



SEGURIDAD VIAL 2030

ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2030

14 de febrero de 2022



MINISTERIO
DEL INTERIOR





Qué es y por qué

- **El ministro del Interior en la sesión plenaria del Consejo Superior de Tráfico del 21 de octubre de 2019 encarga a la DGT la elaboración de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2030.**
- **La Estrategia quiere ser el marco nacional de referencia para la política de seguridad vial en el horizonte 2030.**
- **La movilidad y la tecnología están inmersas en un proceso de cambio continuo que pide una estrategia flexible capaz de adaptarse a ellos.**



Qué es la ESV 2030

Esta nueva Estrategia de Seguridad Vial 2030 es el **resultado un proceso de reflexión** en tres ámbitos:

- Interno, por parte de la **Dirección General de Tráfico**, realizando una evaluación de la estrategia anterior y de la situación de la seguridad vial actual y de las tendencias de futuro.
- Del análisis de las **estrategias, resoluciones y documentos internacionales** más relevantes, para alinearse con ellos.
- Y, por último, de un proceso de reflexión compartida con los **principales actores de la seguridad vial en nuestro país**, a través de los grupos de trabajo y reuniones bilaterales.



De dónde venimos: ESV 2011-2020

Alcanzados los objetivos en cuatro de sus indicadores, incluidos los dos principales:

- **Reducción de la tasa de fallecidos al año a 37 por millón de habitantes.**
- **Reducción del número de heridos graves en un 35%.** La reducción real ha sido 38%.

No se han alcanzado otros objetivos, entre los que destacan:

- Medios vulnerables: peatones, ciclistas, motoristas.
- Personas conductoras mayores.
- Siniestros viales laborales.

Estos ámbitos son prioridades en la nueva Estrategia.





Dónde estamos: situación actual

En el año 2019, como consecuencia de siniestros viales, se produjeron:

- **1.755** personas fallecidas, lo que supone una tasa de **37** por millón de habitantes.
- **8.613** personas heridas grave.
- **130.000** personas heridas leve.

A destacar:

- De los fallecimientos, el **70% han sido en carretera** y el 30% en ciudad.
- Aumento del 6% de los fallecidos en ciudad y descenso del 6% de los fallecidos en carretera.
- Las causas más frecuentes de siniestros son las **distracciones (28%)**, que han pasado al primer lugar, la conducción bajo los efectos del **alcohol y la velocidad**.
- Los **vulnerables han supuesto el 53%** del total de las víctimas mortales, siendo la primera vez que superan el 50% en todo el registro histórico de víctimas.

Los datos de 2020 no se consideran representativos como base de referencia, por la distorsión en la movilidad causada por la pandemia de COVID-19

España: tasa de 37 personas fallecidas por millón de habitantes.

UE: tasa de 51 personas fallecidas por millón de habitantes.



Dónde estamos: El contexto internacional

ONU: **Agenda 2030** con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS).

OMS 2020: **3ª Conferencia Ministerial Mundial**, Estocolmo. Declaración y recomendaciones de expertos.

- **Reducción del 50%** de las personas fallecidas en 2030.
- Recomendaciones de expertos.

OMS 2021: **Plan Mundial. Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**

Enfoque de sistema seguro.

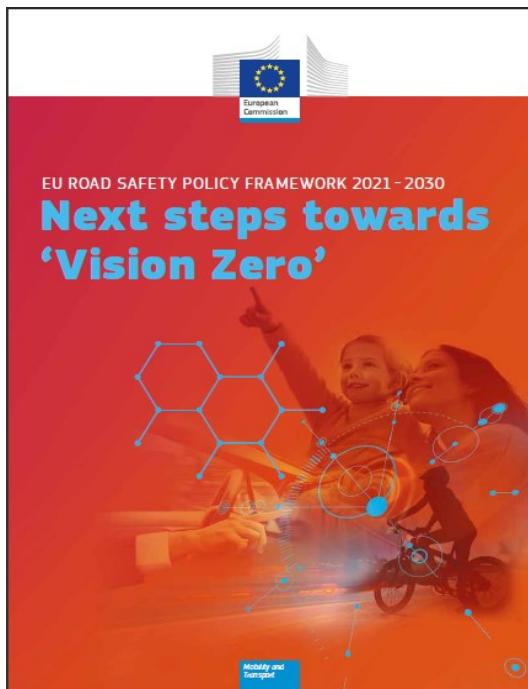




Dónde estamos: el contexto europeo

UE: *Marco de la política de la UE en materia de SV para 2021-2030:*

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





Dónde estamos: el contexto nacional

Comisión de Seguridad Vial del Congreso de los Diputados:

- Declaración institucional del día 12 de noviembre de 2020.
- 32 comparecencias orientadas a elaborar propuestas para la Estrategia



Estrategias a tener en cuenta:

- Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030.
- Agenda Urbana Española.
- Estrategia Estatal por la Bicicleta.
- Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030.
- Estrategia Nacional Frente al Reto Demográfico.
- Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención en el SNS.
- Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024.
- Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente 2022-2026.
- Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030.
- Plan Nacional de Adaptación al Cambio Climático 2021-2030.
- Plan Estratégico de Apoyo Integral al Sector de la Automoción.
- “España Puede”. Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia.



Grandes tendencias

Cambio climático: ambiciosos objetivos de cambio modal y reducción de las emisiones del transporte.

Envejecimiento de la población: se prevé que el porcentaje de personas mayores de 64 años aumente del 20% al 24% en 2020-2030.

Aumento de la población urbana y despoblación rural: exige soluciones para garantizar la accesibilidad y seguridad en todo el territorio.

Cambios en la movilidad: prioridad a los desplazamientos a pie y en bicicleta, aparición de nuevos vehículos (vehículos de movilidad personal) y nuevos modelos (vehículos compartidos, multimodalidad, última milla).

Avances tecnológicos: conectividad, *big data*, inteligencia artificial, ADAS; potenciales impactos positivos en gestión del tráfico, seguridad de los vehículos y vigilancia y control.

Cultura de las personas jóvenes: de la propiedad al uso; cultura de compartir; multimodalidad y tecnología.



Visión

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

Además:

- Consolidar un sistema seguro y humano, en el que la persona sea el centro de todo.
- Integrar y coordinar las políticas de seguridad vial con otras políticas, en el marco de la Agenda 2030.
- Consolidar la posición de España como referente internacional en el ámbito de la seguridad vial.



Los objetivos

La Estrategia hace suyos los **dos grandes objetivos mundiales y europeos**:

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

La Estrategia establece también:

- **Un cuadro de mando de objetivos específicos de siniestralidad.**
- **Un cuadro de mando de indicadores de seguridad** sobre el comportamiento de los conductores (velocidad, cinturón/SRI, casco, uso móvil, alcohol), seguridad de los vehículos y la infraestructura y tiempos de respuesta ante siniestros, con la metodología de la UE.



Planteamiento y estructura

Para dar respuesta a los desafíos cambiantes de la seguridad vial de forma ágil, la Estrategia adopta una estructura jerarquizada que la dota de flexibilidad:

Estrategia:

- 10 años.
- Visión y Misión.
- Principios.
- Objetivos.

Planes de actuaciones bienales:

- Medidas concretas.
- Compromisos.

9 Áreas
Estratégicas

62 Líneas
Actuación

Planes de
actuaciones

Medidas



Áreas estratégicas

1. Personas formadas y capaces

2. Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

3. Ciudades seguras

4. Vías seguras

5. Vehículos seguros y conectados

6. Respuesta al siniestro efectiva y justa

7. Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

8. Administraciones, empresas y organizaciones seguras

9. Políticas integradas y cooperación internacional



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

Principios básicos de diseño:

- Concebir un inventario completo de líneas de actuación, que además sirva de marco para cualquier actuación de seguridad vial por parte de otras administraciones, empresas y organizaciones.
- Adoptar un enfoque integral:
 - las áreas de actuación se refieren a ámbitos de intervención política;
 - los colectivos (peatones; usuarios de bicicletas, VMP y motocicletas; personas mayores...) aparecen de manera transversal en todas las áreas.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

Principios básicos de políticas:

- Formación, educación e información universales:
 - Educación vial universal en centros educativos.
 - Principio básico: toda persona interesada tendrá acceso a cursos o recursos de formación y educación vial, independientemente de su forma de desplazarse y de si tiene permiso de conducción.
- Nuevas tecnologías aplicadas a la seguridad vial:
 - DGT 3.0. como instrumento básico para transmitir información de tráfico y seguridad vial a la ciudadanía y prestar servicio a otras administraciones.
 - Aplicación de nuevas tecnologías a la vigilancia y control.
 - Promoción de sistemas ADAS y reconocimiento de la necesidad de informar y formar.
 - Oportunidades en el ámbito de datos e investigación.
- Convivencia segura en ciudades:
 - Consolidación de un nuevo modelo de movilidad urbana, caracterizado por la convivencia a velocidad seguras; gestión integral de la velocidad, donde haya correspondencia entre límites, infraestructura y gestión del tráfico.
 - Apoyo a políticas municipales (ZBE, DUM).



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

Principios básicos de políticas:

- Impulso a la seguridad de las vías por parte de los titulares:
 - Promoción de soluciones de diseño seguro.
 - Extensión de los procedimientos de gestión de la seguridad de las vías, en el marco de la Directiva europea.
- Respuesta a los siniestros efectiva y derechos de las víctimas:
 - Mejorar la respuesta ante los siniestros.
 - Promoción de medidas para mejorar la atención a víctimas y garantizar la información y la protección de sus derechos.
- Gestión integral de la seguridad vial laboral:
 - Promoción de planes de movilidad y políticas de prevención de riesgos laborales.
 - Concepto de cadena de valor (contratación, concesiones y autorizaciones) e inclusión de la seguridad vial en los informes de RSC.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

Principios básicos de políticas:

- Datos e investigación:
 - Recogida de datos basada en las mejores prácticas internacionales.
 - Impulso a la investigación de siniestros y promoción de estudios e investigaciones en el ámbito de la seguridad vial.
- Gobernanza y cooperación:
 - Implantación territorial de la Dirección General de Tráfico.
 - Coordinación con otras políticas y administraciones.
 - Impulso a la cooperación internacional.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

1. Personas formadas y capaces

- 1.1. Introducir la educación vial en educación primaria, educación secundaria y bachillerato.
- 1.2. Mejorar la formación durante el acceso al permiso de conducción.
- 1.3. Garantizar la oferta educativa para personas usuarias de bicicleta y VMP, y otros colectivos.
- 1.4. Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible.
- 1.5. Garantizar la oferta formativa para personas con permiso de conducción
- 1.6. Mejorar los cursos para recuperar el permiso de conducción.
- 1.7. Mejorar la revisión de las condiciones psicofísicas e introducir la intervención sanitaria para el tratamiento de la reincidencia.
- 1.8. Potenciar la calidad de los centros colaboradores.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

2. Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

- 2.1. Actualizar el marco normativo en el ámbito del tráfico y la seguridad vial.
- 2.2. Actualizar el marco penal y potenciar la lucha contra los delitos del tráfico.
- 2.3. Aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación.
- 2.4. Potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo y la aplicación de nuevas tecnologías.
- 2.5. Vigilar el cumplimiento de la norma en el transporte profesional.
- 2.6. Potenciar el papel de las tecnologías de los vehículos como instrumento para el cumplimiento de la norma.
- 2.7. Promover el intercambio de información sobre vigencia del permiso de conducción y sanciones.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

3. Ciudades seguras

- 3.1. Integrar la seguridad vial en otras políticas municipales.
- 3.2. Adaptar la normativa a la realidad de la movilidad urbana.
- 3.3. Potenciar el diseño viario seguro y realizar una gestión integral de la velocidad.
- 3.4. Garantizar una accesibilidad universal.
- 3.5. Aumentar la seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones.
- 3.6. Aumentar la seguridad de la distribución urbana de mercancías (DUM).
- 3.7. Potenciar la conectividad y la digitalización para una movilidad segura.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

4. Vías seguras

- 4.1. Promover las soluciones de diseño basadas en el sistema seguro.
- 4.2. Potenciar el uso de procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras.
- 4.3. Evaluar el nivel de seguridad de la red viaria.
- 4.4. Potenciar la evaluación de las intervenciones y el intercambio de buenas prácticas.
- 4.5. Aumentar la seguridad de peatones, personas usuarias de bicicleta y motocicleta, y personas mayores.
- 4.6. Potenciar la gestión del tráfico segura, sostenible e inteligente.
- 4.7. Concienciar sobre la importancia de la inversión en infraestructura y la dotación adecuada de recursos humanos y técnicos.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

5. Vehículos seguros y conectados

- 5.1. Promover nuevos sistemas de seguridad en los vehículos y mejorar el conocimiento de las nuevas tecnologías por parte de los conductores.
- 5.2. Aumentar la seguridad del parque existente y mejorar la información disponible en la compra de vehículo usado.
- 5.3. Apoyar las políticas nacionales sobre vehículos y las ayudas a la renovación del parque.
- 5.4. Minimizar las distracciones e integrar de manera segura las nuevas tecnologías de los vehículos.
- 5.5. Potenciar la conectividad e impulsar un despliegue seguro de los vehículos autónomos.
- 5.6. Aumentar el uso de equipamiento de seguridad por parte de todas las personas usuarias de las vías.
- 5.7. Potenciar el Registro General de Vehículos.
- 5.8. Potenciar los seguros de los vehículos como instrumento de la política de seguridad vial.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

6. Respuesta al siniestro efectiva y justa

- 6.1. Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestros.
- 6.2. Mejorar la atención médica y psicológica a las víctimas de siniestros.
- 6.3. Garantizar los derechos de las víctimas del tráfico.
- 6.4. Mejorar el conocimiento del impacto de los siniestros sobre la salud.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

7. Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

- 7.1. Mejorar los datos sobre siniestros de tráfico.
- 7.2. Disponer de mejores datos sobre la movilidad de diferentes medios de desplazamiento y colectivos.
- 7.3. Aumentar la disponibilidad de datos abiertos sobre tráfico y seguridad vial.
- 7.4. Integrar las técnicas de big data en los análisis de seguridad vial.
- 7.5. Investigar en profundidad muestras de siniestros de tráfico.
- 7.6. Obtener y monitorizar indicadores relacionados con el comportamiento de las personas, la seguridad de los vehículos y la infraestructura, y la atención posaccidente.
- 7.7. Potenciar la investigación en seguridad vial.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

8. Administraciones, empresas y organizaciones seguras

- 8.1. Promover los planes de movilidad segura y sostenible en Administraciones Públicas y empresas.
- 8.2. Introducir la seguridad vial en las compras, contratos y concesiones públicos y privados.
- 8.3. Introducir la seguridad vial en los informes de responsabilidad social corporativa.
- 8.4. Promover los planes de movilidad segura en polígonos industriales y otras áreas de especial consideración.
- 8.5. Mejorar la prevención de riesgos laborales y el tratamiento del accidente in itinere.
- 8.6. Aumentar la seguridad del transporte profesional.
- 8.7. Potenciar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras y los conductores profesionales.
- 8.8. Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales.



Áreas estratégicas y Líneas de actuación

9. Políticas integradas y cooperación internacional

- 9.1. Integrar la seguridad vial con otras políticas, en el marco de la Agenda 2030.
- 9.2. Potenciar el papel del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible.
- 9.3. Potenciar la actividad en seguridad vial de las Jefaturas Provinciales de Tráfico.
- 9.4. Implicar en la Estrategia a administraciones, empresas y sociedad civil.
- 9.5. Capacitar en los principios y soluciones del Sistema Seguro.
- 9.6. Potenciar la participación en organismos y grupos de trabajo internacionales, así como los proyectos de cooperación bilateral.



Conclusiones

- La Estrategia constituye el marco nacional de actuación para todos: administraciones, empresas, asociaciones y académicos.
- La Estrategia de Seguridad Vial 2030 busca la integración de la seguridad vial con las otras estrategias y quiere contribuir al cumplimiento de sus objetivos.

Muchas gracias

estrategia@dgt.es