

PLENO DEL CONSEJO SUPERIOR DE TRÁFICO, SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE


Madrid, 23 de mayo de 2017



REVISIÓN DE LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020




Propuesta de estructura de la ESV Revisada



19 Temas Clave

<ul style="list-style-type: none"> • Niños • Noveles y jóvenes • Mayores • Peatones • Ciclistas • Motoristas • Reincidentes • Víctimas • Carretera convencional • Empresa y transporte profesional 	<ul style="list-style-type: none"> • Alcohol y drogas • Velocidad • Modelo aptitudinal • Modelo de formación • Modelo de movilidad • Investigación y generación de conocimiento • Sistemas de información • Comunicación • Coordinación y participación
--	--


154 Acciones en 39 Objetivos y 19 Temas Clave



Objetivos y Temas Clave	Acciones
NIÑOS	
• Mejorar la utilización eficiente de los sistemas de retención infantil	2
• Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros	5
JÓVENES Y NOVELES	
• Mejorar la capacitación y las actitudes en los conductores noveles	3
• Reducir actitudes de riesgo en adolescentes y jóvenes	3
MAYORES	
• Incrementar la detección de problemas en conductores mayores desde el ámbito de la vigilancia policial	2
• Mejorar la adaptación del mayor a las circunstancias psicofísicas asociadas a la edad con el fin de conseguir una movilidad más segura	5
• Proporcionar espacios seguros de movilidad	2
PEATONES	
• Promover la adquisición de hábitos de desplazamiento de manera activa y de espacios seguros de movilidad.	3
CICLISTAS	
• Impulsar y promover la movilidad en bicicleta, conforme el Plan Estratégico de la Bicicleta.	6
• Mejorar la capacitación y actitudes de los ciclistas y el resto de usuarios respecto de los ciclistas.	4
MOTORISTAS	
• Incrementar la seguridad para los motoristas	3
• Mejorar la capacitación y actitudes de los motoristas modulando su exposición	3
REINIDENTES	
• Desarrollar programas formativos y/o sensibilizadores para conductores infractores	2
• Implementar programas de rehabilitación para reobtención del permiso e intervenciones terapéutico-educativas	3
VÍCTIMAS	
• Asistencia a las necesidades de las víctimas	4
• Estimación del impacto de los accidentes de tráfico sobre las víctimas	1
• Mejorar la actuación post-accidente	3
CARRETERA CONVENCIONAL	
• Conseguir comportamientos más seguros en las carreteras convencionales	2
• Mejorar el diseño de las carreteras convencionales	10
EMPRESA Y TRANSPORTE PROFESIONAL	
• Conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales	3
• Incorporar la seguridad vial a la seguridad laboral	7
• Promoción de intervenciones en vehículos ligeros utilizados para transporte profesional	2




Acciones	
ALCOHOL Y DROGAS	MODELO DE MOVILIDAD
• Consolidar y reforzar las acciones dirigidas a disuadir al conductor de consumir y conducir	• Desarrollo de una plataforma de conectividad que gestione la información de tráfico
• Vigilancia y control de conductas reincidentes de consumo y conducción	• Incentivar el uso de vehículos menos contaminantes y más seguros
	• Incentivar un cambio modal
VELOCIDAD	INVESTIGACIÓN Y GENERACIÓN DE CONOCIMIENTO
• Consolidar y reforzar las acciones para disuadir al conductor del exceso de velocidad	• Disponer de más y mejor información para facilitar las decisiones en política vial proporcionar un tratamiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial
• Promover un diseño seguro en las vías para reducir las situaciones de riesgo por velocidad	
MODELO APTITUDINAL	SISTEMAS DE INFORMACIÓN
• Desarrollo de un nuevo modelo de identificación del conductor de riesgo	• Detectar y gestionar la incorporación de nuevas bases de datos, facilitando la compatibilidad con los existentes
• Establecer procedimientos que permitan la integración efectiva de colectivos con necesidades específicas	• Mejorar el conocimiento de los sistemas de información y potenciar su uso
• Incrementar el consejo de salud	
MODELO DE FORMACIÓN	COMUNICACIÓN
• Desarrollo de un modelo de formación adaptado a las nuevas necesidades	• Fortalecer la imagen institucional
	• Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial
	COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN
	• Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes
	Total general




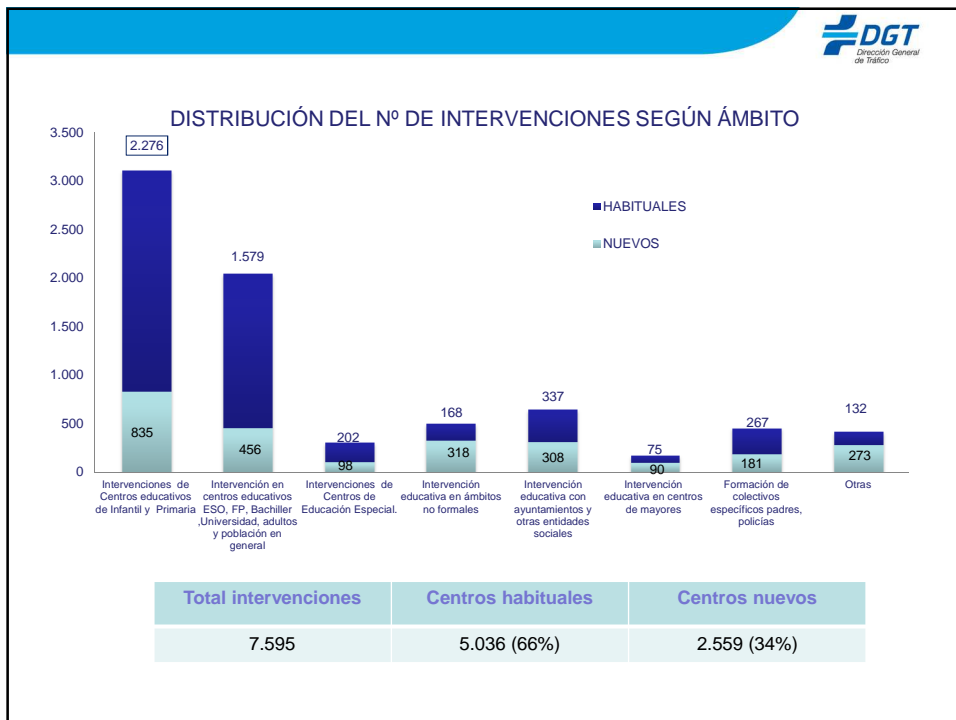
7. Estimación de **variables de impacto**. Se han propuesto determinadas variables, que permiten estimar el impacto de la puesta en marcha, desarrollo o culminación de cada una de las acciones. Las más importantes son:

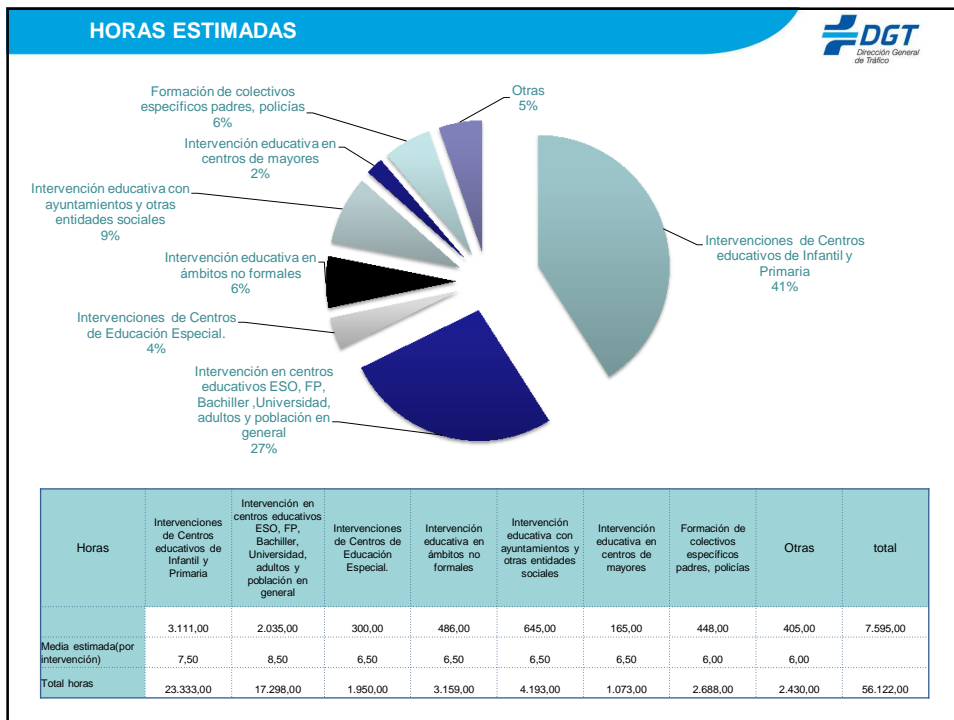
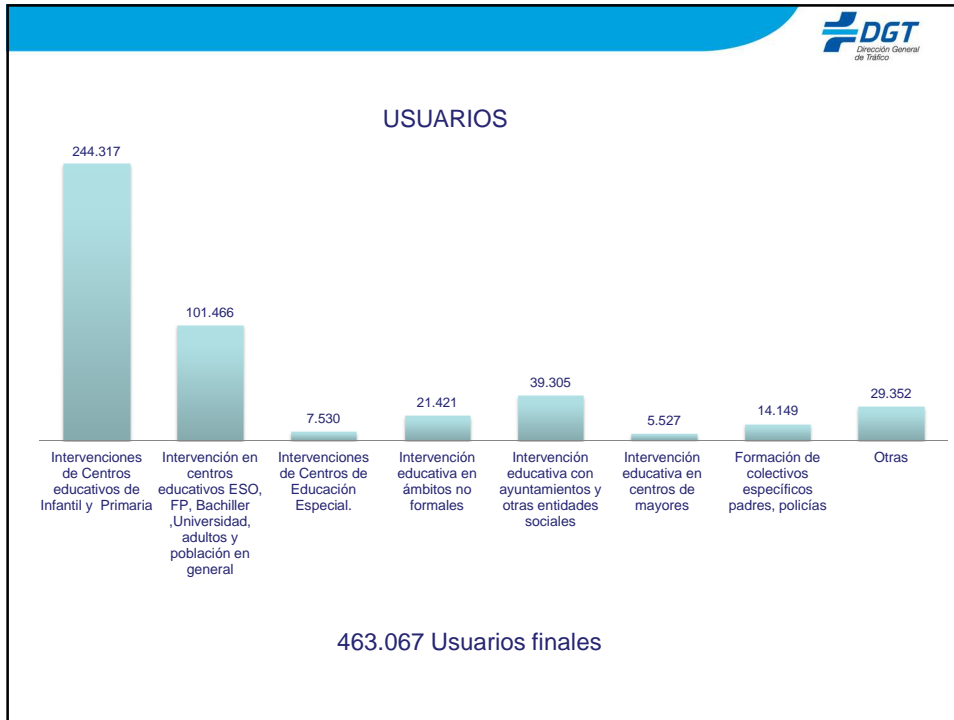
- ✓ **“Eficacia”** de la acción, de acuerdo a la revisión bibliográfica realizada.
- ✓ **“Coste”** estimado de la ejecución o implantación de la acción.
- ✓ **Tiempo de “implementación”** estimado.
- ✓ **“Oportunidad”** estratégica, de acuerdo a las necesidades y prioridades detectadas en el momento de la revisión por parte de la DGT.
- ✓ Necesidad de desarrollo normativo. (**“norma”**) Estima si se considera preciso algún tipo de desarrollo normativo para lograr el cumplimiento de la acción

Para la valoración de cada una de estas variables **se ha realizado una escala** que permite conocer su estimación para cada una de las acciones propuestas.

 Descripción de las variables de impacto consideradas en la revisión de cada acción de la Estrategia	
EVIDENCIA	La efectividad se mide por reducciones en la mortalidad, en accidentes o en lesiones a menos que se indique lo contrario
⊖	No hay estudios publicados conocidos.
○	No hay evidencia procedente de estudios de calidad, o la evidencia existente es muy limitada.
○○	Evidencia aún por determinar, puesto que diferentes métodos de implementación de la medida producen resultados contradictorios.
○○○	Probablemente la medida sea eficaz en base al estudio de evaluaciones de calidad junto con la información procedente de otras fuentes, como informes técnicos relevantes.
○○○○	Evidencia demostrada en determinadas circunstancias relacionadas con la aplicación de la medida.
○○○○○	Evidencia demostrada mediante evaluaciones de calidad con resultados consistentes.
*	No aplica. La medida o acción no permite estudios de efectividad.
COSTE	Se trata de un coste estimado de implantación de la acción en su conjunto. Estas estimaciones no incluyen los costes de promulgar legislación o el establecimiento de políticas viales.
€	Se puede implementar con el personal actual, quizás con la realización de procesos de formación. Pueden existir costes limitados para equipos, instalaciones y publicidad.
€€	Requiere cargas de tiempo adicionales del personal existente, y/o gastos en equipos, instalaciones y/o publicidad, pero cerca de las posibilidades existentes.
€€€	Requiere nuevas instalaciones, personal, equipos o publicidad. Requiere recursos que están lejos de los actuales.
SD	Coste que no ha podido ser estimado o es muy variable.
Tiempo	Se trata de un tiempo estimado de implantación de la acción en su conjunto. Se determina independientemente de los costes y de los recursos existentes, suponiendo que tales recursos se han habilitado.
I	Menos de un año.
II	Entre uno y tres años.
III	Más de tres años.
SD	Tiempo que no ha podido ser determinado o es muy variable.
Oportunidad Estratégica	Estima si los objetivos a los que se dirige la acción se engloban entre las líneas estratégicas de la DGT o de la Estrategia Revisada.
▲	Oportunidad estratégica baja. Sólo algunos componentes de la acción pueden considerarse estratégicos en el momento actual.
▲▲	Oportunidad estratégica media. Distintos objetivos secundarios de la acción, o una parte de sus componentes, se consideran estratégicos.
▲▲▲	Oportunidad estratégica alta. Los objetivos principales de la acción se encuadran y se justifican por su consideración estratégica.
Desarrollo Normativo	Desarrollo normativo preciso para su completa ejecución.
■	Precisa desarrollo normativo

	
<input type="checkbox"/>	Retos futuros:
1.	Alcanzar un consenso en las propuestas de revisión entre los distintos responsables y colaboradores participantes en la ESV
2.	Aprobar un primer documento metodológico de proceso de elaboración de la Estrategia 2021-2030





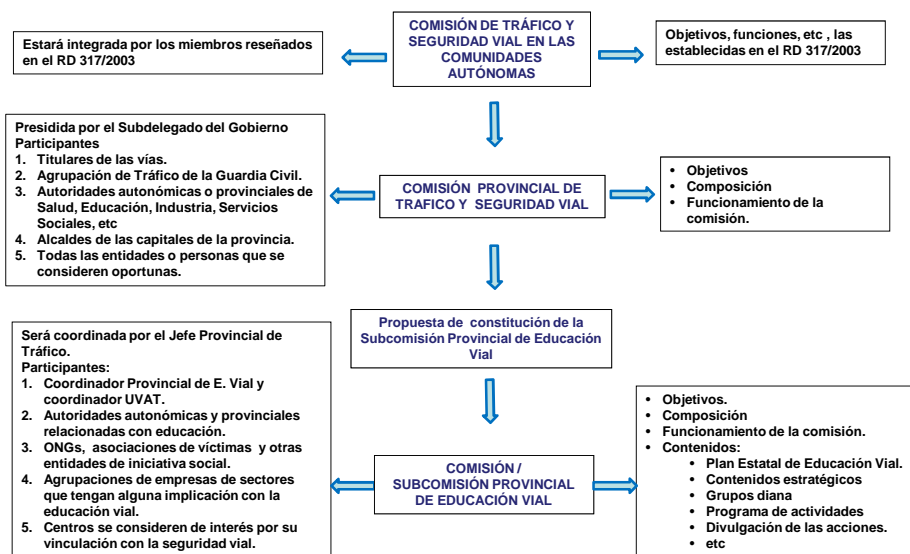


Valoración de los materiales utilizados


1.El material:	
Es fácil de manejar	4,70
Es motivador para el alumnado	4,20
Favorece el trabajo en grupo	4,10
Favorece el trabajo individual	4,10
Facilita el aprendizaje	4,15
Favorece el desarrollo de alguna de las competencias básicas	4,22
Posee contenidos adecuados a sus destinatarios	4,44
2.El material se ajusta:	
Al RD de enseñanzas mínimas	4,35
Al proyecto educativo del Centro	4,42
Con la programación didáctica	4,68
3.Cumplimiento de los objetivos que se esperaban alcanzar	
Favorece el trabajo de la educación vial	4,83
Valoración global del material	4,22
Promedio valoración	4,37

Los datos medios extraídos de los cuestionarios aportados por los centros, no se refieren a ningún material concreto

Comisiones de educación



PLAN ESTATAL DE EDUCACIÓN VIAL



DGT
Dirección General de Tráfico

SUS PRINCIPIOS

- ⇒ **TRANSVERSALIDAD**

LA EDUCACIÓN VIAL COMO HERRAMIENTA TRANSVERSAL IMPRESCINDIBLE PARA ABORDAR TODOS LOS CONTENIDOS FUNDAMENTALES DE LA SEGURIDAD VIAL.
- ⇒ **ESTRATEGIA**

PARA LLEGAR A LA POBLACIÓN DE FORMA ASEQUIBLE Y DIDÁCTICA.
- ⇒ **IMPLICACIÓN SOCIAL**

IMPLICACIÓN Y PARTICIPACIÓN DE LOS USUARIOS EN LA RESPONSABILIDAD DE MANTENER LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL DE SU ENTORNO A LO LARGO DE LA VIDA, FOMENTANDO ASÍ LA CONCIENCIA SOCIAL DE LA CIUDADANÍA.
- ⇒ **APRENDIZAJE A LO LARGO DE LA VIDA: LA IMPORTANCIA DE LA INFANCIA**

EL AUMENTO DE LA COBERTURA POBLACIONAL DE LA EDUCACIÓN VIAL EN LAS ETAPAS MÁS TEMPRANAS DE LA VIDA, FACILITARÁ LA TRANSICIÓN SEGURA A LAS ETAPAS DE MAYOR RESPONSABILIDAD VIAL DE LA CIUDADANÍA (CONDUCCIÓN, PREVENCIÓN DE CONSUMO DE ALCOHOL Y OTRAS SUSTANCIAS, ADQUISICIÓN DE SRI...).

Aprendizaje a lo largo de la vida



DGT
Dirección General de Tráfico



Envejecimiento activo de la población

+ Cobertura
Proyectos CES
SRI
Uso de la Bicicleta






Colectivos específicos:
Docentes
Profesores de autoescuelas
Ámbito urbano
Empresa
Sector sanitario
Medios de comunicación
Jueces y fiscales




+ Cobertura
Proyectos Universidades





OBJETIVOS PRIORITARIOS 

- ❖ FOMENTAR LA COLABORACIÓN CON LAS ADMINISTRACIONES
- ❖ ANALIZAR Y DEBATIR SOBRE LA METODOLOGÍA Y DISEÑO DE ACCIONES EN LA MATERIA QUE SE ADAPTEN A LAS POSIBILIDADES Y RECURSOS DE LOS COLABORADORES.
- ❖ ESTABLECER OBJETIVOS Y CRITERIOS SOBRE GRUPOS DE INTERVENCIÓN, VALORAR LAS POSIBLES IMPLICACIONES ECONÓMICAS, ASÍ COMO REALIZAR EL SEGUIMIENTO Y LA EVALUACIÓN.
- ❖ INCREMENTAR LA DIFUSIÓN DE ACCIONES Y CONTENIDOS RELACIONADOS CON ESTA MATERIA, OPTIMIZANDO LOS CANALES Y REDES INFORMATIVO-DIVULGATIVAS.
- ❖ MEJORAR LA INFORMACIÓN DE LA CIUDADANÍA E INCREMENTAR LA PRESENCIA Y VISIBILIDAD SOCIAL DE LA EDUCACIÓN VIAL.

GRUPOS DE POBLACIÓN, CONTENIDOS ASOCIADOS Y ACTIVIDADES 

INFANCIA
(hasta 12 años, ámbitos formal, no formal y extraescolar)

CONTENIDOS

- ⇒ SRI (Información a padres, tutores de menores, profesores y alumnos)
- ⇒ Conductas peatonales seguras
- ⇒ Conductas seguras en transporte escolar

ACTIVIDADES FRECUENTES

- ⇒ Promoción y organización de jornadas para alumnos de infantil y primaria en centros educativos en entorno rural y urbano.
- ⇒ Promoción y difusión de las rutas de camino escolar seguro.
- ⇒ Promoción de transporte escolar seguro
- ⇒ Difusión y distribución de recursos didácticos
- ⇒ Contacto con asociaciones, y entidades para la organización conjunta de acciones

ADOLESCENTES Y JÓVENES

(14-24 años, ámbitos formal, no formal y extraescolar)

CONTENIDOS

- ⇒ Factores de riesgo
- ⇒ Prevención de consumos de alcohol y otras drogas
- ⇒ Velocidad
- ⇒ Uso adecuado de elementos de seguridad: cinturón, casco
- ⇒ Distracciones (uso racional del teléfono móvil)
- ⇒ Ocio nocturno
- ⇒ Publicidad

ACTIVIDADES FRECUENTES

- ⇒ Difusión de recursos y otras iniciativas relacionadas con el grupo
- ⇒ Promoción y colaboración en actividades encaminadas al uso racional de las nuevas tecnologías, la comunicación en redes sociales, conducción de vehículos, dispositivos de seguridad
- ⇒ Diseño y ejecución de acciones en Escuelas Universitarias

PERSONAS ADULTAS

(ámbito formal, no formal, laboral y profesional)

CONTENIDOS

- ⇒ El lenguaje del Tráfico: elementos que intervienen
- ⇒ Las personas como peatones, conductores y pasajeros de vehículos públicos y privados
- ⇒ La circulación vial y la responsabilidad ciudadana
- ⇒ Repercusiones del tráfico en la salud: incidencia, conducción bajo los efectos del alcohol, medicamentos y otras drogas
- ⇒ Impacto ambiental: contaminación atmosférica y acústica
- ⇒ Mantenimiento del vehículo y conducción eficiente
- ⇒ La velocidad como causa de los accidentes de tráfico
- ⇒ Uso racional de dispositivos y nuevas tecnologías aplicadas a la conducción

ACTIVIDADES FRECUENTES

- ⇒ Colaboración con los responsables autonómicos y provinciales de la educación vial para personas adultas
- ⇒ Presentación de recursos y programas transversales de E. Vial en los centros de educación de adultos y en los institutos de enseñanza secundaria (IES) que dispongan de esta posibilidad
- ⇒ Contacto y colaboración con entidades públicas o de iniciativa social que desarrollen programas educativos para este grupo
- ⇒ Contacto y colaboración con empresas o agrupaciones profesionales para la puesta en marcha de planes de seguridad vial

PERSONAS MAYORES

(+ de 60 años)

CONTENIDOS

- ⇒ Consumo de medicamentos asociado a la conducción
- ⇒ Actualización de información en normativa de tráfico
- ⇒ Conductas viales que generan problemas a este colectivo como peatones, conductores y usuarios de transportes
- ⇒ Los mayores y la sociedad: valores intrínsecos de la seguridad vial: respeto, solidaridad, responsabilidad... para ellos y para el resto de usuarios

ACTIVIDADES FRECUENTES

- ⇒ Colaboración con responsables de servicios Institucionales de atención a mayores y coordinadores de centros donde asisten, para el diseño de actividades que mejoren la seguridad vial de las personas mayores
- ⇒ Fomentar espacios y foros para el debate de los valores sociales que representa el colectivo
- ⇒ Colaboración con centros de salud: la importancia del consejo médico y el entorno para dejar de conducir


PERSONAS CON DISCAPACIDAD

CONTENIDOS

- ⇒ La accesibilidad en el entorno y la movilidad de las personas con discapacidad
- ⇒ Favorecer su autonomía e independencia
- ⇒ Acciones y medidas de seguridad vial que mejoren su calidad de vida
- ⇒ Inclusión de educación vial en programas formativos

ACTIVIDADES FRECUENTES

- ⇒ Colaboración con centros normalizados y específicos con alumnos con discapacidad para integrar la E. vial en sus proyectos educativos
- ⇒ Colaboración en la organización de sesiones informativas para la implicación de las familias en la E. vial de los alumnos con discapacidad
- ⇒ Colaborar con los centros ocupacionales para propuestas de acciones en materia de E. vial



OTRAS ACCIONES Y GRUPOS - importancia de los colectivos específicos.

Acción formativa presencial, online y semipresencial para grupos específicos

- ❖ Profesionales de la educación
- ❖ Profesionales sanitarios
- ❖ Profesionales de centros de menores con medidas judiciales
- ❖ Empresas
- ❖ Policía municipal
- ❖ Matronas
- ❖ Técnicos en prevención de consumos de alcohol y otras sustancias
- ❖ Alumnos de Escuelas Universitarias
- ❖ Colegios profesionales
- ❖ www.aula-abierta-dgt.es

Acción formativa institucional - Cursos Online 2016/2017

- ❖ Prevención de Consumos de alcohol y otras sustancias. Técnicos de CCAA → 600 alumnos inscritos
- ❖ Prevención de Riesgos laborales: SEGURIDAD VIAL LABORAL - Formación para profesorado de formación profesional y certificados de profesionalidad → 110 alumnos inscritos
- ❖ E. Vial para educadores de menores con medidas judiciales. Varias ediciones → 1.297 alumnos inscritos
- ❖ E. Vial para profesionales y educadores de adultos: (Policía, Prof. Formación vial, profesores adultos) → 700 alumnos inscritos

REFORMA NORMATIVA




Necesidad de la reforma

- A pesar de los numerosos cambios, la Ley de Tráfico es una norma anclada en el siglo XX, y se ha centrado en el **vehículo a motor** y en la **carretera**.
- En el siglo XXI la sociedad demanda nuevas respuestas a los retos de la **movilidad segura y sostenible**. Es necesario un nuevo enfoque al marco regulador básico.
- La movilidad del siglo XXI está cada vez más centrada en la **movilidad urbana**.
- Es el momento de una reforma amplia, con una visión de un marco normativo válido para varios años.



Ejes de la reforma

1

Seguridad y vulnerables

2

Ciudad y nueva movilidad

3

Permiso por puntos



Pasos

- La Ley de Tráfico afecta a casi todos los ciudadanos. Es necesario que haya una amplia participación pública.
- Se van a crear los siguientes grupos dentro del Consejo Superior de Tráfico, SV y MS:
 - I. Reincidentes y enfermedades limitativas. Alcohol y drogas.
 - II. Conducción autónoma, nueva movilidad motorizada.
 - III. Movilidad activa. Ciudad. Restricciones medioambientales.
 - IV. Normas de circulación.
 - V. Permiso por puntos.
 - VI. Velocidad
 - VII. Aprendizaje a lo largo de la vida. Educación Vial.
 - VIII. Formación de conductores



Plan estratégico de la bicicleta



Porqué es necesario un Plan

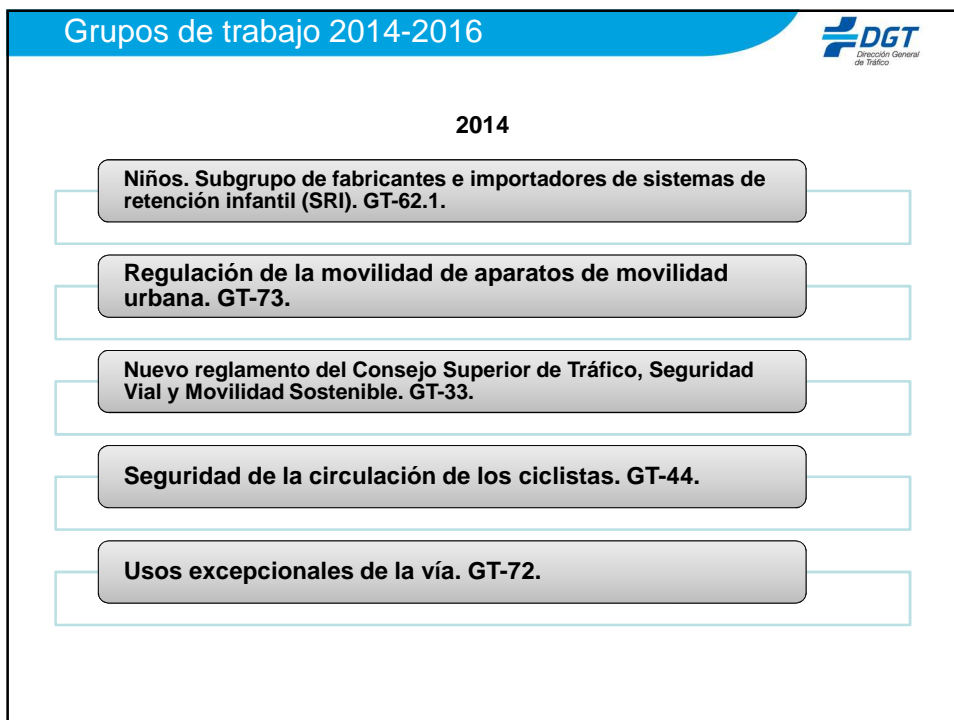
- El Plan Estratégico de la Bicicleta debe definir las políticas de impulso y fomento de la bicicleta como medio de movilidad sano y saludable.
- Los países de nuestro entorno ya cuentan con planes específicos: Alemania, Francia, Países Bajos, Reino Unido, etc.
- La bicicleta es un ámbito que implica a todas las Administraciones públicas territoriales, y también a varios sectores sociales y productivos. Por ello, el Plan debe definir objetivos, actuaciones, medidas de coordinación, plazos, etc. Debe ser el marco de referencia.
- No se trata de un conjunto de normas o de medidas de seguridad para ciclistas, es mucho más amplio, y afecta a la salud, a la economía, a la educación, a la planificación urbana, y otros.

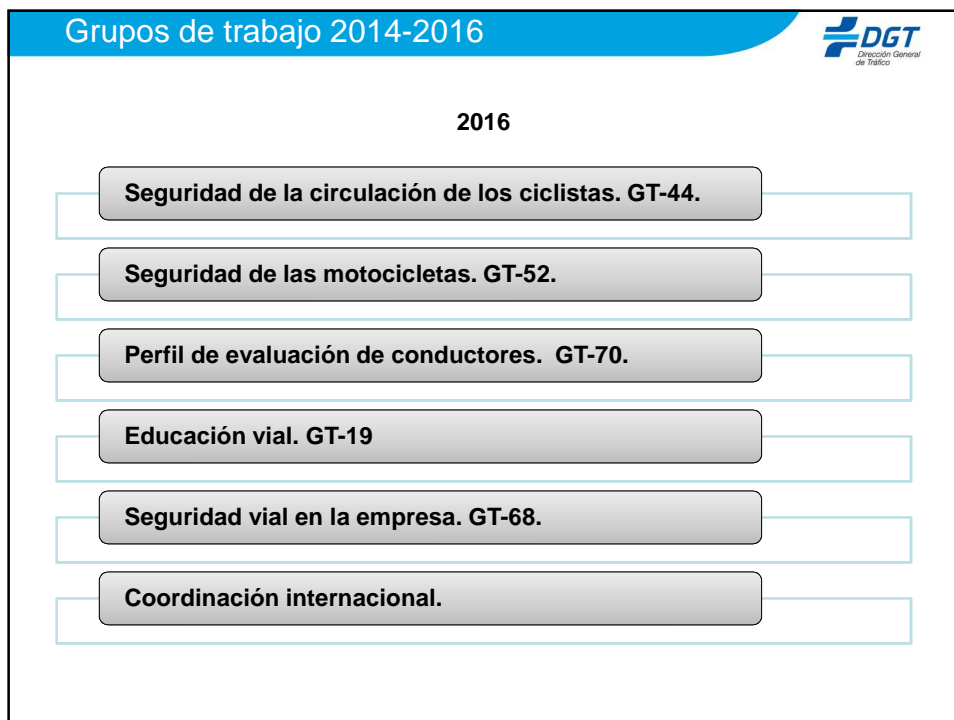
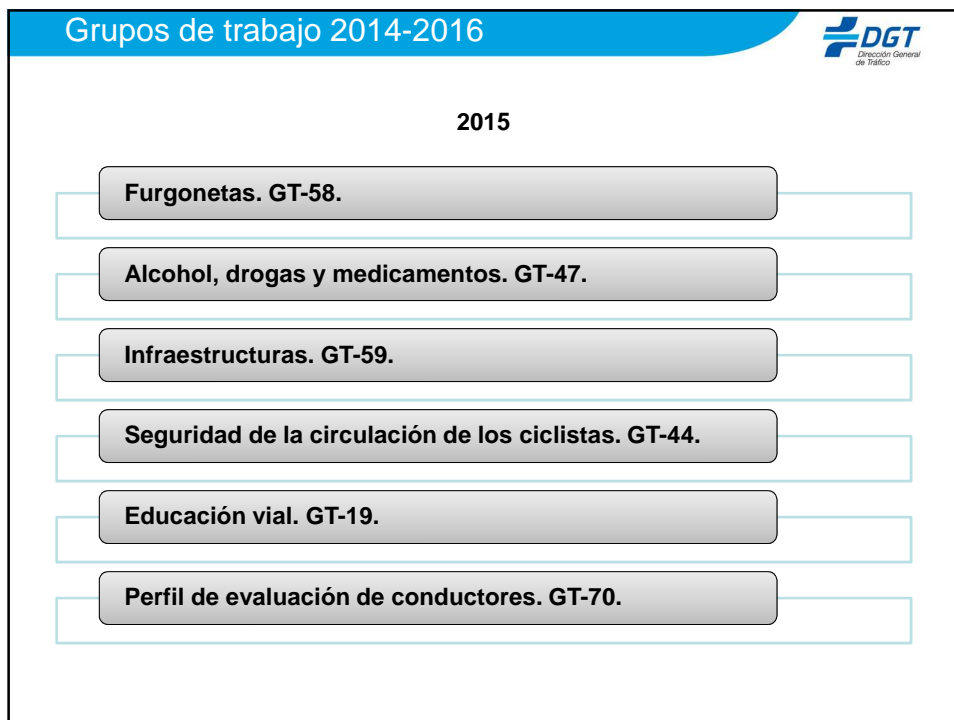


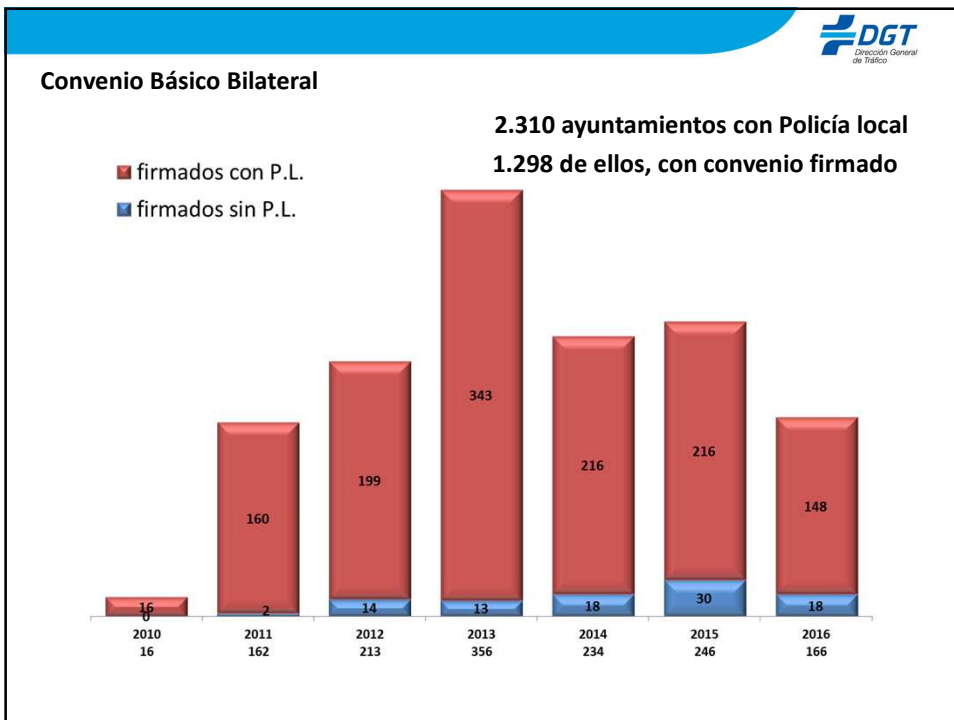
Inicio de trabajos

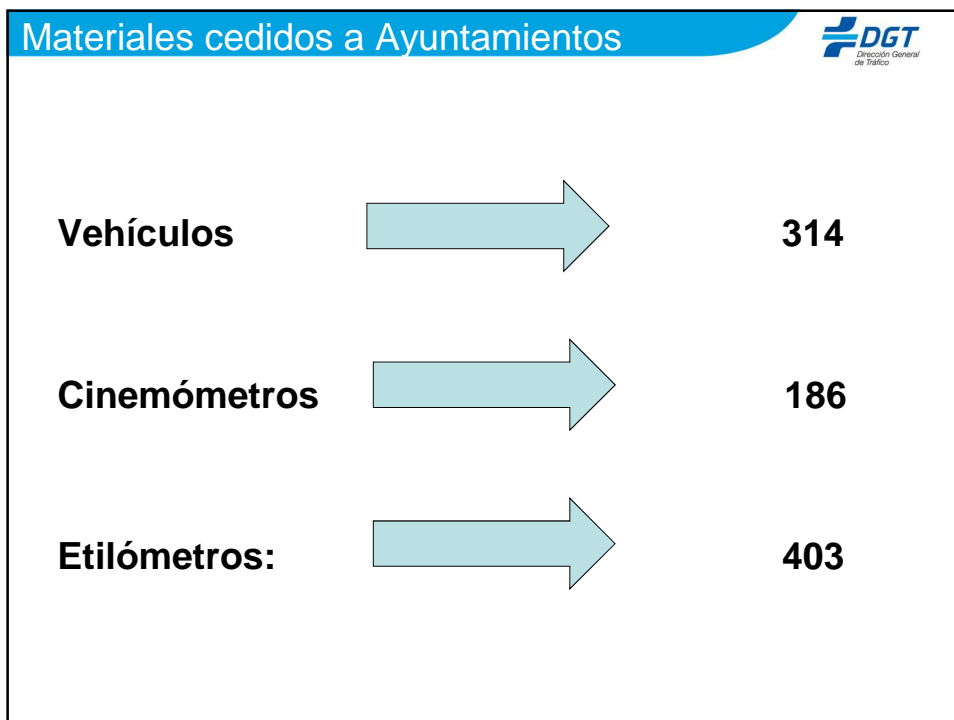
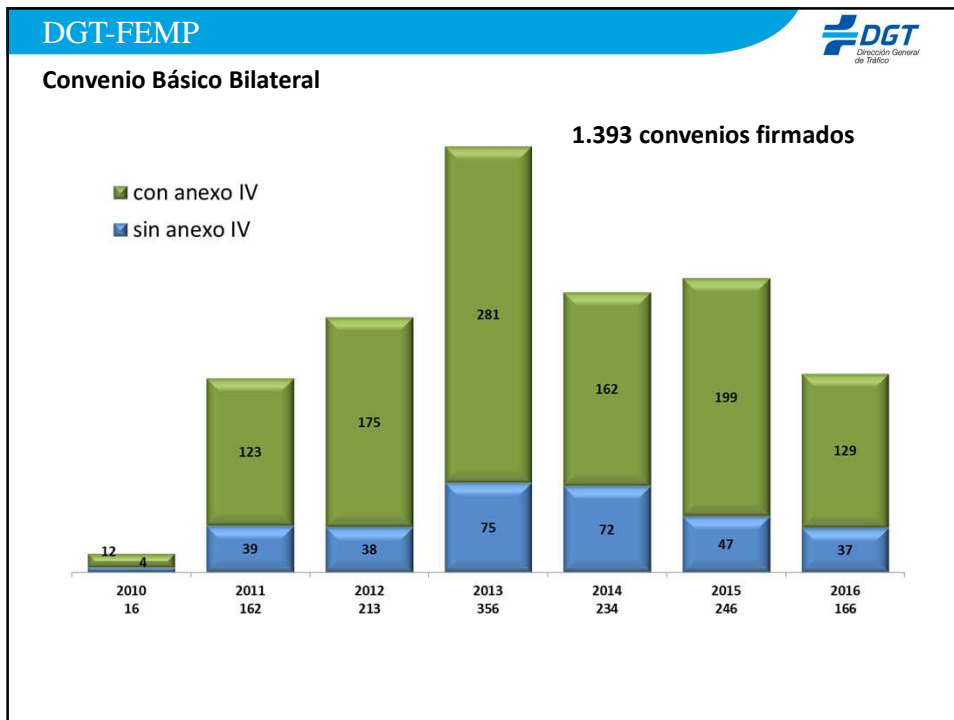
- Para los trabajos del Plan se cuenta con la participación activa de los usuarios de las bicicletas, la Administración Local y varios Departamentos ministeriales.
- En los últimos meses se han identificado las áreas de actuación, que será sobre las que se va a trabajar en los próximos meses: normativa, infraestructuras, intermodalidad, educación, salud, seguridad, turismo, ocio, economía asociada a la bicicleta, empresas, etc.
- El plan debe ser realista y debe contar con la participación de todos.













Retos de futuro

- Seguir esta línea de colaboración
- Un nuevo convenio marco DGT-FEMP
- Adecuación a la realidad del momento

- Reuniones con los responsables de movilidad de las capitales de provincia.

Muchas gracias

