

Estrategias de
Seguridad Vial:
“Salvar vidas”

Estrategia Seguridad Vial 2030

Álvaro Gómez Méndez
Observatorio Nacional de Seguridad Vial

7 de julio de 2022

Estrategia Seguridad Vial 2030

De dónde venimos



Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

- Ha marcado los trabajos a favor de la seguridad vial en el último decenio.
- Adoptando 2009 como año de referencia, la Estrategia marcó las prioridades para dar solución a los principales problemas identificados según los colectivos y temas clave en materia de seguridad vial.





Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020

Conclusiones:

- Conseguidos los grandes objetivos referidos a personas fallecidas, heridas grave, jóvenes de 18- 24 años y carreteras convencionales.

Problemas persistentes en esta década:

- Motoristas fallecidos: aumento continuado, especialmente en carretera.
- Peatones atropellados, tanto en carretera como en ciudad.
- Personas mayores de 64 años fallecidas.

Estrategia Seguridad Vial 2030

Dónde estamos



Situación de partida

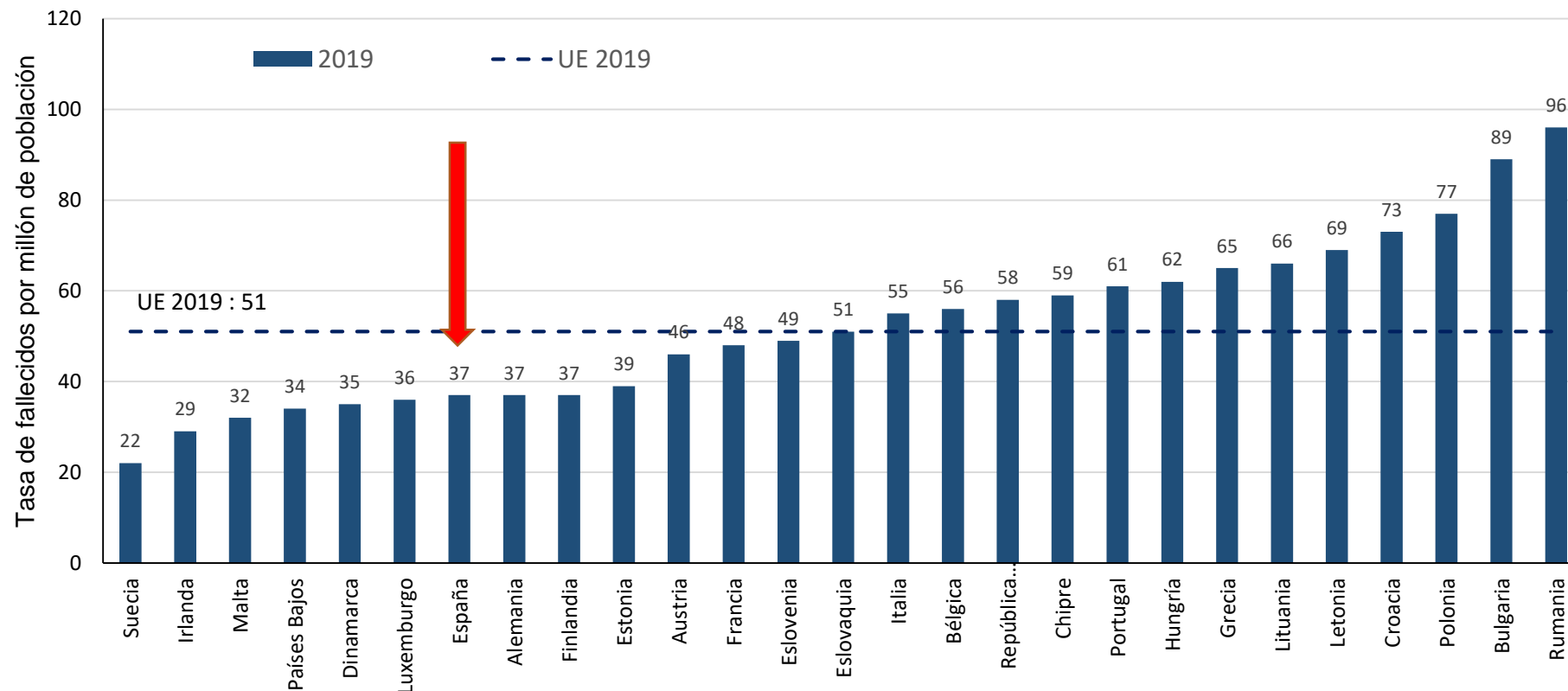
En el año 2019, como consecuencia de siniestros viales, se produjeron:

- **1.755** personas fallecidas, lo que suponía una tasa de **37** por millón de habitantes.
 - 5 personas fallecidas al día.
- **8.613** personas heridas grave.
- **130.745** personas heridas leve.

Los **datos del año 2020 no se consideraron representativos** como base de referencia, por la distorsión en la movilidad causada por la pandemia de COVID-19.



Nuestra posición internacional



Fuentes : Comisión Europea, base de datos CARE y Eurostat.

España: 37 personas fallecidas por millón de habitantes en 2019
Media UE: 51 personas fallecidas por millón de habitantes en 2019



Temas relevantes

Distribución:

- Personas fallecidas:
 - **70% carretera**
 - **30% ciudad.**
- 2018-2019: **-6% carretera** **+6% ciudad**

Causas siniestro mortales:

- Distracciones: **28%**. Primera causa desde 2016.
- Velocidad: **23%**.
- Alcohol: **25%**.



Temas relevantes

Carreteras convencionales

- **72%** de las personas fallecidas en carretera.
- **41%** en salidas de vía, **27%** colisiones frontales, **14%** colisiones frontolaterales.

Ciudad **+6%**

- **519** personas fallecidas en 2019.
 - **64%** de los siniestros, **50%** de los heridos grave y **30%** de las personas fallecidas.
- **82%** personas fallecidas vulnerables:
 - Peatones: **48%**
 - Motoristas: **29%**
 - Ciclistas: **6%**
- **43%** personas fallecidas tienen más de 64 años



Temas relevantes

Vulnerables

- **53% personas fallecidas vulnerables:**
 - **466** motoristas.
 - **381** peatones.
 - **80** ciclistas.

Motos

- **466** personas fallecidas.
- **15% del parque, 27% personas fallecidas.**

Personas 65 años o más

- **19% de la población, 28% de las personas fallecidas.**

Estrategia Seguridad Vial 2030

Cómo lo hemos hecho



La ESV 2030 como marco de referencia

- La Estrategia quiere ser el **marco nacional de referencia para la política de seguridad vial en el horizonte 2030.**
- La movilidad y la tecnología están inmersas en un proceso de cambios continuos, que requieren **una estrategia flexible** capaz de adaptarse a ellos.



Cómo se ha hecho la ESV 2030

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

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



Reflexión interna

Evaluación de la Estrategia 2011-2020 y diagnóstico:

- Identificación de los principales **problemas de siniestralidad**.
- Aspectos de la **metodología** utilizada en anterior la Estrategia.
- **Actuaciones de la anterior Estrategia** que convenía trasladar a la nueva.
- Refuerzo de **gobernanza y seguimiento**.

Recogida de ideas dentro del Ministerio.



Los compañeros de camino hacia 2030

Sinergias con **otras estrategias** con temas y objetivos relacionados con los de la ESV 2030:

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



Metodología de elaboración

Grupos de Trabajo Consejo Superior

- Enfocados en los colectivos y temas estratégicos.
- Encuentro de Ciudades Zaragoza 2021.

Reuniones bilaterales

- Con entidades representativas, y con otras administraciones y organismos públicos.

Comisión sobre Seguridad Vial del Congreso de los Diputados

- Declaración de noviembre de 2020, comparecencias orientadas a elaborar propuestas para la Estrategia.

Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible

- Un borrador de la Estrategia fue sometido a audiencia entre los más de ochenta vocales y otras entidades representativas.
- Presentación al Pleno el 14 de febrero de 2022.



Presentación oficial, 9 de junio de 2022

Grande-Marlaska: “la Estrategia de Seguridad Vial 2030 es la hoja de ruta para reducir a la mitad la mortalidad en carretera al final de esta década”

Fecha actualización: 09 junio 2022

El ministro del Interior ha presentado la estrategia, un compendio de directrices que guiará la actuación de las administraciones públicas, las asociaciones y entidades del sector, el mundo empresarial y el académico, durante la presente década. La estrategia consta de nueve áreas estratégicas y 62 líneas de actuación que se concretarán con acciones definidas en planes de actuación bienales. El de 2022-2023 recoge nuevas normas para los vehículos de movilidad personal, la actualización de los plazos para la renovación de los permisos de conducción, la renovación del protocolo de exploración médica-psicológica, la potenciación del vehículo conectado o la aprobación de un nuevo catálogo de señales de tráfico, entre otras muchas medidas. En la presentación también han intervenido la subsecretaria del Ministerio del Interior, Isabel Goicoechea; el director general de Tráfico, Pere Navarro; el director del Observatorio Nacional de Seguridad Vial, Álvaro Gómez Méndez; el jefe de Seguridad y Movilidad de la Organización Mundial de la Salud, Nhan Tran, y el ex coordinador europeo de Seguridad Vial de la Dirección General de Movilidad y Transporte (MOVE) de la Comisión Europea, Matthew Baldwin



[Vídeo Estrategia](#)



Página web: <https://seguridadvial2030.dgt.es/inicio/>

**ESTRATEGIA
DE SEGURIDAD
VIAL 2030**



**ROAD SAFETY
STRATEGY 2030
(SUMMARY)**



**PLAN
DE ACTUACIONES
2022-2023**



Estrategia Seguridad Vial 2030

Políticas básicas



Planteamiento y estructura

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

Estrategia:

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

9 Áreas Estratégicas

62 Líneas Actuación

Planes de actuaciones:

- Medidas concretas.
- Compromisos.

Planes de actuaciones

Medidas





Políticas básicas (1)

Personas formadas y capaces:

- Educación vial universal en centros educativos.
- Oferta universal: cursos de conducción segura y recursos sobre movilidad activa.

Tolerancia cero con comportamientos de riesgo:

- Nuevas tecnologías para vigilancia y control.

Ciudades seguras:

- Consolidación de un nuevo modelo de movilidad urbana, caracterizado por la convivencia a velocidades seguras.
- Regulación de nuevas formas de movilidad.
- Apoyo a políticas municipales (ZBE, DUM).



Políticas básicas (2)

Vías seguras:

- Promoción de soluciones de diseño seguro.
- Extensión de los procedimientos de gestión de la seguridad de las vías, en el marco de la Directiva europea.

Vehículos conectados y seguros:

- DGT 3.0.
- Promoción, información y formación sobre sistemas ADAS.

Respuesta al siniestro efectiva y justa:

- Mejora de la atención a víctimas.



Políticas básicas (y3)

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos:

- KPI y datos basados en las mejores prácticas internacionales.
- Impulso a la investigación de siniestros.

Administraciones, empresas y organizaciones seguras:

- Promoción de planes de movilidad y políticas de prevención de riesgos laborales.
- Concepto de cadena de valor (contratación, concesiones y autorizaciones) e inclusión de la seguridad vial en los informes de RSC.

Políticas integradas y cooperación internacional:

- Implantación territorial de la Dirección General de Tráfico.
- Impulso a la cooperación internacional.

Gracias

9 de junio de 2022