

# Estrategias de seguridad vial y movilidad del próximo decenio

INFORME

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

8 de octubre de 2019 (v4)



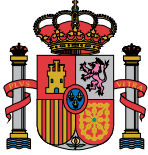
MINISTERIO  
DEL INTERIOR





## Estrategias de seguridad vial y movilidad del próximo decenio

Estrategias de seguridad vial y movilidad del próximo decenio .....	1
Introducción .....	4
2021-2030 .....	5
1. Políticas internacionales.....	6
Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. (ONU, 2015) .....	6
→ Seguridad vial y movilidad .....	7
Paquete de Medidas Técnicas “Salve Vidas” (OMS, 2017) .....	7
→ Medioambientales.....	9
La Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP21) (ONU, 2015) .....	10
2. Políticas europeas .....	12
→ Seguridad vial y movilidad .....	12
Estrategia europea de seguridad vial 2021-2030.....	12
Estrategia de la UE para la movilidad del futuro (CE, 2018) .....	15
→ Medioambientales.....	18
Estrategia a 2050. Un planeta limpio para todos: la visión a largo plazo para una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra para 2050 (CE, 2018) .....	18
Estrategia a 2030. Estrategia de movilidad de bajas emisiones (CE, 2016).....	20
→ Urbanas.....	23
Agenda Urbana para la Unión Europea. (CE, 2016) .....	23
→ Transporte .....	25
Libro Blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible (CE, 2011).....	25
3. Políticas nacionales .....	26
→ Medioambientales. Marco Estratégico de Energía y Clima (MiTEco).....	26
Plan de acción para la implementación de la Agenda 2030 (MiTEco, 2018) .....	26
I Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (MiTEco, 2019) .....	27
→ Urbanas.....	30
Agenda Urbana Española (MFom, 2019) .....	30



→ Transporte .....	32
Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012 – 2024 (MFom, 2015) .....	32
→ Salud .....	34
Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024 (MSCBS, 2017) .....	34
→ Automoción .....	35
Plan Estratégico de apoyo integral al sector de automoción 2019-2025 (MinCoTur, 2019) .....	35
2011-2020 .....	37
1. Políticas internacionales.....	37
2. Políticas europeas .....	37
3. Políticas nacionales .....	37
ANEXO. Relación de acrónimos.....	39



## Introducción

La seguridad vial cuyo fin no es otro que conseguir una movilidad segura, se ve afectada por múltiples factores: estado económico, climatología, estado de las carreteras, flota de los vehículos... Y afecta a múltiples políticas y estrategias: medioambientales, de empleo, de salud, de consumo, industriales, turísticas... Además la seguridad vial está en todos: niños, jóvenes, mayores, profesionales, responsables de empresas, Administración... se trata de una política pública de un marcado carácter transversal.

En las últimas décadas se han conseguido grandes éxitos en materia de seguridad vial en nuestro país, reconocidos incluso fuera de nuestras fronteras, pero aún nos queda mucho camino por recorrer para alcanzar la "visión cero": alcanzar la cifra "cero fallecidos" por accidente de tráfico. Y cada paso que consigamos en la mejora de la seguridad vial demandará un mayor esfuerzo que los anteriores.

La realización y puesta en marcha de planes y estrategias, donde se definen líneas de actuación y compromisos es la mejor forma de trabajar conjuntamente teniendo en cuenta el carácter transversal mencionado anteriormente.

Este informe tiene como objeto identificar las estrategias o planes aprobados de carácter internacional, europeo o nacional que están relacionados con seguridad vial o movilidad y que afectarán al periodo 2021-2030.

En cada uno de los planes o estrategias se ha realizado una breve descripción general, así como un resumen de las cuestiones relacionadas con la seguridad vial o movilidad.

Al final del documento se han identificado aquellas estrategias o planes vigentes en la actualidad del periodo 2011-2020.



## 2021-2030

Tabla 1 Resumen de los planes/estratégicas según el ámbito

	INTERNACIONALES	EUROPEAS	NACIONALES
<b>SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD</b>		* <i>Estrategia Europea de seguridad vial 2021-2030</i> * <b>Estrategia europea sobre STI cooperativos</b>	* <i>Estrategia española de seguridad vial 2021-2030 (en preparación)</i>
<b>MEDIAMBIENTALES</b>	* <b>COP21</b>	* <b>Un planeta limpio para todos. Estrategia a 2050</b> * <b>Estrategia de movilidad de bajas emisiones</b>	* <b>Plan de acción para la implementación de la Agenda 2030</b> * <i>Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética</i> * <i>Estrategia de Transición Justa</i> * <i>Plan Nacional Integrado de Energía y Clima (PNIEC) 2021-2030</i>
<b>URBANAS</b>	* <b>Agenda urbana de Naciones Unidas</b>	* <b>Agenda Urbana para la UE</b>	* <b>Agenda urbana española</b>
<b>TRANSPORTE</b>		* <b>Libro Blanco del transporte para 2050</b>	* <b>Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012 – 2024</b>
<b>DIGITALIZACIÓN</b>		* <i>Programa Europeo Digital 2021-2017</i>	
<b>SALUD</b>			* <b>Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024</b>
<b>DEMOGRÁFICAS</b>			* <i>Estrategia Nacional frente al reto demográfico</i>
<b>AUTOMOCIÓN</b>			* <b>Plan Estratégico de apoyo integral al sector de automoción 2019-2025</b>

Fuente: Elaboración propia

NOTA: En cursilla aquellas Estrategias/Planes no aprobados en la fecha de redacción del documento.



## 1. Políticas internacionales

*Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. (ONU, 2015)<sup>1</sup>*



La Asamblea General de la ONU adoptó en 2015 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia. Los Estados miembros de la Naciones Unidas aprobaron una resolución en la que reconocen que el mayor desafío del mundo actual es la erradicación de la pobreza y afirman que sin lograrla no puede haber desarrollo sostenible.

La Agenda plantea 17 Objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental.



*Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:*

- **3.6** De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
- **7.a** De aquí a 2030, aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias.

<sup>1</sup> <https://www.un.org/sustainabledevelopment/es/2015/09/la-asamblea-general-adopta-la-agenda-2030-para-el-desarrollo-sostenible/>

- **11.2** De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

→ Seguridad vial y movilidad

Paquete de Medidas Técnicas “Salve Vidas” (OMS, 2017)<sup>2</sup>



Las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), aspiran a reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, de aquí a 2020, y proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, de aquí a 2030.

El Paquete Salve Vidas, proporciona un catálogo de intervenciones prioritarias basadas en datos probatorios que se pueden ejecutar con miras a alcanzar las metas de los ODS. Los componentes básicos de Salve VIDAS son el control de la velocidad, el liderazgo, el diseño y la mejora de las infraestructuras, la seguridad de los vehículos, la vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito y la supervivencia tras un accidente.

El Paquete Salve Vidas es una guía para orientar el proceso de toma de decisiones sobre intervenciones prioritarias dirigidas a intensificar la respuesta normativa en materia de seguridad vial con miras a alcanzar las metas 3.6 y 11.2 de los ODS.

Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:

- **Control de la velocidad:**
  - *Promulgar y hacer cumplir leyes que establezcan límites de velocidad a escala nacional, local y urbana.*
  - *Construir vías que moderen el tránsito o modificarlas con ese fin, por ejemplo mediante rotondas, embudos, badenes, chicanes y bandas sonoras.*
  - *Exigir a los fabricantes de automóviles que introduzcan nuevas tecnologías, como sistemas de adaptación inteligente de la velocidad, para ayudar a los conductores a respetar los límites de velocidad.*

<sup>2</sup> <https://apps.who.int/iris/bitstream/handle/10665/255308/9789243511702-spa.pdf;jsessionid=A8BBB4F333CD0178459D68B4B772022E?sequence=1>



- *Liderazgo en seguridad vial:*
  - *Crear un organismo que lidere la seguridad vial.*
  - *Elaborar y financiar una estrategia de seguridad vial.*
  - *Evaluar el impacto de las estrategias de seguridad vial.*
  - *Realizar un seguimiento de la seguridad vial mediante un fortalecimiento de los sistemas de datos.*
  - *Incrementar el conocimiento y el apoyo del público a través de programas de educación y campañas.*
- *Diseño y mejora de las infraestructuras:*
  - *Proporcionar infraestructuras seguras para todos los usuarios de las vías de tránsito, por ejemplo aceras, pasos peatonales seguros, refugios, puentes peatonales y pasos subterráneos.*
  - *Abrir carriles para bicicletas y motocicletas.*
  - *Aumentar la seguridad de los bordes de las vías de tránsito mediante zonas libres de obstáculos, estructuras abatibles o barreras.*
  - *Diseñar intersecciones más seguras.*
  - *Separar las vías de acceso de las vías de paso.*
  - *Dar prioridad a las personas mediante la creación de zonas libres de vehículos*
  - *Restringir el tránsito y la velocidad en zonas residenciales, comerciales y escolares.*
  - *Crear rutas mejores y más seguras para el transporte público.*
- *Normas de seguridad de los vehículos:*
  - *Promulgar y hacer cumplir normas de seguridad sobre los vehículos de motor, en relación con:*
    - *los cinturones de seguridad;*
    - *los anclajes de los cinturones de seguridad;*
    - *la colisión frontal;*
    - *la colisión lateral;*
    - *el control electrónico de estabilidad;*
    - *la protección de los peatones; y*
    - *los sistemas de retención infantil ISOFIX.*
  - *Promulgar y hacer cumplir reglamentos sobre sistemas antibloqueo de la frenada y luces de circulación diurnas para las motocicletas.*
- *Vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito:*
  - *Promulgar y hacer cumplir leyes a escala nacional, local y urbana sobre:*
    - *la conducción bajo los efectos del alcohol;*
    - *el casco para los motociclistas;*
    - *los cinturones de seguridad; y*
    - *los sistemas de retención infantil.*
- *Supervivencia tras un accidente:*





- *Crear sistemas organizados e integrados de atención de emergencia prehospitalaria y en centros de salud.*
- *Proporcionar formación en atención básica de emergencia a los equipos de respuesta a los accidentes.*
- *Promover la formación de los grupos de respuesta inicial de la comunidad.*

→ Medioambientales

- *Agenda Urbana de Naciones Unidas (ONU, 2016)*<sup>3</sup>



La Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible —Hábitat III— tuvo como principal objetivo identificar los nuevos desafíos y fortalecer el compromiso político global, para alcanzar un desarrollo urbano sostenible, mediante la aprobación de una «Nueva Agenda Urbana», que define los parámetros de las ciudades del siglo XXI. Se trata de un documento estratégico, de adhesión voluntaria, que presenta la urbanización como un instrumento poderoso para lograr el desarrollo sostenible, tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados, entre los que se encuentra España para el cumplimiento de los Objetivos de la Agenda 2030.

*Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:*

- **50.** *Nos comprometemos a alentar la interacción y la conectividad entre las zonas urbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la movilidad y el transporte sostenibles*
- **113.** *Adoptaremos medidas para mejorar la seguridad vial y la integraremos en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte*
  - *Trabajaremos para proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta y trabajaremos para elaborar y aplicar leyes y políticas integrales sobre la seguridad de los motociclistas*
  - *Promoveremos con carácter prioritario un viaje seguro y saludable a la escuela para todos los niños.*

<sup>3</sup> <http://habitat3.org/wp-content/uploads/NUA-Spanish.pdf>



- **114.** *Promoveremos el acceso de todos a unos sistemas de movilidad urbana que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y tengan en cuenta las cuestiones de edad y género*
  - *integración de los planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales*
  - *promoción de una amplia gama de opciones de transporte y movilidad*
- **116.** *Apoyaremos que la reglamentación y la licitación de servicios de movilidad y transporte en las zonas urbanas y metropolitanas sean sostenibles, abiertas y transparentes, con inclusión de nuevas tecnologías que hagan posibles los servicios de movilidad compartida*
- **117.** *Apoyaremos una mejor coordinación entre el transporte y los departamentos de planificación urbana y territorial*

*La Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP21) (ONU, 2015)<sup>4</sup>*



En 2015, tuvo lugar en París la vigésimo primera sesión de la Conferencia de las Partes de la Convención Marco de Naciones Unidas sobre el Cambio Climático (COP21), así como la undécima sesión de la Conferencia de las Partes en calidad de reunión de las Partes del Protocolo de Kioto (COP-MOP11).

La COP21 terminó con la adopción del Acuerdo de París que establece el marco global de lucha contra el cambio climático a partir de 2020. Se trata de un acuerdo histórico de lucha contra el cambio climático, que promueve una transición hacia una economía baja en emisiones y resiliente al cambio climático. Es un texto que refleja y tiene en cuenta las diferentes realidades de los países, es justo, ambicioso, duradero, equilibrado y jurídicamente vinculante.

*Objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad:*

- *Reducir las emisiones nacionales de gases de efecto invernadero (EGEI) al menos un 40 % en 2030 y del 80 % al 95 % para 2050 con respecto al nivel de emisiones de 1990.*

---

<sup>4</sup> <https://unfccc.int/>

<https://www.miteco.gob.es/es/cambio-climatico/temas/cumbre-cambio-climatico-cop21/resultados-cop-21-paris/default.aspx>

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016IE0773&from=ES>



- *Aplicar el principio de «quien contamina paga». En cualquier caso, la aplicación del principio de «quien contamina paga» no bastará para garantizar la transición a una sociedad hipocarbónica. Son igual de importantes medidas adicionales como el aumento de la eficiencia energética, la movilidad eléctrica, los sistemas de vehículos compartidos y de comodidad, el desarrollo de fuentes de energía alternativas, la elaboración de normas de calidad medioambiental y, ante todo, la promoción del transporte público.*



## 2. Políticas europeas

→ Seguridad vial y movilidad

### *Estrategia europea de seguridad vial 2021-2030*

En mayo de 2018, dentro del III paquete “Europa en Movimiento” (ver apartado Estrategia a 2030. Estrategia de movilidad de bajas emisiones), la Comisión presentó un esbozo de lo que contendrá la Estrategia Europea de Seguridad Vial para el próximo decenio, basada en visión cero (objetivo cero fallecidos en las carreteras en la UE en 2050) mediante la publicación del “Strategic Action Plan on Road Safety”, con objetivos claramente identificados, entre el que destaca la reducción a la mitad, de los fallecidos y heridos graves en las vías, desde 2021 a 2030.

Además, la Comisión propone, mediante la COM (2018) 286 final, ante el Parlamento Europeo y el Consejo, modificar el Reglamento (UE)2018/..., derogar los Reglamentos (CE) nº 78/2009, nº 79/2009 y (CE) nº 661/2009, sustituyéndolos por un nuevo Reglamento relativo a los requisitos de homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública. Con ello, se pretende que los nuevos modelos de vehículos estén equipados con funciones de seguridad avanzadas, como unos sistemas avanzados de frenado de emergencia y asistencia al mantenimiento en el carril para los coches o detección de peatones y ciclistas para los camiones.

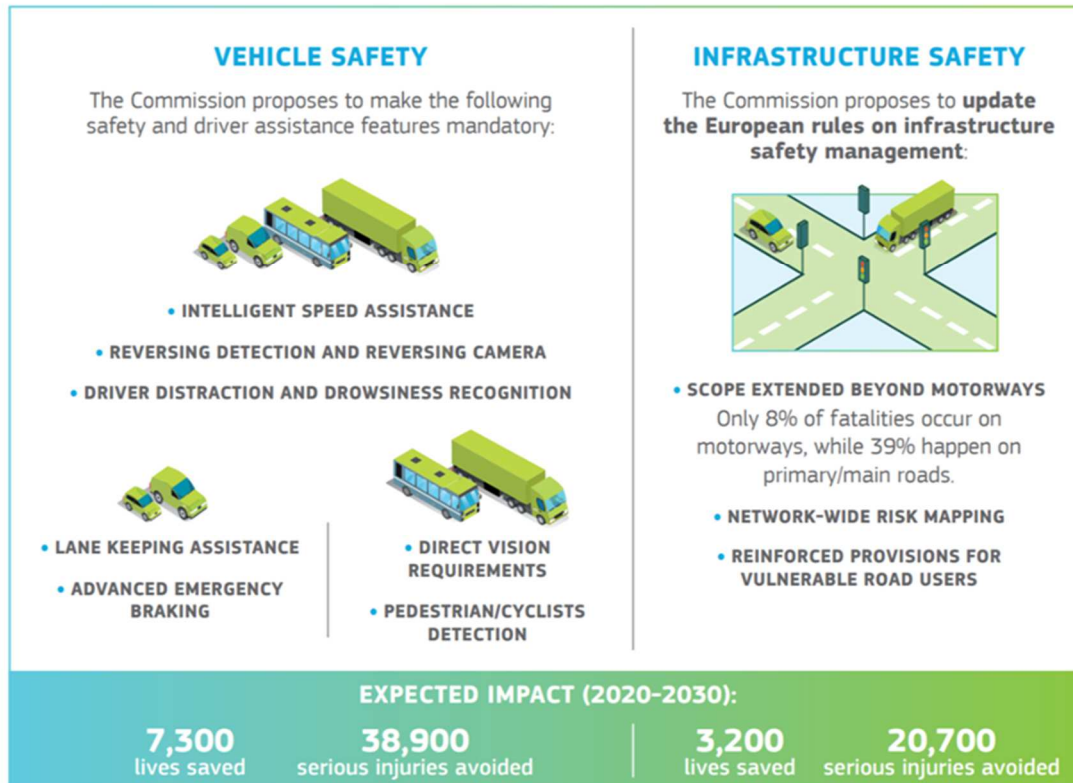
También, mediante la Directiva COM (2018) 274 final, del Consejo y del Parlamento Europeo, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, la Comisión está ayudando a los Estados miembros a identificar sistemáticamente los tramos de carretera peligrosos y, a orientar mejor las inversiones.

Estas dos medidas podrían salvar hasta 10.500 vidas y evitar cerca de 60.000 heridos graves, entre 2020 y 2030, contribuyendo así al objetivo a largo plazo de la UE de acercarse a cero víctimas mortales y heridos graves de aquí al 2050 («visión cero»).

*Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:*

1. *Mejora de la gobernanza de la seguridad vial:*
  - a. *Creación de una lista de indicadores clave de rendimiento.*
  - b. *Refuerzo del mandato del grupo de alto nivel de seguridad vial.*
  - c. *Nueva figura del embajador europeo de seguridad vial.*
2. *Mayor apoyo financiero para la seguridad vial:*
  - a. *Alentar la utilización del apoyo financiero de la UE.*
  - b. *Racionalizar y fortalecerá el apoyo financiero.*
  - c. *Investigar cómo proporcionar estabilidad al apoyo financiero.*





Como continuación a ese texto, el pasado 19 de junio de 2019, la Comisión Europea presentó el informe de trabajo "EU Road Safety Policy Framework 2021-2030 - Next steps towards "Vision Zero"<sup>5</sup> y da detalles sobre cómo pretende poner en práctica su Plan de acción estratégico para la seguridad vial. Esto incluye una primera lista de indicadores clave de rendimiento de seguridad (KPI), elaborada en colaboración con los Estados miembros, que se supervisará en toda la UE para respaldar el objetivo de reducción del 50% en muertes y lesiones graves para 2030. La lista, incluidos los indicadores como la seguridad del vehículo, el índice de uso del cinturón de seguridad, el cumplimiento de la velocidad y la atención posterior al choque, es un documento vivo que se desarrollará con el tiempo, pero los primeros datos se pueden recopilar sobre esta base a partir del próximo año 2020.

*Aspectos relacionados con seguridad vial:*

- *Enfoque de la Estrategia para el próximo decenio:*
  1. *Sistema seguro y visión cero.*
- *Objetivos comprometidos:*
  1. *UE: Cero fallecidos por accidente de tráfico para 2050 (Mayo2018. Europa en Movimiento).*

<sup>5</sup> <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/legislation/swd20190283-roadsafety-vision-zero.pdf>



2. UE: Reducir el número de fallecidos un 50% entre 2020 y 2030.
  3. UE: Reducir el número de heridos graves un 50% entre 2020 y 2030. (2017. Declaración de Valeta).
- Estructura de la Estrategia de Seguridad Vial para el próximo decenio según el enfoque de sistema seguro:
    1. Infraestructura segura.
    2. Vehículos seguros.
    3. Uso seguro:
      - Velocidad segura.
      - Conducción sobria (alcohol y drogas).
      - Distracciones.
      - Cinturón, SRI y equipos de protección.
      - Nuevas formas de movilidad y cambios demográficos.
    4. Respuesta ante un accidente.
  - Indicadores a monitorizar:
    1. Velocidad: Porcentaje de vehículos que viajan dentro del límite de velocidad.
    2. Cinturón de seguridad: Porcentaje de ocupantes del vehículo que usan el cinturón de seguridad o el sistema de retención infantil correctamente.
    3. Equipos de protección: Porcentaje de motoristas y ciclistas que llevan casco.
    4. Alcohol: Porcentaje de conductores que conducen dentro del límite legal de alcohol en sangre (BAC).
    5. Distracción: Porcentaje de conductores vigilados que no utilizan un dispositivo móvil de mano.
    6. Vehículo: Porcentaje de vehículos de pasajeros nuevos con una calificación de seguridad EuroNCAP igual o por encima de un umbral predefinido.
    7. Infraestructura: Porcentaje de distancia recorrida en carreteras con una calificación de seguridad superior a un umbral acordado.
    8. Atención después del accidente: Tiempo transcurrido en minutos y segundos entre la llamada de emergencia después de un accidente con víctimas y la llegada de los servicios de emergencia.
    9. Fallecidos.
    10. Heridos graves.

*Estrategia de la UE para la movilidad del futuro (CE, 2018)<sup>6</sup>*

La movilidad está cruzando ahora una nueva frontera (digital), con una creciente automatización y conectividad que permite a los vehículos «hablar» entre sí, con las infraestructuras viarias y con otros usuarios de la vía. Esta evolución, que se beneficia de los avances en el ámbito de la

<sup>6</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52018DC0283&from=es>





inteligencia artificial, da lugar a un nivel de cooperación entre los usuarios de la vía completamente nuevo que podría aportar para ellos y para el sistema de movilidad en su conjunto enormes beneficios, entre los que se incluirían una seguridad, una accesibilidad y una sostenibilidad del transporte mayores.

Se ambiciona que Europa asuma el liderazgo mundial en el despliegue de la movilidad conectada y automatizada a través de un cambio sustancial por el que se reduzca el número de víctimas mortales en las carreteras europeas y se reduzcan las emisiones nocivas del transporte y la congestión. Cabe prever que el despliegue de la movilidad sin conductor — cuando esté plenamente integrada en el sistema de transporte en su conjunto y se acompañe de las medidas de apoyo y las sinergias adecuadas entre la movilidad sin conductor y las medidas de descarbonización— contribuya significativamente a estos objetivos sociales clave. En última instancia, se espera que todo ello logre la llamada «visión cero», es decir, que en 2050 se hayan reducido a cero las víctimas mortales en las carreteras europeas. Para que Europa convierta esta ambición en realidad, los agentes privados, los Estados miembros y las administraciones regionales y locales tendrán que cooperar en el desarrollo de una visión común de la movilidad conectada y automatizada.

**Ilustración: Distintos niveles de automatización (fuente: Sociedad de Ingenieros Técnicos en Automoción, SAE<sup>11</sup>)**



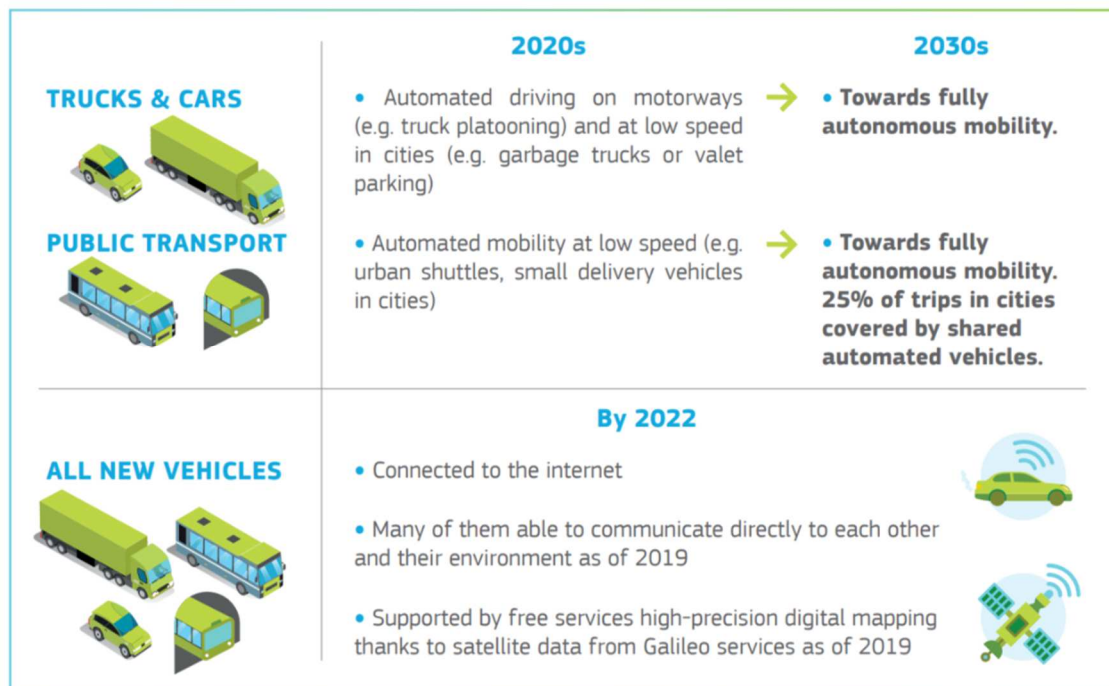
Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:

- Está previsto que en 2020 estén disponibles turismos y camiones capaces de gestionar de manera autónoma situaciones específicas en la carretera (niveles 3 y 4) (en casos concretos de conducción de turismos y camiones por carretera<sup>13</sup> y caravanas de camiones). Automóviles y camiones capaces de gestionar ciertas situaciones de baja velocidad, como camiones de basura (en un marco de cooperación con trabajadores



humanos) o servicios de estacionamiento automático (automóviles que se autoconducen a una plaza de estacionamiento) podrían estar circulando por las ciudades en 2020. Las capacidades de los vehículos irán desarrollándose posteriormente para satisfacer situaciones cada vez más complejas (por ejemplo, un mayor tiempo de funcionamiento o recorridos más prolongados sin la participación del conductor).

- Cabe prever que en 2020, en el contexto del transporte público, estén disponibles vehículos capaces de gestionar un número limitado de situaciones de conducción a baja velocidad (nivel de automatización 4), como lanzaderas urbanas para desplazamientos predeterminados y pequeños vehículos de reparto o de movilidad. Lo más probable es que sigan requiriendo supervisión humana y/o funcionen en distancias muy cortas. El número de situaciones que estos vehículos puedan gestionar aumentará con el tiempo (por ejemplo, un mayor tiempo de funcionamiento, recorridos más prolongados sin la supervisión humana, mayor velocidad).



- Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos (CE, 2016)<sup>7</sup>  
La implantación coordinada y rápida de los vehículos cooperativos, conectados y automatizados en el transporte por carretera requiere que la UE tome medidas de manera urgente. Si se logra, la implantación de estos vehículos contribuirá significativamente a mejorar la seguridad vial,

<sup>7</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/PDF/?uri=CELEX:52016DC0766&from=ES>



umentando la eficiencia del transporte por carretera y garantizando la competitividad de la industria en la UE.

*Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:*

- *Prioridades para la implantación de los servicios de los STI cooperativos*
- *Seguridad de las comunicaciones de los STI cooperativos*
- *Garantías de privacidad y protección de datos*
- *Tecnologías y frecuencias de comunicación*
- *Interoperabilidad en todos los niveles*
- *Evaluación del cumplimiento*
- *Marco jurídico*
- *Cooperación internacional*

→ Medioambientales<sup>8</sup>

*Estrategia a 2050. Un planeta limpio para todos: la visión a largo plazo para una economía próspera, moderna, competitiva y climáticamente neutra para 2050 (CE, 2018)<sup>9</sup>*

El 28 de noviembre de 2018, la Comisión presentó su visión estratégica a largo plazo para una economía próspera, moderna, competitiva y neutra desde el punto de vista del clima, de aquí a 2050. La estrategia muestra cómo Europa puede liderar el camino hacia la neutralidad climática mediante la inversión en soluciones tecnológicas realistas, la capacitación de los ciudadanos y la armonización de la acción en ámbitos clave como la política industrial, la financiación o la investigación, garantizando al mismo tiempo la justicia social para una transición justa.

A raíz de las invitaciones formuladas por el Parlamento Europeo y el Consejo Europeo, la visión de la Comisión para un futuro climáticamente neutro abarca prácticamente todas las políticas de la UE y, está en consonancia con el objetivo del Acuerdo de París de mantener el aumento de la temperatura global muy por debajo de 2 °C y de proseguir los esfuerzos para mantenerlo en 1,5 °C.

*Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:*

---

<sup>8</sup> [https://ec.europa.eu/commission/publications/reflection-paper-towards-sustainable-europe-2030\\_es](https://ec.europa.eu/commission/publications/reflection-paper-towards-sustainable-europe-2030_es)  
[https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/vision\\_1\\_emissions\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/vision_1_emissions_en.pdf)

<sup>9</sup> [https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050\\_es#tab-0-0](https://ec.europa.eu/clima/policies/strategies/2050_es#tab-0-0)  
[https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/com\\_2018\\_733\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/com_2018_733_en.pdf)  
[https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/initiative\\_10\\_mobility\\_en.pdf](https://ec.europa.eu/clima/sites/clima/files/docs/pages/initiative_10_mobility_en.pdf)

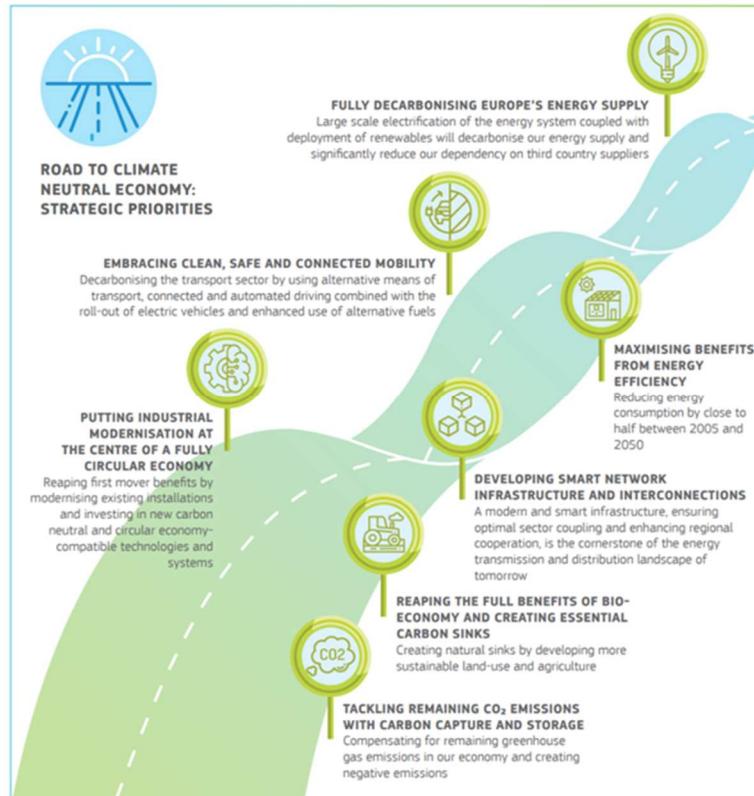


3. *Adoptar la movilidad limpia, segura y conectada:*

- *Todos los modos de transporte deben contribuir a la descarbonización del sistema de movilidad. Una combinación de energía descarbonizada, descentralizada y digitalizada, baterías más eficientes y sostenibles, motores eléctricos altamente eficientes, conectividad y conducción autónoma, ofrece la posibilidad de descarbonizar el transporte por carretera con fuertes beneficios generales que incluyen aire limpio, ruido reducido, tráfico sin accidentes, lo que genera grandes riesgos.*
- *Una organización más eficiente de todo el sistema de movilidad basado en la digitalización, el intercambio de datos y los estándares interoperables es de suma importancia para hacer que la movilidad sea más limpia. Esto permitirá una gestión inteligente del tráfico y una movilidad cada vez más automatizada en todos los modos, reduciendo la congestión y aumentando las tasas de ocupación. La infraestructura regional y la planificación espacial deben mejorarse para obtener todos los beneficios del mayor uso del transporte público.*
- *Las áreas urbanas y las ciudades inteligentes serán los primeros centros de innovación en movilidad, principalmente debido al predominio de los viajes de corta distancia y las consideraciones de calidad del aire. Las ciudades ya son los laboratorios de soluciones transformadoras y sostenibles. La renovación de la ciudad y una mejor planificación espacial, incluidos los espacios verdes, pueden ser los principales impulsores para renovar casas y atraer a las personas a vivir cerca del trabajo, mejorar las condiciones de vida, reducir el tiempo de viaje y el estrés asociado. Para proteger a los ciudadanos de Europa de los efectos adversos del cambio climático, la planificación y la construcción de infraestructura pública para soportar eventos climáticos más extremos, será una opción imperativa y sin remordimientos. A este respecto, la UE debería capitalizar y ampliar el papel de las regiones, ciudades y pueblos.*

*Próximos pasos:*

- *Paquetes de movilidad.*
- *Alianza Europea de la Batería.*
- *Inversión adicional en el despliegue de infraestructuras.*
- *Vehículos limpios para instituciones públicas.*
- *Carretera adaptada para promover vehículos más limpios.*
- *Transporte intermodal y conexiones de larga distancia.*



*Estrategia a 2030. Estrategia de movilidad de bajas emisiones (CE, 2016).*

En 2014, la UE contrajo el claro compromiso de reducir colectivamente sus emisiones de gases de efecto invernadero al menos un 40 % para 2030, en comparación con los niveles de 1990, en todos los sectores de la economía.

Las propuestas de 2016 presentan los objetivos anuales vinculantes de reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero que los Estados miembros han de cumplir en el período 2021-2030 para contribuir a la acción por el clima de la UE en los sectores del transporte, la construcción, la agricultura, los residuos, el uso de la tierra y la silvicultura ( fichas informativas MEMO/16/2499 y MEMO/16/2496).

La Comisión también presenta una estrategia sobre la movilidad con bajas emisiones de carbono, fijando el rumbo para el desarrollo de medidas aplicables en toda la UE en relación con los vehículos con emisiones bajas o nulas y los combustibles alternativos de bajas emisiones (ficha informativa MEMO/16/2497).

*Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:*

- *Promover el uso de energía de bajas emisiones en el transporte. El transporte en la UE todavía depende del petróleo para aproximadamente el 94% de sus necesidades energéticas.*



- *Implementar estándares comunes, incluido el enchufe común para vehículos eléctricos, y desplegar infraestructura para consumibles alternativos.*
- *Mejorar la interoperabilidad y estandarización, en particular para la movilidad eléctrica.*
- *Crear mercado para vehículos de cero emisiones*
  - *La Comisión ha propuesto y ya implementado algunas mejoras importantes sobre cómo se miden y verifican las emisiones de los vehículos.*
  - *La Comisión está trabajando en las normas posteriores a 2020 para automóviles y furgonetas. Las emisiones de los motores de combustión convencionales deberán reducirse aún más después de 2020. Los vehículos de emisiones bajas y cero deberán desplegarse y ganar una cuota de mercado significativa.*
  - *Revisión de la Directiva de etiquetado de automóviles y los incentivos en las normas de contratación pública, en el contexto de una revisión de la Directiva de vehículos limpios. Esta puede ser una herramienta muy poderosa para apoyar la implementación, por ejemplo, de autobuses urbanos con cero emisiones.*
- *Intensificar la acción en camiones, autobuses.*
  - *Reducir las emisiones de dióxido de carbono de camiones, autobuses y autocares. Actualmente representan alrededor de una cuarta parte de las emisiones de dióxido de carbono del transporte por carretera y su participación está programada para crecer.*

- Paquetes “Europa en movimiento” (CE, 2017 y 2018)



A raíz de la Estrategia de movilidad de bajas emisiones, la Comisión ha adoptado tres paquetes de movilidad «Europa en movimiento» en 2017 y 2018, respectivamente.

«Europa en movimiento» incluye un conjunto de iniciativas muy variadas destinadas a conseguir un tráfico más seguro, fomentar la tarificación inteligente de la red vial, reducir las emisiones de CO<sub>2</sub>, la contaminación atmosférica y la congestión, aliviar la carga burocrática para las empresas, combatir el empleo ilícito, y garantizar unas condiciones y unos tiempos de descanso adecuados para los trabajadores. Los beneficios a largo plazo de estas medidas se extenderán mucho más allá del sector del transporte, ya que promoverán el crecimiento y la creación de puestos de trabajo, reforzarán la equidad social, ampliarán la capacidad de elección de los consumidores y permitirán a Europa avanzar de manera firme hacia el objetivo de cero emisiones.

El paquete «Europa en movimiento» más reciente, establece una agenda positiva y tiene por objetivo permitir que todos los europeos se beneficien de un tráfico más seguro, de vehículos



menos contaminantes y de unas soluciones tecnológicas avanzadas, apoyando al mismo tiempo la competitividad de la industria de la UE.

*Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:*

- *política integrada para el futuro de la seguridad vial,*
- *medidas de seguridad para los vehículos y las infraestructuras,*
- *las primeras normas de emisiones de CO2 aplicables a los vehículos pesados,*
- *estrategia prospectiva sobre la movilidad conectada y automatizada.*

- Paquete «Energía limpia para todos los europeos» (CE, 2016)<sup>10</sup>

Europa ha desempeñado un papel clave en la celebración del primer acuerdo climático universal y jurídicamente vinculante en París, que establece un plan de acción mundial para combatir el cambio climático. La UE se ha comprometido a reducir las emisiones de gases de efecto invernadero de aquí a 2030 en al menos un 40 % con respecto a los niveles de 1990.

Asumió el liderazgo en la adopción del paquete «Energía limpia para todos los europeos», impulsando la transición hacia la energía limpia y la modernización del sistema energético a fin de permitir la consecución de los objetivos de París.

La transición hacia la energía limpia y la lucha contra el cambio climático transformarán de manera profunda nuestra forma de producir y consumir energía. Afectará a los distintos sectores y regiones de manera diferente.

*Los aspectos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:*

- *La Iniciativa de Transporte Limpio recurrirá a instrumentos financieros y los combinará para desplegar tecnologías hipocarbónicas innovadoras a fin de acelerar el paso hacia una movilidad de bajas emisiones.*
- *A modo de seguimiento de la estrategia de movilidad de bajas emisiones, la Comisión está adoptando una estrategia europea para el despliegue de sistemas de transporte inteligentes cooperativos, que permita desplegar dichos sistemas en toda la UE, de aquí a 2019, y acelerar la transición hacia un transporte por carretera cooperativo, conectado y automatizado.*

---

<sup>10</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=CELEX%3A52016DC0860%2801%29>



- Programa “Aire Puro” para Europa (CE, 2013)<sup>11</sup>

Pese a los avances realizados en los últimos años sobre las emisiones antropogénicas a la atmósfera y la calidad del aire, la Comunicación de la Comisión Europea de 18 de diciembre de 2013 «Aire Puro para Europa», señalaba que siguen existiendo importantes efectos negativos y riesgos para la salud humana y el medio ambiente.

De ahí que la Directiva 2016/2284 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2016, estableciera los compromisos de reducción de determinadas emisiones atmosféricas antropogénicas. Mediante este Real Decreto se incorpora al derecho nacional la anterior Directiva (UE) 2016/2284, por lo que España deberá cumplir los compromisos de reducción de emisiones establecidos en aquella para los horizontes temporales del período desde 2020 a 2029 y a partir de 2030.

Al efecto, fija los objetivos de reducción de las emisiones atmosféricas antropogénicas de dióxido de azufre (SO<sub>2</sub>), óxidos de nitrógeno (NO<sub>x</sub>), compuestos orgánicos volátiles no metánicos (COVNM), amoníaco (NH<sub>3</sub>), y partículas finas (PM<sub>2,5</sub>). Asimismo, regula la elaboración, adopción y aplicación, por parte del Reino de España, de un Programa nacional de control de la contaminación atmosférica. Y establece un sistema para el seguimiento de las emisiones y de sus efectos en los ecosistemas, así como la presentación de informes al respecto.

El capítulo II fija los compromisos nacionales de emisión que el Reino de España asume, remitiéndose al anexo I para la concreta enumeración de las sustancias contaminantes a las que son de aplicación estas reducciones y fijando cuantitativamente en el anexo II, los objetivos a alcanzar para cada una de ellas en el período considerado.

Directiva: DIRECTIVA (UE) 2016/2284 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO de 14 de diciembre de 2016 relativa a la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos, por la que se modifica la Directiva 2003/35/CE y se deroga la Directiva 2001/81/CE

→ Urbanas

*Agenda Urbana para la Unión Europea. (CE, 2016)* <sup>12</sup>

Las ciudades de Europa son fundamentales a la hora de hacer frente a muchos de los desafíos económicos, medioambientales y sociales actuales. Más del 70 % de los ciudadanos de la UE vive en zonas urbanas, y alrededor del 85 % del PIB de la UE se genera en las ciudades.

<sup>11</sup> <https://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2013:0918:FIN:ES:PDF>

<sup>12</sup> <https://ec.europa.eu/futurium/en/urban-agenda>





El Pacto de Ámsterdam, aprobado en la Reunión Informal de Ministros de Desarrollo Urbano de la UE, celebrada el 30 de mayo de 2016, materializa la esperada Agenda Urbana de la UE. Ésta se plantea desde una perspectiva claramente operativa, orientada hacia 3 objetivos concretos: la mejora de la regulación comunitaria, en especial la de aquella que tiene un impacto directo sobre las áreas urbanas, la búsqueda de un diseño más efectivo y de una gestión más sencilla de los instrumentos de financiación de la UE y, finalmente la promoción del intercambio de conocimiento.

La agenda urbana para la UE se puso en marcha en mayo de 2016 y es vital de cara a garantizar que las zonas urbanas actúen como catalizadores que permitan encontrar soluciones innovadoras y sostenibles que promuevan la transición hacia unas sociedades resilientes e hipocarbónicas. La agenda urbana constituye un esfuerzo conjunto de la Comisión, los Estados miembros y las ciudades europeas destinado a garantizar que se dedique una mayor atención a las repercusiones de las políticas en las zonas urbanas. También tiene por objeto aumentar la resiliencia de los asentamientos urbanos mediante la prevención de catástrofes y riesgos relacionados con el clima.

La agenda urbana para la UE se ve reforzada por iniciativas de la Comisión que promueven la acción por el clima y en materia de energía a largo plazo, a nivel local por el clima y en materia de energía, como el Pacto de los Alcaldes. Sobre la base de esta iniciativa europea se creó en 2016 el Pacto Mundial de los Alcaldes para el Clima y la Energía, que reúne al 10,28 % de la población mundial en una alianza para apoyar las medidas de lucha contra el cambio climático y la transición hacia una sociedad de bajas emisiones.





→ Transporte

*Libro Blanco. Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: por una política de transportes competitiva y sostenible (CE, 2011)*<sup>13</sup>



Documento estratégico que expone la visión de la Comisión para el futuro del sistema de transporte de la Unión Europea (UE). Los objetivos en cuestión forman parte de la Estrategia Europa 2020 y su iniciativa emblemática para una Europa eficiente en el uso de los recursos.

Define diez objetivos que responden a serios retos que están diseñados para orientar las acciones políticas y medir los avances. Entre los objetivos están la eliminación progresiva de los vehículos de propulsión convencional de las ciudades para 2050 y, un cambio de un 50% en los trayectos de media distancia en pasajeros y larga distancia en mercancías del tráfico rodado a otros modos de transporte para ese mismo año. El éxito de los diez objetivos supondrá un recorte de un 60% en las emisiones de CO2 y

una reducción comparable de la dependencia del petróleo.

*Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:*

- *Reducir a la mitad el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO2.*
- *Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para cumplir este objetivo también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.*
- *De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.*

<sup>13</sup> <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/ES/TXT/?uri=celex%3A52011DC0144>  
<http://www.upv.es/contenidos/CAMUNISO/info/U0636269.pdf>



### 3. Políticas nacionales

→ Medioambientales. Marco Estratégico de Energía y Clima (MiTEco)<sup>14</sup>

*Plan de acción para la implementación de la Agenda 2030 (MiTEco, 2018)*<sup>15</sup>

El Consejo de Ministros aprobó en 2018 el "Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030: Hacia una Estrategia Española de Desarrollo Sostenible".

El Plan recoge un primer conjunto (no cerrado) de áreas prioritarias de actuación, que incluyen: la prevención y lucha contra la pobreza, la desigualdad y la exclusión social; la igualdad de oportunidades (PEIO 2018-2021); una nueva agenda urbana española; la economía circular; la ley de cambio climático y transición energética; la investigación científica y técnica; la estrategia de economía social 2017-2020; plan de gobierno abierto; la cooperación española.

En el documento viene una relación de los temas por cada uno de los Ministerios.

(Ver Agenda Urbana Española)

*Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:*

- *2. Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos a todas las edades*
- *7. Garantizar el acceso a una energía asequible, segura, sostenible y moderna para todos. La transformación del modelo de movilidad y transporte es imprescindible. La descarbonización del sector es un reto de enormes proporciones y pasa por priorizar la inversión en transporte público, dar un fuerte impulso a los modos no motorizados, peatonalizar los cascos urbanos, electrificar la movilidad en las ciudades e incentivar el trasvase del tráfico de mercancías a medios más sostenibles (ferrocarril y barco), entre otras acciones.*
- *11. Lograr que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles*
  - *Retos sociales: Envejecimiento y despoblación rural.*
  - *Retos medioambientales: Cambio climático, calidad del aire, gestión de residuos urbanos, poblaciones vulnerables.*
  - *Retos económicos: Ciudad como principal motor de la economía.*
  - *Retos instrumentales: Normativa (18 legisladores confluientes, 90 normas urbanísticas, más de 5.330 ordenanzas municipales), planeamiento, gobernanza y financiación.*
- *13. Adoptar medidas urgentes para combatir el cambio climático y sus efectos. Desde el ámbito del transporte, se plantea como objetivo incentivar el trasvase modal de la carretera al ferrocarril sobre la base de un conjunto de acciones que implicarán co-*

<sup>14</sup> <https://www.idae.es/noticias/marco-estrategico-de-energia-y-clima-una-oportunidad-para-la-modernizacion-de-la-economia>

<sup>15</sup> [http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/SalaDePrensa/Multimedia/Publicaciones/Documents/PLAN\\_DE\\_ACCION\\_PARA\\_LA\\_IMPLMENTACION\\_DE\\_LA\\_AGENDA\\_2030.pdf](http://www.exteriores.gob.es/Portal/es/SalaDePrensa/Multimedia/Publicaciones/Documents/PLAN_DE_ACCION_PARA_LA_IMPLMENTACION_DE_LA_AGENDA_2030.pdf)



*beneficios, entre los que destacan los relacionados con la reducción de gases de efecto invernadero y otros contaminantes atmosféricos. En el caso concreto de la movilidad de mercancías destaca el fomento del empleo del ferrocarril y de las conexiones marítimas de media distancia.*

*I Programa Nacional de Control de la Contaminación Atmosférica (MiTEco, 2019)*

El PNCCA es por tanto una obligación derivada de la Directiva de Techos (Directiva (UE) 2016/2284) incorporada al ordenamiento jurídico español mediante el Real Decreto 818/2018, de 6 de julio, sobre medidas para la reducción de las emisiones nacionales de determinados contaminantes atmosféricos.

Con el fin de poder alcanzar el cumplimiento de los compromisos de reducción de emisiones establecidos para España, el PNCCA define objetivos y acciones estratégicas a partir de 2020, prestando especial atención a las zonas en las que la población y los ecosistemas están expuestos a niveles más elevados de contaminación, y reforzando las sinergias con los objetivos estratégicos en materia de energía y cambio climático. Para ello, este Programa establece una serie de medidas sectoriales y transversales, en consonancia no solo con las políticas nacionales de calidad del aire, sino también con las políticas energéticas y climáticas definidas en el borrador del Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, aprobado por Consejo de Ministros el 22 de febrero de 2019, a propuesta del Ministerio para la Transición Ecológica.

Tabla 1. Compromisos nacionales de reducción de emisiones respecto al año de referencia 2005

	SO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	COVNM	NH <sub>3</sub>	PM2,5
2020-2029	67%	41%	22%	3%	15%
A partir de 2030	88%	62%	39%	16%	50%

*(\*) Para el transporte por carretera se aplican a las emisiones calculadas en función de los combustibles vendidos. Los Estados miembros que puedan optar por usar el total nacional de emisiones, calculado en función de los combustibles utilizados, como base para el cumplimiento en virtud del Convenio LRTAP, podrán conservar esa opción para garantizar la coherencia entre el Derecho internacional y de la Unión.*

En 2017, el transporte fue responsable del 26,1% de las emisiones nacionales de gases de efecto invernadero y de precursores del ozono troposférico, además, del 14,7% de las sustancias acidificantes y del 10,3% del material particulado.

En el ámbito de la sostenibilidad en el transporte, las prioridades de actuación se dirigen hacia:

- La renovación de los medios de transporte mediante la implantación de infraestructuras para el suministro de fuentes de energía alternativa y las nuevas tecnologías de tracción.
- La gestión de la demanda de movilidad a través de diferentes medidas, en particular, el desarrollo e implantación de planes de movilidad por parte de Entidades locales y entes supramunicipales, centros de actividad y grandes empresas.



- La promoción de la intermodalidad como elemento básico de la eficiencia, favoreciendo los medios más sostenibles —transporte público colectivo, modos no motorizados y sistemas de movilidad compartida— en el entorno urbano y metropolitano; y para la media y larga distancia, el ferroviario y marítimo para las mercancías, y el ferroviario y el transporte público para los viajeros.
- La gestión eficiente de la energía por los sistemas y medios de transporte, y en la edificación (terminales de transporte, talleres, etc.).



T.1  
Reducción de las emisiones para el transporte por carretera, ferrocarril, aviación y marítimo

T.1.1.- Biocombustibles avanzados en el transporte  
T.1.2.- Cambio modal  
T.1.3.- Uso más eficiente de los medios de transporte  
T.1.4.- Renovación de parque automovilístico  
T.1.5.- Impulso del vehículo eléctrico  
T.1.6.- Puntos de recarga de combustibles alternativos

Los aspectos relacionados con seguridad vial y movilidad son:

- T.1.2.- Cambio modal (promoción de los modos más eficientes):
  - Se pretende **reducir el uso del vehículo privado en entornos urbanos en un 35% hasta 2030 y de los tráficos interurbanos del orden de un 1,5% anual**; el teletrabajo, el vehículo compartido, el uso de los medios no motorizados y del transporte público colectivo posibilitarán el cumplimiento de estos objetivos.
  - Planes de movilidad urbana sostenible (PMUS):
    - Generalización a partir de 2023 en todas las ciudades de más de 50.000 habitantes de la delimitación de zonas centrales con acceso limitado a los vehículos más emisores y contaminantes y la definición de Zonas de Bajas Emisiones (ZBU).
    - **Leyes autonómicas de movilidad** en su correspondiente ámbito competencial, así como, en las ordenanzas municipales especialmente en poblaciones de más de 50.000 habitantes.
  - Planes de Transporte al Trabajo (PTT):
    - **Implementación de PTT's para las empresas con más de 250 trabajadores** (grandes empresas) y creación para dichas empresas de la figura del coordinador de movilidad.
- T.1.3.- Uso más eficiente de los medios de transporte:
  - Se prevé **aumentar la masa máxima autorizada a 44 toneladas y de la altura a 4,5m** para posibilitar un aumento de la carga media de dichos vehículos de un 10% a partir de 2021, con la consiguiente reducción del número de vehículos por kilómetro y consumo.
- T.1.4.- Renovación de parque automovilístico:
  - En el caso de turismos, se promoverán de forma especial las adquisiciones de vehículos más eficientes.



- *El Ministerio de Hacienda analizará la conveniencia, viabilidad y plazos de una reforma del actual Impuesto sobre Vehículos de Tracción Mecánica (IVTM). Se considera necesario reorientar la ponderación de las tasas actuales con criterios basados en la emisión de contaminantes, lo que podría hacerse sobre la base de la Norma Euro o de la etiqueta medioambiental de la Dirección General de Tráfico.*
- *El Ministerio de Hacienda analizará la posible reforma del Impuesto de matriculación (IEDMT) de manera que, las decisiones de compra del consumidor se orienten hacia vehículos de menor consumo, lo que se conseguiría actualizando los actuales tramos de emisiones en los que se basa el impuesto.*
- *Se promoverá la aplicación de medidas legislativas de restricción del tráfico y gestión del aparcamiento en vía pública por parte de los Ayuntamientos, de manera que, se penalice a los vehículos más antiguos y por tanto de mayor consumo y emisiones contaminantes.*
- *T.1.5.- Impulso del vehículo eléctrico. La electrificación masiva del parque de vehículos sólo se conseguirá cuando se alcance la paridad de precio entre vehículos eléctricos y vehículos de combustión. Según estimaciones de los fabricantes, esta paridad se podrá alcanzar hacia el año 2025.*
  - *Programas de ayudas a fondo perdido que multipliquen el presupuesto puesto a disposición de los particulares y empresas para la adquisición de vehículos eléctricos.*
  - *El Ministerio de Hacienda analizará la posible reforma del Impuesto de matriculación (IEDMT) de manera que, las decisiones de compra del consumidor se orienten hacia vehículos de menor consumo.*
  - *Se estima que un porcentaje significativo del parque de vehículos eléctricos en 2030 se utilice a través de servicios de Movilidad Compartida (MaaS por sus siglas en inglés), lo que favorecerá transitar desde una cultura de la propiedad del vehículo a una cultura del servicio.*



→ Urbanas

*Agenda Urbana Española (MFom, 2019)<sup>16</sup>*



La Agenda Urbana Española (AUE) es un documento estratégico, sin carácter normativo, y por tanto de adhesión voluntaria, que, de conformidad con los criterios establecidos por la Agenda 2030, la nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas y la Agenda Urbana para la Unión Europea persigue el logro de la sostenibilidad en las políticas de desarrollo urbano. Constituye, además, un método de trabajo y un proceso para todos los actores, públicos y privados, que intervienen en las ciudades y que buscan un desarrollo equitativo, justo y sostenible desde sus distintos campos de actuación.

Tras un intenso trabajo de elaboración y un amplio proceso participativo que ha durado casi un año, esta estrategia de desarrollo urbano de carácter integrado ofrece un Decálogo de Objetivos Estratégicos que despliegan, a su vez, un total 30 objetivos específicos, y 291 líneas de actuación, poniendo a disposición de quienes estén interesados en su implementación, un verdadero “menú a la carta” para que puedan elaborar sus propios Planes de acción. Todo ello desde una amplia visión que incluye a todos los pueblos y ciudades con independencia de su tamaño y población, y bajo el triple prisma de la sostenibilidad económica, social y medio ambiental.

*Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:*

*Objetivo Estratégico 5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.*

- **5.1. FAVORECER LA CIUDAD DE PROXIMIDAD.**
  - *Fomentar un modelo urbano de usos mixtos que reduzca distancias en los viajes dentro de la ciudad.*
  - *Promover la conectividad urbana y la accesibilidad universal, con patrones de proximidad entre la residencia y el trabajo, para limitar las exigencias de movilidad.*
  - *Establecer en los instrumentos de ordenación un reparto equilibrado del espacio urbano destinado a la movilidad motorizada y no motorizada, acorde con las políticas de desarrollo sostenible de las ciudades.*

<sup>16</sup> <http://www.aue.gob.es/>

[http://www.aue.gob.es/sites/aue/files/00\\_1\\_compatibilidad\\_con\\_otras\\_agendas\\_0.pdf](http://www.aue.gob.es/sites/aue/files/00_1_compatibilidad_con_otras_agendas_0.pdf)





- *Priorizar, en la medida de lo posible, la ciudad para el peatón favoreciendo los itinerarios continuos, seguros y responsables y propiciando una forma de vida más saludable y activa.*
- *Fomentar la eficacia y la calidad de los modos de transporte más económicos y al alcance de todos los grupos de edad: transporte público, bicicleta y a pie.*
- *Implementar modelos de desarrollo urbanístico que incorporen planes de transporte público.*
- *Fomentar cadenas metropolitanas o supramunicipales de transporte público y promover su intermodalidad.*
- *Desarrollar redes peatonales y ciclistas, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable. Elaborar ordenanzas de coexistencia de ciclistas y peatones.*
- *Adoptar medidas para fomentar la elaboración de planes de transporte al trabajo en los principales centros de actividad económica del área urbana para racionalizar los desplazamientos a los centros de trabajo, así como estrategias de teletrabajo.*
- *Establecer plataformas logísticas de distribución en cada barrio y gestionar la distribución de mercancías en las zonas urbanas, maximizando los centros de consolidación/ruptura de cargas y evitando la distribución con bajo nivel de carga de furgonetas y camiones...*
  
- **5.2. POTENCIAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES.**
  - *Adoptar medidas a través de planes de movilidad urbana sostenible, para reducir los viajes en transporte privado, fomentar los sistemas de transporte público eficientes y mejorar la calidad de los desplazamientos peatonales. En estos planes debería fijarse la prioridad peatonal en la circulación urbana.*
  - *Establecer una oferta adecuada de transporte público a escala urbana y construir redes integradas que interconecten los distintos modos.*
  - *Diseñar intercambiadores de transporte que actúen como nodos de transferencia entre viajes interurbanos y urbanos.*
  - *Dotarse de una estrategia integral que incluya políticas de disuasión de la utilización de vehículos contaminantes, dentro de un plan o programa más amplio que incluya otras alternativas. En tal sentido, el paso de los actuales Planes de movilidad a planes estratégicos que potencien los objetivos estratégicos de la Agenda sería muy recomendable.*
  - *Ubicar aparcamientos de disuasión en la periferia urbana, facilitando la transferencia del usuario de un vehículo privado al transporte público o al vehículo compartido.*



- Ubicar las actividades periféricas, que atraen gran número de viajes, en puntos de alta accesibilidad a los ejes de transportes y a los nodos de la red de transporte público.
- Impulsar y favorecer el uso de vehículos de energías alternativas e híbridos. Implantar puntos de recarga de coches eléctricos.
- Promover una visión integrada de la movilidad al servicio del ciudadano (Maas, Mobility as a Service), y fomentar medidas que impulsen los sistemas de vehículo compartido, así como los servicios cooperativos ligados al transporte público.
- Potenciar la movilidad ciclista mediante el diseño de vías exclusivas o prioritarias y aparcamientos para bicicletas.
- Integrar la bicicleta con el transporte público e impulsar las iniciativas de oferta de bicicleta compartida.
- Integrar las redes peatonales y ciclistas con las zonas verdes, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable.
- Garantizar la accesibilidad universal en todos los sistemas de transporte.

## → Transporte

*Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012 – 2024 (MFom, 2015)<sup>17</sup>*



Marco de la planificación estratégica de las infraestructuras de transporte. El PITVI —Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024— se centra en dar respuesta a las necesidades efectivas de movilidad y de acceso a la vivienda de la sociedad española. Así, usuario y cliente se sitúan en el centro de las iniciativas, las cuales deberán proporcionar calidad y seguridad desde la eficiencia. Otro atributo del PITVI es la articulación de objetivos y actuaciones a medio y a largo plazo. Así, se complementan iniciativas que en el corto y medio plazo han de contribuir a la reactivación económica, como es la liberalización de mercados, con estrategias conducentes al refuerzo de la competitividad y sostenibilidad económica, social y ambiental en el largo plazo.

El PITVI proporciona la visión estratégica en el horizonte 2024, en sintonía con la línea europea trazada en la nueva definición de la Red Transeuropea de Transporte. De esta manera, ambos

<sup>17</sup> <https://www.fomento.gob.es/el-ministerio/planes-estrategicos/2024/pitvi-2012/2024/plan-de-infraestructuras-transporte-y-vivienda-pitvi-2012/plan-de-infraestructuras-transporte-y-vivienda-pitvi-2012-2024>





instrumentos, de alcance y horizontes temporales distintos, son coherentes y se refuerzan mutuamente.

*Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:*

- *Promover una movilidad sostenible compatibilizando sus efectos económicos y sociales con el respeto al medio ambiente.*

*El Sistema de transporte debe dar soporte a las necesidades de movilidad de la sociedad española, toda vez que dicho objetivo debe quedar modulado por el atributo de sostenibilidad. Así, el respeto al medio ambiente, la viabilidad económica, y los efectos sociales deberán estar adecuadamente equilibrados.*

*Desde el punto de vista medioambiental, se integrarán todos los instrumentos regulatorios relevantes en materia de lucha contra el cambio climático, limitación de los efectos del transporte y las infraestructuras sobre la calidad ambiental, emisiones contaminantes y ruido. Además, se establecerán los criterios de actuación adecuados para asegurar que los posibles impactos sobre el medio natural sean compatibles con el mantenimiento de la biodiversidad. Igualmente, se plantearán estrategias para la internalización de una proporción creciente de los costes externos del transporte.*

*Principios básicos:*

- *Liberalización de la gestión de infraestructuras y servicios del transporte.*
- *Potenciar participación del sector privado en el transporte.*
- *Mejorar la eficiencia del transporte de mercancías.*
- *Adecuación del sistema de provisión de infraestructuras y prestación de servicios a la demanda real de la sociedad.*



→ Salud

*Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024 (MSCBS, 2017)<sup>18</sup>*



La visión de la Estrategia Nacional sobre Adicciones (END) 2017-2024, pone el acento en la reducción de daños para conseguir una sociedad más saludable y segura.

Desde el punto de vista de estrategia organizativa, considera la coordinación y el empoderamiento de actores clave como un eje fundamental. En este sentido, hay que destacar el Consejo Español de Drogodependencias y otras Adicciones como órgano de participación de estos actores en el diseño, implementación y evaluación de políticas sobre adicciones, ya que, un reto a largo plazo supone construir entre todos una arquitectura de la excelencia, de la calidad y de la buena gobernanza en prevención.

*Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:*

- *Disminuir los daños asociados al consumo de sustancias con potencial adictivo y los ocasionados por las adicciones comportamentales.*
- *Disminuir la presencia y el consumo de sustancias con potencial adictivo y las adicciones comportamentales.*
- *10.1.3. Promover una conciencia social de riesgos y daños provocados por las drogas y adicciones, aumentar la percepción del riesgo asociado al consumo y a determinadas conductas adictivas (juego, TICs) y contar con la participación ciudadana a este propósito.*
- *10.1.7. Detectar precozmente y prevenir los consumos de mayor riesgo (consumo por parte de menores, embarazadas, durante la conducción de vehículos...).*
- *11.2.1.3. Incorporar indicadores de consumo de drogas y problemas asociados de otros ámbitos (tráfico, policiales,...) y revisar y adaptar a las nuevas circunstancias los indicadores ya consolidados.*
- *11.2.3. Se potenciará la actividad investigadora en relación con los efectos del consumo de sustancias sobre la conducción y prevención de lesiones y fallecimientos por tráfico y otros accidentes, relacionada con el consumo de sustancias psicoactivas, así como en el ámbito laboral.*
- *11.3.1. Puesta en vigor de normativa integral en relación con el alcohol, con especial atención a los menores.*

<sup>18</sup> <http://www.pnsd.mscbs.gob.es/pnsd/estrategiaNacional/home.htm>



→ Automoción

*Plan Estratégico de apoyo integral al sector de automoción 2019-2025 (MinCoTur, 2019)<sup>19</sup>*



El Plan presentado en abril de 2019 está recogido en la Estrategia de Transición Justa inscrita en la Agenda del Cambio, que guía la acción del Gobierno en el marco de la Agenda 2030 de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas y está alineado con el Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030, que identifica los retos y oportunidades en materia de descarbonización, eficiencia y seguridad energética, mercado interior de la energía e investigación, innovación y competitividad.

Se desarrolla en torno a cinco ejes:

1. Constitución de una Mesa de Movilidad Sostenible.
2. Revisión de la fiscalidad.
3. Impulso de las inversiones.
4. Apoyo a una mayor penetración de vehículos de cero y bajas emisiones.
5. Refuerzo de la Formación Profesional Dual y de la vinculación de la empresa con la Universidad.

El Plan prevé la puesta en marcha, con carácter inmediato, de medidas que acompañen al sector en su transición hacia un nuevo modelo de movilidad sostenible y conectada. Estas medidas son:

1. Actuaciones de fomento de la movilidad sostenible y conectada.
2. Apoyo al rejuvenecimiento de las plantillas y a la mayor participación de la mujer.
3. Apoyo a la innovación.
4. Refuerzo de la FP Dual.

Por último, el Plan prevé la creación de grupos de trabajo formados por agentes públicos y privados.

*Los ejes relacionados con seguridad vial y movilidad son:*

- *1.- Constitución de una Mesa de Movilidad Sostenible que reúna al sector en su conjunto, teniendo en cuenta toda la cadena de valor. En la Mesa se coordinarán medidas a medio*

<sup>19</sup> <https://www.mincotur.gob.es/es-es/GabinetePrensa/NotasPrensa/2019/Paginas/Plan-estrategico-automovil.aspx>



*y largo plazo que favorezcan un nuevo modelo de movilidad compatible con el compromiso del Gobierno con la transformación digital y la transición ecológica.*

- *2.- Revisión de la fiscalidad, para definir una nueva fiscalidad verde, más orientada al uso, que favorezca la reorientación a una movilidad con menores emisiones contaminantes y profundice en una mayor armonización con la fiscalidad europea.*
- *3.- Impulso de las inversiones, especialmente orientadas a la inversión en I+D+i y a la producción en España de modelos más sostenibles.*
- *4.- Apoyo a una mayor penetración de vehículos de cero y bajas emisiones, a través de medidas de estímulo de la demanda, nuevos planes de achatarramiento e implantación de infraestructuras de recarga de vehículos eléctricos para garantizar una cobertura adecuada.*

*Las medidas relacionadas con seguridad vial y movilidad son:*

*1.- Actuaciones de fomento de la movilidad sostenible y conectada, a través de los planes MOVES y MOVEA, planes de achatarramiento de vehículos y estímulo de la demanda de vehículos de cero y bajas emisiones.*

*3.- Apoyo a la innovación mediante líneas de ayudas parcialmente reembolsables diseñadas para la financiación de proyectos empresariales de I+D+i y modernización tecnológica, con especial atención a aquellos proyectos que exploten el potencial de los habilitadores digitales, de singular relevancia en el sector de automoción, como son:*

- *la fabricación aditiva,*
- *el Internet de las cosas,*
- *la Inteligencia artificial y analítica de datos,*
- *los sensores y sistemas embebidos,*
- *la ciberseguridad,*
- *la economía circular e hipocarbónica.*



## 2011-2020

### 1. Políticas internacionales

- Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011–2020).

### 2. Políticas europeas

- Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020.
- Plan de acción europeo de movilidad urbana, sostenible y segura.
- European action plan to reduce the harmful use of alcohol 2012–2020.
- Estrategia temática sobre la contaminación atmosférica (ETCA) (2005).

### 3. Políticas nacionales

#### Seguridad Vial:

- Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. Ministerio de Interior.

#### Infraestructura:

- Plan estratégico de infraestructuras y transporte (PEIT) 2005-2020. Ministerio de Fomento.
- Plan estratégico de actuación para el transporte de Mercancías y Viajeros (petraii). Ministerio de Fomento.

#### Medioambiental:

- Plan de acción 2008-2012 de la estrategia de ahorro y eficiencia energética de España. Ministerio de Industria, Comercio y Turismo.
- Ley 2/2011, de 4 de marzo, de economía sostenible. Ministerio de Economía y Hacienda.
- Estrategia española de Movilidad sostenible 2009.
- Estrategia Española de Cambio Climático y Energía Limpia. Horizonte 2007-2012-2020.
- Plan Nacional de Calidad del Aire 2017-2019 Plan Aire II.
- Estrategia Española de Calidad del Aire 2007.

#### Salud:

- Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en el Sistema Nacional de Salud (2013).
- 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.



MINISTERIO  
DEL INTERIOR



- Estrategia Mundial para reducir el uso nocivo del alcohol.
- Estrategia Española sobre Discapacidad 2012-2020.
- Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2015-2020.



## ANEXO. Relación de acrónimos

- ONU: Naciones Unidas
- OMS: Organización Mundial de la Salud
- CE: Comisión Europea
- MFom: Ministerio de Fomento
- MiTEco: Ministerio de Transición Ecológica
- MSCBS: Ministerio de Sanidad, Consumo y Bienestar Social
- MPTFP: Ministerio de Política Territorial y Función Pública
- MinCoTur: Ministerio de Industria, Comercio y Turismo