

Seguridad Vial



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Dirección General
de Tráfico



Objetivo reducir en un 50% las
muertes y lesiones causadas
por accidentes de tráfico



- Garantizar la seguridad de todos los usuarios de la vía mediante **infraestructuras más seguras** teniendo en cuenta las necesidades de todos los modos de transporte y usuarios.
- Incluir la **seguridad vial en la planificación urbanística, modos de transporte**, teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías urbanas y rurales.
- Fomentar el uso de **transportes más saludables y seguros, de calidad, accesibles y asequibles**, en particular de carácter público y no motorizado.
- Fortalecer la capacidad institucional en relación a las **leyes de seguridad vial, seguridad del vehículo, mejora de las infraestructuras, transporte público y atención después de un accidente, y recopilar, analizar y difundir datos** para la formulación de políticas efectivas.
- Promover el conocimiento y la sensibilización de la población a través de la **educación, formación y las campañas de divulgación**.
- Incentivar el desarrollo y aplicación de **nuevas tecnologías** para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de seguridad vial.
- Implicación de las **empresas e industrias y empresas** en la seguridad vial.
- Adoptar y aplicar políticas y medidas para proteger y promover activamente la **seguridad de los peatones y la movilidad en bicicleta**, con miras a mejorar también la seguridad vial y salud.



MOVILIDAD Y TRANSPORTES

Seguridad vial

SISTEMA SEGURO

- **Infraestructuras seguras** calidad de la seguridad de una red vial independientemente del comportamiento de los usuarios o de la tecnología de los vehículos.
- **Vehículos seguros:** innovaciones tecnológicas, movilidad conectada y automatizada.
- **Uso seguro de las carreteras:** velocidad segura, conducción sin alcohol y/o drogas, evitar las distracciones, uso del cinturón de seguridad, SRI y equipos de protección
- **Responsabilidad compartida** de las autoridades públicas de todos los sectores para los objetivos en materia de seguridad vial, incluido el transporte y las infraestructuras, el medio ambiente, la educación, la policía, la salud pública, la justicia.
- **Rapidez y eficacia en la respuesta de emergencia** en accidentes de tráfico con víctimas.

Objetivo
VISIÓN CERO

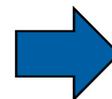


50% menos de víctimas mortales y lesiones graves
en accidentes de tráfico hasta 2030



Cero víctimas mortales y lesiones graves en 2050

Informe sobre el Marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030



Revisión del Reglamento sobre la seguridad general de los vehículos

Reglamento (UE) 2019/2144 de 27-11-2019

Requisitos de homologación de los vehículos de motor y sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, en lo que respecta a su seguridad y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública

Sistemas Avanzados de Asistencia a la Conducción **ADAS** (*Advanced Driver Assistance Systems*)

-  **Para todos los vehículos:** detección de marcha atrás, asistente inteligente de velocidad, detector de fatiga y atención, control de la presión de los neumáticos, señal de frenada de emergencia y caja negra donde se recopilen los datos.
-  **Para los turismos y comerciales ligeros:** frenada automática de emergencia, sistema de mantenimiento de carril, avisador de cinturón en las plazas traseras y preinstalación para un sistema de alcoholímetro.
-  **Para los camiones y autobuses:** sistema de información de ángulo muerto.

ASÍ SE IMPLEMENTARÁN LOS SISTEMAS ADAS (ADVANCED DRIVER ASSISTANCE SYSTEMS) EN LOS VEHÍCULOS



ASÍ SE IMPLEMENTARÁN LOS SISTEMAS ADAS (ADVANCED DRIVER ASSISTANCE SYSTEMS) EN LOS VEHÍCULOS



- **Registro de datos (caja negra).** Sistema que recopila la información básica del vehículo durante la conducción (velocidad, estado de sistemas de los seguridad, ubicación, etc).
- **Interfaz para la instalación de alcolock.** Para instalación de un etilómetro que impida el arranque el motor si el conductor supera la tasa de alcohol permitida.
- **Indicador de presión de los neumáticos.** Informa al conductor cuando la presión se sitúa por debajo de un determinado umbral.
- **Alerta de cinturón en plazas traseras.** Este sistema es obligatorio desde 2014 para plazas delanteras en turismos y será obligatorio para todas las plazas, incluidas las traseras.
- **Asistente de Velocidad Inteligente (ISA).** Avisa al conductor cuando circule por encima de los límites de velocidad establecidos para la vía.
- **Detector de fatiga y somnolencia.** Este sistema reconoce patrones de cansancio o somnolencia en el conductor y alerta de la pérdida de concentración al volante.
- **Frenada automática de emergencia.** Tecnología capaz de detectar obstáculos y aplicar una frenada de emergencia para evitar un accidente o atropello.
- **Alerta de cambio involuntario de carril.** Este sistema avisa al conductor si detecta que el vehículo se está saliendo de las líneas que delimitan el carril. Si se combina con el **sistema de mantenimiento de carril** actúa sobre la dirección con pequeñas correcciones para mantener el vehículo dentro del carril.
- **Cámara trasera de detección de tráfico.** La cámara trasera junto con los sensores laterales y posteriores permiten la dirección adecuada del vehículo y evitan impactos o atropellos.
- **Sistema de información del ángulo muerto.** Evita colisiones traseras o laterales cuando el conductor cambia de carril y tiene visibilidad limitada.



Ministerio de Industria, Comercio y Turismo
Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos AECA-ITV



19,05 % = 3,7 millones
NO superaron
la primera inspección

ITV 2020
19,6 millones de vehículos
5% menos que en 2019

8,37 % = 320.797
rechazados en
posteriores inspecciones

1,9 defectos graves por vehículo primera inspección	
Alumbrado y señalización	25,8%
Ejes, ruedas, neumáticos, suspensión	19,3%
Exceso de misiones contaminantes	17%
Frenos	13,5%
Carrocería	7,5%

Vehículos rechazados primera inspección con defectos graves	
Camiones MMA >3.500 kg	28,87%
Remolques y semirremolques	25,21%
Autobuses	24,29%
Camiones, furgones MMA ≤3.500 kg	23,38%
Motocicletas, ciclomotores	18,57%
Turismos	17,81%

Galicia	Rechazados
Primera inspección	23,62%
Otras inspecciones	11,03%

13,2 años
Antigüedad media
de los vehículos

2,5 millones de vehículos sin ITV
68% turismos

Límites genéricos de velocidad en vías urbanas

Modificación **art. 50 RGCIR** por RD 970/2020 de 10 de noviembre, en vigor el **11-05-2021**



- **Movilidad sostenible:** calmar el tráfico, reducir el ruido y la contaminación
- **Mejorar la convivencia** entre los usuarios de la vía y respecto de los vulnerables (peatones, VMP, bicicletas, motocicletas y ciclomotores)
- **Reducir la siniestralidad vial en más de un 40%**
- **Reducir el número de víctimas mortales en el ámbito urbano:** 5 veces menos riesgo de que un peatón fallezca en atropello a 30 km/h

Señal de advertencia de peligro de ángulos muertos

Instrucción DGT VEH 21/05 de 27-09-2021

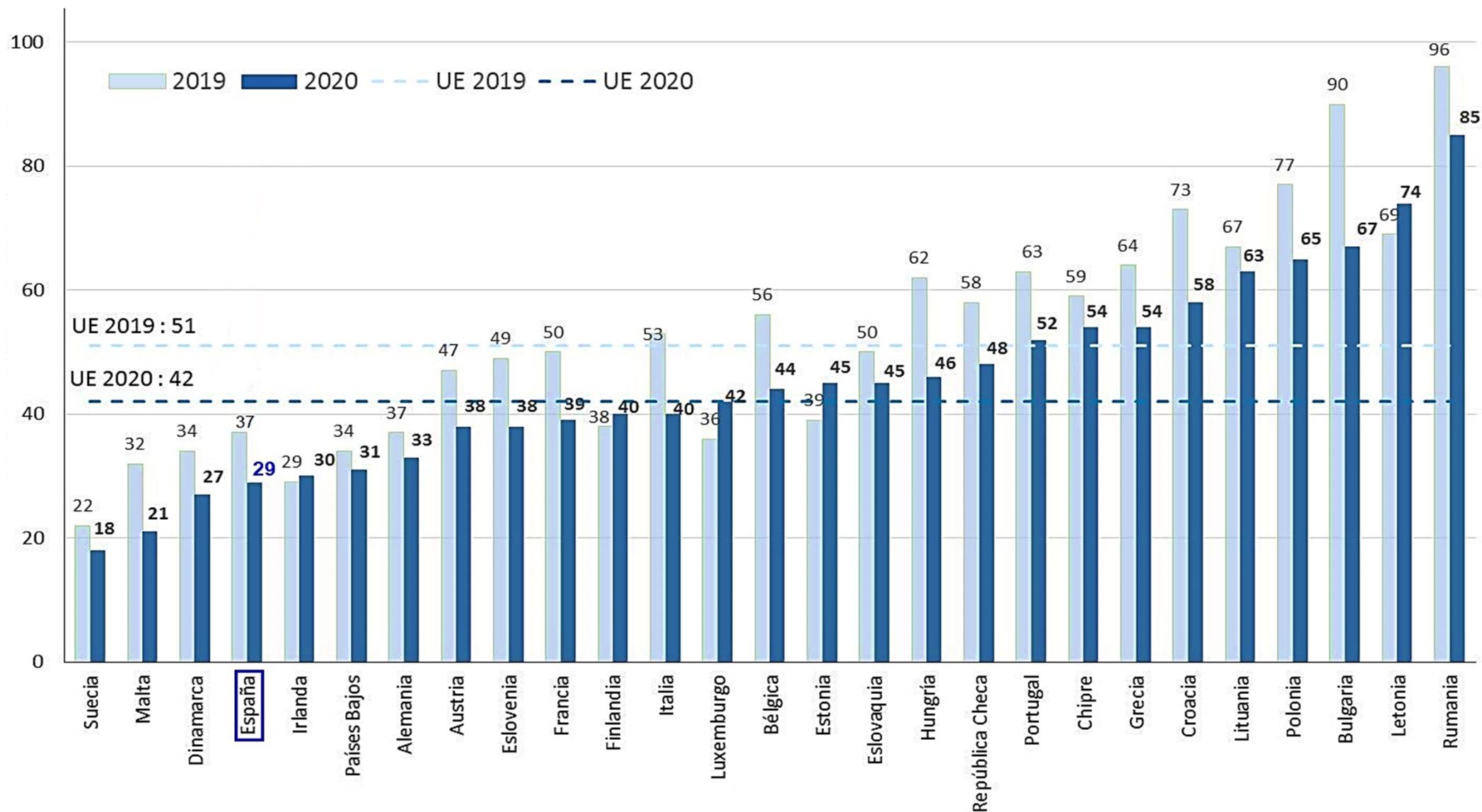


En 2020 fallecieron en vías urbanas 153 peatones, 134 motoristas, 21 usuarios de bici y 7 usuarios de VMP, de los cuales un elevado porcentaje de **accidentes con fallecidos y heridos graves se produjo entre usuarios vulnerables y vehículos comerciales y pesados.**

Cambios en la movilidad urbana: aumento de la movilidad peatonal, ciclistas, motocicletas y en nuevas formas de movilidad como los VMP en las ciudades, incremento del tráfico de vehículos comerciales y pesados por el crecimiento de la actividad logística.

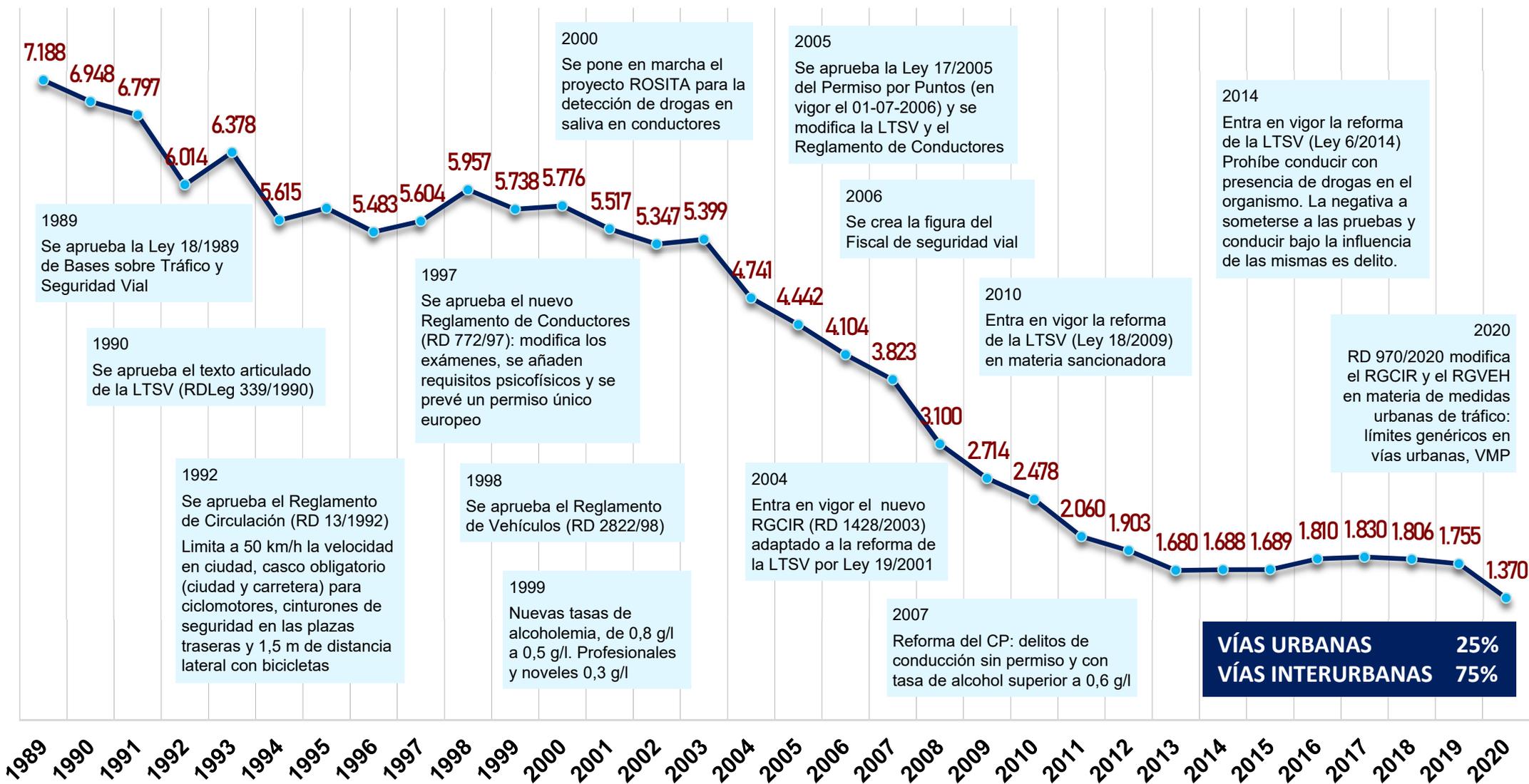
- Medida enmarcada en un conjunto de acciones de la UE para la disminución del riesgo de accidente: **advertir a los usuarios vulnerables del peligro que supone situarse en alguna de las zonas no visibles cuando se aproximen a los vehículos con esta señalización** y puedan posicionarse en lugar donde sean visibles, para prevenir posibles accidentes.
- La colocación de la señal es **voluntaria**, afecta a los vehículos de transporte de viajeros de más de 9 plazas, incluido el conductor (M2 y M3), a los vehículos de transporte de mercancías de las categorías N1, N2 y N3 y a los vehículos de transporte de residuos en el ámbito urbano N2 y N3

Tasa de fallecidos en accidentes de tráfico por cada millón de habitantes en países de la UE en 2020



Fallecidos en accidentes de tráfico 1989 - 2020

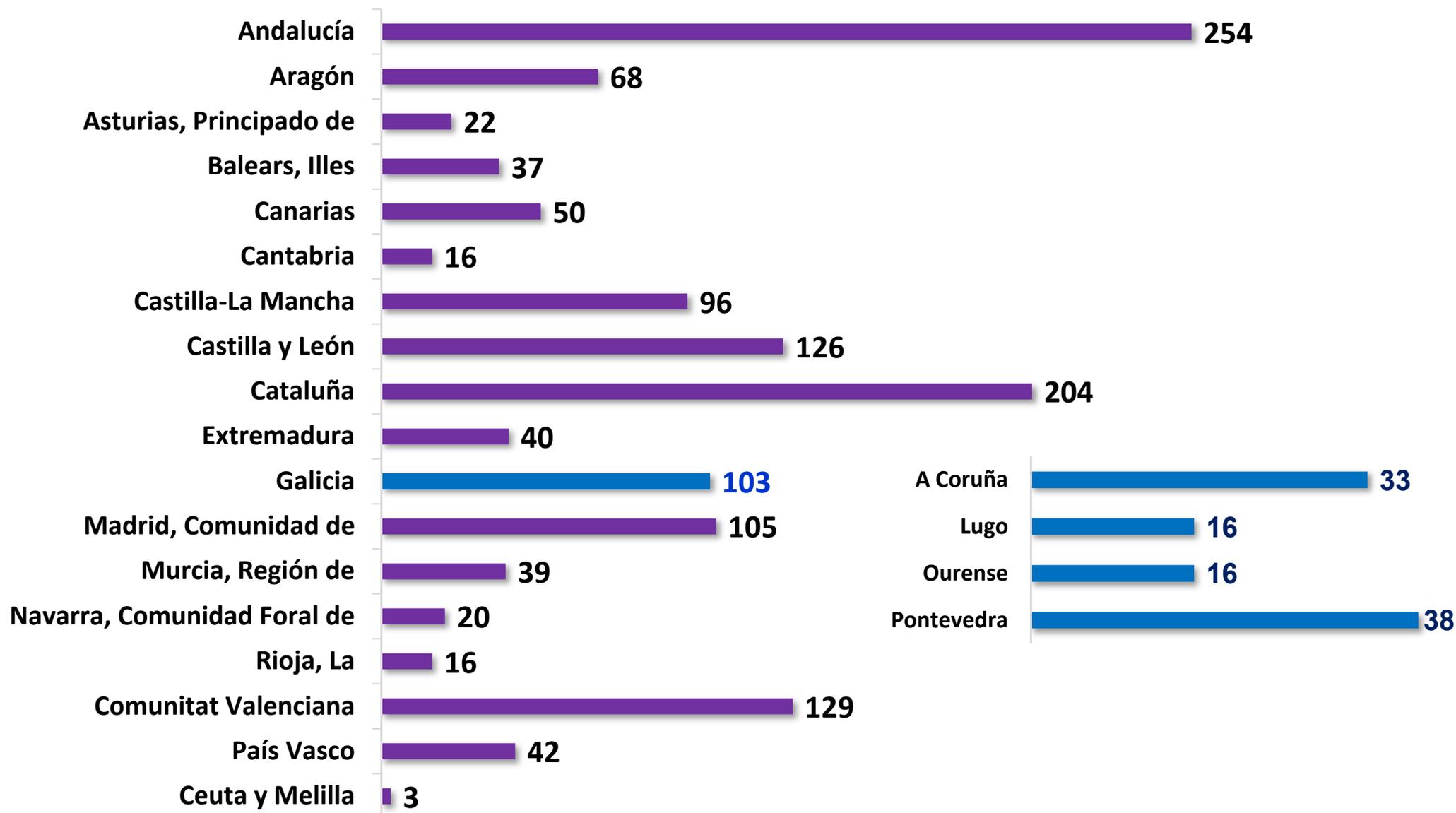
Fallecidos a 30 días. DGT



VÍAS URBANAS 25%
VÍAS INTERURBANAS 75%

Fallecidos por Comunidades Autónomas 2020

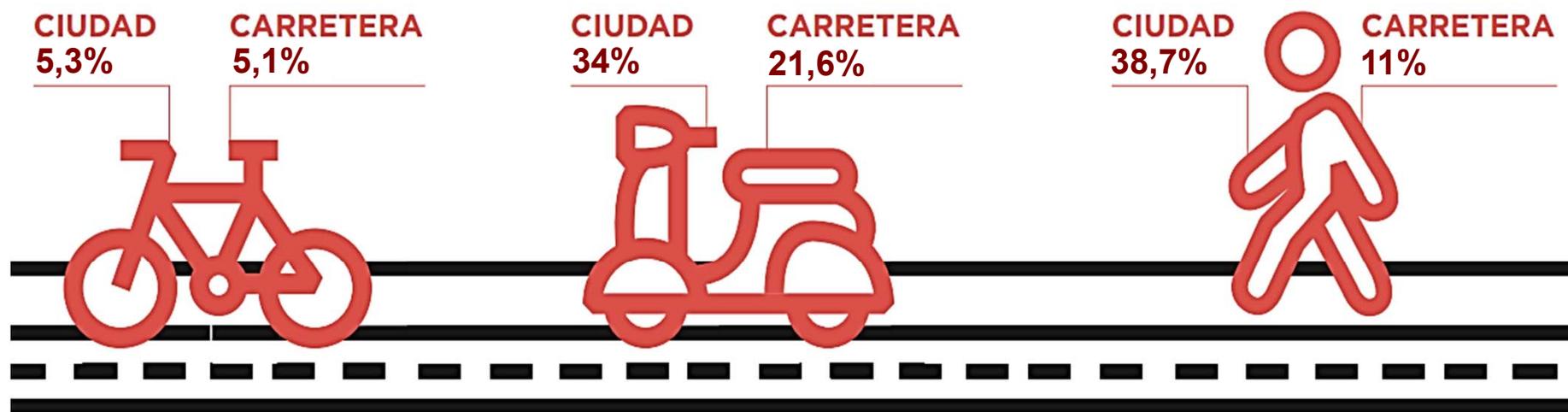
Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. 2021.DGT



Colectivos vulnerables fallecidos en accidentes de tráfico

Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. 2021.DGT

50% del total de fallecidos



CICLISTAS FALLECIDOS

MOTORISTAS FALLECIDOS*

PEATONES FALLECIDOS

**Incluye ciclomotoristas*

2020	Vías interurbanas	Vías urbanas
VMP	1	7

Factores concurrentes en accidentes con víctimas y accidentes mortales

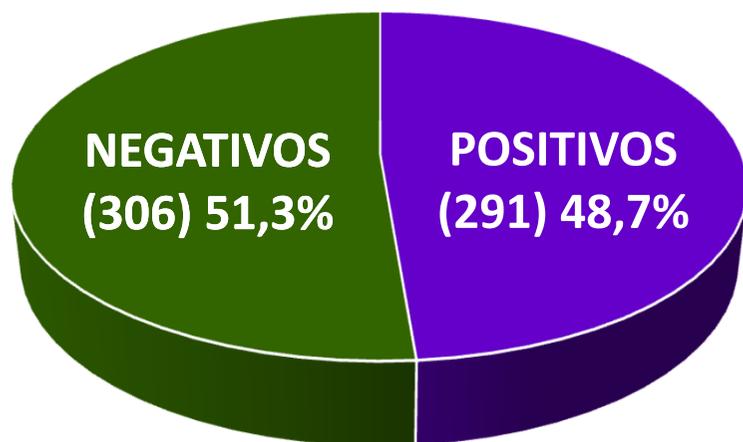
Las principales cifras de la Siniestralidad Vial. 2021.DGT. Cataluña y País Vasco excluidos.

Factor concurrente	Accidentes con víctimas	Accidentes mortales
Conducción distraída o desatenta	17%	31%
Alcohol	14%	27%
Velocidad inadecuada	9%	25%
Totales	51.374	1.044

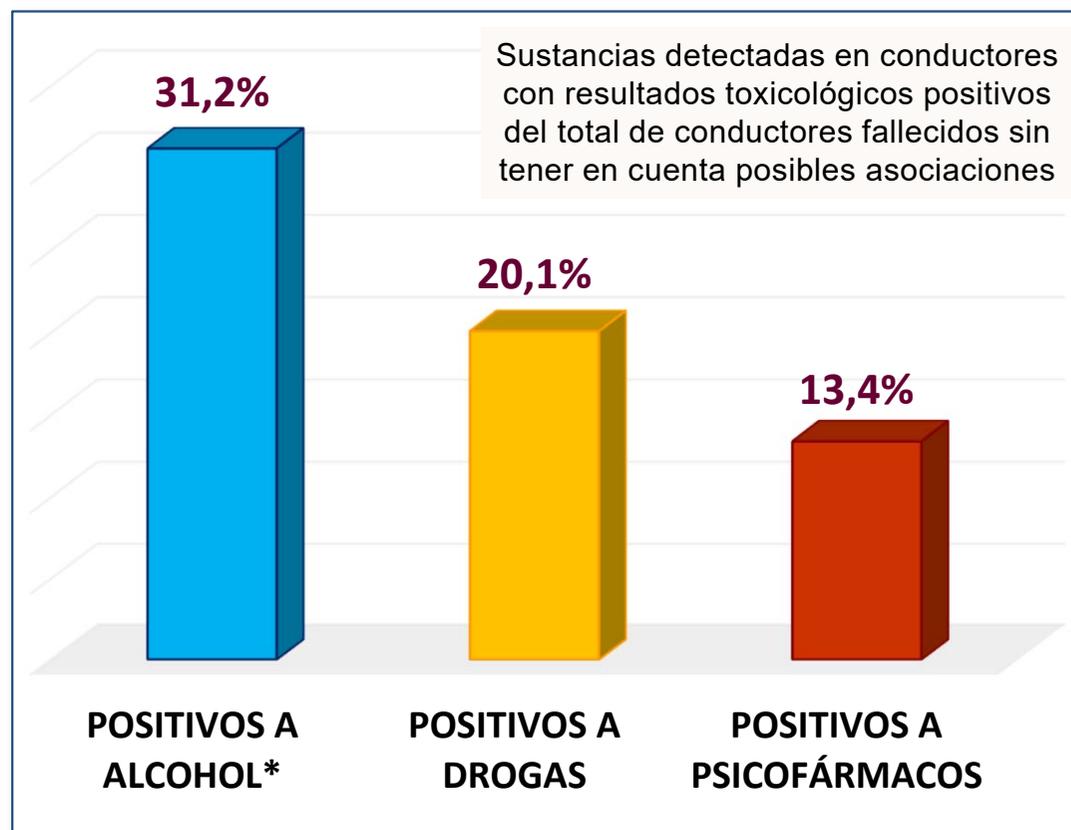
- En un mismo accidente pueden estar implicados varios factores.
- En el caso del **alcohol**, hubo 17.467 accidentes con víctimas y 640 accidentes mortales, en los que se hicieron pruebas a todos los conductores implicados. Cuando al menos una de las pruebas es positiva, se considera que el factor concurrente alcohol está presente.

Resultado del análisis toxicológico de conductores fallecidos en accidentes de tráfico

Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF). Memoria 2020



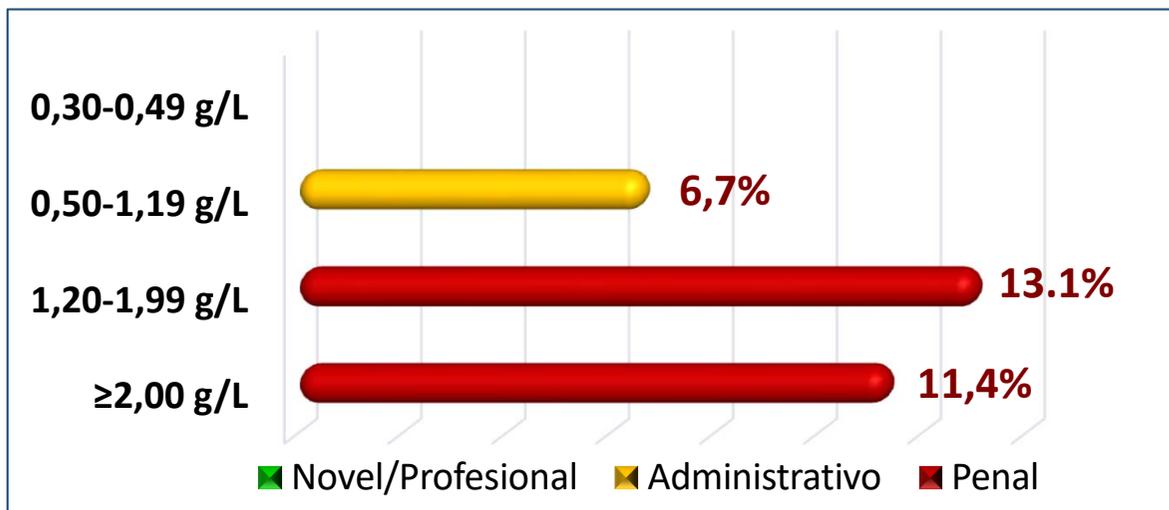
- 597** conductores fallecidos en accidentes de tráfico sometidos a análisis toxicológico
- El **48,7%** arrojó resultado toxicológico positivo a alcohol, drogas de abuso y/o psicofármacos, aisladamente o en combinación (3,2% más que en 2019).



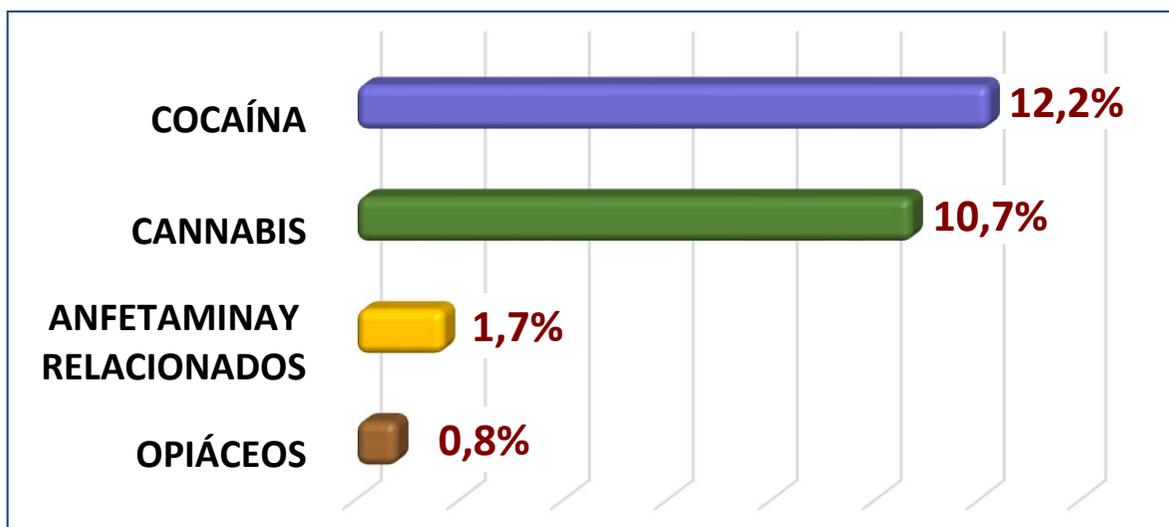
- El **alcohol** sigue siendo la sustancia más consumida por los conductores fallecidos
- ***Positivo en alcohol**: concentración de alcohol en sangre $\geq 0,30$ g/l

Tasas de alcohol y drogas detectadas en conductores fallecidos en accidentes de tráfico

Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF). Memoria 2020



El **24,5%** de los conductores fallecidos arrojó una **tasa de alcohol ≥ 1,20 g/L** de intoxicación muy severa

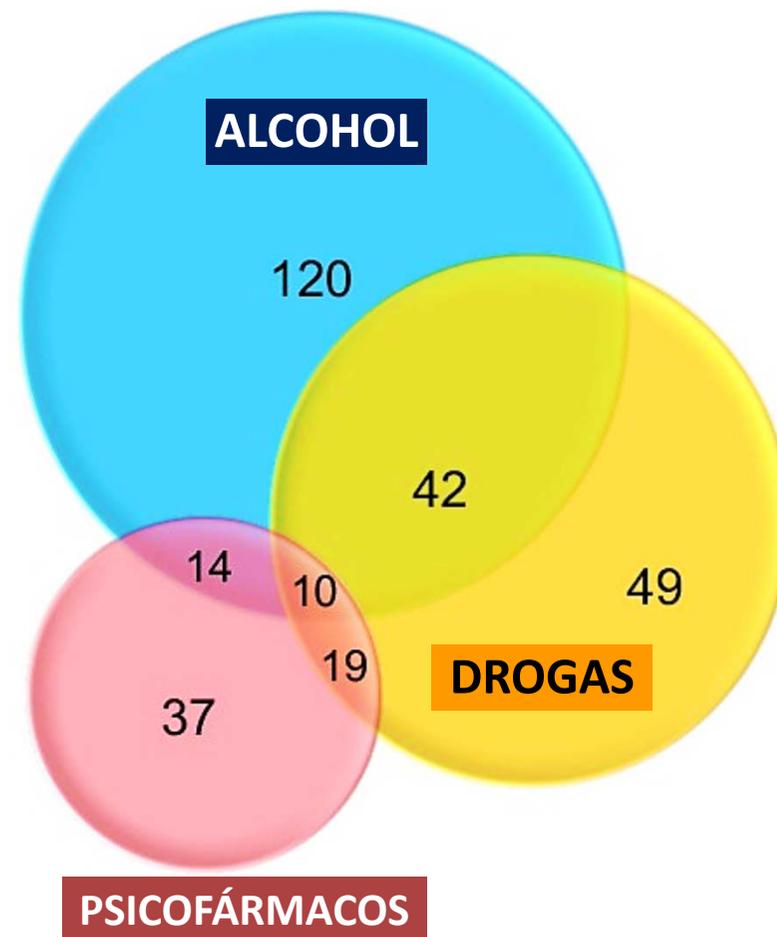
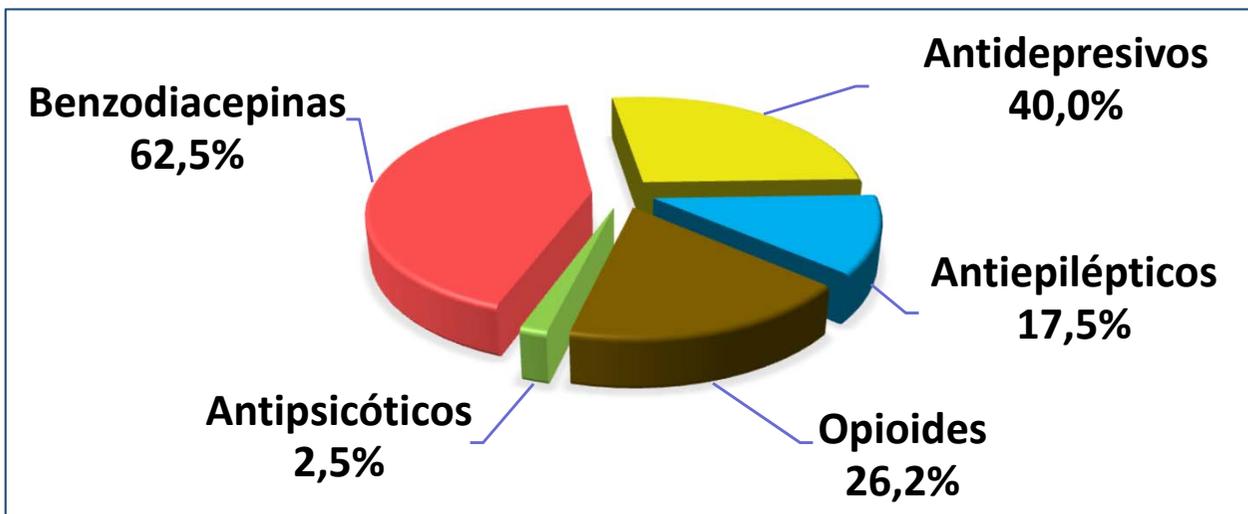


Cocaína y cannabis son las drogas más consumidas detectadas en conductores fallecidos.

La franja de edad mayoritaria de los conductores fallecidos con resultados toxicológicos positivos fue de **25 a 54 años**.

Conductores fallecidos positivos a psicofármacos y según el tipo y/o combinación de sustancias detectadas

Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF). Memoria 2020

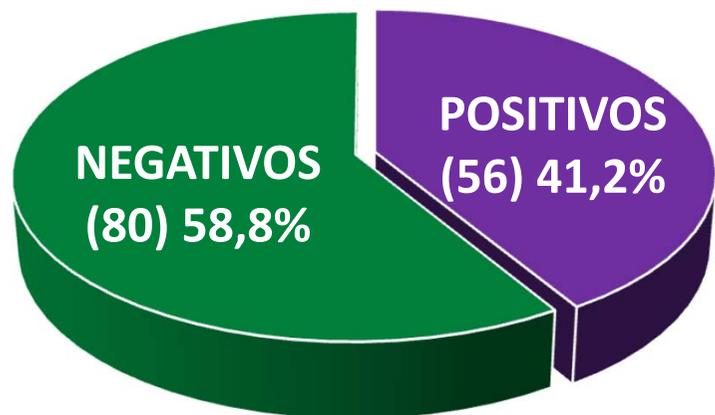


Las combinaciones más frecuentemente detectadas

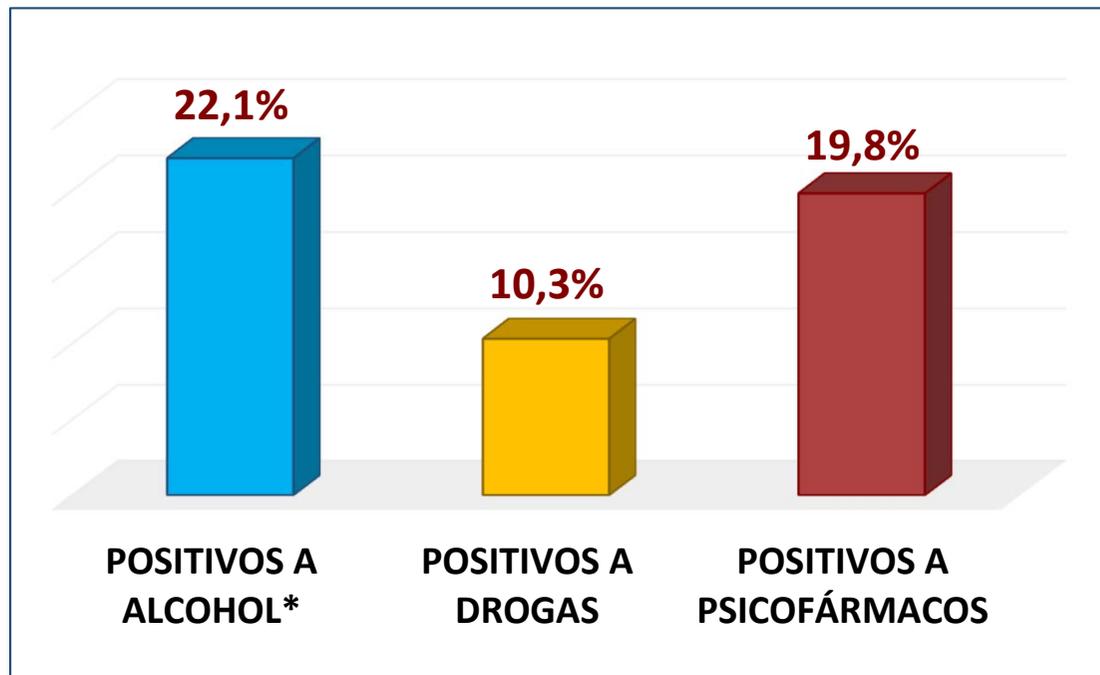
Alcohol y cocaína	51,9%
Alcohol y cannabis	23,1%
Alcohol, cocaína y cannabis	15,4%
Alcohol, cocaína, cannabis y derivados de anfetamina	3,8%
Alcohol, cannabis y derivados de anfetamina	3,8%
Alcohol, y derivados de anfetamina	1,9%

Resultado del análisis toxicológico de peatones fallecidos en accidentes de tráfico

Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF). Memoria 2020



- ❗ **136** peatones fallecidos por atropello en accidentes de tráfico.
- ❗ El **42,6%** tenía más de 65 años
- ❗ El **41,2%** arrojó resultado toxicológico positivo a alcohol, drogas de abuso y/o psicofármacos, aisladamente o en combinación, **3,5% más que en 2019**.



- ❗ El **alcohol** sigue siendo la sustancia más consumida. El **73,3% superaba los 1,2 g/L** y el **50% los 2,0 g/L**
- ❗ Las drogas más consumidas fueron **cocaína** y **cannabis**
- ❗ **51,8%** positivos a benzodiazepinas
- ❗ **40,7%** positivos a antidepresivos
- ❗ **18,5%** positivos a antiepilépticos
- ❗ **14,8%** positivos a opioides

Elaboración de la Estrategia Seguridad Vial DGT 2021-2030 con el objetivo de generar un nuevo modelo de seguridad vial alineado con la política de la Unión Europea y las recomendaciones de la Organización Mundial de la Salud:

- Estrategias para garantizar unas infraestructuras más seguras de toda la red de carreteras.
- Ciudades seguras teniendo en cuenta a las personas vulnerables fallecidas (peatones, ciclistas y motoristas) que representan el 82% de los fallecidos en accidente de tráfico en ciudad. Limitación de velocidad en ciudad a 30 km/h.
- Objetivo principal rebajar la cifra de muertos y heridos graves producidos por accidentes de tráfico, reducir la tasa de mortalidad a menos de 20 fallecidos por millón de habitantes (29 en 2020 y 37 en 2019).
- Reducir a la mitad el número de accidentes de tráfico y muertes relacionadas con conductores que consumen alcohol, y / o lograr una reducción en los relacionados con otras sustancias psicoactivas.
- Reducir a la mitad la proporción de vehículos que viajan por encima del límite de velocidad establecido y lograr una reducción en las lesiones y muertes relacionadas con la velocidad.
- Aumentar la proporción de ocupantes de vehículos de motor que usan cinturones de seguridad o sistemas de retención infantil hasta el 100% y el uso de casco por ciclistas y motoristas.
- Estrategias en personas seguras, centradas en formación y educación como la actualización de conocimientos y la información.
- Medidas para la atención post-accidente a las víctimas, monitorización y reducción de los tiempos.