

# Políticas integradas y cooperación internacional

## 08.9.

Políticas integradas y cooperación internacional

### 8.9.1. El tema

Esta Área estratégica se corresponde con el tradicional pilar de gestión de la seguridad vial —Pilar 1, en la clasificación de la Organización Mundial de la Salud para el Primer Decenio de Acción 2011-2020—, aunque con un énfasis especial en la integración de las políticas de seguridad vial con otras políticas relacionadas con esta, como las de movilidad, salud, medio ambiente, igualdad de género y equidad. Esta integración, que debe efectuarse dentro del marco proporcionado por la Agenda 2030, es destacada en todas las resoluciones, planes y recomendaciones internacionales como un aspecto clave para la reducción no solo del número de siniestros y víctimas, sino también de otros impactos negativos asociados a la movilidad.

También se incluyen en la presente Área las actuaciones en los siguientes ámbitos: gobernanza y coordinación, capacitación de las personas responsables de diseñar y ejecutar políticas y actuaciones que inciden sobre la seguridad vial, intercambio de buenas prácticas y cooperación internacional; y, en general, la colaboración con todas las instituciones públicas o privadas que desarrollen iniciativas de calidad que contribuyan a la mejora de la seguridad vial y por lo tanto al cumplimiento de los objetivos de esta Estrategia.

# 08.9.

Políticas integradas y cooperación internacional

## 8.9.2. El contexto

La Agenda 2030, con sus objetivos integrados e indivisibles, pone de manifiesto que ninguna política puede ser ya considerada de manera aislada. Como se ha comentado en un apartado anterior, los expertos reunidos para la Tercera Conferencia Interministerial Global de Estocolmo consideran que la integración de la seguridad vial con otros objetivos de la Agenda 2030 constituye el escalón más elevado de las políticas de seguridad vial.

Existen numerosos ejemplos de políticas concebidas inicialmente para mejorar la seguridad vial que tienen impactos positivos en otros ámbitos; un ejemplo es el límite de 30 km/h en vías urbanas (Real Decreto 970/2020, de 10 de noviembre), el cual, según las evidencias disponibles, tiene beneficios en ámbitos como la calidad del aire, la cuota modal de los desplazamientos a pie y en bicicleta —y con ella la salud—, el ruido o la convivencia en los espacios públicos. Al mismo tiempo, políticas diseñadas con el fin primario de reducir el impacto medioambiental pueden mejorar la seguridad vial; las políticas de renovación del parque que incentivan la sustitución de vehículos existentes por nuevos vehículos eléctricos entran dentro de esta categoría (siempre que dichos vehículos también mejoren o modernicen el equipamiento de seguridad de la flota en cuestión). Aparecen entonces unas sinergias que, aprovechadas por las Administraciones públicas, pueden aumentar las probabilidades de implementar con éxito determinadas políticas y maximizar los beneficios sociales de estas.

Aprovechar las sinergias mencionadas exige, en primer lugar, una elevada coordinación entre las Administraciones de todos los niveles: Comunidades Autónomas, Diputaciones Provinciales, Cabildos y Ayuntamientos (tanto individualmente como coordinados por medio de la FEMP: Federación Española de Municipios y Provincias), así como entre los diferentes planes y estrategias relacionados con la seguridad, la movilidad y el transporte. Y en segundo lugar, un mejor conocimiento técnico y científico de los impactos de las políticas de movilidad, entendidas en un su sentido más amplio, sobre los diferentes ámbitos afectados.

Por todo ello, la coordinación con los planes y estrategias impulsados por otros departamentos ministeriales y Administraciones —que en un apartado anterior han sido denominados compañeros de camino— será una de las principales prioridades de esta Estrategia.

En el ámbito de la gobernanza, esta Estrategia asigna un papel central al Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, desarrollado en el capítulo II del título I del Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial; un papel que no debe limitarse al funcionamiento ordinario de sus órganos centrales, como el pleno o los grupos de trabajo, sino que debe extenderse a todos los órganos territoriales. En efecto, las Comisiones

de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial autonómicas y provinciales y sus grupos de trabajo tienen, además de la capacidad para coordinar los esfuerzos de los actores relevantes en cada territorio, el potencial de convertirse en auténticos observatorios de seguridad vial, para generar y distribuir datos y conocimiento, impulsar buenas prácticas y evaluar actuaciones.

Las Jefaturas Provinciales de Tráfico son las responsables de asegurar la gobernanza en cada territorio y potenciar la colaboración que ya mantienen con las Administraciones autonómicas y locales y la sociedad civil. El concepto de cercanía, tradicionalmente vinculado a la relación administrativa con la ciudadanía, es también aplicable al despliegue de las políticas de seguridad vial. Es en este ámbito donde las Jefaturas deben tener un protagonismo creciente, compatible con las funciones de atención a la ciudadanía asociadas a las competencias de la Dirección General de Tráfico.

La Estrategia de Seguridad Vial es concebida, en primer lugar, como el marco dentro del cual las Administraciones públicas actuarán para cumplir los objetivos del próximo decenio; en segundo, como guía para empresas y sociedad civil. El objetivo último es que los principios, objetivos y Áreas estratégicas sean compartidos por todas las partes. Lograr este objetivo exige una actuación efectiva en tres ámbitos: comunicación de los principios y objetivos de la Estrategia, capacitación de las personas responsables de diseñar y ejecutar las políticas de seguridad vial, e identificación y difusión de buenas prácticas.

Por último, esta Estrategia debe aumentar la visibilidad y el peso de España en organismos y grupos de trabajo internacionales, con el fin de contribuir a la elaboración de normas, participar activamente en foros de intercambio de buenas prácticas y potenciar la imagen externa de nuestro país. La Dirección General de Tráfico realiza ya un intenso trabajo de relaciones internacionales, que deberá potenciarse durante el próximo decenio.

### 8.9.3. La visión

En el año 2030, el trabajo en favor de la seguridad vial contribuye a cumplir los objetivos de otras políticas nacionales, especialmente aquellas dedicadas a la movilidad y el medio ambiente. El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y sus órganos territoriales, así como las Jefaturas Provinciales de Tráfico, son los referentes sobre materias relacionadas con la seguridad vial en sus territorios; y todas las personas que diseñan y ejecutan las políticas de movilidad y seguridad vial conocen y comparten los principios del Sistema Seguro.

Esta visión se concreta en lo siguiente:

- La Estrategia de Seguridad Vial contribuye a cumplir los

## 08.9.

Políticas integradas y cooperación internacional

# 08.9.

Políticas integradas y cooperación internacional

objetivos de las políticas nacionales de movilidad y medio ambiente.

- Se comprende el impacto que las medidas de seguridad vial tienen sobre ámbitos como la movilidad, la salud, el planeamiento urbano y el medio ambiente; y viceversa.
- La seguridad vial es tenida en cuenta en todas las estrategias, planes y políticas que impactan directa o indirectamente sobre la movilidad.
- La Estrategia de Seguridad Vial 2030 es el marco en el que se integran las actuaciones en seguridad vial de Administraciones, empresas y sociedad civil.
- El Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible y sus órganos territoriales impulsan de manera efectiva las políticas de seguridad vial en todos los niveles.
- Las Jefaturas Provinciales de Tráfico se convierten en referentes territoriales en el ámbito de la seguridad vial.
- Las personas que diseñan y ejecutan las políticas de movilidad y seguridad vial en todos los niveles de la Administración pública conocen los principios del Sistema Seguro y saben trasladarlos a soluciones prácticas.
- Existe un conocimiento compartido sobre las mejores prácticas nacionales e internacionales.
- España se consolida como un referente internacional en las diferentes áreas de la Estrategia de Seguridad Vial.

## 8.9.4. Las Líneas de actuación

Para dar respuesta a los problemas planteados en los apartados anteriores, o mitigar sus consecuencias, desde el enfoque del Sistema Seguro, se propone actuar dentro de las siguientes Líneas de actuación:

### **Integrar la seguridad vial con otras políticas, en el marco de la Agenda 2030**

El Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, se coordinará con los departamentos ministeriales y Administraciones competentes en ámbitos que bien pueden ser impactados por las políticas de seguridad vial, bien pueden impactar sobre esta. Para ello, se participará en los órganos colegiados, grupos interministeriales y grupos de trabajo que en cada momento estén activos.

Los impactos transversales entre distintas agendas políticas serán identificados dentro del marco de la Agenda 2030. En

cualquier caso, se considera prioritaria la coordinación con las políticas de movilidad, medio ambiente, salud, igualdad de género, agenda urbana, seguridad laboral e industria. En un apartado previo se han identificado los planes y estrategias más relevantes en estos ámbitos.

La Dirección General de Tráfico seguirá impulsando y promoviendo los Encuentros entre Ciudades, como foro de referencia para el intercambio de experiencias en materia de integración de la seguridad vial en otras políticas de ámbito urbano.

### **Potenciar la participación en organismos y grupos de trabajo internacionales, así como los proyectos de cooperación bilateral**

En el próximo decenio, España debe consolidarse como país de referencia en seguridad vial. Para ello, se reforzará la política de comunicación y la presencia en foros internacionales. La colaboración con los países iberoamericanos continuará siendo prioritaria, a través de la participación en el Programa Iberoamericano de Seguridad Vial / OISEVI.

La cooperación internacional tiene además los siguientes objetivos:

- Participar activamente en los foros y grupos de las Naciones Unidas y la Unión Europea encargados de elaborar normativa sobre tráfico y seguridad vial.
- Identificar oportunidades de financiación para las Administraciones españolas de todos los niveles.
- Intercambio de buenas prácticas y aprender de las experiencias de otros países.
- Participar en proyectos bilaterales de seguridad vial.

### **Potenciar el papel del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible**

La actividad del Consejo Superior de Tráfico, Seguridad Vial y Movilidad Sostenible será orientada al cumplimiento de los objetivos del próximo decenio y la intervención efectiva en todas las Áreas estratégicas y Líneas de actuación. Con periodicidad anual, se elaborarán las directrices y objetivos tanto para los órganos centrales del Consejo Superior —pleno, grupos de trabajo nacionales— como para los órganos territoriales —comisiones y grupos de trabajo autonómicos y provinciales—.

## 08.9.

Políticas integradas y cooperación internacional

# 08.9.

Políticas integradas y cooperación internacional

## Potenciar la actividad en seguridad vial de las Jefaturas Provinciales de Tráfico

La actividad de las Jefaturas Provinciales en el próximo decenio tendrá el objetivo de hacer compatible un protagonismo creciente en la política de seguridad vial con el servicio a la ciudadanía a través del trámite administrativo.

Corresponde a los Servicios Centrales de la Dirección General de Tráfico elaborar directrices, monitorizar la actividad de las Jefaturas y aumentar la visibilidad de las actuaciones de éstas.

Se elaborará un plan de trabajo para Jefaturas que incluya aspectos como:

- Coordinar los órganos de gobernanza territoriales mencionados en la línea de actuación anterior y mantener un contacto permanente con Administraciones y sociedad civil.
- Impulsar y ejecutar proyectos y acciones de la Estrategia, junto con Administraciones autonómicas y locales.
- Identificar y difundir buenas prácticas en sus ámbitos territoriales.
- Explorar el concepto de Observatorios Autonómicos y, en su caso, promover su implantación.
- Gestionar los sistemas de datos, identificar los principales problemas de siniestralidad y evaluar la efectividad de las intervenciones.
- Implantar nuevos modelos organizativos, siguiendo el ejemplo de las unidades de movilidad, puestas ya en marcha por algunas Jefaturas Provinciales.
- Identificar los perfiles de puestos de trabajo y la capacitación necesarios para las funciones anteriores.

### Implicar en la Estrategia a Administraciones, empresas y sociedad civil

La Dirección General de Tráfico implementará un Plan de Comunicación de la Estrategia, para difundir sus objetivos, principios, Áreas estratégicas y Líneas de actuación, y dar a Administraciones, empresas y sociedad civil un marco de referencia para sus actuaciones de seguridad vial.

Se creará también un portal de buenas prácticas en la página web de la Dirección General de Tráfico, abierto a todos los actores públicos y privados que deseen compartir acciones innovadoras y de impacto. Este Portal permitirá construir un catálogo de actuaciones en las distintas Áreas de la Estrategia. La difusión de buenas prácticas se complementará con informes y jornadas

monográficos.

Se fomentará la participación de las instituciones académicas y las organizaciones y grupos de la sociedad civil que puedan aportar su experiencia y ayudar a aplicar las medidas necesarias para reducir la siniestralidad vial. Igualmente, se fomentará la participación de grupos sociales tradicionalmente menos representados en la gestión de la seguridad vial, como las mujeres o los jóvenes, pero cuyas aportaciones deben ser cada vez más valoradas, como recoge el Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 de la OMS (Ref. 52).

Una iniciativa de participación particularmente interesante es la Carta Europea de la Seguridad Vial<sup>9</sup>; que constituye la mayor red civil del mundo de entidades implicadas en la mejora de la seguridad vial. Lanzada en el año 2004 por la Comisión Europea, en la actualidad cuenta con más de 3.500 participantes de toda Europa y con una notable representación de entidades españolas. La red permite intercambiar buenas prácticas a nivel europeo, dar visibilidad a las acciones y los compromisos y optar a los Premios a la Excelencia Europea en Seguridad Vial.

### **Capacitar en los principios y soluciones del Sistema Seguro**

Se promoverán actividades de capacitación destinadas a las personas responsables de diseñar y ejecutar las políticas de seguridad vial y de movilidad, tanto en los diferentes niveles de la Administración, como en ámbito privado. El objetivo de estas actividades será lograr una comprensión profunda de los principios y soluciones prácticas del Sistema Seguro, las especificidades de la aplicación de éste en España; así como la divulgación del conocimiento sobre las investigaciones realizadas en materia de seguridad vial. Se comenzará con experiencias piloto de cursos virtuales y se garantizará un entorno propicio para facilitar una mayor participación de las mujeres en el diseño y ejecución de medidas.

## 08.9.

Políticas integradas y cooperación internacional

9\* Disponible en: [https://road-safety-charter.ec.europa.eu/about-the-charter/what-we-do\\_es](https://road-safety-charter.ec.europa.eu/about-the-charter/what-we-do_es)