

## Por una movilidad SEGURA, y SOSTENIBLE: PROPUESTAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL Y LA MOVILIDAD A NIVEL ESTATAL

### RESUMEN EJECUTIVO

En los últimos años la mejora de la seguridad vial en España parece haber tocado “suelo técnico” o, en otras palabras, parece haberse producido un estancamiento en la reducción de fallecidos y víctimas con lesiones graves en la última década. De hecho, en el año 2022 parece haberse recuperado el nivel de siniestralidad del año 2019. **Lo anterior es totalmente inaceptable y exige la toma de medidas contundentes y más efectivas ante el agotamiento de las medidas tradicionales** o que más éxito han demostrado en el pasado (por ejemplo, el permiso por puntos que si bien ha sido y sigue siendo muy relevante y por ello debe seguir manteniéndose, mejorándose en la medida de lo posible, se trata de una medida que “apenas da más de sí”). Además, en los últimos años se ha trasladado un gran número de lesiones graves y mortales al ámbito urbano y a los usuarios vulnerables (peatones mayores, motociclistas, etc.). **Ello exige redirigir el foco hacia dichos ámbitos de trabajo (ciudades y usuarios vulnerables).**

Las entidades abajo firmantes, referentes en nuestro país en el ámbito de la seguridad vial, solicitan a los partidos políticos la inclusión de un capítulo en sus programas electorales para las próximas elecciones generales de 2023 que contenga los siguientes puntos clave (los cuales se desarrollan con más detalle y se amplían en este documento):

1. Incluir la mejora de la Seguridad Vial en el programa electoral.
2. Considerar la Seguridad Vial como prioridad política, promoviendo para ello un Pacto de Estado por la Seguridad Vial y asumiendo el **Objetivo Cero** de lesiones graves y mortales.
3. Reforzar la coordinación administrativa bien a través de la creación de una **Agencia u Órgano estatal de Seguridad vial** o bien reubicando la Dirección General de Tráfico en el ministerio responsable de la estrategia nacional de movilidad sostenible (en la actualidad, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana).
4. Seguir apoyando la Estrategia de Seguridad Vial 2030 y promover el **Sistema Seguro**, garantizando la colaboración en la elaboración de estrategias de seguridad vial autonómicas con participación local.
5. En materia de sanidad, mejorar la **atención psicológica** a las víctimas y sus familiares, y ampliar las unidades sanitarias públicas.

6. Mejorar la **comunicación entre los médicos y la administración** para prevenir la conducción en casos médicos graves.
7. Garantizar **el diseño seguro de las infraestructuras** para todos los usuarios, incluyendo los más vulnerables.
8. Garantizar un óptimo **estado de conservación de las carreteras** y promover la implantación de herramientas para garantizar su seguridad, como las auditorías e inspecciones de seguridad vial, así como la gestión de la seguridad en la red existente.
9. Desarrollar e **implantar planes específicos para carreteras convencionales**, carreteras 2+1 y carreteras que perdonan.
10. Impulsar la **renovación del parque de vehículos** y la incorporación de la tecnología para la prevención de la siniestralidad tanto en vehículos nuevos como en vehículos ya en circulación.
11. Dotar a los profesores de educación física y deporte de más **horas semanales para la educación en movilidad segura, sana y sostenible**. Formar en esta materia a todos los **profesores** de educación, primaria, secundaria y bachillerato.
12. Revisar la **formación vial de nuevos conductores, valorar las necesidades específicas** de formación de los usuarios vulnerables y promocionar la formación vial en contextos laborales.
13. Poner en valor y fomentar la **supervisión y la vigilancia** en la mejora de la seguridad vial.
14. Promover la **investigación y la innovación** en todos los ámbitos relacionados con la movilidad segura.

## 1. INTRODUCCIÓN

Los siniestros de tráfico suponen un gran problema de salud pública y, como afirma la Organización Mundial de la Salud (OMS), son una pandemia evitable. Desde 1960 hasta el año 2021, han fallecido en las carreteras españolas **299.126 personas** y han resultado heridas graves **1.527.262 personas, según datos de la Dirección General de Tráfico, (DGT)**.

Los últimos datos de siniestros consolidados de la DGT de 2021 y los provisionales de 2022 invitan a la preocupación y reflexión:

- 89.862 siniestros viales: 31.780 en vías interurbanas y 58.082 en vías urbanas en 2021.
- En **España fallecieron 1.533 personas y 7.784 resultaron heridas** graves y necesitaron ingreso en un centro hospitalario (2021).
- Lo anterior supone en nuestro país más de 4 personas fallecidas cada día y **32 personas fallecidas por millón de habitantes** (2021).
- En 2022 (datos a 24 horas y solo en carreteras) se ha producido un cambio de tendencia, con un repunte respecto a 2021 si bien este es menor si lo comparamos con 2019 (año de referencia para los organismos oficiales, por ser el anterior a la pandemia y por tanto a las restricciones a la movilidad).

Con datos casi consolidados de 2022, hay un ascenso respecto a 2019 y una subida a **39 personas fallecidas/millón de habitantes**.

Los colectivos vulnerables (usuarios de motocicletas, bicicletas, vehículos de movilidad personal y peatones, concretamente menores y mayores) ha ido aumentando, considerablemente, de forma paralela al desarrollo de los **nuevos modelos de movilidad** que tratan de convertirlas en más sostenibles y limpias, según nos indican las políticas de la Agenda de Desarrollo Sostenible (ODS) y la estrategia española de seguridad vial y de cambio climático, así como la ley de movilidad sostenible.

No olvidemos que todos los países estamos comprometidos con los ODS (3.6) y el II Plan de acción para la Seguridad vial, marcado por Naciones Unidas para la década 2021-2030, que nos marca reducir a la mitad tanto el número de personas que fallecen como el número de heridos graves.

Los datos mencionados no son simplemente números o cifras, son personas, familias... Dramas humanos. Por tanto, el objetivo de todos debe ser alcanzar "**CERO VÍCTIMAS**", tanto de heridos como de fallecidos, **y, como fechas concretas para lograr este objetivo, proponemos, en el caso de las víctimas mortales, el año 2050 en carretera y el año 2030 en ciudad.**

En cuanto a los **heridos graves**, queremos remarcar que **muchos de ellos sufren lesiones permanentes, que cambian para siempre su vida y la de su familia, con el coste emocional, humano y económico que esto supone.**

Por ello, las entidades firmantes, como referentes por su trabajo y dedicación a la seguridad vial, trasladamos a los partidos políticos una serie de **propuestas con la esperanza de que las incluyan en sus respectivos programas electorales**, de cara a las próximas elecciones:

## 2. PROPUESTA CENTRAL

- Que en el **programa electoral** se recoja un **apartado** dedicado a la **seguridad vial** con las acciones propuestas para hacer frente a los siniestros de tráfico y sus consecuencias.

## 3. LA SEGURIDAD VIAL, UNA PRIORIDAD POLÍTICA.

- Máxima implicación institucional y consenso político en temas de seguridad vial, asumiendo la firma de un **Pacto de Estado por la Seguridad Vial**.

- Inclusión en dicho pacto del concepto **Objetivo Cero** lesiones graves y mortales, como meta última y único objetivo éticamente defendible en nuestras sociedades.
- **Dotación presupuestaria e incentivos fiscales** suficientes para que se puedan desarrollar las propuestas.
- Refuerzo institucional de la operatividad de las estructuras de gobierno de la movilidad segura, sana y sostenible en España. Un ejemplo de ello sería la creación de una **Agencia u Órgano Estatal de Seguridad Vial**, adscrita a la vicepresidencia del gobierno y con amplias facultades ejecutivas de coordinación interministerial (para poner en común todas las decisiones en materia de Seguridad de todos los ministerios implicados: Sanidad; Transportes, Movilidad y Agenda Urbana; Educación y Formación Profesional; Interior; Industria, Comercio y Turismo; Hacienda y Función Pública...). Otra posibilidad sería reubicar la actual Dirección General de Tráfico en el actual Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, de modo que la coordinación con la actual Dirección General de Carreteras, entre otros departamentos administrativos, se refuerce de modo significativo y tanto la actual Estrategia de Seguridad Vial 2030 como la vigente Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 aprovechen todas las evidentes sinergias disponibles.
- **Convertir la Comisión Parlamentaria de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible en PERMANENTE**, dándole la capacidad de iniciativa legislativa y responsabilidad para aprobar definitivamente los planes nacionales de seguridad vial y realizar un seguimiento en tiempo real de su cumplimiento.

#### 4. SANIDAD

- Firmar un **protocolo de coordinación de siniestros viales a nivel nacional**, de manera que todos los primeros intervinientes trabajen de manera coordinada y de igual manera en todo el territorio español.
- La atención a un siniestro vial debe prestarla aquellos “**primeros intervinientes**” **más cercanos**, independientemente de la CCAA a la que pertenezcan, los primeros 15 minutos son fundamentales para el rescate y primeros auxilios y no olvidemos, la “**hora dorada**”, que puede ser la diferencia entre la vida y la muerte o entre una lesión grave y una leve.
- Incorporar en las urgencias de los hospitales a **psicólogos especializados en urgencias y emergencias**, para que las víctimas de siniestros de tráfico, violencia de género, catástrofe o de cualquier otra índole puedan ser atendidas adecuadamente, desde su llegada al hospital.

- **Ampliar** el número de “**unidades sanitarias públicas de lesionados graves**” (cerebrales y medulares), para que las personas con estas lesiones sean tratadas precozmente y cuenten con una asistencia especializada multidisciplinar.
- Mejorar la capacidad de comunicación de los **médicos** (Atención Primaria o Especialistas), para que puedan **trasladar a la Administración** la información relevante de sus pacientes que pueda afectar negativamente a la conducción de un vehículo (medicación, enfermedad), sin incumplir la ley de protección de datos.
- Establecer un mecanismo de **comunicación médico-administración en casos diagnosticados de especial gravedad o de cambios sustanciales en el estado de salud de los conductores**.
- A la luz de **investigaciones sobre la influencia del estado de salud en la siniestralidad de conductores mayores, reconsiderar los protocolos de exámenes psicotécnicos para conductores a partir de una edad (70 o más años)**.
- Mejorar, acortar plazos y aumentar el número de **inspecciones de los centros de reconocimiento** para garantizar el rigor de los exámenes psicofísicos.

## 5. EDUCACIÓN

- Dotar a los profesores de educación física y deporte de más horas semanales, de modo que puedan dedicarle a la educación en movilidad segura, sana y sostenible el tiempo necesario para impartir los contenidos que ya son obligatorios. Incluir la correspondiente formación en los estudios de grados y máster correspondientes para todos los profesores de educación primaria, secundaria y bachillerato. Fomentar la inclusión de la educación en movilidad segura, sana y sostenible también en la formación profesional.
- Establecer en los planes de **estudios universitarios**, grados o postgrados, **asignaturas relacionadas con la seguridad vial, la accesibilidad universal y la discapacidad**, para conseguir profesores y profesionales expertos en estas materias y con cierta sensibilidad y empatía para afrontar su trabajo pensando en las personas.

## 6. FORMACIÓN

- Tras la aprobación en la Ley de Seguridad Vial, se deberá incluir en el nuevo RGC, los **cursos de concienciación y sensibilización presenciales y obligatorios** en los centros de formación vial acreditados para poder obtener el permiso de conducir.
- **Establecer a nivel estatal una formación mínima** para ciclistas y usuarios de patinetes que no tienen ningún permiso de circulación.
- Implantar **cursos obligatorios** para quienes se inicien en la **conducción de motos de 125cc con el permiso de coche** (permiso B y tres años de antigüedad).
- **Desarrollar medidas para potenciar Programas y acciones de formación** para toda la población **sobre el uso seguro de las nuevas tecnologías ADAS** de ayuda a la conducción.
- Fomentar la formación vial en las empresas y organizaciones, muy en particular en las públicas, como parte de sus programas de seguridad laboral.
- Establecer mejoras (a nivel de contenidos, metodologías de enseñanza y aprendizaje y sistema de gestión en el actual programa de reducción vial (INCOVIA) que realizan los conductores que pierden puntos o pierden la vigencia de su permiso de conducir.
- Mantener los actuales centros de puntos concesionados para continuar manteniendo una situación de control y seguimiento del sistema y de los conductores reincidentes.
- Promocionar la formación en seguridad vial y la movilidad segura y eficiente en contextos laborales.

## 7. INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

- Establecimiento de un **programa de investigación en profundidad de siniestros** a nivel estatal, que esté separado de otras investigaciones “judiciales” y vaya orientado a la identificación de causas y propuestas de medidas de prevención de su repetición.
- Desarrollo de un **sistema inteligente (o software experto) para la evaluación de la eficiencia de las medidas de seguridad vial que permita su priorización** y la cuantificación de sus efectos esperados.
- Unificar y compartir las **estadísticas** de los cuerpos de policía/guardia civil con las de la red de hospitales para poder **conocer las lesiones de los heridos graves**. Promover la investigación en las compañías de seguros.
- Avanzar en la consideración de las carreteras como **espacios de movilidad**, promoviendo la generalización de **tramos de ensayo para la validación de nuevas tecnologías, servicios y aplicaciones**.
- Desarrollar proyectos de investigación, encaminados a **mejorar el conocimiento** científico en materia de siniestralidad vial que nos permitan conocer las causas de los siniestros para tomar las decisiones y medidas necesarias:”.
- Desarrollar nuevos sistemas de “big data” que recojan datos sobre otras variables relacionadas con la siniestralidad: climatología, densidad de tráfico, alertas, etc., y poder desarrollar nuevos modelos explicativos y predictivos de la siniestralidad.
- Desarrollar y promocionar líneas de investigación en movilidad y seguridad vial para entidades, centros de investigación y universidades.

## 8. VEHÍCULOS

El contrastado agotamiento de las medidas centradas en el conductor (medidas sancionadoras, coercitivas etc.) coincide con la reciente regulación de la UE centrada en el potencial que ofrecen las tecnologías incorporadas a los vehículos nuevos y que tienen como finalidad reducir la siniestralidad, especialmente aquella de los usuarios vulnerables, a través de los sistemas avanzados de ayuda a la conducción (ADAS, por sus siglas en inglés). La Comisión Europea estima que la introducción generalizada de estos sistemas evitará en la Unión Europea más de 25.000 fallecimientos y al menos 140.000 heridas graves de aquí al año 2038<sup>1</sup>. En España, y haciendo un simple cálculo basado en la relación de poblaciones<sup>2</sup>, dichas tecnologías salvarán 2.650 vidas y casi 15.000 víctimas graves. En términos económico dicho ahorro de víctimas equivale a 10.250 millones de euros<sup>3</sup>.

Por otro lado, en España, la elevada antigüedad del parque de vehículos (más de 12 años de antigüedad) se traduce en un parque mayoritariamente carente de sistemas avanzados de ayuda a la conducción, lo que a día de hoy dificulta el objetivo de revertir las cifras de fallecidos (especialmente los atropellos de peatones y ciclistas en ciudad), y aleja a España del objetivo de la UE y de España en materia de seguridad vial (alcanzar una reducción de un 50% en el número de fallecidos y lesionados graves antes del año 2030).

La carencia de ADAS en los vehículos (sistemas como el control inteligente de la velocidad, el sistema de frenada de emergencia o de mantenimiento de carril, entre otros) resulta especialmente paradójica teniendo en cuenta que la automoción representa en España más de un 10% del PIB, que España es el tercer fabricante de vehículos en la UE y que somos un líder indiscutible en la industria de componentes. Ello sin mencionar los efectos de los vehículos antiguos en la contaminación aérea y las dificultades en la efectiva implantación de las zonas de bajas emisiones (ZBEs) en las ciudades.

Por todo lo anterior, se considera improporrible la necesidad de dar incentivos a los ciudadanos y a las empresas para potenciar la sustitución de vehículos antiguos por otros nuevos que cumplan la normativa de la UE en materia de seguridad, con especial atención a la renovación de furgonetas que constituyen un 25% del parque circulante en las principales ciudades y cuya siniestralidad ha aumentado drásticamente. En paralelo a la renovación de la flota

<sup>1</sup> [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip\\_22\\_4312](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/en/ip_22_4312)

<sup>2</sup> [https://www.ine.es/prodyser/demografia UE/img/pdf/Demograhya-InteractivePublication-2021\\_es.pdf?lang=es](https://www.ine.es/prodyser/demografia UE/img/pdf/Demograhya-InteractivePublication-2021_es.pdf?lang=es)

<sup>3</sup> Se asume un valor de 2,6 millones de euros por cada víctima mortal prevenida, según se indica en el *17th Road Safety Performance Index Report* elaborado por el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC) cuya publicación está prevista para el 20 de junio de 2023, y un valor de 224.000 euros por cada lesión grave evitada según [https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce\\_la\\_dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/11\\_VALOR-MON-VICT-NO-MORTAL\\_expediente-2011.pdf](https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/11_VALOR-MON-VICT-NO-MORTAL_expediente-2011.pdf).



En paralelo a la renovación del parque, también es necesario promover la instalación en vehículos ya en circulación de las existentes soluciones de dispositivos *aftermarket* para así ayudar a aquellos ciudadanos que, incluso con incentivos o ayudas a la compra de vehículos nuevos, su situación económica no les permita acometer dicha sustitución.

Por último, se propone la creación de un “sello de vehículo seguro” gestionado por la Dirección General de Tráfico, tal como se ha hecho con éxito en países del entorno como Alemania, que permita fomentar medidas de discriminación positiva de dichos vehículos para el acceso a las ciudades y, muy en particular, en el caso de vehículos para distribución urbana de mercancías.

- Impulsar un nuevo plan estatal que facilite la **renovación del parque de vehículos a motor** con vehículos más seguros y ecológicos.
- **Incorporar**, en las flotas de vehículos públicos y de modo que éstas lideren con el ejemplo, **los nuevos y eficaces sistemas de prevención de accidentes (ADAS)**. Otorgar puntos adicionales en las licitaciones públicas a las empresas con mejores registros y programas de seguridad vial laboral.
- Programa específico de incentivos a las tecnologías avanzadas de ayuda a la conducción en motocicletas.
- Programa de apoyos específicos a la incorporación de esas mismas tecnologías avanzadas de ayuda a la conducción en vehículos ya en circulación.
- Creación de un “sello de vehículo seguro” gestionado por la Dirección General de Tráfico que permita fomentar medidas de discriminación positiva en el acceso a las ciudades y, en particular, en el caso de vehículos para distribución urbana de mercancías.

## 9. SUPERVISIÓN Y CONTROL

- Recuperar los niveles de supervisión de la norma anteriores a la crisis económica de la última década. Según un estudio de Fundación MAPFRE, un aumento del 10% en dicha supervisión reduciría en un 5% aproximadamente las víctimas graves y mortales (se salvarían alrededor de 90 vidas al año y se evitarían alrededor de 500 heridos hospitalizados anuales).
- Apoyo al aumento de las tareas de vigilancia y control en cuanto a los incumplimientos de las normas de tráfico, principalmente en conductas como: no uso de cinturón o casco, uso del móvil o infracciones de ciclistas y usuarios de patinetes.

## 10. JUSTICIA

- Agilizar los procedimientos judiciales y mejorar la atención **a las víctimas** en los Tribunales de Justicia.
- Intervención del ministerio **Fiscal** en todos los procesos penales por siniestros con alguna persona fallecida o con heridas graves.
- Elaboración de **atestados** siguiendo unos **protocolos** unificados y comunicación e información a las víctimas de su situación.
- Tipificación en el Código Penal del **uso del móvil en el transporte escolar y de viajeros como conducción temeraria**.

## 11. INFRAESTRUCTURAS - CARRETERAS INTERURBANAS

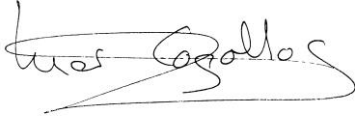
- **Incrementar las dotaciones presupuestarias para conservación de carreteras**. Se estima que el déficit en mantenimiento alcanza los 10.000 millones de euros en las redes de carreteras del Estado y de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales.
- Diseñar e implantar un **Plan Específico de Seguridad Vial en Carreteras Convencionales**, por las que circula aproximadamente el 40% del tráfico total del país, y donde se producen cada año el 75% de los siniestros y de las víctimas mortales.
- Potenciar un **Plan de Carreteras 2+1**, en las que cada sentido de circulación alterna la existencia de un carril adicional durante un número determinado de kilómetros, eliminándose el choque frontal como consecuencia de adelantamientos y reduciéndose el riesgo de impacto frontal y frontolateral.
- En general, fomentar la aplicación de las "**Recomendaciones para la mejora de la seguridad vial en entornos interurbanos**", documento publicado en el año 2019 por la Dirección General de Tráfico.
- Implantar un **Plan de Carreteras que perdonan**, que permita reducir el número y la gravedad de los siniestros por salidas de vía, que se sitúan entre el 30 y el 40% de la siniestralidad total. Para ello, se pueden realizar mejoras de trazado, instalación de las bandas longitudinales sonoras en zonas de alto riesgo, garantizar la existencia de márgenes despejados de obstáculos y sin fuertes pendientes y, donde sea necesario, colocar sistemas de contención de vehículos adecuados a las necesidades de seguridad de todos los usuarios.

- Creación del marco normativo adecuado para que los proyectos de **corrección de tramos** peligrosos o de concentración de **siniestros** se contraten por **procedimientos de urgencia**, en todas las Administraciones.
- Promover los planteamientos de **fomento de la innovación y mejora continua** en la implantación de medidas de mejora de la seguridad en la infraestructura, el equipamiento y el entorno, generando los marcos legales adecuados para ello. En este contexto, las soluciones tecnológicas y la digitalización tienen mucho que aportar para la mejora de la seguridad en el ámbito de la movilidad, conectada (y, en un futuro, autónoma).
- **Dotación suficiente de recursos humanos, tecnológicos y económicos** en la unidad central de seguridad vial **del Ministerio de Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana**, así como en las unidades responsables de la movilidad de comunidades autónomas, diputaciones forales, diputaciones provinciales, cabildos, consells y ayuntamientos.
- Implantar progresivamente **auditorías e inspecciones de seguridad vial en todas las redes de carreteras**, así como procedimientos de **evaluación y gestión de la seguridad vial** en la red existente.
- Tanto la potenciación de las unidades de seguridad vial como la utilización de nuevas herramientas comportan nuevas exigencias formativas, por lo que es necesario implementar los **procesos de capacitación oportunos en materia de inspecciones y auditorías viales**, así como en cuanto a otras herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras.
- **Garantizar el diseño seguro de las infraestructuras también para los usuarios más vulnerables** (peatones, ciclistas y motociclistas) con carácter urgente tanto en el entorno interurbano como urbano como (su representatividad en las cifras globales de fallecidos ha pasado de un 30% en 2011 a alrededor de un 50% en 2021).

En el ámbito de la infraestructura, se proponen soluciones a través de vías específicas para ciclistas, itinerarios con refuerzo de la señalización e incluso restricciones de tráfico motorizado en determinados itinerarios y tramos horarios.

- Analizar y solucionar el problema de accesibilidad y seguridad de las **paradas de autobús** en zonas interurbanas, por el riesgo que presentan en un buen número de casos para los peatones que las utilizan.
- Promover soluciones para resolver el problema de la **sinistralidad con fauna**, creciente en nuestro país, al que no se ha conseguido encontrar soluciones de alta eficacia.

En Madrid, a 7 de junio de 2023



**Mar Cogollos**  
**AESLEME**



**Jesús Monclús**  
**FUNDACIÓN MAPFRE**



**Jacobo Diaz Pineda**  
**AEC**



**Javier Llamazares**  
**FESVIAL**



**Luis Montoro**  
**Universitat de València**