

MEMORIA DE ACTIVIDAD 2024



SEGURIDAD VIAL 2030

© DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO
Edita: DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

C/ Josefa Valcárcel nº 44
28027 MADRID

Elabora: Observatorio Nacional de Seguridad Vial

Edición en línea: NIPO: 128-23-020-5
Depósito Legal: M-33969-2023

Imprime: Levanta Comunicación Gráfica, S.L.

Catálogo general de publicaciones oficiales: <https://cpage.mpr.gob.es/>



SEGURIDAD VIAL 2030

01

Presentación

8-11

02

Introducción

12-15

03

Evolución de los objetivos estratégicos

16-37

3.1. Objetivos generales de siniestralidad	18
3.2. Objetivos específicos de colectivos y vías	20
3.3. Indicadores por medios de desplazamiento	23
3.4. Indicadores por Grupos de edad	32
3.5. Indicadores de Temas estratégicos	34

04

01 Área estratégica Personas formadas y capaces

38-49

Línea de actuación 01.2. Mejorar la formación durante el acceso al permiso de conducción	42
Línea de actuación 01.4. Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible	44
Línea de actuación 01.6. Mejorar los cursos para recuperar el permiso de conducción	48

50-57

Línea de actuación 02.1.
Aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación 52

Línea de actuación 02.2.
Potenciar la vigilancia de las conductas de mayor riesgo y la aplicación de nuevas tecnologías 55

Área estratégica **02** Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

58-63

Línea de actuación 04.2.
Potenciar el uso de procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras 60

Línea de actuación 04.3.
Evaluar el nivel de seguridad de la red viaria 61

Línea de actuación 04.4.
Potenciar la gestión del tráfico segura, sostenible e inteligente 62

Área estratégica **04** Vías seguras

64-69

Línea de actuación 05.1.
Promover nuevos sistemas de seguridad en los vehículos y mejorar el conocimiento de las nuevas tecnologías por parte de los conductores 66

Línea de actuación 05.2.
Aumentar la seguridad del parque existente y mejorar la información disponible en la compra de vehículo usado 67

Línea de actuación 05.3.
Aumentar el uso de equipamiento de seguridad por parte de todas las personas usuarias de las vías 68

Línea de actuación 05.7.
Potenciar el Registro General de Vehículos 69

Área estratégica **05** Vehículos seguros y conectados

70-75

Línea de actuación 06.1.
Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestros 72

Línea de actuación 06.3.
Garantizar los derechos de las víctimas del tráfico 73

Línea de actuación 06.4.
Mejorar el conocimiento del impacto de los siniestros sobre la salud 74

Área estratégica **06** Respuesta al siniestro efectiva y justa

Actividades de Seguridad Vial acometidas en 2024

07 Área estratégica

Datos y conoc. para una gest. basada en riesgos

76-79

Línea de actuación 07.4.
Investigar en profundidad
muestras de siniestros de
tráfico

78

08 Área estratégica

Administraciones y organizaciones seguras

80-87

Línea de actuación 08.1.
Promover los planes
de movilidad segura
y sostenible en
Administraciones Públicas
y empresas

82

Línea de actuación 08.2.
Potenciar la formación,
educación y
sensibilización en riesgos
viales

83

Línea de actuación 08.3.
Mejorar la prevención
de riesgos laborales y el
tratamiento del accidente
in itinere

84

Línea de actuación 08.7.
Aumentar la seguridad
del transporte
profesional

85

Línea de actuación 08.8.
Potenciar la vigilancia
de la salud de las
personas trabajadoras
y los conductores
profesionales

86

09 Área estratégica

Políticas integradas y cooperación internacional

88-93

Línea de actuación 09.1.
Integración de las
políticas de seguridad
vial con otros ámbitos de
intervención, en el marco
de la Agenda 2030

90

Línea de actuación 09.2.
Potenciar la participación
en organismos y
grupos de trabajo
internacionales, así
como los proyectos
de cooperación
bilateral

91

Línea de actuación 09.5.
Implicar en la Estrategia
a administraciones,
empresas y sociedad
civil

92

05 Resumen de las actividades realizadas

94-103

05.1. Listado de las
actividades ordenadas
por Área estratégica y
Línea de actuación

96

05.2. Listado de las
actividades ordenadas
cronológicamente

98

05.3. Listado de las
actividades ordenadas
por organismo
responsable

100





Anexo. Organismos responsables de las actuaciones

104-107



Presentación

8-11

01

Presentación

Presentación

La Estrategia Seguridad Vial 2030 ha establecido como objetivo general la reducción en un 50% de la cifra de personas fallecidas y heridas grave para el año 2030, en línea con los objetivos europeos y mundiales.

Para el logro de estos objetivos se programan periódicamente unos Planes de Actuaciones, en los que se detallan las medidas comprometidas a realizar para el periodo de vigencia de cada Plan. Se especifican también los organismos o entidades responsables de su planificación y ejecución. Este documento de programación sirve de referencia para pasar a la acción en la lucha contra los siniestros viales.

Superado el primer año del Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2024-2025, se presenta esta Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial correspondiente al año 2024. Este documento recoge el análisis y valoración de los resultados conseguidos en el marco del citado Plan de Actuaciones; así como un balance del grado de desarrollo del Plan desde su inicio, evaluando el grado de desarrollo alcanzado en cada una de las Áreas y Líneas estratégicas.

La valoración realizada permitirá definir prioridades para futuros ejercicios, o desarrollar nuevas actuaciones que den respuesta a las necesidades de seguridad vial dentro de la dinámica con la que fue configurado el Plan de Actuaciones de Seguridad Vial 2024-2025 y con la mirada puesta en la definición de un nuevo Plan para el siguiente bienio.



Introducción

12-15

02

Introducción

Introducción

En el presente documento se presenta la Memoria de Actividades de Seguridad Vial 2023. Se trata de la segunda memoria de actividades dentro del periodo de ejecución de la Estrategia de Seguridad Vial 2030.



La Estrategia de Seguridad Vial 2030 se estructura en 9 Áreas estratégicas y 63 Líneas de actuación. Durante el año 2024 se han realizado actuaciones en 8 de las 9 Áreas estratégicas, y dentro de ellas, en 23 Líneas de actuación.

La presente Memoria de Actuaciones de Seguridad Vial 2024 se estructura en base a los siguientes elementos:

- **Evolución de los objetivos estratégicos:** cuadro comparativo de la evolución de los indicadores definidos para la Estrategia de Seguridad Vial 2030.
- **Actividades de seguridad vial acometidas en 2024:** presentación de las principales acciones llevadas a cabo durante el año 2024, para cada una de las Líneas de actuación de las Áreas estratégicas de la Estrategia de Seguridad Vial 2030.



Evolución de los objetivos estratégicos

Las tablas y gráficas que aparecen en este capítulo muestran la evolución de los objetivos genéricos y específicos y los indicadores de la Estrategia entre 2019 (año base de la estrategia) y 2023, en relación con la curva de reducción necesaria para alcanzar el objetivo numérico planteado para 2030 para cada uno de ellos.

16-35

3.1. Objetivos generales de siniestralidad	18
3.2. Objetivos específicos de colectivos y vías	20
3.3. Indicadores por medios de desplazamiento	23
3.4. Indicadores por Grupos de edad	32
3.5. Indicadores de Temas estratégicos	34

03

Evolución de los objetivos estratégicos

3.1. Objetivos generales de siniestralidad

Los dos objetivos generales de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 se han formulado del siguiente modo:

- **En 2030, reducir el número de personas fallecidas en un 50%** respecto al valor base de 2019 (1.755).
- **En 2030, reducir el número de personas gravemente heridas en un 50%** respecto al valor base de 2019 (8.613, de acuerdo con los registros policiales).

Tabla 1. Evolución de los Objetivos generales definidos en la Estrategia de Seguridad Vial 2030

Objetivo Estratégico	Evolución										Meta		
	Base		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029
En 2030, reducir el número de personas fallecidas en un 50%	Valor esperado	1.755	1.675	1.595	1.516	1.436	1.356	1.276	1.196	1.116	1.037	957	877
	Valor alcanzado	1.755	1.370	1.533	1.746	1.806							
En 2030, reducir el número de personas gravemente heridas en un 50%	Valor esperado	8.613	8.221	7.830	7.438	7.047	6.655	6.264	5.872	5.481	5.089	4.698	4.306
	Valor alcanzado	8.613	6.681	7.784	8.502	9.265							

03

Evolución de los objetivos estratégicos

3.2. Objetivos específicos de colectivos y vías

El objetivo de reducción de un 50% del número de personas fallecidas y de personas gravemente heridas puede alcanzarse a través de diferentes evoluciones de la siniestralidad. En la Estrategia de Seguridad Vial 2030 se han considerado prioritarios:

- **Los usuarios vulnerables.**
- **Las personas mayores de 64 años.**
- **Las vías urbanas.**

En un escenario homogéneo, habría una reducción del 50% en cada uno de los colectivos y vías, lo que equivaldría a mantener constante la proporción de cada uno de ellos en la siniestralidad mortal y grave. Esto se traduciría en los siguientes escenarios en 2030:

- **En el caso de los usuarios vulnerables, mantener unos porcentajes:**
 - Respecto al total de personas fallecidas, no superior al 50%.
 - Respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, no superior al 60%.
- **En el caso de las personas mayores de 64 años, mantener unos porcentajes:**
 - Respecto al total de personas fallecidas, no superior al 30%.
 - Respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, no superior al 20%.
- **En el caso de las vías urbanas, mantener unos porcentajes:**
 - Respecto al total de personas fallecidas, no superior al 30%.
 - Respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, no superior al 50%.

Tabla 2. Evolución de los Objetivos específicos definidos en la Estrategia de Seguridad Vial 2030

		Evolución										Meta		
		2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	
Colectivos y medios vulnerables	Respecto al total de personas fallecidas, un porcentaje no superior al 50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%
	Valor alcanzado	53%	50%	50%	50%	52%								
	Respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, un porcentaje no superior al 60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%	60%
	Valor alcanzado	62%	64%	63%	64%	66%								
Personas mayores de 64 años	Respecto al total de personas fallecidas, un porcentaje no superior al 50%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
	Valor alcanzado	28%	26%	26%	27%	26%								
	Respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, un porcentaje no superior al 60%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%	20%
	Valor alcanzado	18%	16%	17%	18%	18%								
En vías urbanas	Respecto al total de personas fallecidas, un porcentaje no superior al 50%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%	30%
	Valor alcanzado	30%	29%	27%	27%	29%								
	Respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, un porcentaje no superior al 60%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%	50%
	Valor alcanzado	47%	46%	49%	50%	49%								

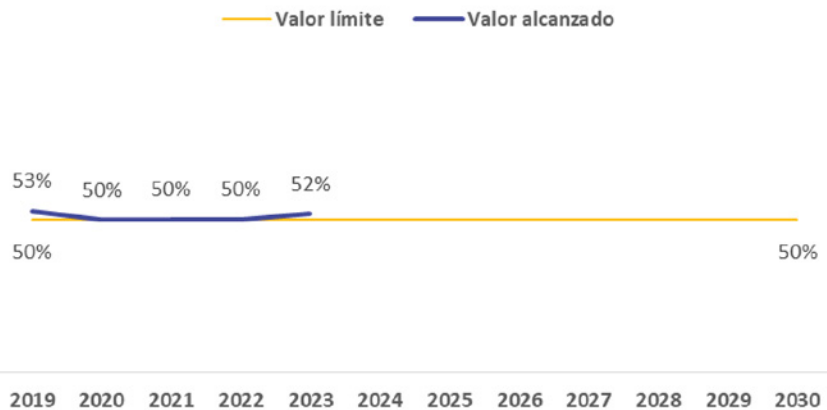
El valor alcanzado por cada uno de los objetivos en 2022 es igual o inferior a su valor límite a excepción del porcentaje de colectivos y medios vulnerables fallecidos o heridos graves respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, que ha sido del 64%, y por tanto superior a su valor límite del 60%. Esta situación también se produjo en los años anteriores con un porcentaje entre el 62% y el 64%.

Porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos o heridos grave, respecto al total de personas fallecidas o heridas grave



Con respecto a los colectivos y medios vulnerables, también se observa que el dato base de partida del porcentaje de colectivos y medios vulnerables fallecidos, respecto al total de personas fallecidas fue del 50%, similar al valor límite fijado.

Porcentaje de usuarios vulnerables fallecidos, respecto al total de personas fallecidas





3.3. Indicadores por medios de desplazamiento

El logro del escenario de reducción de la siniestralidad planteado en los objetivos generales, y en los específicos por colectivos y vías, exige revertir las tendencias recientes y compensar el aumento de la movilidad que previsiblemente tendrá lugar en los próximos años en estos colectivos y vías, todo lo cual supone un doble desafío. Para la monitorización de los objetivos, se proponen cuatro cuadros de mando de indicadores, dos para diferentes medios de desplazamiento y dos para los distintos grupos de edad de usuarios.

En este apartado se exponen los correspondientes a los distintos medios de desplazamiento. En el caso de los vehículos de movilidad personal (VMP), la ausencia de series históricas y la incertidumbre sobre la evolución futura de su uso impiden realizar proyecciones. Además, el primer año para el cual se dispone de datos completos y significativos es 2020.

03

Evolución de los objetivos estratégicos

Tabla 3. Indicadores de medio de desplazamiento. Vías interurbanas.

		Evolución											Meta	
		Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028		2029
Peatones	Reducción en 2030: 50%		339	324	308	293	277	262	246	231	215	200	184	169
	Valor alcanzado		339	274	278	309	303							
Ciclistas	Límite: 10%		372	369	365	362	358	355	351	348	344	341	337	334
	Valor alcanzado		372	375	362	377	411							
	Óptimo: 50%		372	355	338	321	304	287	271	254	237	220	203	186
Usuarios de VMP	Reducción en 2030: No se ha podido establecer		-	5	9	20	16							
Usuarios de motocicletas y ciclomotores	Límite: 40%		1.667	1.606	1.546	1.485	1.424	1.364	1.303	1.243	1.182	1.121	1.061	1.000
	Valor alcanzado		1.667	1.318	1.403	1.507	1.822							
	Óptimo: 50%		1.667	1.591	1.515	1.440	1.364	1.288	1.212	1.136	1.060	985	909	833
Usuarios de turismos	Límite: 50%		2.575	2.458	2.341	2.224	2.107	1.990	1.872	1.755	1.638	1.521	1.404	1.287
	Valor alcanzado		2.575	1.954	2.200	2.381	2.610							
	Óptimo: 65%		2.575	2.423	2.271	2.118	1.966	1.814	1.662	1.510	1.358	1.205	1.053	901
Usuarios de furgonetas y camiones	Límite: 50%		476	454	433	411	389	368	346	325	303	281	260	238
	Valor alcanzado		476	306	404	453	341							
	Óptimo: 55%		476	452	428	405	381	357	333	309	285	262	238	214
Usuarios de autobuses	Límite: 5		6	6	6	6	6	6	5	5	5	5	5	5
	Valor alcanzado		6	4	10	40	26							

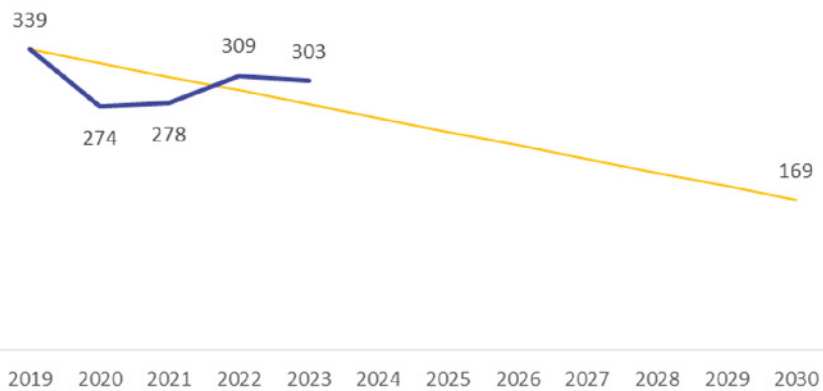
Tabla 4. Indicadores de medio de desplazamiento. Vías urbanas.

		Evolución											Meta
		Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
Peatones	Reducción en 2030: 50%	1.730	1.651	1.573	1.494	1.415	1.337	1.258	1.180	1.101	1.022	944	865
	Valor alcanzado	1.730	1.124	1.420	1.662	1.792							
Ciclistas	Límite: 15%	354	349	344	339	334	329	325	320	315	310	305	300
	Valor alcanzado	354	395	414	415	438							
	Óptimo: 50%	354	338	322	306	290	274	257	241	225	209	193	177
Usuarios de VMP	Reducción en 2030: No se ha podido establecer	-	100	172	300	335							
Usuarios de motocicletas y ciclomotores	Reducción en 2030: 50%	1.999	1.908	1.817	1.726	1.635	1.544	1.454	1.363	1.272	1.181	1.090	999
	Valor alcanzado	1.999	1.554	1.840	1.991	2.141							
Usuarios de turismos	Límite: 50%	504	481	458	435	412	389	367	344	321	298	275	252
	Valor alcanzado	504	406	506	520	514							
	Óptimo: 70%	504	472	440	408	376	344	311	279	247	215	183	151
Usuarios de furgonetas y camiones	Límite: 50%	50	48	45	43	41	39	36	34	32	30	27	25
	Valor alcanzado	50	40	55	64	59							
	Óptimo: 65%	50	47	44	41	38	35	32	29	26	23	20	17
Usuarios de autobuses	Reducción en 2030: menos de 5 personas	33	30	28	25	23	20	18	15	13	10	8	5
	Valor alcanzado	33	20	40	32	52							

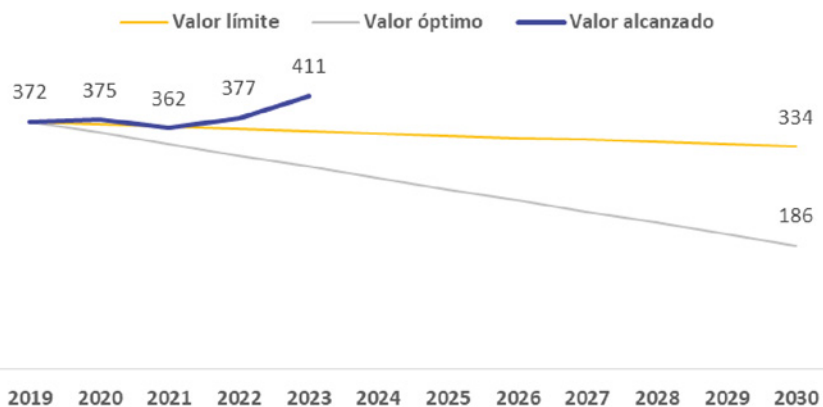
A la vista de las tablas anteriores, en este informe se puede concluir que **en 2023 el número de personas usuarias de autobuses fallecidas o heridas graves ha aumentado considerablemente con respecto al 2019 en vías interurbanas.** Esto conlleva que se supere el valor límite establecido para 2023 en mayor medida que en 2021.

Todos los indicadores en vías interurbanas presentan valores superiores a sus respectivos valores límites u óptimos, excepto fallecidos o heridos graves usuarias de furgonetas y camiones.

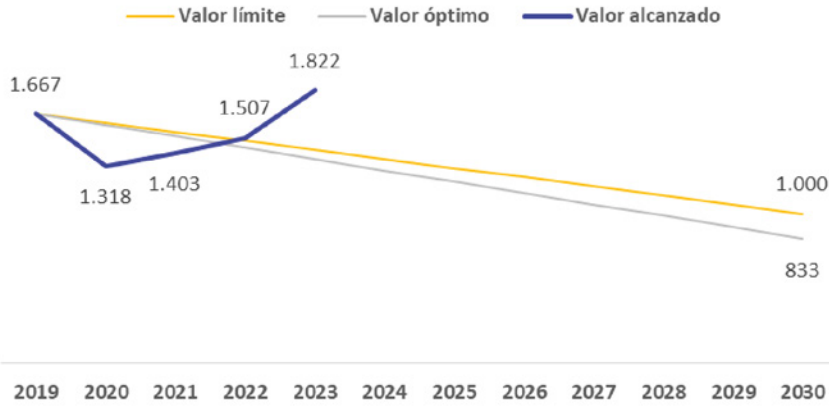
Peatones fallecidos o heridos grave en vías interurbanas



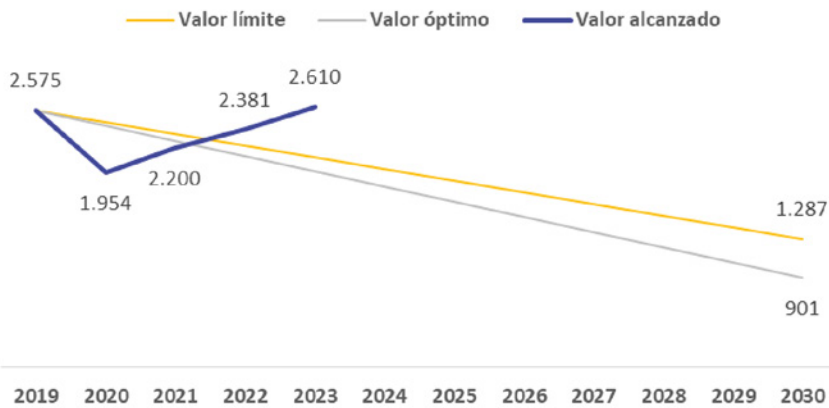
Personas usuarias de bicicleta fallecidas o heridas grave en vías interurbanas



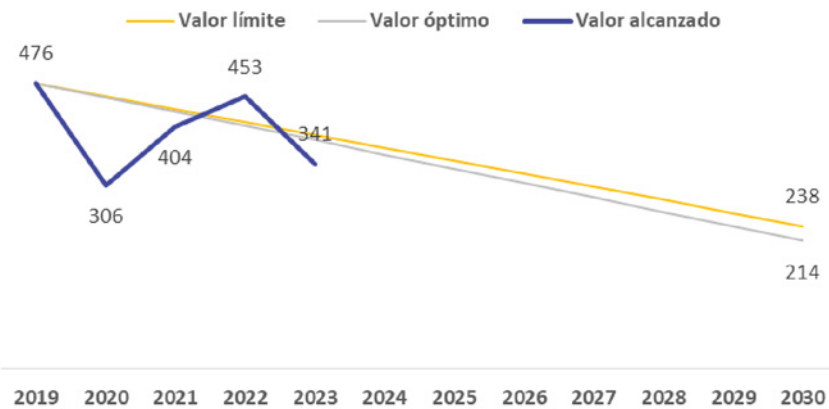
Personas usuarias de motocicletas y ciclomotores fallecidas o heridas grave en vías interurbanas



Personas usuarias de turismos fallecidas o heridas grave en vías interurbanas



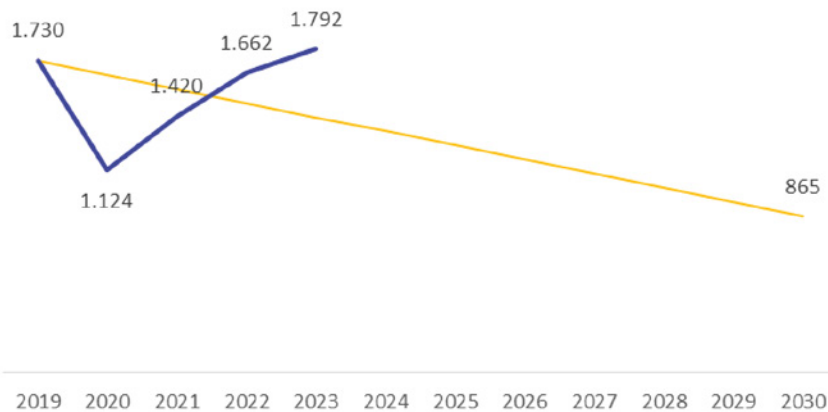
Personas usuarias de furgonetas y camiones fallecidas o heridas grave en vías interurbanas



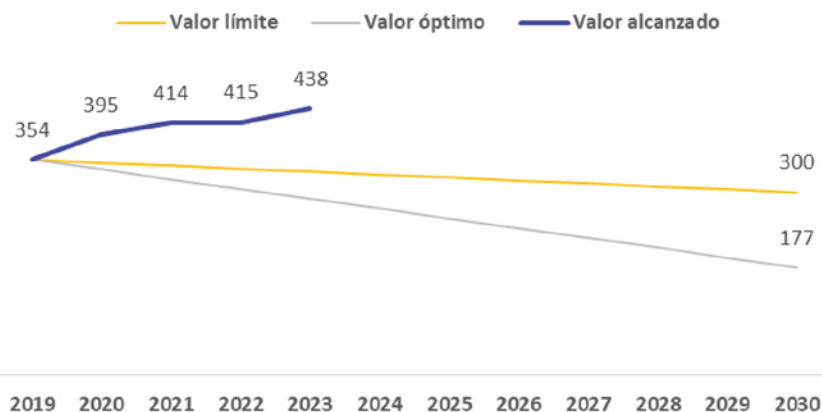
En lo que respecta a las **vías urbanas**, en 2023 el número de **personas fallecidas o heridas grave ha aumentado con respecto al 2019, excepto para turismos, furgonetas y camiones**. Se ha superado el valor límite establecido para el 2023 para personas fallecidas o heridas grave usuarias de los diferentes modos.

Ninguno de los indicadores presenta un valor inferior a su respectivo valor límite

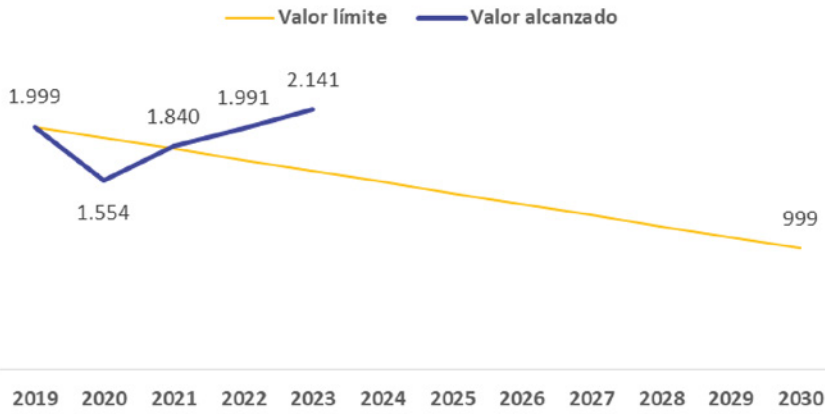
Peatones fallecidos o heridos grave en vías urbanas



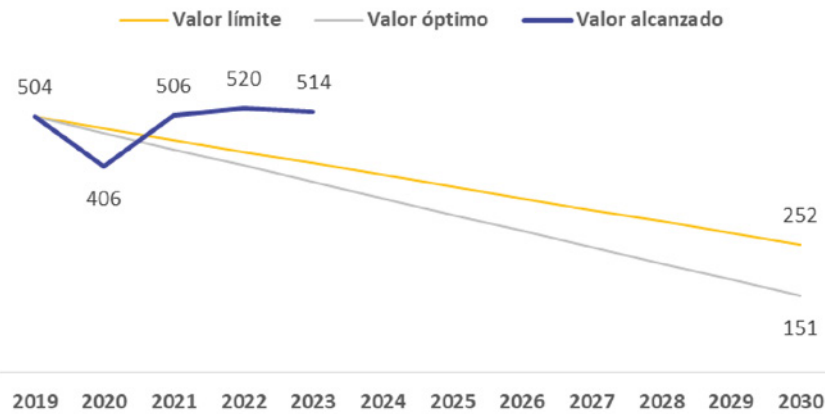
Personas usuarias de bicicleta fallecidas o heridas grave en vías urbanas



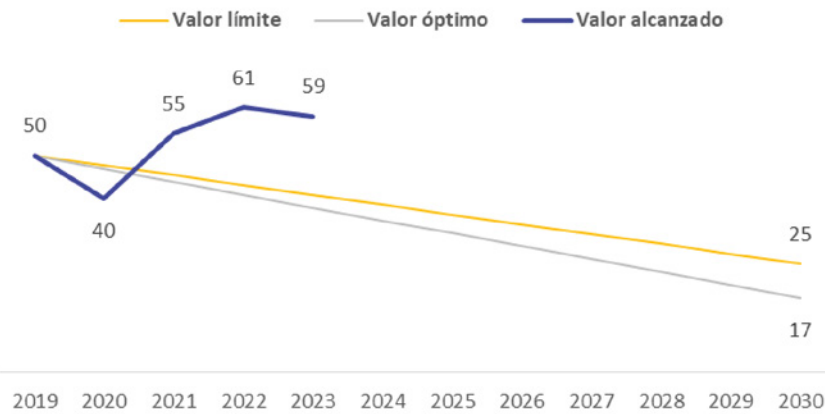
Personas usuarias de motocicletas y ciclomotores fallecidas o heridas grave en vías urbanas



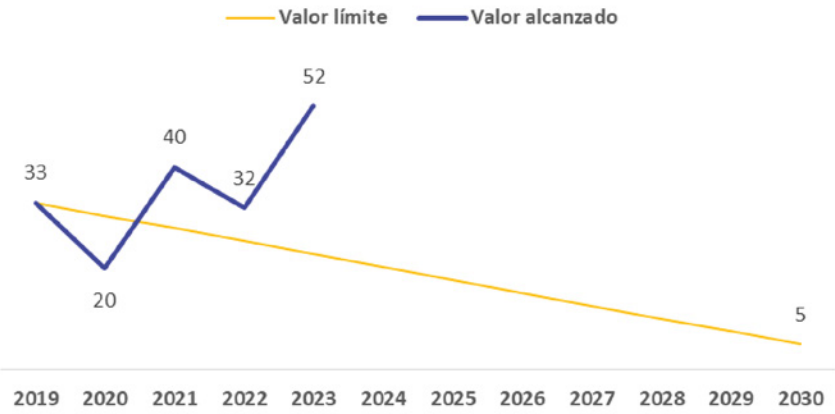
Personas usuarias de turismos fallecidas o heridas grave en vías urbanas



Personas usuarias de furgonetas y camiones fallecidas o heridas grave en vías urbanas



Personas usuarias de autobuses fallecidas o heridas grave en vías urbanas





03

Evolución de los objetivos estratégicos

3.4. Indicadores por Grupos de edad

En este apartado se exponen los correspondientes a los distintos grupos de edad.

Atendiendo a los indicadores por grupos de edad, se observa un incremento generalizado para los diferentes grupos de edad.

Todos los indicadores han superado el valor límite establecido para el año 2023 para personas fallecidas o heridas grave según grupo de edad, salvo el de los menores de 15 años en vías interurbanas, que se encuentra dentro de los límites establecidos.

Tabla 5. Indicadores de edad. Vías interurbanas.

		Evolución											Meta
		Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
0 – 14 años	Límite: 50%	125	119	114	108	102	96	91	85	79	73	68	62
	Valor alcanzado	125	94	89	94	96							
15 – 24 años	Óptimo: 65%	125	118	110	103	95	88	80	73	65	58	50	43
	Límite: 50%	715	682	650	617	585	552	520	487	455	422	390	357
25 – 64 años	Valor alcanzado	715	590	734	645	754							
	Óptimo: 65%	715	673	630	588	546	504	461	419	377	335	292	250
>64 años	Límite: 50%	3.803	3.630	3.457	3.284	3.111	2.938	2.766	2.593	2.420	2.247	2.074	1.901
	Valor alcanzado	3.803	3.008	3.271	3.561	3.868							
>64 años	Límite: 35%	858	831	803	776	749	721	694	666	639	612	584	557
	Valor alcanzado	858	612	639	831	881							
>64 años	Óptimo: 50%	858	819	780	741	702	663	624	585	546	507	468	429

Tabla 5. Indicadores de edad. Vías interurbanas.

		Evolución											Meta
		Base	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	
0 – 14 años	Límite: 50%	197	188	179	170	161	152	143	134	125	116	107	98
	Valor alcanzado	197	124	184	185	210							
15 – 24 años	Óptimo: 70%	197	184	172	159	147	134	122	109	97	84	72	59
	Límite: 50%	680	649	618	587	556	525	495	464	433	402	371	340
25 – 64 años	Valor alcanzado	680	530	692	717	785							
	Óptimo: 60%	680	643	606	569	532	495	457	420	383	346	309	272
>64 años	Límite: 50%	2.843	2.714	2.584	2.455	2.326	2.197	2.067	1.938	1.809	1.680	1.550	1.421
	Valor alcanzado	2.843	2.307	2.703	3.027	3.206							
>64 años	Límite: 35%	1.057	1.023	990	956	922	889	855	822	788	754	721	687
	Valor alcanzado	1.057	703	887	1.035	1.149							
>64 años	Óptimo: 50%	1.057	1.009	961	913	865	817	768	720	672	624	576	528

03

Evolución de los objetivos estratégicos

¹ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/conocimiento-e-investigacion/Indicadores_proyecto_Baseline_web.pdf

3.5. Indicadores de Temas estratégicos

Se consideran temas estratégicos los relacionados con los factores de riesgo asociados al comportamiento de las personas y los niveles de seguridad proporcionados por infraestructura, vehículos y respuesta posaccidente. Para analizar la evolución de estos temas, a lo largo de la vigencia de la Estrategia se monitorizarán los ocho indicadores clave de rendimiento recomendados por la Comisión Europea.

- Indicador 1** Porcentaje de vehículos que circulan dentro del límite de velocidad.
- Indicador 2** Porcentaje de ocupantes de vehículos que utilizan correctamente el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil.
- Indicador 3** Porcentaje de usuarios de vehículos de motor de dos ruedas y de bicicletas que utilizan correctamente el casco.
- Indicador 4** Porcentaje de conductores que circulan dentro del límite legal de tasa de alcohol en sangre.
- Indicador 5** Porcentaje de conductores que no utilizan, sosteniéndolo en la mano, el teléfono móvil (u otros dispositivos móviles portátiles).
- Indicador 6** Porcentaje de turismos nuevos con una calificación de seguridad de EuroNCAP igual o superior a un umbral predefinido.
- Indicador 7** Porcentaje de distancia recorrida en carreteras con una calificación de seguridad superior a un umbral predefinido.
- Indicador 8** Tiempo transcurrido, en minutos y segundos, entre la llamada de emergencia tras un accidente en el que se hayan producido heridos y la llegada de los servicios de emergencia al lugar del accidente.

Para monitorizar estos 8 indicadores se utilizan las metodologías comunes definidas en el proyecto europeo BASELINE.¹

Indicador 1 Porcentaje de vehículos que circulan dentro del límite de velocidad.

En términos generales, se observan mayores velocidades en autopistas que en autovías, excepto en vehículos pesados. Algo más del 60% de los turismos en autovía cumplen los límites, el 15% lo supera en más de 10 km/h, y el 6% en más de 20 km/h.

En carreteras convencionales se obtienen menores niveles de cumplimiento que en autovía. El 12% de las motocicletas y el 14% de los turismos superan el límite en más de 20km/h. Comportamiento muy parecido de los vehículos ligeros y pesados.

En vías urbanas, para los turismos se obtienen mayores niveles de cumplimiento con respecto a motocicletas y vehículos pesados. Se observa mayores niveles de cumplimiento en calles de 50km/h que en calles de 30km/h.

Tipo de vía	Motocicletas	Turismos	Ligeros	Pesados
Autopista, límite 120	65,40%	52,10%	40,00%	91,00%
Autovía, límite 120	73,70%	63,20%	45,20%	94,20%
Carretera Convencional, límite 90	53,70%	42,00%	67,00%	67,60%
Urbana, límite 50	74,10%	63,60%	55,50%	76,40%
Urbana, límite 30	51,70%	30,10%	26,70%	46,80%

Indicador 2 Porcentaje de ocupantes de vehículos que utilizan correctamente el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil.

Se observa un uso elevado del cinturón de seguridad, siendo del 96% en conductores, 95,9% en pasajeros delanteros y 92,8% en traseros. Además, mayor uso en autopistas, autovías y carreteras convencionales y menor en vías urbanas.

Tipo de vía	Conductores	Pasajeros delanteros	Pasajeros traseros
Autopista	99,70%	99,40%	93,20%
Autovía	96,40%	96,70%	96,30%
Carretera convencional	97,60%	97,30%	95,80%
Urbana	94,10%	93,90%	88,80%
Total	96,00%	95,90%	92,80%

En cuanto a los sistemas de retención infantil (SRI), según los resultados solo el 46% los usa correctamente.

Tipo de vía	Uso correcto del SRI
Autopista	50,00%
Autovía	41,70%
Carretera convencional	40,00%
Urbana	62,50%
Total	48,20%

Indicador 3 Porcentaje de usuarios de vehículos de motor de dos ruedas y de bicicletas que utilizan correctamente el casco.

El uso de casco en motoristas es muy elevado, siendo prácticamente el 100% en todas las vías excepto las vías urbanas.

Uso del casco en motocicletas y ciclomotores	2022
Conductor	99,4%
Pasajero	96,2%

El uso del casco en ciclistas es del 89,8% en vías interurbanas, siendo menor en vías urbanas donde apenas supone el 33%.

Uso del casco en ciclistas	2022
Vías urbanas	33,0%
Vías interurbanas	89,8%

Indicador 4 Porcentaje de conductores que circulan dentro del límite legal de tasa de alcohol en sangre.

En términos generales, este indicador es bastante alto. Es ligeramente menor en periodos nocturnos y en fines de semana.

Periodo	2022
Entre semana/diurno	99,4%
Entre semana/nocturno	97,8%
Fin de semana/diurno	98,2%
Fin de semana/nocturno	88,2%

Indicador 5 Porcentaje de conductores que no utilizan, sosteniéndolo en la mano, el teléfono móvil (u otros dispositivos móviles portátiles).

Se obtuvo un 90,9% no uso de dispositivos al volante en conductores de turismos, vehículos ligeros y autobuses entre semana en periodo diurno.

Periodo	2022
Entre semana/diurno	90,90%

Indicador 6 **Porcentaje de turismos nuevos con una calificación de seguridad de EuroNCAP igual o superior a un umbral predefinido.**

El actual KPI sobre seguridad de vehículos tiene deficiencias y podría mejorarse. Un problema que afecta la comparabilidad y la validez del KPI es que algunos fabricantes de automóviles matriculan vehículos en un país y los exportan inmediatamente a otro país de la Unión Europea por razones fiscales. En qué medida esto influye en los KPI de los diferentes países no está claro y es difícil de estimar. Una deficiencia mayor del KPI actual es que solo se tienen en cuenta los turismos nuevos que se matriculan en el último año. Sería mejor desarrollar un indicador de seguridad de vehículos que cubra todo el parque de vehículos.

KPI seguridad de vehículos	2019
Umbral 4 estrellas (Incluyendo los vehículos sin rating)	84%

Indicador 7 **Porcentaje de distancia recorrida en carreteras con una calificación de seguridad superior a un umbral predefinido.**

No se dispone de información.

Indicador 8 **Tiempo transcurrido, en minutos y segundos, entre la llamada de emergencia tras un accidente en el que se hayan producido heridos y la llegada de los servicios de emergencia al lugar del accidente.**

No se dispone de información.



Actividades de Seguridad Vial acometidas en 2024

A lo largo de este capítulo se presentan de manera detallada las principales acciones llevadas a cabo durante el año 2023 para cada una de las líneas de actuación de las áreas estratégicas de la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2021-2030.

Entre todas ellas, por el impacto altamente positivo que se espera que puedan ejercer en la mejora de la seguridad vial y de la movilidad sostenible, cabe destacar las siguientes:

- Jornadas divulgativas sobre somnolencia y conducción.
- Paquete de medidas urgentes para reducir la siniestralidad vial.
- Evaluación del riesgo de conducción de una motocicleta con permiso B y 3 años de antigüedad
- Actualización de los cursos de sensibilización y reeducación vial.
- Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campañas de control y vigilancia.
- Nuevo Reglamento de Vehículos Históricos.
- Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Motocicleta.

38-93

Área estratégica 01. Personas formadas y capaces	40
Área estratégica 02. Tolerancia cero con comportamientos de riesgo	50
Área Estratégica 04. Vías seguras	58
Área estratégica 05. Vehículos seguros y conectados	64
Área estratégica 06. Respuesta al siniestro efectiva y justa	70
Área estratégica 07. Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos	76
Área estratégica 08. Administraciones, empresas y organizaciones seguras	80
Área Estratégica 09. Políticas integradas y cooperación internacional	88

01 Área
estratégica

Personas formadas y capaces

Línea de Actuación

01.2.

Mejorar la formación durante el acceso al permiso de conducción

2 https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/nota_prensa/20240926-La-DGT-hace-mas-accesibles-los-examenes-teoricos/NP-MEDIDAS-ACCESIBILIDAD-EXAMENES-TEORICOS-DGT.pdf

3 <https://www.dgt.es/nuestros-servicios/permisos-de-conducir/obtener-un-nuevo-permiso-de-conducir/requisitos-preparacion-y-presentacion-a-examen/>

4 <https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-trafico/C-conductores/Instruccion-COND2024-12-Adas-en-pruebas-de-aptitud-Actualizacion.pdf>

Mejora de la accesibilidad de las personas con dificultades específicas a los servicios de exámenes de la DGT

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Diciembre de 2024

Mejora de la accesibilidad de las personas con dificultades específicas a los servicios de exámenes de la DGT²:

- Posibilidad de realizar la prueba común con textos e imágenes adaptados a lenguaje sencillo, conforme a las pautas y recomendaciones contenidas en la norma UNE 153101 de Lectura Fácil. Hasta final del año 2024 se habían realizado 1.065 exámenes con este sistema.
- Posibilidad de solicitar la ayuda del audio en la prueba teórica realizada por ordenador. Hasta final del año 2024 se había implantado este sistema en 68 centros de examen.
- Publicación de un Diccionario ilustrado en Lectura Fácil que sirve como complemento para la preparación de la prueba teórica de obtención del permiso de la clase B a los aspirantes que solicitan realizar el examen en Lectura Fácil.

Además, la Dirección General de Tráfico ha incorporado en el módulo destinado a mostrar cómo es un examen teórico dentro de su página web³ tres modelos de cuestionarios con preguntas adaptadas a Lectura Fácil.

Incorporación de nuevos ADAS en las pruebas de aptitudes y comportamientos: Instrucción COND 2024/12

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Agosto 2024

La Instrucción COND 2024/12³ actualiza la lista de sistemas de ayuda a la conducción (ADAS) que podrán utilizarse durante las pruebas de control de aptitudes y comportamientos, así como los criterios de calificación que deberán aplicarse en su caso. La inclusión de ADAS en las pruebas se inició en el año 2019, y ya se realizó una primera actualización de la lista en 2022.

Los sistemas no recogidos en esta lista no serán admitidos, debiendo ser desactivados durante el examen en caso de que el vehículo venga provisto de ellos.

Extensión de la prueba teórica por ordenador a los centros de examen desplazados

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Diciembre 2024

El objetivo de esta actuación es llegar a firmar convenios tipo con los ayuntamientos para informatizar las aulas de examen en las 92 localidades a las que la DGT se desplaza para realizar

la prueba de conocimientos para la obtención de permisos de conducción.

En los años 2022-2023 se realizó una prueba piloto en Calatayud; y en 2024 Tomelloso se unió a Calatayud, y desde el mes de abril se realizan los exámenes teóricos por medios informáticos en las instalaciones municipales.

A finalizar el año 2024 ya se habían firmado convenios con los ayuntamientos de Albox, Calatayud, Medina del Campo y Tomelloso.

Evaluación del riesgo de conducción de una motocicleta con permiso B y 3 años de antigüedad

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Febrero 2024

Como paso previo a la implantación de algún tipo de formación necesaria para poder conducir motocicletas ligeras con el permiso B y 3 años de antigüedad, se planteó la necesidad de realizar un estudio de los riesgos, aptitudes y conocimientos de las personas que conducen motocicletas ligeras en estas circunstancias, que incluyera una comparación con las personas que conducen los mismos vehículos con un permiso específico de motocicleta.

Los resultados de este estudio, realizado para DGT por FESVIAL (Fundación Española para la Seguridad Vial) se recogen en el informe "Estudio de perfiles, riesgos y siniestralidad de motocicletas ligeras, y análisis del impacto del tipo de permiso", publicado en febrero de 2024.⁵

Nota del examen teórico del permiso de conducir en la aplicación miDGT

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Marzo 2024

Desde marzo de 2024 se puede consultar la nota del examen teórico del permiso de conducir en la aplicación miDGT. Para ello los usuarios deberán darse de alta en cl@ve para poder usar la aplicación. El resultado estará disponible una hora después de realizar el examen.

Además, una vez superadas las pruebas prácticas, los alumnos también podrán disponer del permiso provisional de conducir en el móvil, reduciendo también los tiempos de espera que conlleva el trámite a realizar entre la DGT y las autoescuelas.

Línea de Actuación 01.2.

Mejorar la formación durante el acceso al permiso de conducción

³ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/INFORME-ESTUDIO-MOTOS_DGT_V8-Accesible.pdf

Línea de Actuación

01.4.

Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible

⁶ https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/20240426-Gran-de-Marlaska-presenta-un-paquete-de-medidas-para-reducir-la-siniestralidad-vial/?utm_medium=copy&utm_source=DGT&utm_campaign=web

Medidas urgentes para reducir la siniestralidad vial (Plan de choque 2024)

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Abril-diciembre de 2024

El primer trimestre del año 2024 finalizó con un 16 por ciento más de fallecidos en siniestros viales que los registrados en el mismo periodo de 2023. Para hacer frente a esta realidad, desde DGT se puso en marcha un paquete de medidas urgentes, que fue presentado en la DGT por el Ministro del Interior el día 26 de abril de 2024.

En el ámbito del **Área estratégica 1**, las medidas presentadas fueron:

5. Refuerzo de la seguridad de los motoristas

Campaña de información y prevención dirigida a motoristas mediante la publicación y distribución de un tríptico y un folleto sobre seguridad vial. Además, se incrementarán los mensajes de concienciación sobre este colectivo y su vulnerabilidad a través de redes sociales, paneles de mensaje variable y cualquier otro medio disponible.

8. Información, concienciación y fomento de la cultura preventiva

Se implementarán acciones concretas para abordar la siniestralidad y promover la concienciación sobre este problema. Estas medidas comprenden la presentación pública de este plan de choque, el fortalecimiento de las comunicaciones a través de notas de prensa, redes sociales y medios de comunicación propios. Se emplearán de manera intensiva los paneles de mensajería variable para difundir mensajes de sensibilización en seguridad vial, especialmente adaptados a las características específicas de la vía o tramo en cuestión y a la siniestralidad presente en dicha área.

Campañas de comunicación y concienciación

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Enero-diciembre de 2024

Conducir es compartir. No vas solo⁷

Durante toda la semana santa y hasta el 12 de abril DGT lanzó la campaña "En la carretera No vas solo". Con la cantidad de desplazamientos que se producen diariamente, ¿por qué hay gente que actúa como si fuera sola en la carretera? Respetar a los demás cuando compartimos la carretera también es conducir. Está en manos de todos evitar posibles siniestros.



La campaña también incidía sobre el factor concurrente con la accidentalidad que está siendo el más frecuente en los últimos años: las distracciones, en especial por el uso del teléfono móvil durante la conducción.

A la carretera no le importa cuánto has bebido. Sólo 0 alcohol tiene 0 consecuencias⁸

Esta campaña, que se desarrolló durante el verano de 2024, contó con piezas en televisión, radio, prensa, cine, exterior, medios digitales y, además, una serie de contenidos en redes sociales, bajo el hashtag #0alcohol0consecuencias.



El mensaje de no conducir después de consumir grandes cantidades de alcohol es bien conocido. Sin embargo, la conciencia social sobre los riesgos de beber alcohol en menor cantidad, es insuficiente. Muchas personas creen erróneamente que pueden controlar el coche después de haber consumido unas copas de vino o unas cervezas, sin percatarse de que esta práctica puede tener consecuencias igualmente fatales. Con esta campaña se quería abordar esta percepción equivocada, recordando a todos que, al volante, solo 0 alcohol tiene 0 consecuencias

Línea de Actuación 01.4.

Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible

⁷ <https://www.dgt.es/comunicacion/campanas/conducir-es-compartir/>

⁸ <https://www.dgt.es/comunicacion/campanas/a-la-carretera-no-le-importa-cuanto-has-bebido>

Línea de Actuación

01.4.

Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible

Lo más peligroso es lo que no parece peligroso. Por la acera NO⁹

Del 28 de octubre hasta el 7 de noviembre la DGT puso en marcha una nueva campaña de divulgación para concienciar sobre el buen uso del patinete. Con el slogan "Lo más peligroso es que no parece peligroso" y el hashtag #PorLaAceraNO, la campaña pudo verse en medios digitales y redes sociales, y escucharse en radio.

Con un tono amable y divertido, la campaña buscaba concienciar en el respeto a la movilidad peatonal, recordando que las aceras son un espacio exclusivo para los desplazamientos a pie y que los patinetes deben circular siempre por la calzada como el resto de vehículos. El objetivo era conseguir una reducción efectiva de los accidentes en las aceras y espacios peatonales.



Hazle el regalo de su vida. Regálale un chaleco airbag¹⁰

Campaña para promover el uso del chaleco airbag entre los motoristas, que se difundió durante el mes de noviembre en redes sociales, medios digitales y radio.



Bajo el lema "Hazle el regalo de su vida, regálale un chaleco airbag", esta iniciativa pretendía sensibilizar tanto a motoristas como a sus familiares y amigos sobre la importancia de este equipo de protección, que puede marcar una diferencia significativa en sus posibilidades de sobrevivir a un accidente de tráfico.

Conduce siempre como si llevaras el plato principal de la comida de Navidad¹¹

Campaña de navidad que pudo verse desde el 13 de diciembre hasta el 5 de enero en televisiones, radios, medios impresos, soportes digitales, redes sociales, cines y exteriores.



Se centró en transmitir la idea de comportarnos todo el año como si estuviéramos en Navidad, época en la que todos nos volvemos más generosos, más amables y más solidarios y nos comportamos mejor en todos los ámbitos de nuestra vida e intentamos trasladar también este espíritu a la carretera.

9 <https://www.dgt.es/comunicacion/campanas/lo-mas-peligroso-es-que-no-parece-peligroso>

10 <https://elregalodesuvida.dgt.es>

11 <https://www.dgt.es/comunicacion/campanas/conduce-siempre-como-si-llevaras-el-plato-principal-de-la-comida-de-navidad>

Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campaña de información y prevención

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Mayo-diciembre de 2024

Esta actuación se inició dentro de la Medida 5 del Plan de choque 2024. Por parte de la ATGC se han llevado a cabo las campañas durante los fines de semana de los meses de junio, julio, septiembre y octubre. Se ha informado a los usuarios de la vía a través de trípticos sobre la buena conducta del motociclista al volante, notas de prensa y conferencias. Se confeccionaron 260.000 trípticos que incluían el "Decálogo del motorista", que comenzaron a distribuirse a partir del mes de julio de 2024.

Campaña de comunicación sobre los riesgos de la somnolencia en la conducción

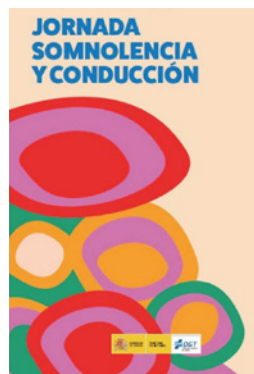
Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Marzo-mayo de 2024

A lo largo del año 2024 se han llevado a cabo varias jornadas divulgativas que abordaban la importancia de la somnolencia como factor de riesgo en la conducción, presentando datos sobre su implicación en accidentes de tráfico sobre este tema:

- **Cantabria:** 12 de marzo de 2024
- **Zaragoza:** 16 de abril de 2024
- **Tudela:** 17 de mayo de 2024

El objetivo de estas jornadas era exponer la magnitud del problema que relaciona la conducción y la Apnea Obstructiva del Sueño (AOS); abordando desde distintos puntos de vista este importante factor presente en la siniestralidad vial, creando un proceso de discusión con todos los interlocutores participantes, que permita generar propuestas para el posterior desarrollo de las acciones necesarias que favorezcan el diagnóstico, el tratamiento y la prevención, disminuyendo los riesgos y logrando mejoras en la salud de la comunidad.

Todo esto, siguiendo las conclusiones del el informe publicado por DGT "Somnolencia y conducción. Informe sobre el estado del arte"¹², y de la jornada técnica en la que se presentó dicho informe, celebrada en DGT el 7 de julio de 2023



Línea de Actuación 01.4.

Comunicar y concienciar sobre movilidad segura y sostenible

04
06

Respuesta al siniestro efectiva y justa

04
07

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

04
08

Administraciones, empresas y organizaciones seguras

04
09

Políticas integradas y cooperación internacional

¹² https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/conocimiento-e-investigacion/Somnolencia-y-Conduccion-Informe-sobre-el-estado-del-arte.pdf

Línea de Actuación 01.6.

Mejorar los cursos para recuperar el permiso de conducción

Actualización de los cursos de sensibilización y reeducación vial

Responsable: Ministerio del Interior
Fecha: Septiembre 2024

El 2 de septiembre se publicó una nueva Orden Ministerial, Orden INT/914/2024¹³, por la que se regulan los cursos de sensibilización y reeducación vial para los titulares de un permiso o licencia de conducción. Las principales novedades que incluye son:

- Reestructuración y revisión del contenido, así como de la duración de los cursos.
- Creación de nuevos perfiles infractores para la parte específica de los cursos.
- Es obligatoria la intervención de una víctima de un siniestro vial en la parte común.
- Se aumenta el tiempo destinado a las dinámicas de grupo, por considerar que los alumnos interiorizan mejor los mensajes de esta forma.

Además, en diciembre de 2024, DGT ha publicado un trabajo del Instituto Universitario de Tráfico y Seguridad Vial de la Universitat de València (INTRAS), el "Manual de Conductas imprudentes en motocicleta", para que sirva de apoyo en los cursos de sensibilización y reeducación vial, en el perfil de infractores usuarios de motocicleta.



El objetivo fundamental de estos cursos es la sensibilización de los infractores sobre la gravedad de los siniestros en el tráfico, recordar la forma de prevenirlos y, en último término, incidir en el comportamiento de estas conductas. Lo que en definitiva se pretende es un cambio de mentalidad de las personas infractoras, recuperando el crédito de confianza que la sociedad les otorga.

¹³ https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=-BOE-A-2024-17780

Línea de Actuación **01.6.**

Mejorar los cursos para
recuperar el permiso de
conducción

02 Área
estratégica

Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

51-57

Línea de actuación 02.1.
Aumentar el impacto
de la vigilancia
mediante una mejor
planificación

52

Línea de actuación 02.2.
Potenciar la Vigilancia de
las conductas de mayor
riesgo y la aplicación de
Nuevas Tecnologías

55

Línea de Actuación

02.1.

Aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación

Medidas urgentes para reducir la siniestralidad vial (Plan de choque 2024)

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Abril-diciembre de 2024

El primer trimestre del año 2024 finalizó con un 16 por ciento más de fallecidos en siniestros viales que los registrados en el mismo periodo de 2023. Para hacer frente a esta realidad, desde DGT se puso en marcha un paquete de medidas urgentes, que fue presentado en la DGT por el Ministro del Interior el día 26 de abril de 2024.

En el ámbito del **Área estratégica 2**, las medidas presentadas fueron:

1. Aumento de la vigilancia automatizada de la velocidad

Se instalarán 95 nuevos puntos fijos de control de velocidad en las carreteras, de los cuales el 60 por ciento serán de tramo.

2. Incremento neto de la plantilla de la Agrupación de Tráfico

A finales de año se habrán incorporado 150 nuevos agentes a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, lo que permitirá aumentar su presencia efectiva y la visibilidad de sus motoristas en la carretera.

3. Mayor vigilancia en autovías y autopistas

En aquellas comunidades donde el incremento de fallecidos se ha producido en las vías de alta capacidad (Andalucía y Comunidad Valenciana) se aumentarán hasta llegar al 50 por ciento (hasta ahora era del 30 frente al 70 por ciento en las vías convencionales), los servicios de vigilancia de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en estas vías para aumentar su visibilidad y llegar al mayor número posible de usuarios. En el resto de las comunidades, los servicios de vigilancia se irán adaptando a la siniestralidad que se produzca en sus carreteras.

Patrullas estáticas con estacionamientos de alta visibilidad, patrullas dinámicas y uso de vehículos comerciales no rotulados son algunos de los modos de vigilancia. Asimismo, se orientarán los servicios de la Agrupación de Tráfico a los tramos y momentos del día que se hayan identificado recientemente como más peligrosos.

Además, en toda la red viaria, se incrementarán las actuaciones a través de la red de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS): incremento de información a través de los paneles de información variable, mayor vigilancia a través de las cámaras en las zonas con mayor afectación, mayor seguimiento de las carreteras más afectadas por parte de los Centros de Gestión del Tráfico (CGT), así como un mayor control aéreo por medio de la Unidad de Medios Aéreos (UMA).

4. Aumento de los controles de alcohol y drogas

Se incrementarán en 400.000 los controles preventivos de alcoholemia a realizar en las carreteras hasta llegar a los seis millones al finalizar este año. Asimismo, se incrementa en 20.000 los controles de drogas hasta alcanzar los 120.000 realizados en diciembre de 2024.

5. Refuerzo de la seguridad de los motoristas

Se intensificarán las campañas de control y vigilancia dirigidas a motoristas los fines de semana entre junio y octubre, meses en los que la presencia de este colectivo es más frecuente.

Utilización de motos camufladas en aquellos sectores de las comunidades autónomas con mayor presencia de motoristas (Andalucía, Valencia, Galicia, Castilla y León, Baleares y Canarias). Se priorizará el uso de estos vehículos en las horas y vías con mayor siniestralidad.

6. Intensificación de la vigilancia sobre transporte profesional

Se aumentará la vigilancia del transporte profesional y en furgoneta, sobre todo en días laborables. Asimismo, se realizarán más controles de alcohol y drogas a conductores profesionales.

7. Impulso de actuaciones territoriales

En cada una de las comunidades autónomas se aplicarán diversas acciones para mejorar la seguridad vial. Esto incluye un análisis específico de la siniestralidad en colaboración con la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil y los titulares de las vías, la actualización de las órdenes de servicio en todos los Sectores de la Agrupación basadas en la instrucción marco de vigilancia del director general de Tráfico y la colaboración con los titulares de las vías para identificar tramos donde se pueda mejorar la seguridad de los usuarios a través de medidas de infraestructura.

Instrucciones anuales de vigilancia de los comportamientos de riesgo. Calendario anual de campañas

Responsable: Dirección General de Tráfico

Fecha: Marzo de 2024

Instrucción MOV 2023/27¹⁴: Instrucción para la ejecución de los servicios de regulación, ordenación, gestión y vigilancia del tráfico por la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, durante el año 2024.

Línea de Actuación 02.1.

Aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación

¹⁴ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/menu-secundario/Oposiciones/Oposiciones-a-la-Escala-Superior-de-Tecnicos-de-Trafico.-Acceso-Libre-y-Promocion-Interna-OEP-2022_2023/report_Rectificacion-de-instruccion_MOV-2023-27.pdf

Línea de Actuación 02.1.

Aumentar el impacto de la vigilancia mediante una mejor planificación

04
01

Personas formadas y capaces

04
02

Tolerancia cero con comportamientos de riesgo

04
04

Vías seguras

04
05

Vehículos seguros y conectados

Instrucción MOV 2024/04 sobre ubicación de cinemómetros

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Marzo de 2024

En marzo de 2024 se publicó la Instrucción MOV 2024/04: "Metodología para la selección de ubicaciones para la instalación de los medios fijos de control de la velocidad", donde se recogen los criterios para seleccionar ubicaciones para la instalación de puntos de control de la velocidad mediante cinemómetros fijos.

La ejecución de las previsiones contenidas en la presente Instrucción deberá entenderse referida a las vías y terrenos objeto de la aplicación de la normativa sobre tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial, en los que la Jefatura Central de Tráfico tiene atribuido el ejercicio de sus competencias.

Capacitación de agentes de la autoridad

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Enero-diciembre de 2024

Durante el año 2024, desde la Escuela de Tráfico de la ATGC se ha colaborado en la formación de 316 agentes de policías locales, tanto en cursos desarrollados en la propia escuela como en sus correspondientes provincias. Asimismo, se han formado en la Escuela de Tráfico en materias de seguridad vial 41 guardias civiles destinados en seguridad ciudadana.

Potenciar la presencia policial en los servicios de vigilancia

Responsable: Dirección General de Tráfico, ATGC
Fecha: Mayo-diciembre de 2024

Esta actuación se inició dentro de la Medida 2 del Plan de choque 2024. Por parte de la ATGC se han incrementado en un 2% las horas invertidas en patrullas, pasando de 6.898.999 horas en 2023 a 7.036.816 en 2024.

Vigilancia de comportamientos de riesgo

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Agosto 2024

La vigilancia de los comportamientos de riesgo en las carreteras es el principal cometido de las patrullas de la ATGC. En 2024 se han incrementado los servicios realizados respecto a 2023:

- Algo más de un 2% más patrullas en vehículo (222,069 frente a 217,407),
- casi un 8% más de patrullas en motocicleta (59,818 frente a 55,475),
- casi un 9% más de patrullas con vehículos de colores comerciales (18,731 frente a 17,213),
- y algo más de un 9% de patrullas de radar (40,671 frente a 37,206).

Escrito Directriz MOV 2024/11

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Julio de 2024

Escrito Directriz MOV 2024/11: Señalización en paneles de mensaje variable (PMV) de carretera sobre los vuelos de control de medios aéreos (helicóptero y dron).¹⁵

Su objetivo es la definición de la señalización a disponer en los Paneles de Mensajería Variable (PMV) cuando se lleven a cabo vuelos de control en helicópteros y dron con objeto de informar a los usuarios que transiten por esas carreteras la vigilancia que se está llevando a cabo, así como la información a comunicar y registrar referente al plan de vuelo establecido para el helicóptero o el dron y el Centro de Gestión.

Escrito Directriz 2024/12

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Agosto 2024

Escrito Directriz MOV 2024/12: Regulación del embarque de medios de comunicación como pasajeros en los vuelos de la Unidad Medios Aéreos (UMA) DGT para grabación, transmisión, difusión y reportajes en sus actividades periodísticas.

Mayor vigilancia en autovías y autopistas

Responsable: Dirección General de Tráfico, ATGC
Fecha: Mayo-diciembre de 2024

Esta actuación se inició dentro de la Medida 3 del Plan de choque 2024. Por parte de la ATGC se han detectado más de 12% más de infracciones de seguridad vial y transportes en autopistas y autovías en 2024 (879.390) que en 2023 (780.602).

Línea de Actuación 02.2.

Potenciar la Vigilancia de las conductas de mayor riesgo y la aplicación de Nuevas Tecnologías

¹⁵ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-traffic/MOV-gestion-traffic/2024/report_Escrito-Directriz_MOV-2024-II.pdf

Línea de Actuación

02.2.

Potenciar la Vigilancia de las conductas de mayor riesgo y la aplicación de Nuevas Tecnologías

Aumento de los controles de alcohol y drogas

Responsable: Dirección General de Tráfico, ATGC
Fecha: Mayo-diciembre de 2024

Esta actuación se inició dentro de la Medida 4 del Plan de choque 2024. Por parte de la ATGC se han realizado un 10% más de pruebas de alcohol en 2024 que en 2023 (7.378.103 frente a 6.700.937) y un 20% más de pruebas de drogas (122.938 frente a 101.927).

Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campañas de control y vigilancia

Responsable: Dirección General de Tráfico, ATGC
Fecha: Mayo-diciembre de 2024

Esta actuación se inició dentro de la Medida 4 del Plan de choque 2024. Por parte de la ATGC se han ejecutado campañas específicas de control y vigilancia de motoristas durante los fines de semana de junio, julio, septiembre y octubre. Se han detectado más de un 8% de infracciones relacionadas con las motocicletas en 2024 que en 2023.

Línea de Actuación **02.2.**

Potenciar la Vigilancia de las conductas de mayor riesgo y la aplicación de Nuevas Tecnologías

04 Área
estratégica

Vías seguras

59-63

Línea de actuación 04.2.
Potenciar el uso
de procedimientos
de gestión de la
seguridad de las
infraestructuras 58

Línea de actuación 04.4.
Potenciar la gestión del
tráfico segura, sostenible
e inteligente 59

Línea de actuación 04.5.
Aumentar la seguridad de
peatones, usuarios de la
bicicleta y motocicleta, y
personas mayores 60

Línea de Actuación

04.2.

Potenciar el uso de procedimientos de gestión de la seguridad de las infraestructuras

Determinación y difusión de tramos de concentración de accidentes de motociclistas (TCAM) en la RCE

Responsable: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
Fecha: Abril 2024

La movilidad en motocicleta en España es creciente en los últimos años siendo el parque de este tipo de vehículo casi 4 millones, lo que representa el 11% del parque automovilístico total en España. En la Red de Carreteras del Estado (RCE) el tráfico de motocicletas supone menos del 1,5% del tráfico total, y los accidentes con implicación de motociclistas suponen algo menos del 5% del total de accidentes que se producen en el conjunto de la RCE.

Se considera TCAM (tramo de concentración de accidentes de motocicletas) aquel tramo de una longitud mínima de 1km, que lleve en servicio al menos cinco años, en el que en dicho periodo el riesgo medio de sufrir un accidente con implicación de una motocicleta (relación de accidentes registrados y el nivel de exposición dado por los vehículos-km recorridos) es significativamente superior al de aquellos tramos de la red con características semejantes; y en el que, además, se han registrado al menos 5 accidentes con víctimas si se trata de carreteras convencionales o 10 accidentes con víctimas en vías de gran capacidad, ocasionando en alguno de ellos al menos una víctima grave (herido grave o fallecido).

Según ello, se han identificado en la RCE un total de 25 TCAM¹⁶, que abarcan una longitud de 31,6 km, lo que supone un 0,1% de la longitud de la RCE.



¹⁶ https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/nota-tca_motos-web.pdf

Desarrollo de metodologías para la evaluación del nivel de seguridad

Responsable: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Fecha: Abril 2024

Con la entrada en vigor del Real Decreto 61/2022, de 25 de enero, por el que se modifica el Real Decreto 345/2011, de 11 de marzo, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias en la Red de Carreteras del Estado, la gestión de la seguridad en las carreteras de la RCE incluye la evaluación de la seguridad de los tramos completos de las carreteras en servicio (ESC).

La Dirección General de carreteras (DGC) del M. Transportes (MTMS) ha elaborado la metodología de evaluación acorde con los principios de la Directiva, en la que se combina un enfoque proactivo y reactivo para integrarse en una única clasificación del nivel de riesgo de seguridad de las carreteras. Dicha metodología considera un mayor número de variables a contemplar en las evaluaciones que las propuestas por el grupo de expertos nacionales de la Comisión Europea (EGRIS).

Línea de Actuación 04.3.

Evaluar el nivel de seguridad de la red viaria

04
06

Respuesta al siniestro efectiva y justa

04
07

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

04
08

Administraciones, empresas y organizaciones seguras

04
09

Políticas integradas y cooperación internacional

Línea de Actuación

04.4.

Potenciar la gestión del tráfico segura, sostenible e inteligente

Actualización del catálogo de señales

Responsable: Dirección General de Tráfico
Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Fecha: Junio de 2024

El Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible aprobó la Orden Circular OC 02/2024¹⁷, sobre incorporaciones en señalización vertical, con el objeto de añadir nuevos pictogramas y señales a la normativa existente, dada la necesidad de actualizar la regulación vigente a los distintos cambios sociales y tecnológicos producidos en materia de movilidad y a las necesidades actuales de los usuarios de las carreteras.

Cuando se apruebe el proyecto de modificación del Real Decreto del Reglamento General de Circulación, estos nuevos pictogramas se incorporarán al nuevo catálogo oficial de señales de circulación y a la futura actualización de la norma 8.1-I.C.

Instrucción MOV 2024/05: Ordenación especial de tráfico por razones de seguridad vial en caso de ocupación de la vía por celebración de actividades en vía pública de interés general por su relevancia social y alto valor cultural

Responsable: Dirección General de Tráfico

Fecha: Marzo de 2024

La Instrucción MOV 2024/05¹⁸ busca establecer, mediante resolución, la ordenación especial de tráfico que proceda por motivos de seguridad y fluidez de la circulación, cuando exista una ocupación o desplazamiento por la calzada o arcén de aquellas vías, donde la DGT tenga competencia para ello, debido a la celebración de una actividad en vía pública (AVP) de interés general por su relevancia social y alto valor cultural.

Escrito Directriz MOV 2024/05: Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales en su ámbito de actuación

Responsable: Dirección General de Tráfico

Fecha: Mayo de 2024

El Escrito Directriz MOV 2024/05¹⁹ define las acciones que puede llevar a cabo la Dirección General de Tráfico en materia de incendios forestales, tanto con carácter preventivo como operativo. Para ello se tienen en cuenta estos elementos esenciales:

- Información LINCE.
- Establecimiento de medidas preventivas con la máxima anticipación temporal y espacial.

¹⁷ https://www.transportes.gob.es/recursos_mfom/comodin/recursos/20240603_oc_2_2024_incorporaciones_senalizacion_verti-cal_vi_0.pdf

¹⁸ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-trafico/MOV-gestion-trafico/2024/report_Instruccion_MOV-2024-05.pdf

¹⁹ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-trafico/MOV-gestion-trafico/2024/report_Instruccion-MOV-2024-05.pdf

- Máxima información a los ciudadanos, a través de los canales establecidos, y especialmente en los paneles de mensaje variable.
- Máxima coordinación.
- Cuadros de mando de carreteras cortadas.

Línea de Actuación

04.4.

Potenciar la gestión del tráfico segura, sostenible e inteligente

04
06

Respuesta al siniestro efectiva y justa

04
07

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

04
08

Administraciones, empresas y organizaciones seguras

04
09

Políticas integradas y cooperación internacional

05 Área
estratégica

Vehículos seguros y conectados

65-69

Línea de actuación 05.1.
Promover nuevos
sistemas de seguridad
en los vehículos y mejorar
el conocimiento de las
nuevas tecnologías
por parte de los
conductores

66

Línea de actuación 05.2.
Aumentar la seguridad
del parque existente y
mejorar la información
disponible en la compra
de vehículo usado

67

Línea de actuación 05.3.
Aumentar la seguridad
del parque existente y
mejorar la información
disponible en la compra
de vehículo usado

68

Línea de actuación 05.7.
Potenciar el
Registro General de
Vehículos

69

Línea de Actuación 05.1.

Promover nuevos sistemas de seguridad en los vehículos y mejorar el conocimiento de las nuevas tecnologías por parte de los conductores

Entrada en vigor del Manual de característica técnicas de VMPs

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Enero de 2024

El Manual de características técnicas de los VMP se publicó en el Boletín Oficial del Estado el 21 de enero de 2022 y desde entonces ya han sido muchas las marcas y modelos certificados.

El 22 de enero de 2024 entró en vigor el punto del Manual de características técnicas de los Vehículos de Movilidad Personal que obliga a que todos los VMPs que se comercialicen a partir de ese día, dispongan de un documento en el que se muestren sus características técnicas, así como la certificación de su homologación por un organismo autorizado. Estos vehículos deben cumplir con unas garantías de calidad y durabilidad mínimas exigibles, con objeto de velar por la seguridad vial y la protección al conductor de este tipo de vehículos, así como la del resto de usuarios de la vía. Aquellos vehículos vendidos con anterioridad podrán circular hasta el 22 de enero de 2027 sin disponer del certificado.

Las características que deben cumplir se enumeran a continuación.



Aprobación de un nuevo Reglamento de Vehículos Históricos

Responsable: Ministerio del Interior; Ministerio de Industria y Turismo; Dirección General de Tráfico
Fecha: Julio de 2023

El 10 de septiembre de 2024 el Consejo de Ministros aprobó un nuevo Reglamento de Vehículos Históricos²⁰, que entró en vigor el 1 de octubre de 2024. Su objetivo es adecuar la norma a las actuales legislaciones europeas, y así homogeneizar los tratamientos y beneficios que se dispensan a los vehículos clasificados como históricos en los distintos países. Además, insta a los ayuntamientos a establecer fórmulas en sus ordenanzas municipales que permitan la circulación de este tipo de vehículos.

Registro de rellamadas (Re-call) en el Registro General de Vehículos

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Mayo de 2024

La Dirección General de Tráfico incluirá a partir de ahora en el Registro de Vehículos los datos de las Campañas de "llamadas a revisión" ("Re-call") de los vehículos matriculados en España.²¹

Con ello se busca aumentar las vías de comunicación de las llamadas a revisión pendientes a los titulares de los vehículos afectados, lo que impactará en la seguridad vial y minimizará los riesgos de un posible accidente.

Esta iniciativa también supondrá una mayor transparencia en el mercado de vehículos de ocasión, pues tendrán información de los posibles defectos del vehículo, a través de la DGT y en un momento previo a la compra.

La puesta en marcha de este nuevo canal de comunicación ha sido posible gracias a la colaboración de las Asociaciones de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC) y de la Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas (ANESDOR) y fabricantes de automoción como Toyota, Seat, Yamaha y Suzuki, que han participado en las pruebas piloto realizadas con éxito.

Línea de Actuación 05.2.

Aumentar la seguridad del parque existente y mejorar la información disponible en la compra de vehículo usado

²⁰ <https://www.min-tur.gob.es/es-es/gabineteprensa/notasprensa/2024/documents/20240910%20np%20veh%3%adculos%20hist%3%b3ricos.pdf>

²¹ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/nota_prensa/20240523_La-Direccion-General-de-Tráfico-incluiren-el-Registro-de-Vehiculos/NP-DGT-incluye-las-llamadas-a-revision-en-el-Registro-de-Vehiculos-def.pdf

Línea de Actuación 05.3.

Aumentar la seguridad del parque existente y mejorar la información disponible en la compra de vehículo usado

Adquisición de chalecos airbag para motociclistas de la ATGC

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Octubre de 2024

El 17 de octubre²² tuvo lugar la presentación de los nuevos chalecos airbag para los motociclistas de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil. Se repartirán 4.661 airbags hasta final de año y ya está en marcha una segunda adjudicación para 3.595 unidades más con los que poder equipar a la totalidad de la plantilla de motociclistas de Tráfico. Con ello se refuerzan los parámetros de seguridad en los que operan los agentes de Tráfico.

Además, desde DGT se espera que esta actuación sirva también para fomentar el uso del airbag entre todos los motociclistas españoles.

²² https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/nota_prensa/20241810-Grande-Marlaska-entrega-a-la-Agrupacion-de-Trafico-de-la-Guardia-Civil-sus-nuevos-chalecos-airbag/241018_mir_entrega_airbags_Agrupacion_Trafico_Guardia_Civil.nota.pdf

Directriz VEH 2024/13: Validez documentación digitalizada en inspecciones técnicas. Consulta estaciones ITV al Registro de Vehículos

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Octubre de 2024

La Directriz VEH 2024/13²³ tiene como objetivo dar cumplimiento a varios derechos recogidos en la Ley 39/2015, de 1 de octubre, del Procedimiento Administrativo Común de las AA.PP., relativos a la simplificación de la relación de los ciudadanos con la Administración.

De esta forma, a partir de la entrada en vigor de esta directriz:

- En aquellos casos en que el interesado presente en la estación ITV la documentación del vehículo a través de la aplicación miDGT o de la plataforma de vehículos de alquiler, o incluso no presente la documentación, no se rechazará el inicio de la inspección ITV, sino que las estaciones ITV accederán al Registro de Vehículos y podrán verificar la información disponible para completar la correcta identificación del vehículo.
- La estación ITV podrá consultar con el Registro de Vehículos de la DGT, entre otros datos, la información sobre bastidor, marca, modelo y tarjeta ITV electrónica que pueda necesitar para completar el requisito de identificación del vehículo.
- En el caso de los vehículos que no dispongan de tarjeta ITV electrónica sí se deberá presentar la tarjeta original, para que las estaciones ITV puedan revisar todas las reformas que dichos vehículos tiene legalizadas y anotadas en la propia tarjeta ITV y que debido a su antigüedad puedan no estar informatizadas en el Registro de Vehículos de la DGT.

Línea de Actuación 05.7.

Potenciar el registro general de vehículos

²³ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-trafico/VEH-vehiculos/report_Directriz-VEH-2024-13.pdf

06 Área
estratégica

Respuesta al siniestro efectiva y justa

71-75

Línea de actuación 06.1.
Reducir los tiempos de
atención y mejorar la
asistencia en caso de
siniestros 72

Línea de actuación 06.3.
Garantizar los derechos
de las víctimas del tráfico 73

Línea de actuación 06.4.
Mejorar el conocimiento
del impacto de los
siniestros sobre la salud 74

Línea de Actuación 06.1.

Reducir los tiempos de atención y mejorar la asistencia en caso de siniestros

Escrito Directriz MOV 2024/02: Vigencia de la autorización administrativa de comercialización de la señal V-16

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Febrero de 2024

El Real Decreto 159/2021, de 16 de marzo, por el que se regulan los servicios de auxilio en las vías públicas, modifica el Anexo XI del Reglamento General de Vehículos (Real Decreto 2822/1998, de 23 de diciembre) y regula la nueva señal de vehículo V-16 (dispositivo de preseñalización de peligro).

Este Escrito Directriz 2024/02²⁴: resuelve algunas dudas por parte de los fabricantes ya autorizados respecto a la posibilidad de continuar comercializando la señal V 16 al cumplirse la fecha de validez alguno de los certificados que dieron lugar a la certificación de la señal.

²⁴ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-trafico/MOV-gestion-trafico/2023/Escrito-Directriz_MOV-2023-11.pdf

Mejora de la atención policial a las víctimas de siniestros viales

Responsable: ATGC
Fecha: Mayo-diciembre de 2024

Por parte de la ATGC, durante el año 2024 se han entregado 53.621 documentos con un código QR para facilitar la información a las víctimas de siniestros viales. Este documento se ha asentado y solo serán necesarias labores de supervisión del procedimiento en los próximos años.

Línea de Actuación 06.3.

Garantizar los derechos de las víctimas del tráfico

04
06

Respuesta al siniestro efectiva y justa

04
07

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

04
08

Administraciones, empresas y organizaciones seguras

04
09

Políticas integradas y cooperación internacional

Línea de Actuación

06.4.

Mejorar el conocimiento del impacto de los siniestros sobre la salud

Actualización del valor estadístico de una vida y una lesión no mortal

Responsable: DGT, Universidad de Murcia, Sigma Dos
Fecha: Marzo de 2024

El 12 de marzo de 2024 se celebró en DGT una sesión técnica en la cual se presentó el estudio “Actualización del valor monetario del año de vida ajustado por la calidad (AVAC) y del valor de una víctima no mortal en España”²⁵ elaborado por la Universidad de Murcia, con la colaboración de Sigma Dos, para estimar los valores de prevenir un fallecimiento y una persona herida en siniestros de tráfico en España. El objetivo era conocer la “disposición a pagar” de las personas por viajar de manera más segura, así como las pérdidas de productividad y los costes sanitarios.

²⁵ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt/que-hacemos/conocimiento-e-investigacion/Actualizacion-del-Valor-Monetario-del-Año-de-Vida-Ajustado-por-la-Calidad-AVAC-y-del-Valor-de-una-Victima-no-Mortal-en-Espana.pdf

Línea de Actuación 06.4.

Mejorar el conocimiento del impacto de los siniestros sobre la salud

07 Área
estratégica

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

72-81

Línea de actuación 07.4.
Investigar en profundidad
muestras de siniestros de
tráfico

78

Línea de Actuación

07.4.

Investigar en profundidad muestras de siniestros de tráfico

Desarrollo y consolidación de las Unidades de investigación de siniestros viales

Responsable: ATGC
Fecha: Enero-diciembre de 2024

Dentro de la ATGC, a fecha 31/12/2024 ya están destinados o en comisión de servicio 6 oficiales jefes de UNIS (Unidades de Investigación de Siniestros Viales) y se han creado 10 EPRATs (Equipos Periféricos de Reconstrucción de Accidentes de Tráfico).

Profundizar en el análisis pormenorizado de la siniestralidad laboral de tráfico

Responsable: CNNST
Fecha: Agosto de 2024

Desde el INSST, en agosto de 2024 se publicó el último informe de accidentes laborales de tráfico, referido al ejercicio 2023.²⁶

²⁶ <https://www.insst.es/documentacion/material-tecnico/documentos-tecnicos/informe-de-accidentes-laborales-de-trafico>

Línea de Actuación **07.4.**

Investigar en profundidad
muestras de siniestros de
tráfico

08 Área
estratégica

Administraciones y organizaciones seguras

82-87

Línea de actuación 08.1.
Promover los planes
de movilidad segura
y sostenible en
Administraciones Públicas
y empresas

82

Línea de actuación 08.2.
Potenciar la formación,
educación y
sensibilización en riesgos
viales

83

Línea de actuación 08.3.
Mejorar la prevención
de riesgos laborales y el
tratamiento del accidente
in itinere

84

Línea de actuación 08.7.
Aumentar la seguridad
del transporte
profesional

85

Línea de actuación 08.8.
Potenciar la vigilancia
de la salud de las
personas trabajadoras
y los conductores
profesionales

86

Línea de Actuación

08.1.

Promover los planes de movilidad segura y sostenible en Administraciones Públicas y empresas

Planes de movilidad en los centros de trabajo de la Dirección General de Tráfico

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Diciembre de 2024

El objetivo de esta actuación es desarrollar y actualizar los planes de movilidad segura y sostenible en todos los centros de trabajo de la Dirección General de Tráfico. A finales de 2024 ya están implementados en 56 centros.

Desarrollo de un distintivo nacional en Seguridad Vial Laboral

Responsable: INSST
Fecha: Marzo de 2024

INSST está llevando a cabo un proyecto de asistencia técnica para el desarrollo de un distintivo nacional en Seguridad Vial Laboral (SVL). Se ha iniciado en 2024 como actividad interna y continuará en 2025. Comprenderá el desarrollo de una declaración y unas bases, así como el desarrollo de una herramienta de autodiagnóstico en SVL para que puedan utilizar las empresas. Para ello se solicitará la colaboración de la DGT y otras Administraciones.

Promover buenas prácticas en la conducción de vehículos por parte de los trabajadores y trabajadoras

Responsable: CNNST
Fecha: Enero a diciembre de 2024

Los integrantes del Grupo de Trabajo de Seguridad Vial Laboral (GT-SVL) de la CNSST remiten de forma periódica las actuaciones que desarrollan. Dentro de dichas actuaciones se recopilan entre otras: campañas, estadísticas y estudios. En concreto, en 2024 se han remitido actuaciones desde Cataluña, Aragón, Cantabria.

En 2025 se continuará con el desarrollo de dichas actuaciones.

Formación online sobre gestión de la seguridad vial laboral en las empresas

Responsable: INNST
Fecha: Octubre de 2024

INSST realizó el webinar sobre "Seguridad Vial Laboral: situación actual, estrategias y actuaciones empresariales" el día 30 de octubre de 2024, con la participación de la DGT.²⁷

Se presentaron los datos del último informe de accidentes laborales de tráfico (2023) y se abordaron las políticas y estrategias nacionales en SVL.

En junio de 2025 se tiene previsto realizar otro webinar sobre SVL, para el cual se contará de nuevo con la participación de la DGT.

Línea de Actuación 08.2.

Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales

²⁷ <https://www.insst.es/formacion/cnnt-madrid/seguridad-vial-laboral-situacion-actual-estrategias-y-actuaciones-empresariales>

Línea de Actuación

08.3.

Mejorar la prevención de riesgos laborales y el tratamiento del accidente in itinere

Elaborar unas directrices básicas que sirvan de ayuda y referencia a los técnicos de prevención en el ámbito de la seguridad vial laboral

Responsable: CNNST
Fecha: Enero a diciembre de 2024

Para abordar esta actuación se constituyó en 2023 un subgrupo de trabajo específico, coordinado por el INSST, dentro del Grupo de Trabajo de Seguridad Vial Laboral (GT-SVL) de la CNSST. Durante 2024 se han realizado 5 reuniones del subgrupo, y se ha avanzado con la propuesta de Directrices de SVL. Se ha validado el contenido de los apartados introductorios, así como el primer bloque de factores de riesgo, relativos a la gestión preventiva.

En 2025 se continuará con el desarrollo del documento de Directrices, centrándose en el desarrollo del resto de bloque de factores de riesgo.

Impulsar la coordinación efectiva de actividades empresariales en relación con la seguridad vial laboral

Responsable: CNNST
Fecha: Agosto de 2024

El INSST publicó en 2023 el documento: "Directrices para una eficaz coordinación de actividades empresariales (CAE)". En 2024 se ha publicado una actualización del mismo, en la cual se ha incorporado un apéndice específico para el sector del transporte, con cuestiones específicas de Seguridad Vial Laboral (SVL), tales como la necesaria coordinación entre los distintos intervinientes en el transporte y descarga de mercancías: proveedor, cliente y quien la traslada entre el centro de origen y el de destino.²⁸

²⁸ <https://www.insst.es/documentacion/material-tecnico/documentos-tecnicos/directrices-para-una-eficaz-coordinacion-de-actividades-empresariales-2024>

Instrucción MOV 2024/1: Planificación Controles Inspección Técnica en Carretera de Vehículos Comerciales

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Enero de 2024

La Instrucción MOV 2024/1²⁹ establece unos criterios generales de coordinación, planificación y asignación eficiente de los recursos en orden a conseguir reducir las cifras de siniestralidad que se vienen registrando en España y a cumplir con los objetivos fijados, mediante el servicio de realización de Inspección Técnicas en Carretera por parte de empresas acreditadas, que deberán realizar sus labores bajo la coordinación de la DGT con una serie de unidades móviles.

Línea de Actuación 08.7.

Aumentar la seguridad del transporte profesional

²⁹ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/muevete-con-seguridad/normas-de-trafico/MOV-gestion-trafico/2024/report_instruccion-MOV-2024-1.pdf

04
06

Respuesta al siniestro efectiva y justa

04
07

Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos

04
08

Administraciones, empresas y organizaciones seguras

04
09

Políticas integradas y cooperación internacional

Línea de Actuación

08.8.

Potenciar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras y los conductores profesionales

Actualización de la “Guía de consejo sanitario en Seguridad Vial Laboral”

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Diciembre de 2024

Esta “Guía de consejo sanitario en Seguridad Vial Laboral”³⁰ es una versión renovada de la Guía que se elaboró por primera vez en el año 2010, un documento de consulta fundamental para los profesionales sanitarios, que necesitaba ser actualizado ya que en estos años se han producido numerosos avances, tanto en medicina de tráfico como a nivel normativo, especialmente con cambios en el Anexo IV del Reglamento General de Conductores.

El objetivo, como ya lo era el de su predecesora, es proporcionar a los profesionales sanitarios una herramienta de consulta de fácil manejo, con información clara y concisa, para detectar factores de riesgo vial que pueden influir en la conducción y, por tanto, en la seguridad vial.

³⁰ https://www.dgt.es/export/sites/web-DGT/galleries/downloads/conoce_la_dgt_que_hacemos/conocimiento-e-investigacion/Guia-Consejo-Sanitario_vr.pdf

Línea de Actuación **08.8.**

Potenciar la vigilancia de la salud de las personas trabajadoras y los conductores profesionales

09 Área
estratégica

Políticas integradas y cooperación internacional

88-93

Línea de actuación 09.1.
Integración de las
políticas de seguridad
vial con otros ámbitos de
intervención, en el marco
de la Agenda 2030

90

Línea de actuación 09.2.
Potenciar la participación
en organismos y
grupos de trabajo
internacionales, así
como los proyectos
de cooperación
bilateral

91

Línea de actuación 09.5.
Implicar en la Estrategia
a administraciones,
empresas y sociedad
civil

92

Línea de Actuación 09.1.

Integración de las políticas de seguridad vial con otros ámbitos de intervención, en el marco de la Agenda 2030

Protocolo de actuación en materia de seguridad vial entre DGT y FEMP

Responsable: Dirección General de Tráfico,
Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP)

Fecha: Octubre de 2024

La Dirección General de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) firmaron el 2 de octubre de 2024 un protocolo general de actuación en materia de seguridad e impulso de la administración electrónica con el que ambos organismos se comprometen a colaborar en estos dos aspectos.³¹

El protocolo tiene por objeto establecer el marco básico de colaboración entre ambas entidades tanto en el desarrollo de una mejor y más efectiva participación de los Ayuntamientos en el diseño, ejecución y evolución de las políticas de seguridad vial, como en la coordinación de la mejora de los accesos por parte de los ciudadanos y los Ayuntamientos a los trámites y servicios que presta la Dirección General de Tráfico.

Participación en la Semana Europea de la Movilidad

Responsable: Dirección General de Tráfico,
Jefaturas Provinciales de Tráfico

Fecha: Septiembre de 2024

Desde la Dirección General de Tráfico, cada año, se continúa promoviendo la participación de todas sus unidades de la en la Semana Europea de la Movilidad, impulsando la adopción de políticas para una movilidad segura, y la integración de la seguridad vial en las políticas relacionadas con la movilidad y el medio ambiente.

En 2024 se registró la participación de la DGT en 135 de las 467 actuaciones llevadas a cabo en España, según los registros de la web de la Semana Europea de la Movilidad.³²

³¹ https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/20241002_dgt-y-la-femp-firman-un-protocolo-de-actuacion-en-materia-de-seguridad-vial/?utm_medium=copy&utm_source=DGT&utm_campaign=web

³² <https://mobilityweek.eu/participating-towns-and-cities/?year=2024>

Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Motocicleta

Responsable: Dirección General de Tráfico, ANESDOR
Fecha: Marzo de 2024

Los días 20 y 21 de marzo se celebró en Zaragoza la "International Motorcycle Road Safety Conference", organizada por DGT y ANESDOR, y con la colaboración de la Fundación Ibercaja.³³

Reunió a profesionales, técnicos, representantes de la industria y organizaciones internacionales líderes en esta materia, con el objetivo de compartir experiencias, debatir políticas e impulsar acciones estratégicas dirigidas específicamente a la seguridad vial de la moto.

Además, DGT ha alcanzado un acuerdo con ANESDOR y la Asociación Internacional de Fabricantes de Motocicletas para convertir esta conferencia en un evento bienal.

Cooperación con países iberoamericanos en el ámbito policial

Responsable: Dirección General de Tráfico, ATGC
Fecha: Septiembre de 2024

Durante el año 2024 se han realizado:

- 1 Videoconferencia bilateral: Ecuador-España
- 2 Videoconferencias multilaterales: hasta 8 países iberoamericanos, y
- 2 reuniones internas de coordinación: ATGC/DGT y ATGC/SECI.

Asamblea anual de EReg en Madrid

Responsable: Dirección General de Tráfico, ATGC
Fecha: Mayo de 2024

En mayo de 2024 DGT fue el organizador y anfitrión de la asamblea anual de EReg (asociación europea de organismos de registro de vehículos y licencias de conducir).³⁴

Además de para abordar las cuestiones internas de la asociación (organización, cuentas, etc.), la asamblea sirve como punto de encuentro para compartir buenas prácticas, retos tecnológicos, y proyectos importantes que se están impulsando desde Europa.

Línea de Actuación 09.2.

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

³³ https://www.dgt.es/comunicacion/notas-de-prensa/conferencia-internacional-de-seguridad-vial-de-la-moto/?utm_medium=copy&utm_source=DGT&utm_campaign=web

³⁴ <https://www.ereg-association.eu/about-ereg/general-meeting-conference/gmac-2024/>

Línea de Actuación 09.5.

Implicar en la Estrategia a administraciones, empresas y sociedad civil

Portal de “Prácticas de interés” en seguridad vial

Responsable: Dirección General de Tráfico
Fecha: Diciembre de 2024

El objetivo del Plan de Comunicación de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 es para difundir sus objetivos, principios, Áreas estratégicas y Líneas de actuación.

En el marco de esta actuación, durante el año 2024 se ha potenciado el nuevo portal de “Prácticas de interés”, en el sitio web de la Estrategia.³⁵ Hasta final de 2024 se habían publicado en mismo 70 prácticas de interés que pueden ser aplicadas por distintos tipos de responsables de la seguridad vial (administraciones, empresas, etc.), en el marco de las distintas Áreas de la Estrategia.

³⁵ <https://seguridad-vial2030.dgt.es/practicas-de-interes/>

Línea de Actuación **09.5.**

Implicar en la Estrategia
a administraciones,
empresas y sociedad civil



Resumen de las actividades realizadas

95-103

05.1. Listado de las actividades ordenadas por Área estratégica y Línea de actuación	96
05.2. Listado de las actividades ordenadas cronológicamente	98
05.3. Listado de las actividades ordenadas por organismo responsable	100

05.1

Resumen de las actuaciones realizadas

Listado de las actuaciones ordenadas por Área estratégica y Línea de actuación

Área	Línea	Actuación	Responsable	Fecha
1	1.2	Nota del examen teórico del permiso de conducir en la aplicación miDGT	DGT	Marzo 2024
1	1.2	Mejora accesibilidad exámenes DGT	DGT	Diciembre 2024
1	1.2	Incorporación de nuevos ADAS en las pruebas de aptitudes y comportamientos: Instrucción COND 2024/12	DGT	Agosto 2024
1	1.2	Extensión de la prueba teórica por ordenador a los centros de examen desplazados	DGT	Diciembre 2024
1	1.2	Evaluación del riesgo de conducción de una motocicleta con permiso B y 3 años de antigüedad	DGT	Febrero 2024
1	1.4	Paquete de medidas urgentes para reducir la siniestralidad vial	DGT	Abril a diciembre 2024
1	1.4	Campañas de comunicación y concienciación	DGT	Enero a diciembre 2024
1	1.4	Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campaña de información y prevención	DGT, ATGC	Mayo a diciembre 2024
1	1.4	Campaña de comunicación sobre los riesgos de la somnolencia en la conducción	DGT	Marzo a mayo de 2024
1	1.6	Actualización de los cursos de sensibilización y reeducación vial	DGT	Septiembre 2024
2	2.1	Paquete de medidas urgentes para reducir la siniestralidad vial	DGT	Abril a diciembre 2024
2	2.1	Instrucciones anuales de vigilancia de los comportamientos de riesgo. Calendario anual de campañas	DGT	Marzo 2024
2	2.1	Instrucción MOV 2024/04 sobre ubicación de cinemómetros	DGT	Marzo 2024
2	2.1	Capacitación de agentes de la autoridad	DGT	Enero a diciembre 2024
2	2.1	Potenciar la presencia policial en los servicios de vigilancia	DGT, ATGC	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Vigilancia de comportamientos de riesgo	DGT	Enero a diciembre 2024
2	2.2	Escrito Directriz MOV 2024/11	DGT	Julio 2024
2	2.2	Escrito Directriz 2024/12	DGT	Agosto 2024
2	2.2	Mayor vigilancia en autopistas y autovías	DGT, ATGC	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Aumento de los controles de alcohol y drogas	DGT, ATGC	Mayo a diciembre 2024

Área	Línea	Actuación	Responsable	Fecha
2	2.2	Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campañas de control y vigilancia	DGT, ATGC	Mayo a diciembre 2024
4	4.2	Determinación y difusión de tramos de concentración de accidentes de motociclistas (TCAM) en la RCE	MTMS	Abril 2024
4	4.3	Desarrollo de metodologías para la evaluación del nivel de seguridad	MTMS	Abril 2024
4	4.4	Actualización del catálogo de señales	DGT, MTMS	Junio 2024
4	4.4	Instrucción MOV 2024/05: Ordenación especial de tráfico por razones de seguridad vial en caso de AVP sociales o culturales	DGT	Marzo 2024
4	4.4	Escrito Directriz MOV 2024/05: Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales	DGT	Mayo 2024
5	5.1	Entrada en vigor del Manual de Características Técnicas de VMPs	DGT	Enero 2024
5	5.2	Nuevo Reglamento de Vehículos Históricos	DGT	Septiembre 2024
5	5.2	Registro de llamadas (Re-call) en el Registro General de Vehículos	DGT	Mayo 2024
5	5.2	Adquisición de chalecos airbag para motociclistas de la ATGC	DGT	Octubre 2024
5	5.7	Directriz VEH 2024/13: Validez documentación digitalizada en inspecciones técnicas. Consulta estaciones ITV al Registro de Vehículos	DGT	Octubre 2024
6	6.1	Escrito Directriz MOV 2024/02: Vigencia de la autorización administrativa de comercialización de la señal V-16	DGT	Febrero 2024
6	6.3	Mejora de la atención policial a las víctimas de siniestros viales	ATGC	Mayo a diciembre 2024
6	6.4	Actualización del valor estadístico de una vida y una lesión no mortal	DGT, Universidad de Murcia, SigmaDos	Marzo 2024
7	7.4	Desarrollo y consolidación de las Unidades de investigación de siniestros viales	ATGC	Enero a diciembre 2024
7	7.4	Profundizar en el análisis pormenorizado de la siniestralidad laboral de tráfico	CNSST	Agosto 2024
8	8.1	Planes de movilidad en los centros de trabajo de la Dirección General de Tráfico	DGT	Diciembre 2024
8	8.1	Desarrollo de un distintivo nacional en Seguridad Vial Laboral.	INSST	Marzo 2024
8	8.2	Promover buenas prácticas en la conducción de vehículos por parte de los trabajadores y trabajadoras	CNSST	Enero a diciembre 2024
8	8.2	Formación online sobre gestión de la seguridad vial laboral en las empresas	INSST	Octubre 2024
8	8.3	Elaborar unas directrices básicas que sirvan de ayuda y referencia a los técnicos de prevención en el ámbito de la seguridad vial laboral	CNSST	Enero a diciembre 2024

Área	Línea	Actuación	Responsable	Fecha
8	8.3	Impulsar la coordinación efectiva de actividades empresariales en relación con la seguridad vial laboral	CNSST	Agosto 2024
8	8.7	Instrucción MOV 2024/1: Planificación Controles Inspección Técnica en Carretera de Vehículos Comerciales	DGT	Enero 2024
8	8.8	Actualización de la "Guía de consejo sanitario en Seguridad Vial Laboral"	DGT	Marzo 2024
9	9.1	Protocolo de actuación en materia de seguridad vial entre DGT y FEMP	DGT, FEMP	Octubre 2024
9	9.1	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	DGT, JPT	Septiembre 2024
9	9.2	Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Motocicleta	DGT, ANESDOR	Marzo 2024
9	9.2	Cooperación con países iberoamericanos en el ámbito policial	DGT, ATGC	Septiembre 2024
9	9.2	Asamblea anual de EReg en Madrid	DGT	Mayo 2024
9	9.5	Portal de "Prácticas de interés" en seguridad vial	DGT	Diciembre 2024

05.2

Resumen de las actuaciones realizadas

Listado de las actuaciones ordenadas cronológicamente

Área	Línea	Actuación	Responsable	Fecha
1	1.4	Campañas de comunicación y concienciación	DGT	Enero a diciembre 2024
2	2.1	Capacitación de agentes de la autoridad	DGT	Enero a diciembre 2024
2	2.2	Vigilancia de comportamientos de riesgo	DGT	Enero a diciembre 2024
7	7.4	Desarrollo y consolidación de las Unidades de investigación de siniestros viales	ATGC	Enero a diciembre 2024
8	8.2	Promover buenas prácticas en la conducción de vehículos por parte de los trabajadores y trabajadoras	CNSST	Enero a diciembre 2024
8	8.3	Elaborar unas directrices básicas que sirvan de ayuda y referencia a los técnicos de prevención en el ámbito de la seguridad vial laboral	CNSST	Enero a diciembre 2024
8	8.7	Instrucción MOV 2024/1: Planificación Controles Inspección Técnica en Carretera de Vehículos Comerciales	DGT	Enero 2024
5	5.1	Entrada en vigor del Manual de Características Técnicas de VMPs	DGT	Enero 2024
1	1.2	Evaluación del riesgo de conducción de una motocicleta con permiso B y 3 años de antigüedad	DGT	Febrero 2024
6	6.1	Escrito Directriz MOV 2024/02: Vigencia de la autorización administrativa de comercialización de la señal V-16	DGT	Febrero 2024
1	1.2	Nota del examen teórico del permiso de conducir en la aplicación miDGT	DGT	Marzo 2024
2	2.1	Instrucciones anuales de vigilancia de los comportamientos de riesgo. Calendario anual de campañas	DGT	Marzo 2024
2	2.1	Instrucción MOV 2024/04 sobre ubicación de cinemómetros	DGT	Marzo 2024
6	6.4	Actualización del valor estadístico de una vida y una lesión no mortal	DGT, Universidad de Murcia, SigmaDos	Marzo 2024
4	4.4	Instrucción MOV 2024/05: Ordenación especial de tráfico por razones de seguridad vial en caso de AVP sociales o culturales	DGT	Marzo 2024
8	8.8	Actualización de la "Guía de consejo sanitario en Seguridad Vial Laboral"	DGT	Marzo 2024
9	9.2	Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Motocicleta	DGT, ANESDOR	Marzo 2024
8	8.1	Desarrollo de un distintivo nacional en Seguridad Vial Laboral.	INSST	Marzo 2024
1	1.4	Paquete de medidas urgentes para reducir la siniestralidad vial	DGT	Abril a diciembre 2024
2	2.1	Paquete de medidas urgentes para reducir la siniestralidad vial	DGT	Abril a diciembre 2024

Área	Línea	Actuación	Responsable	Fecha
4	4.2	Determinación y difusión de tramos de concentración de accidentes de motociclistas (TCAM) en la RCE	MTMS	Abril 2024
4	4.3	Desarrollo de metodologías para la evaluación del nivel de seguridad	MTMS	Abril 2024
1	1.4	Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campaña de información y prevención	DGT, ATGC	Mayo a diciembre 2024
2	2.1	Potenciar la presencia policial en los servicios de vigilancia	DGT, ATGC	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Mayor vigilancia en autovías y autopistas	DGT, ATGC	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Aumento de los controles de alcohol y drogas	DGT, ATGC	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campañas de control y vigilancia	DGT, ATGC	Mayo a diciembre 2024
6	6.3	Mejora de la atención policial a las víctimas de siniestros viales	ATGC	Mayo a diciembre 2024
4	4.4	Escrito Directriz MOV 2024/05: Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales	DGT	Mayo 2024
1	1.4	Campaña de comunicación sobre los riesgos de la somnolencia en la conducción	DGT	Marzo a mayo de 2024
5	5.2	Registro de llamadas (Re-call) en el Registro General de Vehículos	DGT	Mayo 2024
9	9.2	Asamblea anual de EReg en Madrid	DGT	Mayo 2024
4	4.4	Actualización del catálogo de señales	DGT, MTMS	Junio 2024
2	2.2	Escrito Directriz MOV 2024/11	DGT	Julio 2024
1	1.2	Incorporación de nuevos ADAS en las pruebas de aptitudes y comportamientos: Instrucción COND 2024/12	DGT	Agosto 2024
2	2.2	Escrito Directriz 2024/12	DGT	Agosto 2024
7	7.4	Profundizar en el análisis pormenorizado de la siniestralidad laboral de tráfico	CNSST	Agosto 2024
8	8.3	Impulsar la coordinación efectiva de actividades empresariales en relación con la seguridad vial laboral	CNSST	Agosto 2024
1	1.6	Actualización de los cursos de sensibilización y reeducación vial	DGT	Septiembre 2024
5	5.2	Nuevo Reglamento de Vehículos Históricos	DGT	Septiembre 2024
9	9.1	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	DGT, JPT	Septiembre 2024
9	9.2	Cooperación con países iberoamericanos en el ámbito policial	DGT, ATGC	Septiembre 2024
5	5.2	Adquisición de chalecos airbag para motociclistas de la ATGC	DGT	Octubre 2024
9	9.1	Protocolo de actuación en materia de seguridad vial entre DGT y FEMP	DGT, FEMP	Octubre 2024

Área	Línea	Actuación	Responsable	Fecha
5	5.7	Directriz VEH 2024/13: Validez documentación digitalizada en inspecciones técnicas. Consulta estaciones ITV al Registro de Vehículos	DGT	Octubre 2024
8	8.2	Formación online sobre gestión de la seguridad vial laboral en las empresas	INSST	Octubre 2024
1	1.2	Mejora accesibilidad exámenes DGT	DGT	Diciembre 2024
1	1.2	Extensión de la prueba teórica por ordenador a los centros de examen desplazados	DGT	Diciembre 2024
8	8.1	Planes de movilidad en los centros de trabajo de la Dirección General de Tráfico	DGT	Diciembre 2024
9	9.5	Portal de "Prácticas de interés" en seguridad vial	DGT	Diciembre 2024



05.3

Resumen de las
actuaciones realizadas

Listado de las actuaciones ordenadas por organismo responsable

(En esta lista, las acciones con más de un organismo responsable aparecen tantas veces como organismos)

Área	Línea	Actuación	Responsable	Fecha
9	9.2	Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Motocicleta	ANESDOR	Marzo 2024
1	1.4	Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campaña de información y prevención	ATGC	Mayo a diciembre 2024
2	2.1	Potenciar la presencia policial en los servicios de vigilancia	ATGC	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Mayor vigilancia en autovías y autopistas	ATGC	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Aumento de los controles de alcohol y drogas	ATGC	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campañas de control y vigilancia	ATGC	Mayo a diciembre 2024
6	6.3	Mejora de la atención policial a las víctimas de siniestros viales	ATGC	Mayo a diciembre 2024
7	7.4	Desarrollo y consolidación de las Unidades de investigación de siniestros viales	ATGC	Enero a diciembre 2024
9	9.2	Cooperación con países iberoamericanos en el ámbito policial	ATGC	Septiembre 2024
7	7.4	Profundizar en el análisis pormenorizado de la siniestralidad laboral de tráfico	CNSST	Agosto 2024
8	8.2	Promover buenas prácticas en la conducción de vehículos por parte de los trabajadores y trabajadoras	CNSST	Enero a diciembre 2024
8	8.3	Elaborar unas directrices básicas que sirvan de ayuda y referencia a los técnicos de prevención en el ámbito de la seguridad vial laboral	CNSST	Enero a diciembre 2024
8	8.3	Impulsar la coordinación efectiva de actividades empresariales en relación con la seguridad vial laboral	CNSST	Agosto 2024
1	1.2	Nota del examen teórico del permiso de conducir en la aplicación miDGT	DGT	Marzo 2024
1	1.2	Mejora accesibilidad exámenes DGT	DGT	Diciembre 2024
1	1.2	Incorporación de nuevos ADAS en las pruebas de aptitudes y comportamientos: Instrucción COND 2024/12	DGT	Agosto 2024
1	1.2	Extensión de la prueba teórica por ordenador a los centros de examen desplazados	DGT	Diciembre 2024
1	1.2	Evaluación del riesgo de conducción de una motocicleta con permiso B y 3 años de antigüedad	DGT	Febrero 2024
1	1.4	Paquete de medidas urgentes para reducir la siniestralidad vial	DGT	Abril a diciembre 2024
1	1.4	Campañas de comunicación y concienciación	DGT	Enero a diciembre 2024
1	1.4	Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campaña de información y prevención	DGT	Mayo a diciembre 2024

05.3

Resumen de las actuaciones realizadas

Área	Línea	Actuación	Responsable	Fecha
1	1.4	Campaña de comunicación sobre los riesgos de la somnolencia en la conducción	DGT	Marzo a mayo de 2024
1	1.6	Actualización de los cursos de sensibilización y reeducación vial	DGT	Septiembre 2024
2	2.1	Paquete de medidas urgentes para reducir la siniestralidad vial	DGT	Abril a diciembre 2024
2	2.1	Instrucciones anuales de vigilancia de los comportamientos de riesgo. Calendario anual de campañas	DGT	Marzo 2024
2	2.1	Instrucción MOV 2024/04 sobre ubicación de cinemómetros	DGT	Marzo 2024
2	2.1	Capacitación de agentes de la autoridad	DGT	Enero a diciembre 2024
2	2.1	Potenciar la presencia policial en los servicios de vigilancia	DGT	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Vigilancia de comportamientos de riesgo	DGT	Enero a diciembre 2024
2	2.2	Escrito Directriz MOV 2024/11	DGT	Julio 2024
2	2.2	Escrito Directriz 2024/12	DGT	Agosto 2024
2	2.2	Mayor vigilancia en autopistas y autovías	DGT	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Aumento de los controles de alcohol y drogas	DGT	Mayo a diciembre 2024
2	2.2	Refuerzo de la seguridad de los motoristas: campañas de control y vigilancia	DGT	Mayo a diciembre 2024
4	4.4	Actualización del catálogo de señales	DGT	Junio 2024
4	4.4	Instrucción MOV 2024/05: Ordenación especial de tráfico por razones de seguridad vial en caso de AVP sociales o culturales	DGT	Marzo 2024
4	4.4	Escrito Directriz MOV 2024/05: Actuación preventiva y operativa de los Centros de Gestión de Tráfico en materia de incendios forestales	DGT	Mayo 2024
5	5.1	Entrada en vigor del Manual de Características Técnicas de VMPs	DGT	Enero 2024
5	5.2	Nuevo Reglamento de Vehículos Históricos	DGT	Septiembre 2024
5	5.2	Registro de llamadas (Re-call) en el Registro General de Vehículos	DGT	Mayo 2024
5	5.2	Adquisición de chalecos airbag para motociclistas de la ATGC	DGT	Octubre 2024
5	5.7	Directriz VEH 2024/13: Validez documentación digitalizada en inspecciones técnicas. Consulta estaciones ITV al Registro de Vehículos	DGT	Octubre 2024
6	6.1	Escrito Directriz MOV 2024/02: Vigencia de la autorización administrativa de comercialización de la señal V-16	DGT	Febrero 2024
6	6.4	Actualización del valor estadístico de una vida y una lesión no mortal	DGT	Marzo 2024
8	8.1	Planes de movilidad en los centros de trabajo de la Dirección General de Tráfico	DGT	Diciembre 2024

Área	Línea	Actuación	Responsable	Fecha
8	8.1	Certificado de Movilidad Responsable MORE	DGT	Junio 2024
8	8.7	Instrucción MOV 2024/1: Planificación Controles Inspección Técnica en Carretera de Vehículos Comerciales	DGT	Enero 2024
8	8.8	Actualización de la "Guía de consejo sanitario en Seguridad Vial Laboral"	DGT	Marzo 2024
9	9.1	Protocolo de actuación en materia de seguridad vial entre DGT y FEMP	DGT	Octubre 2024
9	9.1	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	DGT	Septiembre 2024
9	9.2	Conferencia Internacional de Seguridad Vial de la Motocicleta	DGT	Marzo 2024
9	9.2	Cooperación con países iberoamericanos en el ámbito policial	DGT	Septiembre 2024
9	9.2	Asamblea anual de EReg en Madrid	DGT	Mayo 2024
9	9.5	Portal de "Prácticas de interés" en seguridad vial	DGT	Diciembre 2024
9	9.1	Protocolo de actuación en materia de seguridad vial entre DGT y FEMP	FEMP	Octubre 2024
8	8.1	Desarrollo de un distintivo nacional en Seguridad Vial Laboral.	INSST	Marzo 2024
8	8.2	Formación online sobre gestión de la seguridad vial laboral en las empresas	INSST	Octubre 2024
9	9.1	Participación en la Semana Europea de la Movilidad	JPT	Septiembre 2024
4	4.2	Determinación y difusión de tramos de concentración de accidentes de motociclistas (TCAM) en la RCE	MTMS	Abril 2024
4	4.3	Desarrollo de metodologías para la evaluación del nivel de seguridad	MTMS	Abril 2024
4	4.4	Actualización del catálogo de señales	MTMS	Junio 2024
6	6.4	Actualización del valor estadístico de una vida y una lesión no mortal	SigmaDos	Marzo 2024
6	6.4	Actualización del valor estadístico de una vida y una lesión no mortal	Universidad de Murcia	Marzo 2024



Organismos responsables de las actividades

105-107



Anexo. Organismos responsables de las actividades

Anexo.
Organismos responsables
de las actividades

Para la identificación de los organismos implicados en la realización de las Actuaciones se han utilizado las siguientes siglas y abreviaturas:

Siglas	Organismo
ANESDOR	Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas
ATGC	Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil
CNSST	Comisión Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo
DGT	Dirección General de Tráfico
FEMP	Federación Española de Municipios y Provincias
INSST	Instituto Nacional de Seguridad y Salud en el Trabajo
JPT	Jefatura Provincial de Tráfico
MTMS	Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
ONSV	Observatorio Nacional de Seguridad Vial



SEGURIDAD VIAL 2030



SEGURIDAD VIAL 2030

