

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

## RESUMEN EJECUTIVO





© DIRECCIÓN GENERAL DEL TRÁFICO  
EDITA: DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO  
C/Josefa Valcárcel, 28 - 28027 Madrid  
DEPÓSITO LEGAL: M-49475-2011  
NIPO: 128-11-045-6

IMPRIME: ADVANTIA COMUNICACIÓN GRÁFICA, S.A.  
FORMACIÓN 16. POL. INDUSTRIAL LOS OLIVOS - 28906 GETAFE (MADRID) 91 471 71 00

# SUMARIO

---

<b>1</b>	<b>PRESENTACION</b> .....	5
<b>2</b>	<b>EL CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA</b> .....	7
	2.1 La seguridad vial en España .....	9
	2.2 Hacia una movilidad sostenible .....	10
<b>3</b>	<b>EL MARCO CONCEPTUAL DE LA ESTRATEGIA</b> .....	13
	3.1 Las claves de la gestión institucional .....	15
	3.2 La visión y los valores .....	16
	3.3 Las prioridades, el árbol de objetivos y los indicadores .....	17
<b>4</b>	<b>LOS COLECTIVOS Y TEMAS CLAVE</b> .....	23
<b>5</b>	<b>LAS ONCE AREAS DE ACTUACION</b> .....	39
<b>6</b>	<b>EL SOPORTE DE LA ESTRATEGIA</b> .....	63

---



# 1

## Presentación

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

En materia de seguridad vial, partiendo de los importantes avances logrados en los últimos años, entre los que destacan: la modificación del comportamiento de los usuarios, la mejora en las infraestructuras, la renovación del parque de vehículos y los sistemas de seguridad de los mismos; ahora se exige un nuevo impulso en la política de seguridad vial.

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

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

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



# 2

## El contexto de la seguridad vial en España



# 2

## El contexto de la seguridad vial

### 2.1 LA SEGURIDAD VIAL EN ESPAÑA

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

En comparación con la Unión Europea, España presentaba en 2003 una tasa de accidentalidad de 128 fallecidos por millón de población frente a los 103 de la Unión, lo que la situaba lejos de aquellos países con los mejores resultados en seguridad vial.

El avance en la mejora de la seguridad vial de las carreteras españolas ha significado reducir en más de un 53% el número de personas fallecidas entre los años 2000 y 2009, periodo en el cual España se alineó con la Estrategia de Seguridad Vial Europea y con el objetivo de reducción del 50% para 2010.

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

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

Después de este período, los avances en la mejora de la seguridad vial son patentes, por una parte el cambio de comportamiento de los usuarios ya comentado anteriormente y, por otra, la mejora en las infraestructuras y la actualización del parque de vehículos y de los sistemas de seguridad de los mismos. Si bien, es preciso continuar potenciando los ámbitos de trabajo de la seguridad vial y sobre todo continuar trabajando en la coordinación de las actuaciones y la generación de sinergias entre los distintos niveles competenciales (Administración del Estado, Administración Autónoma y Local) así como entre los múltiples y cualificados agentes económicos y sociales que vienen desarrollando una importante labor en aras de la reducción de la accidentalidad de tráfico. En este contexto, la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 pretende ser un marco de actuación e instrumento que impulse, facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los agentes políticos, económicos y sociales a nivel nacional, la consecución de objetivos comunes y el logro de nuevos retos.

El proceso de elaboración se ha fundamentado en el análisis de datos e información con origen en fuentes oficiales, válidas y sostenibles, la participación de los distintos agentes públicos y privados a través de grupos de trabajo y la comparativa internacional. También se han analizado otras estrategias como el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT 2005-2020), el Plan Estratégico de Actuación para el Transporte de Mercancías y Viajeros (PETRAII), el Plan de Acción 2008-2012 de la Estrategia de Ahorro y Eficiencia Energética en España, la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, la estrategia española de seguridad y salud en el trabajo (2007-2012), etc. valorando sus interrelaciones y aportaciones.

Las actuaciones que se llevarán en el marco de la nueva Estrategia se basan en el tratamiento de once colectivos y temas clave de la seguridad vial desde la perspectiva de la educación y formación, la concienciación o comunicación, el cumplimiento de la norma, la infraestructura y el vehículo, la zona urbana, la empresa y el transporte profesional, las víctimas a las que hay que añadir dos ámbitos de actuación de carácter transversal, la investigación y gestión del conocimiento y la coordinación y participación. El presente documento es el punto de partida de la Estrategia en el que se describen los ámbitos de intervención y las medidas o iniciativas que se desarrollarán en el periodo 2011-2020, con una revisión de objetivos y medidas en el año 2015. Pero, dado el entorno actual, sobre todo en lo que se refiere a las disponibilidades presupuestarias, el detalle de los proyectos a acometer y el presupuesto económico se realizará en los planes de actuación que, con carácter anual, se van a elaborar y que serán la herramienta de trabajo para la consecución de los objetivos establecidos.

## **2.2 HACIA UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

El concepto de movilidad sostenible y segura viene fraguándose a nivel europeo desde los años 90 bajo la concepción del derecho de la ciudadanía a moverse bajo unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible. En esta línea han trabajado diferentes organismos internacionales con el fin de aunar esfuerzos y alinear

políticas, como son la organización Mundial de la Salud, Naciones Unidas, OCDE, Unión Europea, etc.

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

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

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

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

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



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

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



# 3

## El marco conceptual de la Estrategia





# 3

## El marco conceptual de la Estrategia

### 3.1 LAS CLAVES DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL

#### *El liderazgo político*

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

#### *Una estrategia integradora*

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

#### *Coordinación interministerial*

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

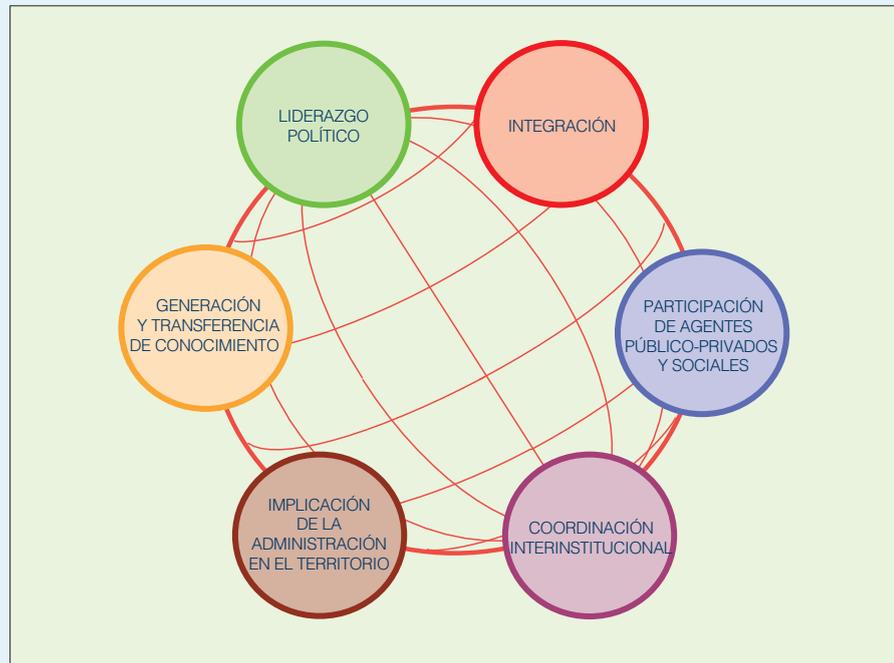
#### *Implicación de la administración en el territorio*

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

#### *Participación de agentes público privados y sociales*

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

**DIAGRAMA 1**  
**FACTORES CLAVE DE LA GESTIÓN INSTITUCIONAL**



### *Generación y transferencia de conocimiento*

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

## **3.2 LA VISIÓN Y LOS VALORES**

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

### *La visión*

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

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

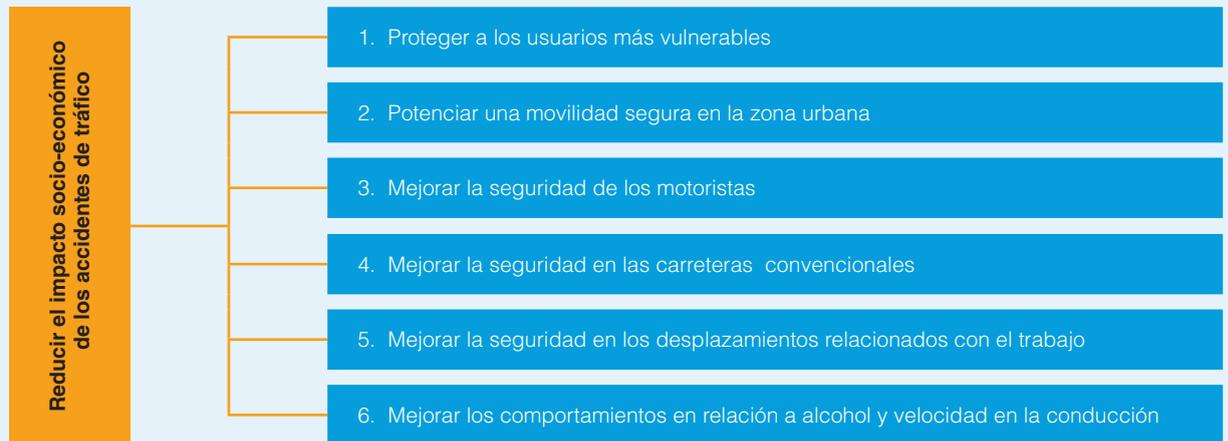
*Los valores*

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

**3.3 LAS PRIORIDADES, EL ÁRBOL DE OBJETIVOS Y LOS INDICADORES**

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

**TABLA 1**  
**PRIORIDADES DE LA ESTRATEGIA**

*Árbol de objetivos*

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

**TABLA 2**  
**ÁRBOL DE OBJETIVOS**

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

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

### Los Indicadores

Inicialmente se identifican un conjunto de indicadores concretos, cuantificables y científicos para 2020 resultado del trabajo de análisis realizado, de las medidas diseñadas para el tratamiento de las problemáticas detectadas y de la validación por el grupo de trabajo de estudios e investigaciones. Estos indicadores constituyen el cuadro de seguimiento de las prioridades en las que España debe centrar sus esfuerzos. Dichos indicadores serán revisados, como el resto de la estrategia en 2015, a los efectos de alcanzar los objetivos establecidos por la Unión europea.

**TABLA 3**  
**INDICADORES**

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

INDICADORES	
<b>1</b>	<b>Bajar de la tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes</b> A partir de la evolución del periodo anterior y los niveles de seguridad alcanzados por España, similares al grupo de países más avanzados (Reino Unido, Países Bajos y Suecia), se determina un indicador de lograr una tasa de 37 fallecidos por millón de habitantes en 2020 (tasa actual de España es de 59 fallecidos por millón de habitantes según datos de 2009).
<b>2</b>	<b>Reducción del número de heridos graves en un 35%</b> La formulación de éste como indicador trata de dar respuesta a las consecuencias que sufren aquellos que, sin perder la vida, resultan heridos graves y ven sus condiciones psicofísicas alteradas por un accidente de tráfico. El número de heridos graves ha sido de 13.923 en 2009.
<b>3</b>	<b>Cero niños fallecidos sin sistema de retención infantil.</b> La correcta utilización de los sistemas de retención es clave ya que reduce entre un 50 y un 80% el riesgo de lesión en caso de accidente. El objetivo es que en 2020 no haya ningún niño que haya fallecido sin utilizar un sistema de retención. Actualmente, el número de niños fallecidos sin sistema de retención ha sido 17 (datos de 2009).
<b>4</b>	<b>25% menos de conductores de 18 a 24 años fallecidos y heridos graves en fin de semana.</b> El fin de semana y la noche suponen un mayor riesgo para los jóvenes. Durante el sábado y domingo en 2009 se registraron entre los jóvenes de 18 a 24 años el 45% de los fallecimientos, mientras que para el resto de la población el porcentaje fue del 34%. La reducción del 25% significa pasar de 730 en 2009 a 584 en 2020.
<b>5</b>	<b>10% menos de conductores fallecidos mayores de 64 años.</b> El cambio demográfico en el que está inmerso España se traducirá en la próxima década en un aumento significativo en el número de conductores mayores de 65 años, por lo que en el marco de la nueva Estrategia se iniciarán actuaciones dirigidas a este colectivo para lograr reducir el número de fallecidos a menos de 183 en este tramo de edad (203 en 2009).
<b>6</b>	<b>30% de reducción de fallecidos por atropello.</b> De 2003 a 2009 la cifra de peatones fallecidos en accidentes de tráfico se ha reducido en un 40%, un 10% menos que la cifra general, por lo que han pasado de suponer un 14,6% de la cifra total de fallecidos en 2003 a un 17,3% en 2009. Con la reducción estimada la cifra de atropellos se pasará de 459 en 2009 a 321 en 2020.

## INDICADORES

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

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

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

El turismo es el vehículo más utilizado y la zona urbana la que concentra un mayor número de desplazamientos, objetivo alcanzable con la mejora de la utilización del cinturón de seguridad delantero y trasero, y la circulación a 50Km/h. El indicador persigue reducir 101 fallecidos en 2020.

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

La cifra de motoristas fallecidos en accidentes de tráfico de 2003 a 2009 ha aumentado un 19,3% y han pasado de suponer un 6,8% de los fallecidos en 2003 a un 16,1% en 2009. El indicador establecido significará reducir los 3.473 (fallecidos más heridos graves) de 2009 a 2.778 en el año 2020).

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

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

**11 30% menos de fallecidos en accidente "in itinere"**

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

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

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

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

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

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

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



# 4

## Los colectivos y temas clave





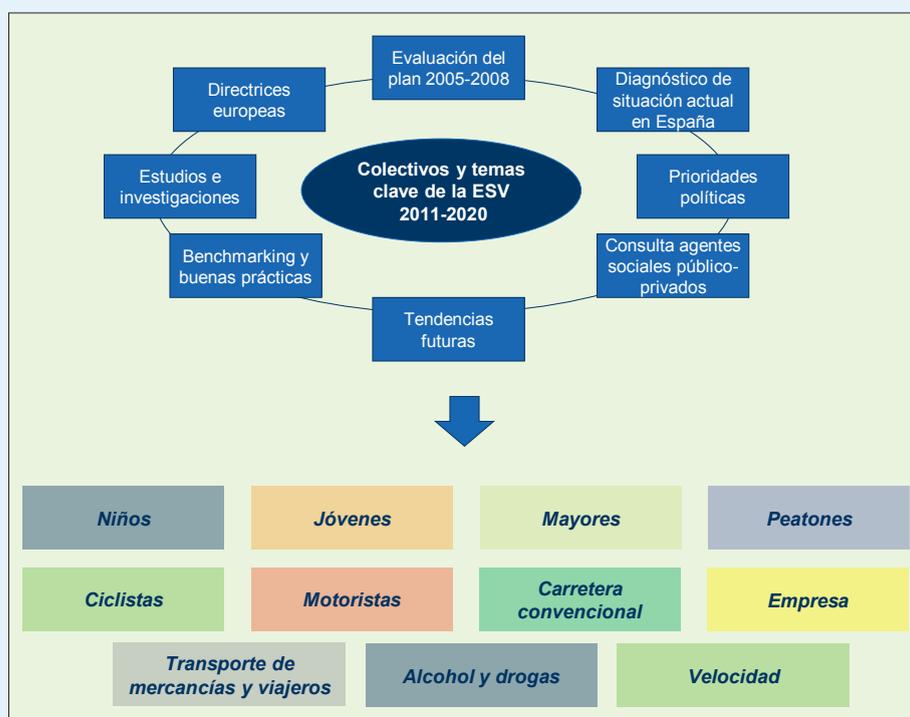
# 4

## Los colectivos y temas clave

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

La identificación de estos colectivos y temas clave ha sido el resultado del proceso que se describe a continuación en la siguiente figura:

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



Para cada uno de los colectivos y temas clave se ha definido una misión específica:

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

## 1. NIÑOS

### Objetivos operativos

Proporcionar entornos y trayectos escolares seguros

Mejorar la utilización eficiente de los sistemas de retención infantil

Impulsar la seguridad vial en el currículo escolar

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
1.1.1	Elaborar y difundir materiales didácticos basados en la promoción de valores seguros para la formación obligatoria en Educación Vial en la Enseñanza Primaria y Secundaria.	SGF	JP, M <sup>º</sup> E, CCAA	✓	✓	✓
1.1.2	Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria.	M <sup>º</sup> E	SGF, CCAA	✓	✓	✓
1.1.3	Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.	SGF	JP, M <sup>º</sup> E	✓	✓	✓
1.1.4	Promover el "camino escolar seguro".	SGF	JP, IDAE, Aytos	✓		
2.1.3	Promover el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención en el transporte escolar.	SGF	JP, Fiscalía, CCAA	✓	✓	
2.1.4	Realizar campañas de información y concienciación sobre el uso correcto de los sistemas de retención infantil.	SGF	JP, Fiscalía	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.5	Plan de comunicación para la adopción de comportamientos seguros y responsables en la "Vuelta al cole".	SGF	ONSV, JP	✓		
2.2.6	Promocionar sistemas de intercambio y alquiler de los sistemas de retención infantil.	SGF	JP, M <sup>o</sup> MA, Empresas Sector Automóvil	✓	✓	
2.2.7	Promover actitudes seguras entre usuarios y responsables (acompañantes) del transporte escolar.	SGF	JP	✓		
2.2.8	Promocionar la participación ciudadana en la vigilancia de la seguridad vial en los entornos escolares.	SGF	JP, Fiscalía, Aytos		✓	
3.2.1	Realizar campañas de vigilancia y control de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.	SGGT	ATGC, JP, Aytos	✓		
3.2.8	Realizar campañas de vigilancia y control en el transporte escolar.	SGGT	ATGC, JP, Aytos	✓		
10.2.1	Acometer estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos clave de la Estrategia y principales factores de riesgo.	ONSV		✓	✓	✓

Por otro lado, desde la perspectiva de los niños como miembros a su vez del colectivo de los peatones y del colectivo de los ciclistas, las acciones que les aplican son:

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
1.1.5	Realizar programas de educación para niños como usuarios de la bicicleta.	SGF	JP, CCAA	✓		
2.1.11	Promover el uso del casco entre los ciclistas.	SGF	JP	✓		
7.2.3	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro en la zona urbana y carreteras locales para la movilidad de los ciclistas y fomentar la construcción de carriles bici segregados.	M <sup>o</sup> F (DGC)	ONSV, SGGT		✓	
7.2.4	Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.	Aytos	ONSV, SGGT, Titular	✓	✓	
7.3.7	Promover la disciplina en los semáforos.	Aytos	SGGT, FEMP	✓	✓	

<sup>1</sup> Plazos: CP Corto Plazo; MP Medio Plazo; LP Largo Plazo

## 2.- JÓVENES

### Objetivos operativos

Mejorar la capacitación y actitudes de los conductores jóvenes

Realizar intervenciones activas en el entorno de ocio nocturno

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
1.1.1	Elaborar y difundir materiales didácticos basados en la promoción de valores seguros para la formación obligatoria en Educación Vial en la Enseñanza Primaria y Secundaria.	SGF	JP, M°E, CCAA	✓	✓	✓
1.1.2	Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria, en coordinación con los planes educativos de las comunidades autónomas.	M°E	SGF, CCAA	✓	✓	✓
1.1.3	Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.	SGF	JP, M°E	✓	✓	✓
1.2.1	Implantar la conducción acompañada.	SGF	SGN, JP	✓		
1.2.2	Homogeneizar el concepto de novel.	SGF	SGN		✓	
1.2.3	Promover la formación presencial de seguridad vial en las escuelas de conducción.	SGF	JP	✓		
1.2.4	Potenciar los contenidos en seguridad vial y conducción eficiente en las pruebas teóricas de acceso a la conducción.	SGF	ONSV	✓		
1.2.5	Incorporar en la formación profesional reglada la profesión de profesor de formación vial.	M°E	SGF, CCAA	✓		
2.1.6	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos relacionados con la conducción en el ocio nocturno.	SGF	JP, FEMP		✓	✓

Por otro lado, desde la perspectiva de los jóvenes como miembros a su vez del tema clave alcohol y del tema clave drogas, las acciones que les aplican son:

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.2.2	Consolidar la figura del conductor alternativo y la del bebedor pasivo.	SGF	ONSV, JP, M°SPS	✓		

### 3. MAYORES

#### Objetivos operativos

Mejorar el seguimiento de las capacidades de los mayores para la conducción

Proporcionar espacios seguros de movilidad para mayores

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

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.7	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos y las condiciones dirigidas a las personas mayores y su entorno familiar.	SGF	JP	✓		
4.1.1	Prestar especial atención a las personas mayores en los reconocimientos médicos para la renovación de los permisos de conducción.	M°SPS	SGF, JP, CRC	✓		
4.2.1	Promover la implicación de los profesionales sanitarios y las sociedades médicas sobre los riesgos y las condiciones de la conducción en las personas mayores.	M°SPS	ONSV, SGF, CCAA	✓		
7.2.1	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables, principalmente travesías y accesos a las ciudades.	Titular	ONSV, SGGT, Aytos		✓	
10.1.2	Disponer de los datos de exposición al riesgo.	ONSV	M°F (DGC), Aytos, Titular	✓	✓	
10.2.1	Acometer estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos clave de la Estrategia y principales factores de riesgo.	ONSV		✓	✓	✓

Por otro lado, desde la perspectiva de los mayores como miembros a su vez del colectivo de los peatones, las acciones que les aplican son:

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.9	Promover la visibilidad de los peatones en sus desplazamientos en carretera.	SGF	JP		✓	
7.2.1	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables, principalmente travesías y accesos a las ciudades.	Titular	ONSV, SGGT, Aytos		✓	
7.2.2	Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.	Titular	SGGT		✓	
7.2.4	Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.	Aytos	ONSV, SGGT, Titular	✓	✓	
7.3.7	Promover la disciplina en los semáforos.	Aytos	SGGT, FEMP	✓	✓	

## 4. PEATONES

### Objetivos operativos

Promover el desplazamiento a pie como modo de movilidad eficiente

Proporcionar espacios seguros de movilidad para peatones

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

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

## 5. CICLISTAS

### Objetivos operativos

Promover el desplazamiento en bicicleta como modo de movilidad eficiente

Mejorar la capacitación y actitudes de los ciclistas y resto de usuarios

Proporcionar espacios seguros de movilidad para bicicletas

Mejorar el conocimiento de los ciclistas

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
1.1.5	Realizar programas de educación para niños como usuarios de la bicicleta.	SGF	JP, CCAA	✓		
2.1.10	Realizar campañas de comunicación para fomentar el uso de la bicicleta para desplazamientos habituales.	Aytos	SGF, JP, M°SPS	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.11	Promover el uso del casco entre los ciclistas.	SGF	JP	✓		
2.1.12	Promover el cumplimiento de la distancia de seguridad con los ciclistas.	SGF	JP, Fiscalía	✓		
2.1.16	Promover entre los ciclistas el uso de luces y elementos reflectantes por la noche para mejorar su visibilidad, campaña "hazte ver".	SGF	JP	✓		
6.2.11	Señalar itinerarios para la práctica de la bicicleta en determinadas carreteras convencionales de la red secundaria y velar por las condiciones de seguridad de los arcones en las carreteras que lo requieran.	Titular	SGGT, M°F (DGC)	✓	✓	
7.1.10	Promover el uso de la bicicleta en el ámbito urbano y fomentar los sistemas de bicicletas públicas.	M°MA	ONSV, SGF, M°SPS, Aytos, FEMP		✓	
7.2.1	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables, principalmente travесías y accesos a las ciudades.	Titular	ONSV, SGGT, Aytos		✓	
7.2.3	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro en la zona urbana y carreteras locales para la movilidad de los ciclistas y fomentar la construcción de carriles bici segregados.	M°F (DGC)	ONSV, SGGT		✓	
7.3.1	Revisar el Reglamento General de Circulación para su mejor adecuación a las nuevas necesidades del ámbito urbano.	SGN	Aytos, FEMP	✓		
10.1.2	Disponer de los datos de exposición al riesgo.	ONSV	M°F (DGC), Aytos, Titular	✓	✓	
10.2.1	Acometer estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos clave de la Estrategia y principales factores de riesgo.	ONSV		✓	✓	✓

## 6. MOTORISTAS

### Objetivos operativos

Conseguir comportamientos más seguros

Incrementar la seguridad de las carreteras para los motoristas

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

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
1.3.1	Promover los cursos de conducción segura para motoristas.	JP	SGF, Otros	✓	✓	
2.1.13	Fomentar el uso de equipamiento de seguridad para los motoristas.	SGF	JP, Aytos, Asoc. de motoristas		✓	
2.1.14	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.	SGF	JP	✓		

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.15	Realizar campañas de información y concienciación sobre la convivencia entre la motocicleta y los otros modos de desplazamiento.	SGF		✓		
2.2.3	Implicar al colectivo de motoristas como prescriptores sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.	SGF	ONSV, Asoc. de motoristas	✓	✓	✓
3.2.7	Realizar campañas de vigilancia y control sobre el cumplimiento de las normas por los motoristas, especialmente en las carreteras y tramos de conducción pseudo-deportiva.	SGGT	ATGC, JP	✓		
5.3.6	Promover la progresiva incorporación de los sistemas de distribución de frenada en el parque de motocicletas.	M°ITYC	ONSV	✓	✓	
6.2.12	Continuar el programa de instalación de barreras de seguridad para motoristas en las carreteras.	Titular	SGGT, M°F (DGC)	✓		
7.1.8	Promover el intercambio específico de las mejores prácticas para mejorar la seguridad en los desplazamientos urbanos en motocicleta.	ONSV	Aytos, FEMP	✓		
10.1.2	Disponer de los datos de exposición al riesgo.	ONSV	M°F (DGC), Aytos, Titular	✓	✓	✓
10.2.1	Acometer estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos clave de la Estrategia y principales factores de riesgo.	ONSV		✓	✓	✓

## 7. CARRETERA CONVENCIONAL

### Objetivos operativos

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

Conseguir comportamientos más seguros en las carreteras convencionales

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
3.2.5	Realizar campañas específicas de vigilancia y control de la disciplina en las carreteras convencionales.	SGGT	ATGC, JP, Titular	✓		
3.2.6	Realizar campañas específicas de vigilancia y control sobre la correcta señalización de las obras en la carretera.	SGGT	ATGC, JP	✓	✓	
6.1.1	Extender progresivamente a la red española de carreteras la aplicación de la metodología de clasificación de la seguridad de las infraestructuras (Directiva Europea sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, mapas de riesgo, Eurorap...) de manera que permita la clasificación de los tramos de la red con un mayor potencial de mejora y eficacia de las inversiones en seguridad de las infraestructuras.	Titular	ONSV, SGGT, M°F (DGC), Diput.	✓	✓	
6.1.2	Extender la aplicación de los criterios de los manuales técnicos del M° de Fomento sobre sistemas de contención de vehículos al conjunto de las carreteras españolas para disminuir la gravedad de los accidentes por salida de la vía, especialmente en las carreteras convencionales.	Titular	SGGT, M°F (DGC)		✓	

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

## 8. EMPRESA

### Objetivos operativos

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

Mejorar el conocimiento de los accidentes “in itinere”

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

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
8.2.3	Promover la investigación de los accidentes de tráfico de los trabajadores por los responsables de prevención de riesgos laborales en las empresas dentro del marco legal establecido.	INSHT	ONSV, Empresas	✓	✓	✓
8.2.4	Potenciar la coordinación entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Fiscalía y la policía en relación con los procesos y la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.	ONSV	Fiscalía, INSHT		✓	

## 9. TRANSPORTE PROFESIONAL

### Objetivos operativos

Conseguir comportamientos más seguros de los conductores profesionales

Mejorar la capacitación y habilidad de los conductores profesionales

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
6.2.7	Seguir impulsando la construcción de aparcamientos de vialidad invernal para vehículos pesados que permitan la gestión del tráfico en condiciones meteorológicas adversas.	Titular	SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)		✓	✓
6.4.8	Desarrollar la gestión integrada de las áreas de estacionamiento seguro para los vehículos pesados.	SGGT	M <sup>º</sup> F (DGC), Titular		✓	
8.3.1	Consensuar la definición de furgoneta y promover en la UE la homogeneización y regulación de las furgonetas.	M <sup>º</sup> ITYC	SGN, M <sup>º</sup> F (DGTT)		✓	✓
8.3.2	Mejorar la información sobre accidentalidad y movilidad de las furgonetas.	ONSV	M <sup>º</sup> F (DGTT)	✓		
8.4.1	Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.	SGGT	ATGC, M <sup>º</sup> F (DGTT)	✓		
8.4.2	Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.	SGF	ONSV, M <sup>º</sup> F (DGTT)	✓		
8.4.3	Desarrollar, seguir y actualizar la oferta formativa en todos los niveles profesionales y especialidades del sector, así como la implantación de los planes de formación obligatoria (inicial y continua).	M <sup>º</sup> F (DGTT)	SGF	✓	✓	✓
8.4.4	Incluir en el futuro título de "Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera" los contenidos del Certificado de Aptitud Profesional (CAP).	M <sup>º</sup> F (DGTT)	SGF, M <sup>º</sup> E	✓		

## 10. ALCOHOL Y DROGAS

### Objetivos operativos

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

Consolidar las acciones de control de la norma

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.2	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción, promoviendo estas campañas a nivel europeo.	SGF	JP	✓		
2.2.1	Promover la implicación de la sociedad civil para la realización de iniciativas relacionadas con los riesgos de las bebidas alcohólicas y la conducción.	SGF	ONSV, JP, Aytos	✓		
2.2.2	Consolidar la figura del conductor alternativo y la del bebedor pasivo.	SGF	ONSV, JP, M°SPS	✓		
3.1.1	Desarrollar normativamente las pruebas por saliva en el control de drogas.	SGN	Fiscalía	✓		
3.1.2	Establecer protocolos de actuación para la detección de la presencia de hachís y cocaína en la conducción.	SGN	SGGT	✓		
3.1.3	Seguimiento de los delitos de tráfico desde el registro del permiso por puntos.	SGN	ONSV, M°SPS, Fiscalía, PNSD	✓	✓	
3.2.3	Realizar campañas de vigilancia y control sobre el consumo de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción.	SGGT	ATGC, JP, Aytos.	✓	✓	
3.3.2	Mejorar la experiencia y formación de los policías y así aumentar la eficacia de los controles de alcohol y drogas.	SGGT	SGF, ATGC, JP		✓	
3.3.3	Estudiar la posible implantación del alcolock en determinados colectivos.	ONSV	SGN, ATGC, M°F (DGTT), M°SPS, Fiscalía	✓		
4.1.2	Crear un programa de rehabilitación de los conductores reincidentes en sanciones penales por bebidas alcohólicas y drogas tóxicas.	M°SPS	SGN, SGF, Fiscalía, CCAA	✓		
4.2.2	Sensibilizar a los profesionales sanitarios para que tengan una mayor implicación en la prevención de los efectos que provocan las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas durante la conducción.	M°SPS	SGF, JP, CCAA	✓		

## 11. VELOCIDAD

### Objetivos operativos

Conseguir comportamientos más seguros en relación a la velocidad

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

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.1	Realizar campañas de información y concienciación de la velocidad como factor de riesgo.	SGF	JP	✓		
3.2.2	Realizar campañas de vigilancia y control de la velocidad como factor de riesgo.	SGGT	ATGC, JP, Aytos	✓		
3.3.4	Revisar y actualizar el Plan de Radares Fijos y Móviles en función de la experiencia adquirida a nivel nacional e internacional.	SGGT	MºF (DGC), Titular	✓		
3.3.5	Implantar progresivamente el control de velocidad por tramos con criterios de seguridad vial.	SGGT	ATGC, MºF (DGC), Titular	✓		
5.3.5	Promover la instalación y el uso de los limitadores de velocidad en los vehículos.	SGF	ONSV, MºITYC		✓	
6.2.9	Revisar los criterios de señalización de los límites de velocidad específicos de las vías convencionales. Será necesaria una división en tramos de características homogéneas para facilitar la señalización y su cumplimiento.	Titular	ONSV, SGGT, MºF (DGC)		✓	✓
6.2.10	Elaborar la instrucción sobre la señalización de la distancia de seguridad y proceder a su implantación selectiva.	MºF (DGC)	SGGT, Titular	✓		
7.2.2	Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.	Titular	SGGT		✓	
7.2.4	Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.	Aytos	ONSV, SGGT, Titular	✓	✓	
10.2.3	Estudiar la velocidad como factor de riesgo y su influencia en nuestro país.	SGGT	MºF (DGC)	✓		

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

Organismo	Abreviatura
Mº Economía y Hacienda	MºEYH
Mº Educación	MºE
Mº Fomento: Dirección General de Carreteras	MºF (DGC)
Mº Fomento: Dirección General de Transporte Terrestre	MºF (DGMT)
Mº Fomento: Fundación Transporte y Formación	MºF (FTF)
Mº Industria, Turismo y Comercio	MºITYC
Mº Industria, Turismo y Comercio: Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía	IDAE
Mº Interior: Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil	ATGC
Mº Interior: Dirección General de Tráfico	MºI (DGT)
Jefatura Provincial	JP
Observatorio Nacional de Seguridad Vial	ONSV
Subdirección General de Normativa	SGN
Subdirección General de Formación	SGF
Subdirección General de Gestión de Tráfico y Movilidad	SGGT
Mº Interior: Protección Civil y Emergencias	MºI (PCyE)
Mº Justicia: Fiscalía de Seguridad Vial	Fiscalía

Organismo	Abreviatura
Mº Justicia	Mº Just
Mº Medio Ambiente, Medio Rural y Marino	MºMA
Mº Presidencia	Mº Pres
Mº Sanidad, Política Social e Igualdad	MºSPS
Mº Sanidad, Política Social e Igualdad: Dirección General de Salud Pública y Sanidad Exterior / Plan Nacional sobre Drogas	PNSD
Mº Trabajo e Inmigración	MºT
Mº Trabajo e Inmigración: Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo	INSHT
Comunidades Autónomas	CCAA
Ayuntamientos	Aytos
Diputaciones	Diput
Centro de Reconocimientos Médicos	CRM
Federación Española de Municipios y Provincias	FEMP
Resto de participantes	Otros
Titular de la infraestructura	Titular



# 5

## Las once áreas de actuación





# 5

## Las once áreas de actuación

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

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

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

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

## 1. EDUCACIÓN Y FORMACIÓN

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

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



1.1 Ámbito de intervención “En el entorno educativo”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
1.1.1	Elaborar y difundir materiales didácticos basados en la promoción de valores seguros para la formación obligatoria en Educación Vial, coordinando con las autoridades educativas la puesta a disposición de materiales de seguridad vial a través de la web.	SGF	JP, M°E, CCAA	✓	✓	✓
1.1.2	Fomentar la educación vial en la enseñanza obligatoria, en coordinación con los planes educativos de las comunidades autónomas.	M°E	SGF, CCAA	✓	✓	✓
1.1.3	Formar a los educadores y colaboradores en seguridad vial.	SGF	JP, M°E	✓	✓	✓
1.1.4	Promover el “camino escolar seguro”.	SGF	JP, IDAE, Aytos	✓		
1.1.5	Realizar programas de educación para niños como usuarios de la bicicleta.	SGF	JP, CCAA	✓		

1.2 Ámbito de intervención “En el acceso a la conducción”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
1.2.1	Implantar la conducción acompañada.	SGF	SGN,JP	✓		
1.2.2	Homogeneizar el concepto de novel.	SGF	SGN		✓	
1.2.3	Promover la formación presencial de seguridad vial en las escuelas de conducción.	SGF	JP	✓		
1.2.4	Potenciar los contenidos en seguridad vial y conducción eficiente en las pruebas teóricas de acceso a la conducción.	SGF	ONSV	✓		
1.2.5	Incorporar en la formación profesional reglada la profesión de profesor de formación vial.	M°E	SGF, CCAA	✓		

1.3 Ámbito de intervención “En la actualización de conocimientos”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
1.3.1	Promover los cursos de conducción segura para motoristas.	JP	SGF, Otros	✓	✓	
1.3.2	Fomentar la realización de cursos de conducción segura y eficiente.	SGF	JP, IDAE, Otros	✓	✓	✓
1.3.3	Mejorar la formación de los conductores con conductas de riesgo.	SGF	JP	✓	✓	✓

## 2. COMUNICACIÓN

### Informar e involucrar a la sociedad en su responsabilidad con la mejora de la seguridad vial

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



2.1 Ámbito de intervención “Campañas de información y concienciación”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.1.1	Realizar campañas de información y concienciación de la velocidad como factor de riesgo.	SGF		✓		
2.1.2	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción, promoviendo estas campañas a nivel europeo.	SGF	JP	✓		
2.1.3	Promover el uso del cinturón de seguridad y sistemas de retención en el transporte escolar.	SGF	JP, Fiscalía, CCAA	✓	✓	
2.1.4	Realizar campañas de información y concienciación sobre el uso correcto de los sistemas de retención infantil.	SGF	JP, Fiscalía	✓		
2.1.5	Plan de comunicación para la adopción de comportamientos seguros y responsables en la “Vuelta al cole”.	SGF	ONSV, JP	✓		
2.1.6	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos relacionados con la conducción en el ocio nocturno.	SGF	JP, FEMP		✓	✓
2.1.7	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos y las condiciones dirigidas a las personas mayores y su entorno familiar.	SGF	JP	✓		
2.1.8	Realizar campañas de promoción de los desplazamientos a pie y sus ventajas.	M°SPS			✓	
2.1.9	Promover la visibilidad de los peatones en sus desplazamientos en carretera.	SGF	JP		✓	
2.1.10	Realizar campañas de comunicación para fomentar el uso de la bicicleta para desplazamientos habituales.	Aytos	SGF, JP, M°SPS	✓		
2.1.11	Promover el uso del casco entre los ciclistas.	SGF	JP	✓		
2.1.12	Promover el cumplimiento de la distancia de seguridad con los ciclistas.	SGF	JP, Fiscalía	✓		
2.1.13	Fomentar el uso de equipamiento de seguridad para los motoristas.	SGF	JP, Aytos, Asoc. de motoristas		✓	
2.1.14	Realizar campañas de información y concienciación sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.	SGF	JP	✓		
2.1.15	Realizar campañas de información y concienciación sobre la convivencia entre la motocicleta y los otros modos de desplazamiento.	SGF		✓		
2.1.16	Promover entre los ciclistas el uso de luces y elementos reflectantes por la noche para mejorar su visibilidad, campaña “hazte ver”.	SGF	JP	✓		

2.2 Ámbito de intervención "Implicación de la sociedad civil"		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
2.2.1	Promover la implicación de la sociedad civil para la realización de iniciativas relacionadas con los riesgos de las bebidas alcohólicas y la conducción.	SGF	ONSV, JP, Aytos	✓		
2.2.2	Consolidar la figura del conductor alternativo y la del bebedor pasivo.	SGF	ONSV, JP, M°SPS	✓		
2.2.3	Implicar al colectivo de motoristas como prescriptores sobre los riesgos de los desplazamientos en motocicleta.	SGF	ONSV, Asoc. de motoristas	✓	✓	✓
2.2.4	Realizar actuaciones especiales para riesgos específicos del territorio.	JP	ONSV, Aytos, FEMP, Titular, CCAA	✓	✓	✓
2.2.5	Fortalecer la presencia de la DGT en las redes sociales.	DGT		✓		
2.2.6	Promocionar sistemas de intercambio y alquiler de los sistemas de retención infantil.	SGF	JP, M°MA, Empresas Sector Automóvil	✓	✓	
2.2.7	Promover actitudes seguras entre usuarios y responsables (acompañantes) del transporte escolar.	SGF	JP	✓		
2.2.8	Promocionar la participación ciudadana en la vigilancia de la seguridad vial en los entornos escolares.	SGF	JP, Fiscalía, Aytos		✓	

### 3. LA NORMA Y SU CUMPLIMIENTO

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

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



3.1 Ámbito de intervención “Las reformas normativas”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
3.1.1	Desarrollar normativamente las pruebas por saliva en el control de drogas.	SGF	Fiscalía	✓		
3.1.2	Establecer protocolos de actuación para la detección de la presencia de hachís y cocaína en la conducción.	SGF	SGGT	✓		
3.1.3	Seguimiento de los delitos de tráfico desde el registro del permiso por puntos.	SGF	ONSV, M°SPS, Fiscalía, PNSD	✓	✓	
3.1.4	Decomiso del vehículo.	Fiscalía	M° Just	✓		

3.2 Ámbito de intervención “Vigilancia y control de la disciplina”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
3.2.1	Realizar campañas de vigilancia y control de cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil.	SGGT	ATGC, JP, Aytos	✓		
3.2.2	Realizar campañas de vigilancia y control de la velocidad como factor de riesgo.	SGGT	ATGC, JP, Aytos	✓		
3.2.3	Realizar campañas de vigilancia y control sobre el consumo de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas en la conducción.	SGGT	ATGC, JP, Aytos	✓	✓	
3.2.4	Elaborar un plan integral para la vigilancia y control de los conductores sin permiso.	SGGT	ATGC, JP, Fiscalía	✓	✓	
3.2.5	Realizar campañas específicas de vigilancia y control de la disciplina en las carreteras convencionales.	SGGT	ATGC, JP, Titular	✓		
3.2.6	Realizar campañas específicas de vigilancia y control sobre la correcta señalización de las obras en la carretera.	SGGT	ATGC, JP	✓	✓	
3.2.7	Realizar campañas de vigilancia y control sobre el cumplimiento de las normas por los motoristas, especialmente en las carreteras y tramos de conducción pseudo-deportiva.	SGGT	ATGC, JP	✓		
3.2.8	Realizar campañas de vigilancia y control en el transporte escolar.	SGGT	ATGC, JP, Aytos	✓		
3.2.9	Difundir el calendario anual de las campañas básicas de vigilancia y control para todas las policías.	SGGT	ATGC, JP	✓	✓	✓

3.3 Ámbito de intervención “Las herramientas para el cumplimiento de la norma”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
3.3.1	Potenciar la utilización de las nuevas tecnologías para la vigilancia y control de la norma.	DGT		✓	✓	✓
3.3.2	Mejorar la experiencia y formación de los policías y así aumentar la eficacia de los controles de alcohol y drogas.	SGGT	SGF, ATGC, JP		✓	

3.3	Ámbito de intervención “Las herramientas para el cumplimiento de la norma”	Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
3.3.3	Estudiar la posible implantación del alcolock en determinados colectivos.	ONSV	SGN, ATGC, M°F (DGTT), M°SPS, Fiscalía	✓		
3.3.4	Revisar y actualizar el Plan de Radars Fijos y Móviles en función de la experiencia adquirida a nivel nacional e internacional.	SGGT	M°F (DGC), Titular	✓		
3.3.5	Implantar progresivamente el control de velocidad por tramos con criterios de seguridad vial.	SGGT	ATGC, M°F (DGC), Titular	✓		
3.3.6	Promover la colaboración de la administración de justicia y la policía para la aplicación del Código Penal.	SGN	ATGC, M° Just, Fiscalía, Aytos	✓	✓	✓
3.3.7	Avanzar en la ampliación de ofertas alternativas a la prisión por delitos contra la seguridad vial.	SGF	M° Just, Fiscalía	✓		

## 4. SALUD Y SEGURIDAD VIAL

### Garantizar las aptitudes para la conducción con el fin de prevenir los accidentes de tráfico

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



Conducción: ver prospecto

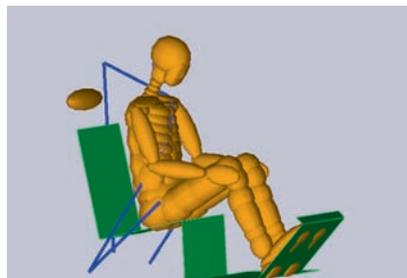
4.1	Ámbito de intervención “Las aptitudes de los conductores”	Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
4.1.1	Prestar especial atención a las personas mayores en los reconocimientos médicos para la renovación de los permisos de conducción.	M°SPS	SGF, JP, CRM	✓		
4.1.2	Crear un programa de rehabilitación de los conductores reincidentes en sanciones penales por consumo de bebidas alcohólicas y drogas tóxicas.	M°SPS	SGN, SGF, Fiscalía, CCAA	✓		
4.1.3	Incrementar las inspecciones a los Centros de Reconocimiento de conductores destinados a verificar las aptitudes psicofísicas de los conductores.	JP	SGN, SGF, Fiscalía, CCAA	✓	✓	✓
4.1.4	Mejorar la comunicación relativa a los conductores con enfermedades que incapacitan para la conducción.	M°SPS	SGN, SGF, Fiscalía, CCAA		✓	✓

4.2 Ámbito de intervención “La implicación de los profesionales sanitarios”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
4.2.1	Promover la implicación de los profesionales sanitarios y las sociedades médicas sobre los riesgos y las condiciones de la conducción en las personas mayores.	M°SPS	ONSV, SGF, CCAA	✓		
4.2.2	Sensibilizar a los profesionales sanitarios para que tengan una mayor implicación en la prevención de los efectos que provocan las bebidas alcohólicas y drogas tóxicas durante la conducción.	M°SPS	SGF, JP, CCAA	✓		
4.2.3	Impulsar el consejo sanitario a pacientes y familiares.	M°SPS	ONSV, CCAA	✓	✓	
4.2.4	Difundir el significado que tiene el pictograma incluido en los envases de los medicamentos en relación a la afectación de la capacidad de conducción.	M°SPS	ONSV, CCAA	✓		
4.2.5	Mejorar los sistemas de información sanitarios en los que se recojan datos sobre lesiones producidas por accidentes de tráfico.	ONSV	SGN, M°SPS, CCAA	✓	✓	
4.2.6	Poner a disposición de los profesionales sanitarios herramientas para la identificación de problemas de salud relacionados con la conducción.	M°SPS	ONSV, CCAA	✓		

## 5. SEGURIDAD EN EL VEHÍCULO

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

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



5.1 <b>Ámbito de intervención “La información técnica del vehículo”</b>		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
5.1.1	Ampliar los datos del Registro Estatal de Vehículos para disponer de más y mejor información.	SGN	ONSV, CCAA	✓		
5.1.2	Elaborar el Barómetro de evolución sobre condiciones de seguridad del parque de vehículos y emisiones medioambientales.	M <sup>o</sup> ITYC	ONSV, M <sup>o</sup> MA	✓	✓	✓
5.1.3	Poner a disposición del ciudadano el historial de los vehículos.	SGN	M <sup>o</sup> ITYC	✓		
5.1.4	Mejorar el registro de ITV.	SGN	M <sup>o</sup> ITYC, CCAA	✓	✓	

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

5.3 <b>Ámbito de intervención “Hacia un vehículo más seguro”</b>		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
5.3.1	Promocionar la demanda de elementos de seguridad activa y pasiva incorporados a los vehículos.	ONSV	SGF, M <sup>o</sup> ITYC		✓	✓
5.3.2	Promover la renovación del parque de vehículos con criterios de seguridad vial.	M <sup>o</sup> ITYC	ONSV, M <sup>o</sup> EYH		✓	✓
5.3.3	Desarrollar los sistemas de interacción vehículo-vehículo y vehículo-infraestructura.	SGGT	M <sup>o</sup> F (DGC)		✓	✓
5.3.4	Realizar campañas para concienciar sobre la importancia del mantenimiento preventivo del vehículo desde la perspectiva de la seguridad vial.	SGF	JP, Fabricantes de vehículos	✓	✓	✓
5.3.5	Promover la instalación y el uso de los limitadores de velocidad en los vehículos.	SGF	ONSV, M <sup>o</sup> ITYC	✓	✓	
5.3.6	Promover la progresiva incorporación de los sistemas de distribución de frenada en el parque de motocicletas.	M <sup>o</sup> ITYC	ONSV	✓	✓	

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

### Lograr carreteras más seguras que ayuden al conductor

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



		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>6.1</b>	<b>Ámbito de intervención “La información sobre la seguridad de las infraestructuras”</b>					
6.1.1	Extender progresivamente a la red española de carreteras la aplicación de la metodología de clasificación de la seguridad de las infraestructuras (Directiva Europea sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, mapas de riesgo, Eurorap...) de manera que permita la clasificación de los tramos de la red con un mayor potencial de mejora y eficacia de las inversiones en seguridad de las infraestructuras.	Titular	ONSV, SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC), Diput.	✓	✓	
6.1.2	Extender la aplicación de los criterios de los manuales técnicos del Ministerio de Fomento sobre sistemas de contención de vehículos al conjunto de las carreteras españolas para disminuir la gravedad de los accidentes por salida de la vía, especialmente en las carreteras convencionales.	Titular	SGGT, M <sup>º</sup> F (DGC)		✓	
6.1.3	Elaborar el Barómetro de la Seguridad de las infraestructuras.	SGGT	ONSV, M <sup>º</sup> F (DGC)		✓	✓

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

6.3 <b>Ámbito de intervención “El diseño seguro de las infraestructuras”</b>		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
6.3.1	Incorporar la evaluación de impacto en la seguridad vial en la planificación de las infraestructuras y la auditoría de seguridad vial en las fases de proyecto y construcción de una nueva carretera o modificación sustancial de las ya existentes tal como preconiza la Directiva Europea sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias.	M°F (DGC)	SGGT, Titular		✓	
6.3.2	Revisar los criterios para la jerarquización de las vías y sus condicionantes.	ONSV	SGN, SGGT, Aytos, Titular		✓	✓

6.4. Ámbito de intervención “Sistemas inteligentes de transporte (ITS) y gestión del tráfico”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
6.4.1	Trasponer la Directiva europea sobre ITS.	SGGT	ONSV, M°F (DGC)	✓		
6.4.2	Elaborar el plan de ITS de España.	SGGT	M°F (DGC)	✓		
6.4.3	Incorporar criterios medioambientales en la gestión del tráfico.	SGGT	M°F (DGC), Aytos, Titular	✓		
6.4.4	Adaptar a los nuevos criterios europeos la información sobre tráfico.	SGGT	M°F (DGC)	✓		
6.4.5	Favorecer la movilidad en el transporte colectivo y el modelo de coche compartido.	Aytos	SGGT, M°F (DGC), M°MA, Titular		✓	
6.4.6	Promover la incorporación universal de información de tráfico a los navegadores.	M°ITYC	SGGT		✓	
6.4.7	Elaborar el Plan Tipo para la gestión de la movilidad en los grandes acontecimientos.	SGGT	ATGC, M°F (DGC), M°SPS, M°I (PCYE), Aytos, Titular		✓	
6.4.8	Desarrollar la gestión integrada de las áreas de estacionamiento seguro para los vehículos pesados.	SGGT	M°F (DGC), Titular		✓	

## 7. ZONA URBANA

### Conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables

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



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

7.2 <b>Ámbito de intervención “El diseño urbano bajo criterios de seguridad vial”</b>		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
7.2.1	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables, principalmente travesías y accesos a las ciudades.	Titular	ONSV, SGGT, Aytos		✓	
7.2.2	Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.	Titular	SGGT		✓	
7.2.3	Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro en la zona urbana y carreteras locales para la movilidad de los ciclistas y fomentar la construcción de carriles bici segregados.	M°F (DGC)	ONSV, SGGT		✓	
7.2.4	Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.	Aytos	ONSV, SGGT, Titular	✓	✓	

7.3 Ámbito de intervención “La disciplina en el ámbito urbano”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
7.3.1	Revisar el Reglamento General de Circulación para su mejor adecuación a las nuevas necesidades del ámbito urbano.	SGN	Aytos, FEMP	✓		
7.3.2	Colaborar con la FEMP en la elaboración de una nueva Ordenanza Municipal Tipo y promover conjuntamente su adopción.	SGN	ONSV, Ayto, FEMP	✓		
7.3.3	Colaborar con la FEMP en la elaboración de protocolos para homogeneizar la actuación de las policías locales en las actuaciones de vigilancia y control.	SGGT	Aytos, FEMP		✓	
7.3.4	Dotar a los ayuntamientos de instrumentos para mejorar la eficacia de sus actuaciones sobre los infractores no residentes.	SGN	Aytos, FEMP		✓	
7.3.5	Incorporar a las ciudades a las grandes campañas nacionales de vigilancia y control de la disciplina.	SGGT	ATGC, Ayto, FEMP	✓	✓	✓
7.3.6	Extender el uso del cinturón de seguridad en las ciudades.	Ayto	SGGT, SGF, FEMP	✓		
7.3.7	Promover la disciplina en los semáforos.	Ayto	SGGT, FEMP	✓	✓	
7.3.8	Promover el intercambio de buenas prácticas entre las redes de policías locales.	Ayto	ONSV, SGGT, ATGC, FEMP		✓	

## 8. EMPRESA Y TRANSPORTE PROFESIONAL

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

Los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo abarcan tres problemáticas distintas: los accidentes de los transportistas profesionales, los accidentes durante la jornada laboral y los accidentes “in itinere” (al ir o volver del trabajo), para los que el nivel de responsabilidad del sector empresarial varía en cada caso en función de la normativa vigente.



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

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>8.2</b>	<b>Ámbito de intervención “Mejorar la información sobre los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo”</b>					
8.2.1	Revisar y ampliar los campos de los partes de accidente de trabajo y de accidente de tráfico para mejorar su interrelación y complementariedad.	INSHT	ONSV, SGGT, ATGC, Empresas	✓	✓	
8.2.2	Elaborar un estudio en profundidad sobre los accidentes “in itinere”.	INSHT	ONSV, SGGT, ATGC		✓	
8.2.3	Promover la investigación de los accidentes de tráfico de los trabajadores por los responsables de prevención de riesgos laborales en las empresas dentro del marco legal establecido.	INSHT	ONSV, Empresas	✓		
8.2.4	Potenciar la coordinación entre la Inspección de Trabajo y Seguridad Social, la Fiscalía y la policía en relación con los procesos y la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.	ONSV	Fiscalía, INSHT	✓		

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

8.4 Ámbito de intervención “El transporte profesional de mercancías y viajeros”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
8.4.1	Realizar campañas de vigilancia y control del transporte profesional.	SGGT	ATGC, M <sup>º</sup> F (DGTT)	✓		
8.4.2	Promover la señalización reflectante en los vehículos pesados para mejorar su visibilidad.	SGF	ONSV, M <sup>º</sup> F (DGTT)	✓		
8.4.3	Desarrollar, seguir y actualizar la oferta formativa en todos los niveles profesionales y especialidades del sector, así como la implantación de los planes de formación obligatoria (inicial y continua).	M <sup>º</sup> F (DGTT)	SGF	✓	✓	✓
8.4.4	Incluir en el futuro título de “Técnico en conducción de vehículos de transporte por carretera” los contenidos del Certificado de Aptitud Profesional (CAP).	M <sup>º</sup> F (DGTT)	SGF, M <sup>º</sup> E	✓		

## 9. VÍCTIMAS

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

Los accidentes de tráfico dejan cada año un elevado número de víctimas, cuyas vidas quedan en algunos casos muy afectadas por sus consecuencias. Esto exige la protección y apoyo de las personas afectadas, tanto víctimas directas como familiares.



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

9.2 Ámbito de intervención "Después del accidente"		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
9.2.1	Crear y poner en marcha el Registro de Víctimas y Accidentes de Tráfico: nueva regulación del fichero de los accidentes de tráfico y los procesos de transmisión de datos.	ONSV	SGGT, ATGC, M°SPS, M° Just, Aytos, INSHT, Instituto Nacional Forense	✓		
9.2.2	Calcular el coste socio-económico de los accidentes.	ONSV		✓		
9.2.3	Elaborar el nuevo baremo de indemnizaciones.	M°EyH	ONSV, Fiscalía	✓		
9.2.4	Integrar en las Oficinas de Atención a las Víctimas a las víctimas de accidentes de tráfico y facilitar asistencia legal y psicológica.	Fiscalía	ONSV, M° Just	✓		
9.2.5	Desarrollar la función de la Fiscalía como garante de los derechos de las víctimas.	Fiscalía	SGN	✓	✓	✓

9.3 Ámbito de intervención "Las asociaciones de víctimas"		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
9.3.1	Promover la celebración del día mundial de las víctimas de accidentes de tráfico.	DGT	Asoc. de víctimas	✓	✓	✓
9.3.2	Potenciar y colaborar con las asociaciones de víctimas en sus programas preventivos de seguridad vial.	DGT	Aytos, Asoc. de víctimas	✓	✓	✓
9.3.3	Promover la presencia de las asociaciones de víctimas en las redes sociales para potenciar mensajes positivos sobre la seguridad vial.	DGT	Organizaciones sociales		✓	

## 10. INVESTIGACIÓN Y GESTIÓN DEL CONOCIMIENTO

Más y mejor información para proporcionar un tratamiento eficaz de las problemáticas de seguridad vial

Un conocimiento más preciso de la causalidad de los accidentes y la efectividad de las medidas, entre otros, permitirá hacer más eficaces las actuaciones en esta materia. Los colectivos y temas clave sobre los que se actuará en la nueva estrategia dentro del área de investigación y gestión del conocimiento son los mayores, peatones, ciclistas y motoristas.



		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>10.1</b>	<b>Ámbito de intervención “Las estadísticas y los indicadores de la seguridad vial”</b>					
10.1.1	Avanzar en el conocimiento del nivel de seguridad a través de los estudios observacionales para la obtención de los indicadores del nivel de seguridad vial.	ONSV	Titular	✓	✓	✓
10.1.2	Disponer de los datos de exposición al riesgo.	ONSV	M°F (DGC), Aytos, Titular	✓	✓	
10.1.3	Obtener indicadores de coste-beneficio para la evaluación de medidas.	ONSV		✓	✓	✓
10.1.4	Evaluar medidas, políticas y análisis de predicción del riesgo.	ONSV		✓	✓	✓
10.1.5	Poner en funcionamiento los Observatorios Regionales de Seguridad Vial.	JP	ONSV	✓		
10.1.6	Plan Estadístico de Seguridad Vial.	ONSV		✓	✓	✓

		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
<b>10.2</b>	<b>Ámbito de intervención “La investigación relacionada con la seguridad vial”</b>					
10.2.1	Acometer estudios que permitan caracterizar los perfiles de accidentalidad de los colectivos clave de la Estrategia y principales factores de riesgo.	ONSV		✓	✓	✓
10.2.2	Desarrollar de forma selectiva los análisis “en profundidad” y sistematizar los resultados.	SGGT	ONSV, ATGC		✓	✓
10.2.3	Estudiar la velocidad como factor de riesgo y su influencia en nuestro país.	SGGT	M°F (DGC)	✓		
10.2.4	Estudiar la problemática de los “puntos negros” de accidentalidad para los distintos colectivos.	ONSV	Aytos	✓	✓	✓
10.2.5	Divulgar el conocimiento sobre accidentalidad y seguridad vial entre los diferentes agentes sociales.	ONSV		✓	✓	✓

## 11. COORDINACIÓN Y PARTICIPACIÓN

### Generar sinergias promoviendo la actuación conjunta de los diferentes agentes

El gran reto de reducir los muertos y heridos graves en el próximo periodo hace necesaria la implicación de todas las administraciones con competencias, tanto de las Comunidades Autónomas como de las Administraciones Locales y disponer de un mecanismo de coordinación dinámico y eficaz basado en el compromiso de los agentes implicados. La gestión de implicados/agentes es uno de los factores clave que caracteriza la nueva Estrategia, haciendo de ésta una buena práctica como modelo de participación público-privado, social y territorial.



11.1 Ámbito de intervención “La participación de la sociedad civil”		Agentes implicados		Plazos		
		Propietario	Participante	CP	MP	LP
11.1.1	Desarrollar el Reglamento del Consejo Superior de Seguridad Vial.	SGN	ONSV	✓		
11.1.2	Impulsar y sistematizar la participación de los agentes sociales a través de los grupos de trabajo en el ámbito de la seguridad vial.	ONSV	SGN, SGGT, SGF, Otros	✓	✓	✓

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

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





# 6

## El soporte de la Estrategia



# 6

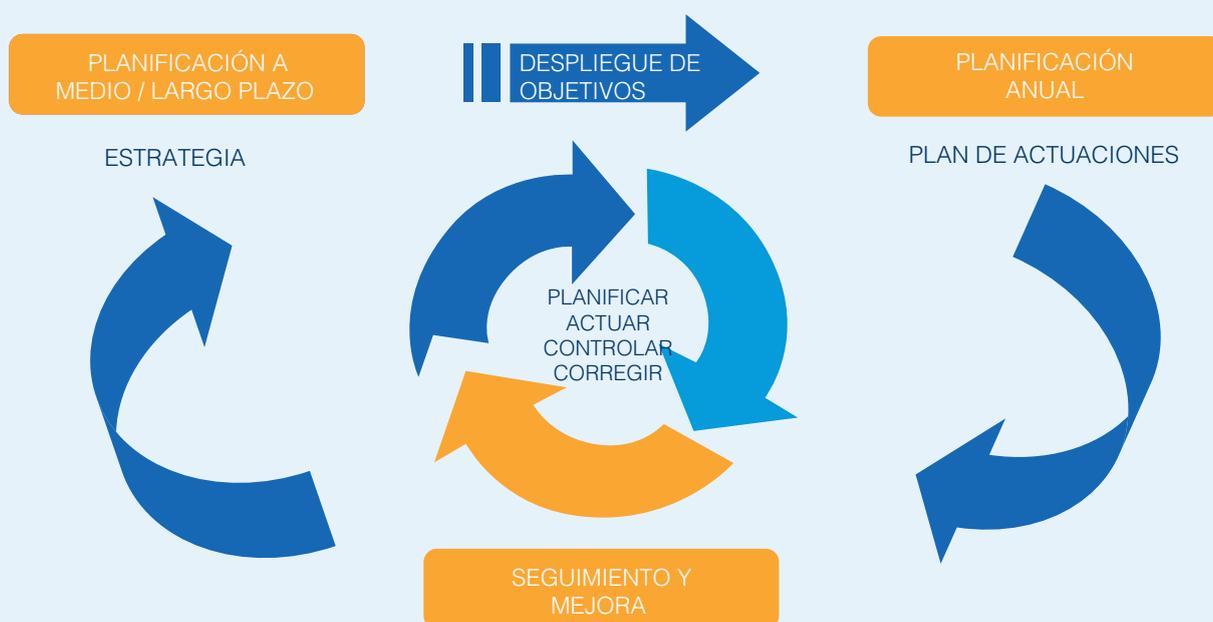
## El soporte de la Estrategia

Más allá del propio diseño de la Estrategia y, en la medida en que se pretende que sea una herramienta de gestión operativa, es preciso definir los instrumentos de gestión y soporte a la misma y establecer un sistema de seguimiento, revisión y control que facilite su impulso e implantación .

Los principales instrumentos de soporte de la Estrategia son:

- La coordinación
- El seguimiento
- La comunicación

**DIAGRAMA 3**



## LA COORDINACIÓN

Se considera fundamental posibilitar e impulsar la participación de los agentes público-privados no sólo en la fase de diseño de la estrategia, sino también en su ejecución y puesta en marcha.

Los agentes que participan en la coordinación de la estrategia son:

---

### El Comité Director

---

El Comité Director de la Estrategia estará compuesto por la Administración General del Estado: el Director General de Tráfico, los directores generales de otros Ministerios implicados: Ministerio del Interior, Ministerio de Fomento, Ministerio de Sanidad, Política Social e Igualdad, Ministerio de Justicia, Ministerio de Trabajo e Inmigración, Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, Ministerio de Economía y Hacienda, Ministerio de Educación y los responsables de cada una de las Subdirecciones de la Dirección General de Tráfico. Asimismo, formará parte de este Comité Director un equipo técnico que garantizará el desarrollo integral de todos los ámbitos de trabajo de la Estrategia y el seguimiento y evaluación semestral de las actividades y proyectos.

---

### El gestor de la Estrategia: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

---

El registro y análisis de todas las variables relativas a la seguridad vial son imprescindibles para la toma de decisiones y para la correcta orientación de las diferentes medidas y actuaciones a adoptar.

El Observatorio Nacional de Seguridad Vial constituye un centro de referencia para la obtención de datos e indicadores sobre la evolución de la siniestralidad vial en España y su comparación con los países de la Unión Europea.

---

### La Comisión Sectorial de Seguridad Vial

---

Se creará la Comisión Sectorial de Seguridad Vial del Ministerio del Interior, que se constituye como órgano de coordinación en materia de seguridad vial y estará presidida por el Director General de Tráfico e integrada por un representante con el rango correspondiente de las Comunidades Autónomas y los Directores generales de la Administración General del Estado que tengan competencias en la materia que se trate.

En la Comisión Sectorial podrán constituirse grupos de trabajo, integrados con expertos técnicos de las respectivas Administraciones o personas que por su especial cualificación sean designadas al efecto.

---

## **El Consejo Superior de Seguridad Vial**

---

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

## **EL SEGUIMIENTO**

El modelo de seguimiento es un proceso dinámico y permanente, que debe garantizar la retroalimentación y la toma de actuaciones correctivas, relacionadas con el desarrollo y ejecución de la Estrategia.

- El sistema de indicadores
- El plan de actuaciones anual.
- La memoria de actividades anual
- Una revisión estratégica en el año 2015

## **LA COMUNICACIÓN**

El plan de comunicación de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 persigue los siguientes objetivos:

- Alcanzar los objetivos estratégicos que, alineados con las mejores prácticas internacionales y compartidos por todos los agentes involucrados, constituyen la hoja de ruta de la política de seguridad vial para los próximos años.
- Enriquecer el conocimiento del entorno y la realidad de los planes de acción por parte de los colectivos afectados e implicados.
- Facilitar la eliminación de las posibles resistencias de los diversos agentes que con su actuación contribuyen a la implantación y consecución de la Estrategia y promover la obtención de sinergias al conocer los objetivos que se persiguen y comparten.

Para ello se propone el despliegue de una línea de comunicación interna y, paralelamente, se desarrollará una línea de comunicación externa, tanto a nivel nacional como internacional.

---

### **El plan de comunicación interno**

---

La comunicación interna de la Estrategia tiene como destinatario al personal de la DGT, haciendo una distinción entre el personal implicado y el resto del personal.

- El personal implicado será informado de la puesta en marcha, planes anuales, informes de seguimiento y memorias anuales mediante un resumen informativo.
- El resto del personal podrá informarse de la Estrategia mediante notas informativas que serán colgadas en la intranet.

---

### **El plan de comunicación externo**

---

El plan de comunicación externa tendrá dos destinatarios, los medios de comunicación y ciudadanos y agentes sociales.

- Los medios de comunicación serán informados de la puesta en marcha, planes anuales, informes de seguimiento y memorias anuales mediante notas de prensa.
- Los ciudadanos y agentes sociales serán informados de la puesta en marcha de la Estrategia mediante una campaña informativa. La información de planes anuales, informes de seguimiento y memorias anuales les llegará a través de notas informativas que serán publicadas en la página web de la Estrategia.





Estrategia  
de Seguridad Vial **2011-2020**  
**RESUMEN EJECUTIVO**





estrategia de seguridad vial  
2011

estrategia de seguridad vial  
2020



Josefa Valcárcel, 28 - 28027 Madrid

[www.dgt.es](http://www.dgt.es)