Dirección General de Tráfico y el Ministerio de Fomento, está elaborando el futuro título de “Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera” que incorporará a la enseñanza oficial el Certificado de Aptitud Profesional que acompaña al ejercicio de la conducción profesional incor-

porándolo 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.

- Implantación 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 sal-

var 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 a 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 público-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 Autónoma 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 F.E.M.P. y con las comisiones que en el ámbito de seguridad vial tienen configuradas.

De acuerdo con la F.E.M.P., 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

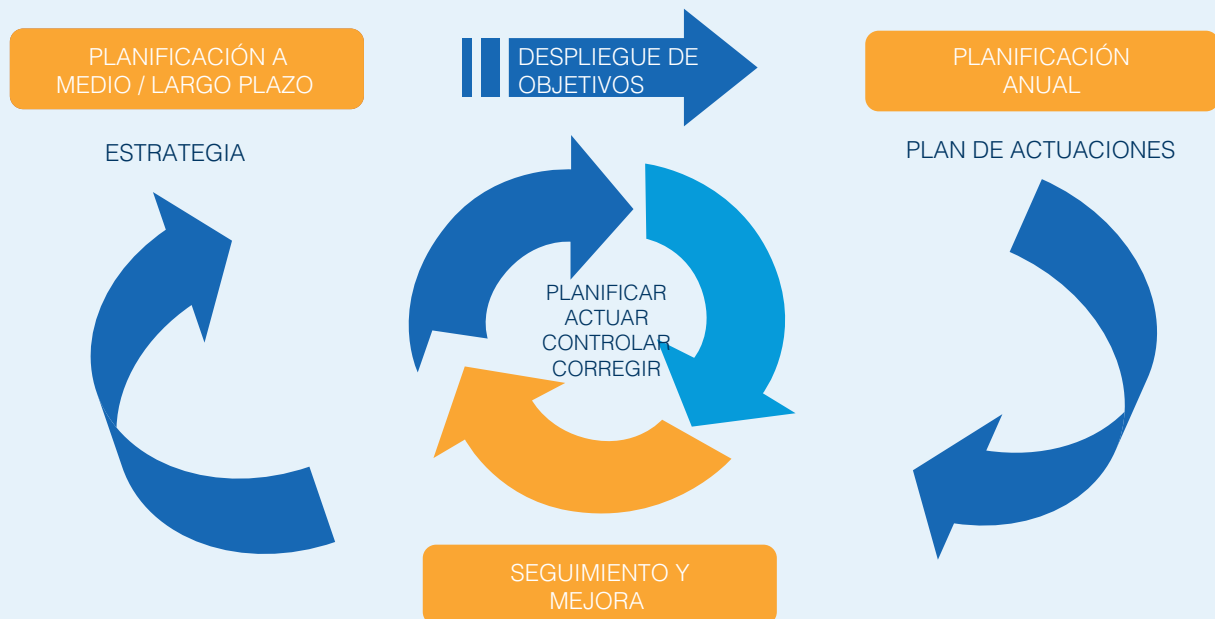
# 7

## 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 facilite su impulso e implantación .

**DIAGRAMA 7**  
**CICLO DE PROGRAMACIÓN ESTRATÉGICA**



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 :

**DIAGRAMA 8**  
**NIVELES DE PARTICIPACIÓN DE AGENTES PÚBLICO-PRIVADO**



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, 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.

Asociaciones de víctimas y de usuarios, sectores económicos y profesionales, institutos universitarios y otros agentes sociales.

---

### **El Comité Director**

---

El Comité Director de la Estrategia estará compuesto por la Administración General del Estado: 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. 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 realidades 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:

- Realizar el seguimiento de los colectivos y temas clave a través de los indicadores rápidos de accidentalidad.
- Hacer el seguimiento del grado de implantación de las acciones o medidas a través de la evaluación del cumplimiento de los hitos definidos.
- Medir y controlar anualmente el grado de cumplimiento de los objetivos cuantificados fijados en la Estrategia.
- Desarrollar el conocimiento asociado a la Estrategia, a través de la realización y coordinación de estudios e investigaciones.
- Asegurar la planificación, centralización, actualización permanente y puesta a disposición, de toda la información relacionada con la Estrategia.
- Identificar y analizar las mejores prácticas internacionales de aplicación a cuestiones concretas de 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.
- Realizar el seguimiento presupuestario de cada plan de acción anual a través del seguimiento del presupuesto y ejecución presupuestaria de la DGT y su vinculación con la Estrategia; y del presupuesto y ejecución del resto de agentes a través del mecanismo de seguimiento.

---

## **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, el Consejo Superior de Seguridad Vial está formado por la Administración General del Estado, Autonómica y Local y las entidades y organizaciones profesionales, económicas y sociales relacionadas con la seguridad vial y la movilidad, así como las organizaciones de usuarios y asociaciones de víctimas.

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.

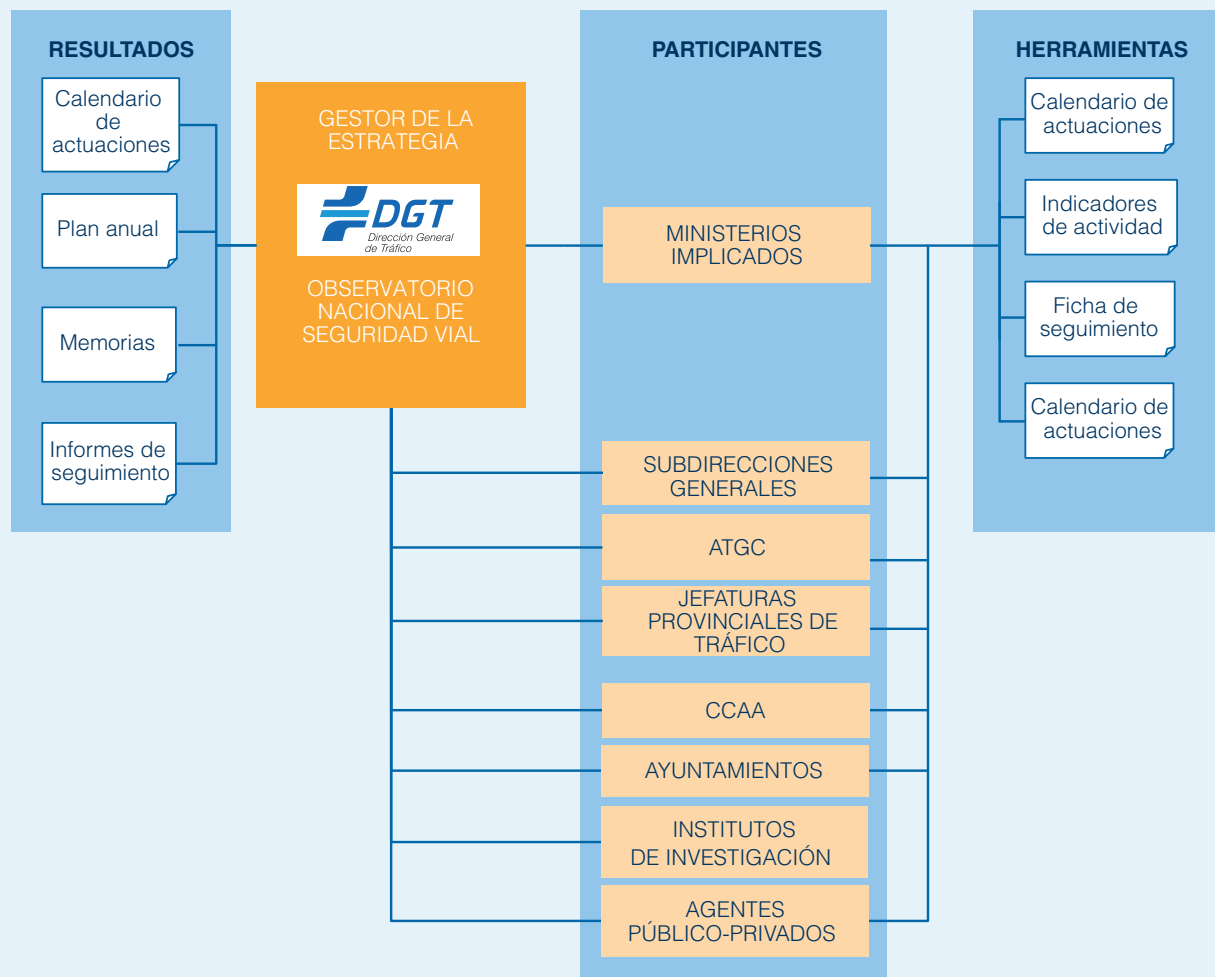
- Plantear y debatir sobre temas y actuaciones relacionadas con la Estrategia y la seguridad vial en general.
- Proponer y priorizar nuevas actuaciones para su potencial incorporación a la Estrategia.
- Promover la concertación e intercambio de experiencias entre los distintos agentes.

## 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.

**DIAGRAMA 9**  
**MAPA DE RELACIONES Y AGENTES IMPLICADOS**





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 hitos, 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 al calendario establecido.
- **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 (las medidas especiales de seguridad vial)

y aquellas otras actuaciones relacionadas directamente con éstos. Este programa se remitirá a los responsables para que inicien el proceso de aprobación por los organismos establecidos.

4. **Elaboración de la Memoria de Actividades.** Anualmente se elaborará la Memoria 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. Se incluirán, asimismo, los objetivos alcanzados, los beneficios obtenidos y los problemas existentes.
5. **La revisión estratégica a 2015**
  - **Revisión del cuadro de indicadores y los objetivos cuantificados.** Revisión intermedia para evaluar si los objetivos cuantificados se van a alcanzar en 2020. Esta evaluación permitirá identificar si es necesario acometer nuevas acciones o intensificar las planificadas, también permitirá modificar dichos indicadores y objetivos en caso necesario.
  - **Revisión de las acciones ejecutadas.** Evaluación de las medidas implantadas en los cinco años de vigencia de la Estrategia en comparativa con las acciones programadas.
  - **Evaluación de la eficacia de la Estrategia.** A partir del análisis coste – beneficio se realizará una evaluación de los impactos de las medidas seleccionadas para así evaluar su eficacia.

Esta revisión se realizará con el apoyo de los Grupos de trabajo del Consejo Superior de Seguridad Vial y, especialmente, del grupo de Estudios e Investigaciones. También se implicará a expertos internacionales para poder disponer de una visión externa y comparativa con las mejores prácticas.

## 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 asimilarla y entenderla, 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 con 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 existen 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 intervienen 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.





***Dirección Gral.  
de Tráfico***

# 8

## Índice de gráficas, tablas y diagramas



# 8

## Índice de gráficas, tablas y diagramas

### GRÁFICAS

N.º	TÍTULO	PÁG.
1	Evolución 2003-2009 de los índices de gravedad y letalidad	48
2	Evolución 2003-2009 del número de fallecidos en accidentes de tráfico	48
3	Fallecidos por millón de habitantes	49
4	Fallecidos por millón de población y grupo de edad	49
5	Fallecidos por grupo de edad y tipología de usuario en 2009	50
6	Distribución proporcional del número de fallecidos en 2009 por unidad de movilidad y edad	50
7	Fallecidos por modo de transporte	51
8	Evolución del censo de conductores con licencias	52
9	Fallecidos por tipo de vehículo	52
10	Distribución carretera-zona urbana en 2009	53
11	Evolución del número de fallecidos por tipo de vía	54
12	Promedio diario fallecidos por meses	54
13	Fallecidos por día de la semana	55
14	Índice de hombres conductores fallecidos y censo de conductores hombres sobre la base de las cifras de mujeres en 2009	56
15	Índice de hombres peatones fallecidos y censo de población hombres sobre la base de las cifras de mujeres en 2009	56
16	El cumplimiento de la norma vigente	57
17	Fallecidos en la UE-27 por millón de habitantes en 2009	59
18	Evolución 2001-2009 del número de fallecidos	59
19	Tendencia estimada de fallecidos en las vías en EU27, basada en la evolución 2001- 2008	60
20	Ratio relativo a la proporción de víctimas mortales niños en 2006	61
21	Ratio relativo a la proporción de víctimas mortales jóvenes en 2006	61
22	Mayores de 64 años fallecidos en 2005	62



N.º	TÍTULO	PÁG.
23	Porcentaje de peatones fallecidos sobre total de fallecidos en 2006	63
24	Ciclistas fallecidos por millón de habitantes	63
25	Motoristas fallecidos por millón de habitantes	64
26	Fallecidos por millón de población en accidentes en los que se vio involucrado un vehículo de transporte de mercancías de +3,5 tn o de viajeros en 2005	65
27	Variación del número de fallecidos en zona urbana de 2000 a 2008	65
28	Porcentaje de turismos y furgonetas que excedió los límites de velocidad en autopistas	66
29	Velocidad media de turismos y furgonetas en las autopistas de algunos países europeos	67
30	Utilización del cinturón de seguridad en plazas delanteras	67
31	Utilización del cinturón de seguridad en plazas traseras	68
32	Porcentaje de controles de alcoholemia en carretera superiores al límite legal	69
33	Número de controles de alcoholemia por cada 1.000 habitantes	69
34	Número de fallecidos de 0 a 14 años	76
35	Distribución de los fallecidos en 2009	77
36	Distribución de fallecidos de 0 a 14 años por tramos de edad en 2009 (sobre el total de fallecidos de cada tramo)	77
37	Víctimas de 0 a 14 años por horas (acumulado 2003-2009 en días laborables zona urbana)	78
38	Reducción del riesgo de lesión por edad y utilización de dispositivos de seguridad	78
39	Fallecidos entre 15 y 24 años	80
40	Heridos graves entre 15 y 24 años	80
41	Distribución proporcional del número de muertos por tipo de vehículo en 2009	81
42	Distribución de los fallecidos en 2009	81
43	Distribución del censo de conductores por edad en 2009	83
44	Letalidad (conductores fallecidos por cada 100 conductores víctimas)	84
45	Conductores fallecidos mayores de 64 años (% sobre el total de conductores fallecidos)	84
46	Conductores fallecidos mayores de 64 años en 2009 (% sobre el total de conductores fallecidos en cada tipo de vía)	85
47	Distribución de población por edad en 2009	85
48	Número de peatones fallecidos mayores de 64 años	86
49	Peatones fallecidos mayores de 64 años (% sobre el total de peatones fallecidos)	86
50	Peatones fallecidos mayores de 64 años en 2009 (% sobre el total de peatones fallecidos en cada tipo de vía)	87
51	Peatones fallecidos	89
52	Peatones heridos graves	89
53	Peatones fallecidos por tramo de edad	90
54	Porcentaje de accidentes de ciclistas	92
55	Conductores de bicicleta fallecidos por tipo de vía	92
56	Conductores de bicicleta fallecidos y heridos graves por edad en 2009	93
57	Distribución de ciclistas fallecidos + heridos graves acumulado, por meses, de 2003 a 2009	93

N.º	TÍTULO	PÁG.
58	Distribución de ciclistas fallecidos + heridos graves acumulado de 2003 a 2009 por día de la semana y por franja horaria	94
59	Accidentes con víctimas en zona urbana	97
60	Fallecidos en zona urbana	97
61	Heridos graves en zona urbana	98
62	Distribución por edad de los fallecidos y heridos graves en zona urbana en 2009	99
63	Accidentes con víctimas en zona urbana por día de la semana en 2009	100
64	Usuarios de motocicleta fallecidos	101
65	Usuarios de motocicleta heridos graves	102
66	Parque de motocicletas	102
67	Número de usuarios de ciclomotor fallecidos	103
68	Número de usuarios de ciclomotor heridos graves	104
69	Porcentaje de fallecidos en carreteras convencionales sobre total de carreteras (carretera + zona urbana)	105
70	Porcentaje de heridos graves en carreteras convencionales sobre total de carreteras (carretera + zona urbana)	106
71	Distribución de fallecidos en carretera convencional por tipo de usuario en 2009	106
72	Accidentes con víctimas en carreteras convencionales por tipo de accidente en 2009	107
73	Longitud de la red de carreteras distribuido por titularidad y tipo de vía en 2008	108
74	Nº de accidentes de trabajo relacionados con el tráfico	109
75	Accidentes relacionados con el tráfico por lugar del accidente en 2009	109
76	Accidentes de trabajo relacionados con el tráfico por sector en 2009	110
77	Accidentes de tráfico "in itinere" por edad en 2009	110
78	Vehículos según tipo que han intervenido en el total de accidentes con víctimas	112
79	Número de ocupantes fallecidos	112
80	Número de fallecidos en furgoneta	113
81	Número de heridos graves en furgoneta	113
82	Fallecidos y heridos graves en furgoneta en carretera (s/ totales de fallecidos y heridos grave)	114
83	Número de fallecidos en los que se vio implicado un vehículo de los siguientes en 2009	115
84	Número de fallecidos en los que se vio implicado una furgoneta en 2009	115
85	Accidentes con víctimas usuarias de camiones y autobuses por franja horaria en 2009	116
86	Accidentes con víctimas usuarias de camiones y autobuses por día de la semana en 2009	116
87	Número de controles preventivos en millones y tasa de positivos realizados por la ATGC	118
88	Conductores fallecidos que presentaban consumo de alcohol	118
89	Presencia de droga en las autopsias de conductores fallecidos en 2009	119
90	Tasa de alcohol en las autopsias de conductores fallecidos en 2009	119
91	Presencia de alcohol mayor o igual a 0,3 gr/l en las autopsias de conductores fallecidos en 2009 por género	120
92	Presencia de alcohol mayor o igual a 0,3 gr/l en las autopsias de conductores fallecidos en 2009, por edad y por vehículo	120
93	Número de controles y tasa de denuncias (ATGC)	123
94	Infracciones de velocidad por tipo de vía entre 2003-2009	124
95	Modelo "power model" de Nilsson	125

## TABLAS

N.º	TÍTULO	PÁG.
1	Calendario de los grupos de trabajo	32
2	Listado de participantes en la estrategia	34
3	Evolución de los indicadores	44
4	Percepción de peligrosidad de las conductas de riesgo (en una escala de 0 nada peligroso a 10 muy peligroso)	58
5	Situación de los accidentes en zona urbana en 2009	99
6	Kilómetros de red de carreteras en España y titularidad en 2008	107
7	Prioridades de la estrategia	134
8	Árbol de objetivos	135
9	Indicadores	137

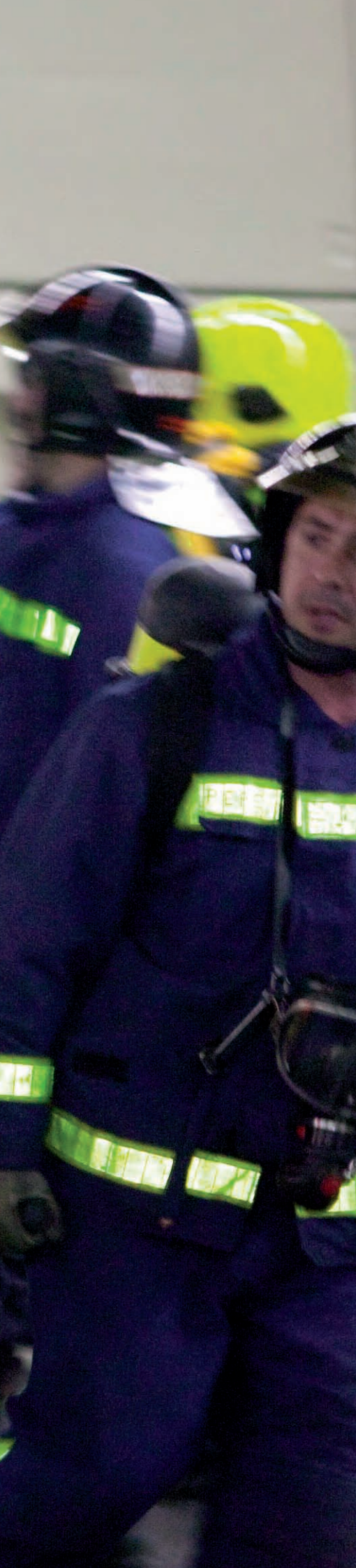
**DIAGRAMAS**

N.º	TÍTULO	PÁG
1	Metodología de planificación estratégica	27
2	Proceso de identificación de colectivos y temas clave	75
3	Conductas reincidentes	121
4	Lo que cuesta frenar un coche	125
5	Factores clave de la gestión institucional	132
6	Visión y objetivos estratégicos a 10 años	132
7	Ciclo de programación estratégica	179
8	Niveles de participación de agentes público-privados	180
9	Mapa de agentes implicados y relaciones	184



# 9

## Calendario de actuaciones y agentes implicados por áreas de actuación



# 9

## Calendario de actuaciones y agentes implicados por áreas de actuación

### CALENDARIO DE ACTUACIONES Y AGENTES IMPLICADOS

En este apartado se presenta el detalle de las acciones o medidas que deben ser implementadas en los próximos años para la mejora de la seguridad vial agrupadas en los tres niveles definidos en la Estrategia: área de actuación, ámbito de intervención y actuación.

A continuación, y a modo de ayuda, se recoge un gráfico explicativo de la información que contienen las tablas.

Nombre del área de actuación o colectivo y tema clave	Objetivos estratégicos de cada área/colectivo	Ámbito de implantación de cada acción	1. EDUCACIÓN Y FORMACIÓN					
			Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías					
			Agentes implicados		Plazos			
			Propietario	Participante	CP	MP	LP	
		<b>1.1 Ámbito de intervención "En el entorno educativo"</b>						
		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 a disposición de materiales de seguridad vial a través de la web.	SGF	JP, M <sup>º</sup> E, CCAA	✓	✓	✓	
		1.1.2 Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria, en coordinación con los planes educativos de las comunidades autónomas.	M <sup>º</sup> E	SGF, CCAA	✓	✓	✓	
		1.1.3 Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.	SGF	JP, M <sup>º</sup> E	✓	✓	✓	
		1.1.4 Promover el "camino escolar seguro".	SGF	JP, IDAE, Aytos	✓			
		1.1.5 Realizar programas de educación para niños como usuarios de la bicicleta.	SGF	JP, CCAA	✓			

**Propietario**  
Responsable de la ejecución de la acción

**Participante**  
Organismo colaborador en la ejecución

**Corto plazo:** 2011-2012  
**Medio plazo:** 2013-2015  
**Largo plazo:** después de 2015

## 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 la identificación de los organismos implicados se proporciona la siguiente leyenda:

Organismo	Abreviatura
Mº Economía y Hacienda	MºEYH
Mº Educación	MºE
Mº Fomento: Dirección General de Carreteras	MºF (DGC)
Mº Fomento: Dirección General de Transporte Terrestre	MºF (DGT)
Mº Fomento: Fundación Transporte y Formación	MºF (FTF)
Mº Industria, Turismo y Comercio	MºITYC
Mº Industria, Turismo y Comercio: Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía	IDAE
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 de Formación	SGF
Subdirección General de 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	MºSPS
Mº Sanidad, Política Social e Igualdad: Dirección General de Salud Pública y Sanidad Exterior / 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



Área de actuación	Misión
Educación y formación	Potenciar un comportamiento cívico, responsable y seguro de los usuarios de las vías
Comunicación	Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial
La norma y su cumplimiento	Consolidar el cambio de comportamiento de los usuarios de las vías supervisando el cumplimiento de la norma
Salud y seguridad vial	Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico
Seguridad en los vehículos	Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad
Infraestructura e ITS	Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor
Zona urbana	Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables
Empresa y transporte profesional	Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo
Víctimas	Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico
Investigación y gestión del conocimiento	Más y mejor información para proporcionar un tratamiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial
Coordinación y participación	Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes

## 1. EDUCACIÓN Y FORMACIÓN

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

1.1 Ámbito de intervención “En el entorno educativo”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
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 a disposición de materiales de seguridad vial a través de la web.	SGF	JP, M <sup>º</sup> E, CCAA	✓	✓	✓
1.1.2	Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria, en coordinación con los planes educativos de las comunidades autónomas.	M <sup>º</sup> E	SGF, CCAA	✓	✓	✓
1.1.3	Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.	SGF	JP, M <sup>º</sup> E	✓	✓	✓
1.1.4	Promover el “camino escolar seguro”.	SGF	JP, IDAE, Aytos	✓		
1.1.5	Realizar programas de educación para niños como usuarios de la bicicleta.	SGF	JP, CCAA	✓		

1.2 Ámbito de intervención “En el acceso a la conducción”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
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	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>1.2 Ámbito de intervención “En el acceso a la conducción”</b>						
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.	M°E	SGF, CCAA	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>1.3 Ámbito de intervención “En la actualización de conocimientos”</b>						
1.3.1	Promover los cursos de conducción segura para motoristas.	JP	SGF, Otros	✓	✓	
1.3.2	Fomentar la realización de cursos de conducción segura y eficiente.	SGF	JP, IDAE, 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		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>2.1 Ámbito de intervención “Campañas de información y concienciación”</b>						
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	ONSV, 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 dirigidas 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.	M°SPS			✓	
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	SGF, JP, M°SPS	✓		
2.1.11	Promover el uso del casco entre los ciclistas.	SGF	JP	✓		

2.1 <b>Ámbito de intervención “Campañas de información y concienciación”</b>		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
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		✓	
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	✓		

2.2 <b>Ámbito de intervención “Implicación de la sociedad civil”</b>		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
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, M°SPS	✓		
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, M°MA, Empresas Sector Automóvil	✓	✓	
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, Fiscalía, Aytos		✓	

### 3. LA NORMA Y SU CUMPLIMIENTO

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

3.1 <b>Ámbito de intervención “Las reformas normativas”</b>		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
3.1.1	Desarrollar normativamente las pruebas por saliva en el control de drogas.	SGF	Fiscalía	✓		
3.1.2	Establecer protocolos de actuación para la detección de la presencia de hachís y cocaína en la conducción.	SGF	SGGT	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>3.1</b>	<b>Ámbito de intervención “Las reformas normativas”</b>					
3.1.3	Seguimiento de los delitos de tráfico desde el registro del permiso por puntos.	SGF	ONSV, M°SPS, Fiscalía, PNSD	✓	✓	
3.1.4	Decomiso del vehículo.	Fiscalía	M° Just	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>3.2</b>	<b>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 de 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, 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	✓	✓	
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	✓	✓	✓

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>3.3</b>	<b>Ámbito de intervención “Las herramientas para el cumplimiento de la norma”</b>					
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.	ONSV	SGN, ATGC, M°F (DGT), M°SPS, 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	M°F (DGC), Titular	✓		
3.3.5	Implantar progresivamente el control de velocidad por tramos con criterios de seguridad vial.	SGGT	ATGC, M°F (DGC), Titular	✓		
3.3.6	Promover la colaboración de la administración de justicia y la policía para la aplicación del Código Penal.	SGN	ATGC, M° Just, Fiscalía, Aytos	✓	✓	✓
3.3.7	Avanzar en la ampliación de ofertas alternativas a la prisión por delitos contra la seguridad vial.	SGF	M° 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		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>4.1</b>	<b>Ámbito de intervención “Las aptitudes de los conductores”</b>					
4.1.1	Prestar especial atención a las personas mayores en los reconocimientos médicos para la renovación de los permisos de conducción.	M°SPS	SGF, JP, CRM	✓		
4.1.2	Crear un programa de rehabilitación de los conductores reincidentes en sanciones penales por consumo de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas.	M°SPS	SGN, SGF, 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, SGF, Fiscalía, CCAA	✓	✓	✓
4.1.4	Mejorar la comunicación relativa a los conductores con enfermedades que incapacitan para la conducción.	M°SPS	SGN, SGF, Fiscalía, CCAA		✓	✓

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>4.2</b>	<b>Ámbito de intervención “La implicación de los profesionales sanitarios”</b>					
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.	M°SPS	ONSV, 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.	M°SPS	SGF, JP, CCAA	✓		
4.2.3	Impulsar el consejo sanitario a pacientes y familiares.	M°SPS	ONSV, 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.	M°SPS	ONSV, 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, M°SPS, CCAA	✓	✓	
4.2.6	Poner a disposición de los profesionales sanitarios herramientas para la identificación de problemas de salud relacionados con la conducción.	M°SPS	ONSV, CCAA	✓		

## 5. VEHÍCULO

### Vehículos equipados con más y mejores elementos de seguridad

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>5.1</b>	<b>Ámbito de intervención “La información técnica del vehículo”</b>					
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.	M°ITYC	ONSV, M°MA	✓	✓	✓

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>5.1</b>	<b>Ámbito de intervención “La información técnica del vehículo”</b>					
5.1.3	Poner a disposición del ciudadano el historial de los vehículos.	SGN	MºITYC	✓		
5.1.4	Mejorar el registro de ITV.	SGN	MºITYC, CCAA	✓	✓	

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>5.2</b>	<b>Ámbito de intervención “Hacia un vehículo más sostenible”</b>					
5.2.1	Promocionar el vehículo limpio y eficiente.	Otros	ONSV, IDAE, MºMA, MºEYH, Aytos, CCAA	✓	✓	✓
5.2.2	Promocionar las flotas sostenibles y seguras en la Administración.	MºMA	ONSV, MºITYC, MºEYH	✓	✓	✓

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>5.3</b>	<b>Ámbito de intervención “Hacia un vehículo más seguro”</b>					
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	ONSV, MºEYH		✓	✓
5.3.3	Desarrollar los sistemas de interacción vehículo-vehículo y vehículo-infraestructura.	SGGT	MºF (DGC)		✓	✓
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.	SGF	ONSV, MºITYC	✓	✓	
5.3.6	Promover la progresiva incorporación de los sistemas de distribución de frenada en el parque de motocicletas.	MºITYC	ONSV	✓	✓	

## 6. INFRAESTRUCTURA Y SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTES (ITS)

Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>6.1</b>	<b>Ámbito de intervención “La información sobre la seguridad de las infraestructuras”</b>					
6.1.1	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 viarias, 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.	Titular	ONSV, SGGT, MºF (DGC), Diput.	✓	✓	

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>6.1</b>	<b>Ámbito de intervención “La información sobre la seguridad de las infraestructuras”</b>					
6.1.2	Extender la aplicación de los criterios de los manuales técnicos del Ministerio 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	SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)		✓	
6.1.3	Elaborar el Barómetro de la Seguridad de las infraestructuras.	SGGT	ONSV, M <sup>º</sup> F (DGC)		✓	✓

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>6.2</b>	<b>Ámbito de intervención “Explotación y conservación de las infraestructuras”</b>					
6.2.1	Transponer a la legislación española la Directiva 2008/96/CE de la gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias en la Red Transeuropea.	M <sup>º</sup> F (DGC)	SGGT, M <sup>º</sup> I (PCYE)	✓		
6.2.2	Desarrollar la formación y acreditación de los especialistas auditores de seguridad vial en las infraestructuras.	M <sup>º</sup> F (DGC)	SGGT, SGF		✓	✓
6.2.3	Instar a los titulares a dedicar el equivalente al 2% del valor patrimonial de su red a mantenimiento y conservación.	Titular	SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)		✓	✓
6.2.4	Estudiar y tratar los tramos más conflictivos de la red de carreteras.	Titular	ONSV, SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)	✓	✓	✓
6.2.5	Consolidar las inspecciones de seguridad vial en las infraestructuras.	Titular	SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)	✓	✓	✓
6.2.6	Promover la construcción de zonas de parada para vehículos en las carreteras convencionales.	Titular	SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)		✓	✓
6.2.7	Seguir impulsando la construcción de aparcamientos de vialidad invernal para vehículos pesados que permitan su estacionamiento en condiciones meteorológicas adversas.	Titular	SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)		✓	✓
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	ONSV, SGGT, M <sup>º</sup> F (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	ONSV, SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)		✓	✓
6.2.10	Elaborar la instrucción sobre la señalización de la distancia de seguridad y proceder a su implantación selectiva.	M <sup>º</sup> F (DGC)	SGGT, Titular	✓		
6.2.11	Señalar itinerarios para la práctica de la bicicleta en determinadas carreteras convencionales de la red secundaria y velar por las condiciones de seguridad de los arceles en las carreteras que lo requieran.	Titular	SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)	✓	✓	
6.2.12	Continuar el programa de instalación de barreras de seguridad en las carreteras.	Titular	SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)	✓		
6.2.13	Atención especial a las intersecciones entre la Red de Caminos Históricos y las carreteras.	Titular	SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>6.3</b>	<b>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)	SGGT, Titular		✓	
6.3.2	Revisar los criterios para la jerarquización de las vías y sus condicionantes.	ONSV	SGN, SGGT, Aytos, Titular		✓	✓

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>6.4.</b>	<b>Ámbito de intervención “Sistemas inteligentes de transporte (ITS) y gestión del tráfico”</b>					
6.4.1	Trasponer la Directiva europea sobre ITS.	SGGT	ONSV, MºF (DGC)	✓		
6.4.2	Elaborar el plan de ITS de España.	SGGT	MºF (DGC)	✓		
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	SGGT, MºF (DGC), MºMA, Titular		✓	
6.4.6	Promover la incorporación universal de información de tráfico a los navegadores.	MºITYC	SGGT		✓	
6.4.7	Elaborar el Plan Tipo para la gestión de la movilidad en los grandes acontecimientos.	SGGT	ATGC, MºF (DGC), MºSPS, 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	CP	MP	LP
<b>7.1</b>	<b>Ámbito de intervención “Hacia una movilidad urbana sostenible y segura”</b>					
7.1.1	Difundir el Libro Verde sobre Movilidad Urbana y el Programa de Acción Europeo de Movilidad Urbana.	MºMA	ONSV, Aytos, FEMP	✓		
7.1.2	Promover la cultura de una movilidad urbana sostenible y segura.	MºMA	ONSV, Aytos, FEMP	✓		
7.1.3	Promover el Observatorio de la Movilidad Urbana Segura.	ONSV	Aytos, FEMP	✓		
7.1.4	Impulsar los planes urbanos de seguridad vial.	ONSV	JP, Aytos, FEMP	✓	✓	✓



		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>7.1</b>	<b>Ámbito de intervención “Hacia una movilidad urbana sostenible y segura”</b>					
7.1.5	Incorporar la seguridad vial a los planes urbanos de movilidad sostenible.	ONSV	SGN, M°F (DGC), IDAE, M° MA, Aytos, FEMP	✓		
7.1.6	Promover los planes de movilidad y seguridad vial de polígonos industriales.	SGGT	ONSV, Aytos, FEMP, Titular		✓	
7.1.7	Promover los encuentros de ciudades para el intercambio de las mejores prácticas sobre seguridad vial urbana.	ONSV	Aytos, FEMP	✓	✓	✓
7.1.8	Promover el intercambio específico de las mejores prácticas para mejorar la seguridad en desplazamientos urbanos en motocicleta.	ONSV	Aytos, FEMP	✓		
7.1.9	Mejorar la información sobre los accidentes en el ámbito urbano.	ONSV	Aytos, FEMP	✓		
7.1.10	Promover el uso de la bicicleta en el ámbito urbano y fomentar los sistemas de bicicletas públicas.	M°MA	ONSV, SGF, M°SPS, Aytos, FEMP		✓	
7.1.11	Promover y mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie.	Aytos	ONSV, SGGT, SGF, M°MA, M°SPS, FEMP		✓	

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>7.2</b>	<b>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, SGGT, Aytos		✓	
7.2.2	Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.	Titular	SGGT		✓	
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.	M°F (DGC)	ONSV, SGGT		✓	
7.2.4	Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.	Aytos	ONSV, SGGT, Titular	✓	✓	

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>7.3</b>	<b>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 FEMP en la elaboración de una nueva Ordenanza Municipal Tipo y promover conjuntamente su adopción.	SGN	ONSV, Aytos, FEMP	✓		
7.3.3	Colaborar con la FEMP 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		✓	

7.3	Ámbito de intervención “La disciplina en el ámbito urbano”	Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
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	SGGT, SGF, FEMP	✓		
7.3.7	Promover la disciplina en los semáforos.	Aytos	SGGT, FEMP	✓	✓	
7.3.8	Promover el intercambio de buenas prácticas entre las redes de policías locales.	Aytos	ONSV, SGGT, ATGC, FEMP		✓	

## 8. EMPRESA Y TRANSPORTE PROFESIONAL

### Reducir los riesgos de los desplazamientos relacionados con el trabajo

8.1	Ámbito de intervención “Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas”	Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
8.1.1	Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios.	MºT	ONSV, SGF	✓		
8.1.2	Elaborar el contenido de la guía de formación sobre prevención de los accidentes de tráfico para los trabajadores.	INSHT	ONSV, SGF	✓		
8.1.3	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos “in itinere”.	SGF	ONSV, INSHT	✓	✓	✓
8.1.4	Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores.	INSHT	ONSV, SGF	✓		
8.1.5	Realizar encuentros periódicos para el intercambio de buenas prácticas para la seguridad vial en las empresas.	INSHT	ONSV, SGF	✓		
8.1.6	Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.	INSHT	ONSV	✓		

8.2	Ámbito de intervención “Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo”	Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
8.2.1	Revisar y ampliar los campos de los partes de accidente de trabajo y de accidente de tráfico para mejorar su interrelación y complementariedad.	INSHT	ONSV, SGGT, ATGC, Empresas	✓	✓	
8.2.2	Elaborar un estudio en profundidad sobre los accidentes “in itinere”.	INSHT	ONSV, SGGT, ATGC		✓	
8.2.3	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	ONSV, Empresas	✓		
8.2.4	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	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>8.3 Ámbito de intervención “Las furgonetas”</b>						
8.3.1	Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogeneización y regulación de las furgonetas.	MºITYC	SGN, MºF (DGTT)		✓	✓
8.3.2	Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.	ONSV	MºF (DGTT)	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>8.4 Ámbito de intervención “El transporte profesional de mercancías y viajeros”</b>						
8.4.1	Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.	SGGT	ATGC, MºF (DGTT)	✓		
8.4.2	Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.	SGF	ONSV, 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)	SGF	✓	✓	✓
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)	SGF, MºE	✓		

## 9. VÍCTIMAS

### Apoyar a las personas afectadas por los accidentes de tráfico

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>9.1 Ámbito de intervención “La atención en el accidente”</b>						
9.1.1	Mejorar los tiempos de respuesta en los accidentes de tráfico.	MºSPS	ONSV, MºI, (PCyE), CCAA		✓	✓
9.1.2	Organizar encuentros sobre atención de emergencias en los accidentes de tráfico para el intercambio de buenas prácticas.	MºI (PCyE)	ONSV, SGGT, ATGC, MºF, (DGTT), MºSPS, Aytos, CCAA	✓	✓	✓
9.1.3	Implantar el sistema e-call para aviso de emergencia.	MºITYC	SGGT, MºF, (DGC), MºI, (PCyE), CCAA	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>9.2 Ámbito de intervención “Después del accidente”</b>						
9.2.1	Crear y poner en marcha el Registro de Víctimas y Accidentes de Tráfico: nueva regulación del fichero de los accidentes de tráfico y los procesos de transmisión de datos.	ONSV	SGGT, ATGC, MºSPS, Mº Just, Aytos, INSHT, Instituto Nacional Forense	✓		
9.2.2	Calcular el coste socio-económico de los accidentes.	ONSV		✓		

9.2 <b>Ámbito de intervención “Después del accidente”</b>		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
9.2.3	Elaborar el nuevo baremo de indemnizaciones.	M°EyH	ONSV, 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.	Fiscalía	ONSV, M° Just	✓		
9.2.5	Desarrollar la función de la Fiscalía como garante de los derechos de las víctimas.	Fiscalía	SGN	✓	✓	✓

9.3 <b>Ámbito de intervención “Las asociaciones de víctimas”</b>		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
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

10.1 <b>Ámbito de intervención “Las estadísticas y los indicadores de la seguridad vial”</b>		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
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	M°F (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		✓	✓	✓
10.1.5	Poner en funcionamiento los Observatorios Regionales de Seguridad Vial.	JP	ONSV	✓		
10.1.6	Plan Estadístico de Seguridad Vial.	ONSV		✓	✓	✓

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>10.2</b>	<b>Ámbito de intervención “La investigación relacionada con la seguridad vial”</b>					
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	M°F (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		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>11.1</b>	<b>Ámbito de intervención “La participación de la sociedad civil”</b>					
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, SGGT, SGF, Otros	✓	✓	✓

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>11.2</b>	<b>Ámbito de intervención “La coordinación entre administraciones”</b>					
11.2.1	Crear la Comisión Sectorial de Seguridad Vial del Ministerio del Interior como órgano de coordinación entre la A.G.E. y las CC.AA.	DGT	ONSV, CCAA	✓	✓	✓
11.2.2	Potenciar la coordinación con la F.E.M.P. y con las comisiones que en el ámbito de seguridad vial tienen configuradas.	DGT	ONSV, Ayto, FEMP	✓	✓	✓

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>11.3</b>	<b>Ámbito de intervención “La acción internacional”</b>					
11.3.1	Aumentar la implicación de España en las redes internacionales que trabajan en datos e indicadores, políticas, víctimas, infraestructuras, ITS, etc.	ONSV	SGN, SGF	✓	✓	✓
11.3.2	Potenciar la implicación de España en la construcción del espacio iberoamericano de seguridad vial.	DGT		✓	✓	✓



# 10

Calendario  
de actuaciones  
y agentes implicados  
por colectivos  
y temas clave

# 10

## 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 que deben ser implementadas en los próximos años para la mejora de la seguridad vial de 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.

Nombre del colectivo/tema clave	Objetivos operativos del colectivo/tema 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: después de 2015	
		CP	MP	LP	CP	MP		LP
<b>1. NIÑOS</b>	<i>Objetivos operativos</i>							
	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		
	1.1.1	SGF	JP, M <sup>º</sup> E, CCAA	✓	✓	✓		
	1.1.2	M <sup>º</sup> E	SGF, CCAA	✓	✓	✓		
	1.1.3	SGF	JP, M <sup>º</sup> E	✓	✓	✓		
	1.1.4	SGF	JP, IDAE, Ayto	✓				
	2.1.3	SGF	JP, Fiscalía, CCAA	✓	✓			
	2.1.4	SGF	JP, Fiscalía	✓				



## DENOMINACIÓN DE ORGANISMOS

Los resultados del trabajo realizado se presentan en el siguiente conjunto de medidas o acciones definidas para colectivo o tema clave a partir de los objetivos operativos de cada uno de ellos.

Para la identificación de los organismos implicados se proporciona la siguiente leyenda:

Organismo	Abreviatura
Mº Economía y Hacienda	MºEYH
Mº Educación	MºE
Mº Fomento: Dirección General de Carreteras	MºF (DGC)
Mº Fomento: Dirección General de Transporte Terrestre	MºF (DGT)
Mº Fomento: Fundación Transporte y Formación	MºF (FTF)
Mº Industria, Turismo y Comercio	MºITYC
Mº Industria, Turismo y Comercio: Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía	IDAE
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 de Formación	SGF
Subdirección General de 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	MºSPS
Mº Sanidad, Política Social e Igualdad: Dirección General de Salud Pública y Sanidad Exterior / 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

## OBJETIVOS OPERATIVOS

Área de actuación	Misión
Niños	Reducir las situaciones de riesgo del colectivo infantil como usuarios de las vías
Jóvenes	Mejorar la formación y concienciar en los riesgos de la conducción de los conductores más jóvenes
Mayores	Mantener la interacción de los mayores con el entorno de forma segura
Peatones	Incorporar al peatón como usuario activo con derechos y obligaciones
Ciclistas	Proporcionar un desplazamiento seguro en bicicleta en todas las vías
Motoristas	Conseguir un decrecimiento sostenido en el tiempo de la siniestralidad de los motoristas
Carretera convencional	Carreteras y entornos diseñados en función de las capacidades humanas y tecnológicas
Empresa	Lograr el compromiso con la seguridad vial a través de la responsabilidad social corporativa de las organizaciones
Transporte de mercancías y viajeros	Reducir los riesgos en las vías para los que más se enfrentan a ellos
Alcohol y drogas	Continuar con la reducción del consumo de alcohol y drogas de los conductores
Velocidad	Adecuar la velocidad para reducir el riesgo y la gravedad de accidentes

### 1. 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
1.1.1	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, M <sup>º</sup> E, CCAA	✓	✓	✓
1.1.2	Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria.	M <sup>º</sup> E	SGF, CCAA	✓	✓	✓
1.1.3	Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.	SGF	JP, M <sup>º</sup> E	✓	✓	✓
1.1.4	Promover el "camino escolar seguro".	SGF	JP, IDAE, Aytos	✓		
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	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.5	Plan de comunicación para la adopción de comportamientos seguros y responsables en la "Vuelta al cole".	SGF	ONSV, JP	✓		
2.2.6	Promocionar sistemas de intercambio y alquiler de los sistemas de retención infantil.	SGF	JP, M <sup>º</sup> MA, Empresas Sector Automóvil	✓	✓	
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, Fiscalía, Aytos		✓	
3.2.1	Realizar campañas de vigilancia y control de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.	SGGT	ATGC, JP, Aytos	✓		
3.2.8	Realizar campañas de vigilancia y control en el transporte escolar.	SGGT	ATGC, JP, Aytos	✓		
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		✓	✓	✓

## 2. 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
1.1.1	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, M <sup>º</sup> E, CCAA	✓	✓	✓
1.1.2	Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria, en coordinación con los planes educativos de las comunidades autónomas.	M <sup>º</sup> E	SGF, CCAA	✓	✓	✓
1.1.3	Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.	SGF	JP, M <sup>º</sup> E	✓	✓	✓
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.	M <sup>º</sup> E	SGF, CCAA	✓		
2.1.6	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos relacionados con la conducción en el ocio nocturno.	SGF	JP, FEMP		✓	✓

### 3. 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
2.1.7	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos y las condiciones dirigidas a las personas mayores y su entorno familiar.	SGF	JP	✓		
4.1.1	Prestar especial atención a las personas mayores en los reconocimientos médicos para la renovación de los permisos de conducción.	M°SPS	SGF, JP, CRC	✓		
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.	M°SPS	ONSV, SGF, CCAA	✓		
7.2.1	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables, principalmente travesías y accesos a las ciudades.	Titular	ONSV, SGGT, Aytos		✓	
10.1.2	Disponer de los datos de exposición al riesgo.	ONSV	M°F (DGC), Aytos, Titular	✓	✓	
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		✓	✓	✓

### 4. PEATONES

#### Objetivos operativos

Promover el desplazamiento a pie como modo de movilidad eficiente
Proporcionar espacios seguros de movilidad para peatones
Mejorar el conocimiento sobre la accidentalidad de los peatones y su movilidad

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.8	Realizar campañas de promoción de los desplazamientos a pie y sus ventajas.	M°SPS			✓	

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.9	Promover la visibilidad de los peatones en sus desplazamientos en carretera.	SGF	JP		✓	
6.2.13	Atención especial a las intersecciones entre la Red de Caminos Históricos y las carreteras.	Titular	SGGT, M°F (DGC)	✓		
7.1.11	Promover y mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie.	Aytos	ONSV, SGGT, SGF, M°MA, M°SPS, FEMP		✓	
7.2.1	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables, principalmente travesías y accesos a las ciudades.	Titular	ONSV, SGGT, Ayto		✓	
7.2.2	Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.	Titular	SGGT		✓	
7.2.4	Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.	Aytos	ONSV, SGGT, Titular	✓	✓	
7.3.1	Revisar el Reglamento General de Circulación para su mejor adecuación a las nuevas necesidades del ámbito urbano.	SGN	Aytos, FEMP	✓		
7.3.7	Promover la disciplina en los semáforos.	Aytos	SGGT, FEMP	✓	✓	
10.1.2	Disponer de los datos de exposición al riesgo.	ONSV	M°F (DGC), Ayto, Titular	✓	✓	
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		✓	✓	✓

## 5. 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
1.1.5	Realizar programas de educación para niños como usuarios de la bicicleta.	SGF	JP, CCAA	✓		
2.1.10	Realizar campañas de comunicación para fomentar el uso de la bicicleta para desplazamientos habituales.	Aytos	SGF, JP, M°SPS	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
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	✓		
2.1.16	Promover entre los ciclistas el uso de luces y elementos reflectantes por la noche para mejorar su visibilidad, campaña "hazte ver".	SGF	JP	✓		
6.2.11	Señalar 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	SGGT, M°F (DGC)	✓	✓	
7.1.10	Promover el uso de la bicicleta en el ámbito urbano y fomentar los sistemas de bicicletas públicas.	M°MA	ONSV, SGF, M°SPS, Aytos, FEMP		✓	
7.2.1	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables, principalmente travesías y accesos a las ciudades.	Titular	ONSV, SGGT, Aytos		✓	
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.	M°F (DGC)	ONSV, SGGT		✓	
7.3.1	Revisar el Reglamento General de Circulación para su mejor adecuación a las nuevas necesidades del ámbito urbano.	SGN	Aytos, FEMP	✓		
10.1.2	Disponer de los datos de exposición al riesgo.	ONSV	M°F (DGC), Aytos, Titular	✓	✓	
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		✓	✓	✓

## 6. MOTORISTAS

### Objetivos operativos

Conseguir comportamientos más seguros

Incrementar la seguridad de las carreteras para los motoristas

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

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
1.3.1	Promover los cursos de conducción segura para motoristas.	JP	SGF, Otros	✓	✓	
2.1.13	Fomentar el uso de equipamiento de seguridad para los motoristas.	SGF	JP, Aytos, Asoc. de motoristas		✓	

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
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		✓		
2.2.3	Implicar al colectivo de motoristas como prescriptores sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.	SGF	ONSV, Asoc. de motoristas	✓	✓	✓
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	✓		
5.3.6	Promover la progresiva incorporación de los sistemas de distribución de frenada en el parque de motocicletas.	M°ITYC	ONSV	✓	✓	
6.2.12	Continuar el programa de instalación de barreras de seguridad para motoristas en las carreteras.	Titular	SGGT, M°F (DGC)	✓		
7.1.8	Promover el intercambio específico de las mejores prácticas para mejorar la seguridad en los desplazamientos urbanos en motocicleta.	ONSV	Aytos, FEMP	✓		
10.1.2	Disponer de los datos de exposición al riesgo.	ONSV	M°F (DGC), Aytos, Titular	✓	✓	✓
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		✓	✓	✓

## 7. CARRETERA CONVENCIONAL

### Objetivos operativos

Mejorar la seguridad de la carretera convencional a través de su diseño

Conseguir comportamientos más seguros en las carreteras convencionales

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
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	✓	✓	
6.1.1	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 viarias, 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.	Titular	ONSV, SGGT, M°F (DGC), Diput.	✓	✓	

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
6.1.2	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	SGGT, MºF (DGC)		✓	
6.2.1	Transponer a la legislación española la Directiva 2008/96/CE de la gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias en la Red Transeuropea.	MºF (DGC)	SGGT, MºI (PCYE)	✓		
6.2.6	Promover la construcción de zonas de parada para vehículos en las carreteras convencionales.	Titular	SGGT, MºF (DGC)	✓		
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	ONSV, SGGT, MºF (DGC)		✓	✓
6.3.2	Revisar los criterios para la jerarquización de las vías y sus condicionantes.	ONSV	SGN, SGGT, Aytos, Titular	✓		

## 8. 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
1.3.2	Fomentar la realización de cursos de conducción segura y eficiente.	SGF	JP, IDAE, Otros	✓	✓	✓
7.1.6	Promover los planes de movilidad y seguridad vial de polígonos industriales.	SGGT	ONSV, Aytos, FEMP, Titular		✓	
8.1.1	Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios.	MºT	ONSV, SGF	✓		
8.1.2	Elaborar el contenido de la guía de formación sobre prevención de los accidentes de tráfico para los trabajadores.	INSHT	ONSV, SGF	✓		
8.1.3	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos “in itinere”.	SGF	ONSV, INSHT	✓	✓	✓
8.1.4	Promover la realización de cursos prácticos de conducción segura para los trabajadores.	INSHT	ONSV, SGF	✓		
8.1.5	Realizar encuentros periódicos para el intercambio de buenas prácticas para la seguridad vial en las empresas.	INSHT	ONSV, SGF	✓		
8.1.6	Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.	INSHT	ONSV	✓		
8.2.1	Revisar y ampliar los campos de los partes de accidente de trabajo y de accidente de tráfico para mejorar su interrelación y complementariedad.	INSHT	ONSV, SGGT, ATGC, Empresas	✓	✓	



		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
8.2.2	Elaborar un estudio en profundidad sobre los accidentes "in itinere".	INSHT	ONSV, SGGT, ATGC		✓	
8.2.3	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	ONSV, Empresas	✓	✓	✓
8.2.4	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		✓	

## 9. 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
6.2.7	Seguir impulsando la construcción de aparcamientos de vialidad invernal para vehículos pesados que permitan la gestión del tráfico en condiciones meteorológicas adversas.	Titular	SGGT, M°F (DGC)		✓	✓
6.4.8	Desarrollar la gestión integrada de las áreas de estacionamiento seguro para los vehículos pesados.	SGGT	M°F (DGC), Titular		✓	
8.3.1	Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogeneización y regulación de las furgonetas.	M°ITYC	SGN, M°F (DGTT)		✓	✓
8.3.2	Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.	ONSV	M°F (DGTT)	✓		
8.4.1	Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.	SGGT	ATGC, M°F (DGTT)	✓		
8.4.2	Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.	SGF	ONSV, M°F (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).	M°F (DGTT)	SGF	✓	✓	✓
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).	M°F (DGTT)	SGF, M°E	✓		

## 10. 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
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	✓		
2.2.1	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, M°SPS	✓		
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, M°SPS, Fiscalía, PNSD	✓	✓	
3.2.3	Realizar campañas de vigilancia y control sobre el consumo de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción.	SGGT	ATGC, JP, Aytos.	✓	✓	
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.	ONSV	SGN, ATGC, M°F (DGTT), M°SPS, Fiscalía	✓		
4.1.2	Crear un programa de rehabilitación de los conductores reincidentes en sanciones penales por bebidas alcohólicas y drogas tóxicas.	M°SPS	SGN, SGF, Fiscalía, 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.	M°SPS	SGF, JP, CCAA	✓		

## 11. VELOCIDAD

### Objetivos operativos

Conseguir comportamientos más seguros en relación a la velocidad

Promover un diseño seguro en las vías para reducir las situaciones de riesgo por velocidad: áreas 30, accesos a poblaciones

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.1	Realizar campañas de información y concienciación de la velocidad como factor de riesgo.	SGF	JP	✓		
3.2.2	Realizar campañas de vigilancia y control de la velocidad como factor de riesgo.	SGGT	ATGC, JP, Aytos	✓		
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	M°F (DGC), Titular	✓		
3.3.5	Implantar progresivamente el control de velocidad por tramos con criterios de seguridad vial.	SGGT	ATGC, M°F (DGC), Titular	✓		
5.3.5	Promover la instalación y el uso de los limitadores de velocidad en los vehículos.	SGF	ONSV, M°ITYC		✓	
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	ONSV, SGGT, M°F (DGC)		✓	✓
6.2.10	Elaborar la instrucción sobre la señalización de la distancia de seguridad y proceder a su implantación selectiva.	M°F (DGC)	SGGT, Titular	✓		
7.2.2	Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.	Titular	SGGT		✓	
7.2.4	Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.	Aytos	ONSV, SGGT, Titular	✓	✓	
10.2.3	Estudiar la velocidad como factor de riesgo y su influencia en nuestro país.	SGGT	M°F (DGC)	✓		

## BIBLIOGRAFÍA

- AENEAS, 2009. *Walking and Traffic Safety in an Ageing Society*. Disponible en [http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad\\_vial/estudios\\_informes/D3\\_2\\_2\\_AENEAS\\_TrainingReport\\_Donostia.pdf](http://www.dgt.es/was6/portal/contenidos/documentos/seguridad_vial/estudios_informes/D3_2_2_AENEAS_TrainingReport_Donostia.pdf)
- CIDAUT 2009. *Estudio de accidentalidad e infraestructura vial en carreteras de una calzada de Diputaciones Forales*. Disponible en [http://www.dgt.es/portal/es/seguridad\\_vial/](http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/).
- DANISH ROAD SAFETY ADMINISTRATION, 2011. *Danish Road Safety Commission, 2000. Every Accident is One Too Many - Road Safety Starts with You. Towards new objectives 2001-2012*. Copenhagen. ISBN 87-91013-13-5. ISBN electrónico 87-91013-14-3. Disponible en [www.faelrdselssikkerhedskommissionen.dk](http://www.faelrdselssikkerhedskommissionen.dk)
- DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO-MINISTERIO DEL INTERIOR, 2005. *Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008*. Disponible en [http://www.dgt.es/portal/es/seguridad\\_vial/planes\\_seg\\_vial/plan\\_estrategico/](http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/planes_seg_vial/plan_estrategico/)
- EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL, 2009. *3rd Road Safety PIN Report*. Disponible en <http://www.etsc.eu/documents/ETSC%20PIN%20Annual%20Report%202009.pdf>
- ETSC (European Transport Safety Council), 2008. *2nd Road Safety PIN Report*. Disponible en [http://www.etsc.eu/documents/copy\\_of\\_copy\\_of\\_2nd%20PIN%20Annual%20Report%202008.pdf](http://www.etsc.eu/documents/copy_of_copy_of_2nd%20PIN%20Annual%20Report%202008.pdf)
- FUNDACIÓN MAPFRE, 2008. *Accidentes laborales de tráfico y alteraciones del sueño, 2008*. Disponible en <http://www.mapfre.com/ccm/content/documentos/fundacion/seg-vial/investigacion/son3.pdf>
- INSTITUTO NACIONAL DE SEGURIDAD E HIGIENE EN EL TRABAJO. *Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012*. Disponible en [http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Instituto/Estrategia\\_Seguridad\\_Salud/estrategia\\_2007\\_2012.pdf](http://www.insht.es/InshtWeb/Contenidos/Instituto/Estrategia_Seguridad_Salud/estrategia_2007_2012.pdf)

- INSTITUTO UNIVERSITARIO DE INVESTIGACIÓN DEL AUTOMÓVIL. *Estudio de accidentes mortales con implicación de furgonetas. Tipología y causas*. Consideraciones laborales / INSIA. Documentos electrónicos. Número de control: MAP20090090118. Disponible en <http://www.mapfre.com/documentacion/publico/i18n/consulta/registro.cmd?id=115504>
- INSTITUTO PARA LA DIVERSIFICACIÓN Y AHORRO DE LA ENERGÍA-MINISTERIO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO. *Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España*. Disponible en <http://audiovisuales.idae.es/index.php/idpag.89/relecategoria.1154/relemenu.11/mod.pags/mem.detalle>
- MONCLÚS, J, 2007. *Planes Estratégicos de Seguridad Vial. Fundamentos y casos prácticos*. Editorial ETRASA. Madrid, España. ISBN: 978-84-96105-90-4.
- MINISTERIO DE FOMENTO, 2004. *Plan estratégico de infraestructuras y transporte (PEIT), 2004*. Disponible en [www.peit.cedex.es](http://www.peit.cedex.es)
- MINISTERIO DE FOMENTO, 2008. *Plan estratégico de actuación para el transporte de mercancías por carretera (PETRAII)*. Disponible en [http://www.fomento.es/MFOM/LANG\\_CASTELLANO/DIRECCIONES\\_GENERALES/TRANSPORTE\\_POR\\_CARRETERA/Documentos/PETRA\\_2/](http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/DIRECCIONES_GENERALES/TRANSPORTE_POR_CARRETERA/Documentos/PETRA_2/)
- MINISTERIO DE FOMENTO, 2009. *Estrategia Española de Movilidad Sostenible*. Disponible en <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/149186F7-0EDB-4991-93DD-CFB76DD85CD1/46435/EstrategiaMovilidadSostenible.pdf>
- MINISTERIO DE INTERIOR-DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO, 2009. *Estudio sobre tráfico de ciclistas en las carreteras de algunas provincias españolas. Informe de resultados 2009*. Disponible en [http://www.dgt.es/portal/es/seguridad\\_vial/estudios\\_informes/estudios\\_informes101.htm](http://www.dgt.es/portal/es/seguridad_vial/estudios_informes/estudios_informes101.htm)
- SESPAS, 2006. *Los desajustes en la salud en el mundo desarrollado. Informe SESPAS 2006*. Disponible en [http://www.sespas.es/ind\\_lib08.html](http://www.sespas.es/ind_lib08.html)
- DELEGACIÓN DEL GOBIERNO PARA EL PLAN NACIONAL SOBRE DROGAS, 2009. *Estrategia Nacional sobre Drogas 2009-2016*. Disponible en <http://www.pnsd.msc.es/novedades/pdf/EstrategiaPNSD2009-2016.pdf>
- ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO (OCDE), 2006. *Jóvenes conductores: el camino hacia la seguridad* - ISBN 92-821-1334-5 - © ECMT 2006
- ORGANIZACIÓN PARA LA COOPERACIÓN Y EL DESARROLLO ECONÓMICO (OCDE), 2008. *Objetivo cero: objetivos ambiciosos para la seguridad vial y el enfoque sobre un sistema seguro* - © OCDE/FIT, 2008.
- OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA, 2010. *Informe OMM 2008*. Disponible en [http://www.observatoriomovilidad.es/images/stories/05\\_informes/Informe\\_OMM2008.pdf](http://www.observatoriomovilidad.es/images/stories/05_informes/Informe_OMM2008.pdf)

- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2009. *Primera Conferencia Ministerial Mundial de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial*. Disponible en <http://www.1300000.net/>
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2011. *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020*. Disponible en [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/es/2011](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/es/2011)
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2004. *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito: resumen*. Organización Mundial de la Salud. ISBN 92 4 359131 2. Resumen en castellano también accesible online en [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/world\\_report/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/world_report/en/index.html).
- ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD, 2009. *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*. Ginebra, Suiza. Accesible online en [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009/en/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/en/index.html).2009
- R.ELVIK & T.VAA, 2007. *El manual de medidas de seguridad vial*. Fundación Instituto Tecnológico para la Seguridad del Automóvil, ISBN: 9788461143094
- TINGVALL, C. Y HAWORTH, N., 1999. *Vision Zero-An ethical approach to safety and mobility*. Artículo presentado en el congreso "6th ITE International Conference Road Safety & Traffic Enforcement Beyond 2000". Melbourne (Australia). Accesible en [www.monash.edu.au/muarc/reports/papers/visionzero.html](http://www.monash.edu.au/muarc/reports/papers/visionzero.html) (página consultada el 22 de mayo de 2011)
- TRÁFICO Y SEGURIDAD VIAL, 2008. *Estudio sobre patología y aptitud para conducir: Nuevos retos*. Disponible en [www.revistatraficoyseguiridadvial.es](http://www.revistatraficoyseguiridadvial.es)
- UNIÓN EUROPEA, 2001. Libro Blanco presentado por la Comisión el 12 de septiembre de 2001. *La política Europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad* [COM (2001) 370 final].
- UNIÓN EUROPEA, 2009. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones. *Plan de Acción de Movilidad Urbana* [COM(2009) 490 final].
- UNIÓN EUROPEA, 2010. Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, de 20 de julio de 2010 titulada *Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020* [COM(2010) 389 final]
- UNIÓN EUROPEA, 2007. Libro Verde de la Comisión, de 25 de septiembre de 2007. *Para una nueva cultura de la movilidad urbana*.