POR UNA MOVILIDAD MÁS SEGURA EN ESPAÑA
Diez propuestas para incorporar a los programas electorales

Las entidades firmantes solicitan un compromiso político estable para prevenir los siniestros viales, proteger a las víctimas y avanzar hacia los objetivos de Sistema Seguro y Visión Cero.

Proponemos diez medidas concretas:

1. SEGURIDAD VIAL COMO PRIORIDAD DE ESTADO

Impulsar un Pacto de Estado por la Seguridad Vial, con coordinación efectiva de administraciones, objetivos medibles y dotación económica y de personal en los Presupuestos Generales del Estado. Alinear las políticas con los compromisos europeos e internacionales.

2. ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS Y JUSTICIA VIAL

Garantizar la atención integral a víctimas y familiares y reforzar el servicio 018. Mejorar la especialización judicial y la justicia restaurativa. Impulsar por ley la reducción del límite general de alcoholemia de 0,5 a 0,2 g/l y combatir la conducción bajo los efectos de otras drogas. Examinar las reformas penales sobre homicidio vial y decomiso de vehículos, sin reducir las garantías ni la protección de las víctimas.

3. CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS SEGURAS

Aumentar la inversión en conservación; extender auditorías e inspecciones a todas las redes; actuar prioritariamente en carreteras convencionales mediante soluciones 2+1, márgenes seguros y «carreteras que perdonan», protegiendo a los usuarios vulnerables.

4. RESPUESTA SANITARIA COORDINADA

Implantar protocolos comunes de atención postsiniestro, especialmente cuando existan personas fallecidas, heridos graves o menores. Reforzar la presencia de profesionales de psicología especializados en urgencias y emergencias.

5. SALUD PÚBLICA Y PREVENCIÓN DE LA REINCIDENCIA

Prevenir los riesgos asociados al consumo de sustancias, la fatiga y la medicación. Atender específicamente las adicciones y la reincidencia mediante intervenciones individualizadas, rehabilitación y seguimiento, con garantías jurídicas y evaluación de eficacia.

6. VEHÍCULOS MÁS SEGUROS

Favorecer la renovación del parque con incentivos socialmente accesibles, promover el conocimiento y uso correcto de ADAS y ARAS y preparar una transición segura hacia tecnologías de conducción conectada y automatizada.

7. INVESTIGACIÓN PARA ANTICIPAR LOS RIESGOS

Estudiar en profundidad los siniestros mortales y graves, incluidas las salidas de vía, e impulsar investigación del comportamiento humano, tecnologías y evaluación de medidas. Reforzar la valoración médico-forense del daño corporal y el uso seguro de datos interoperables.

8. SEGURIDAD VIAL LABORAL

Integrar el riesgo vial en la prevención de riesgos laborales y en los planes de movilidad segura de empresas y polígonos industriales; proteger desplazamientos in itinere y en misión, incluidos los nuevos modelos de reparto.

9. EDUCACIÓN Y FORMACIÓN A LO LARGO DE LA VIDA

Incorporar competencias de educación vial en los grados de Magisterio y reforzar la formación docente. Mejorar la formación de conductores, ciclistas y usuarios de VMP y evaluar los cursos de recuperación de puntos y las intervenciones ante la reincidencia.

10. COOPERACIÓN INTERNACIONAL, ESPECIALMENTE CON IBEROAMÉRICA

Reforzar la cooperación española mediante intercambio de buenas prácticas, formación, investigación y transferencia de conocimiento, aprovechando los marcos multilaterales para lograr resultados medibles.

DESARROLLO DE LOS DIEZ COMPROMISOS

Motivación y medidas propuestas. Documento de apoyo al resumen ejecutivo.

España ha logrado avances importantes en seguridad vial, pero la persistencia de fallecimientos y lesiones graves demuestra que el progreso no está garantizado. Detrás de cada siniestro hay personas, familias y consecuencias que duran toda la vida. No podemos asumir estas pérdidas como un coste inevitable al desplazarnos.

Además de su dimensión humana y social, **la seguridad vial constituye un factor estratégico para el desarrollo económico, la productividad y la competitividad de nuestro país**. La falta de inversión y de políticas preventivas eficaces no solo se traduce en pérdidas de vidas y sufrimiento humano, sino también en importantes costes sanitarios, sociales y laborales, pérdida de productividad y consecuencias económicas para las familias, las empresas y las administraciones públicas. Invertir en seguridad vial significa, por tanto, proteger a las personas, fortalecer nuestra economía y contribuir al bienestar y al progreso de la sociedad.

Hoy, además, el envejecimiento de la población, las nuevas formas de movilidad, los cambios en el trabajo y la transformación tecnológica plantean nuevos riesgos y oportunidades. La respuesta no puede limitarse a corregir conductas o actuar después de los siniestros: necesitamos un Sistema Seguro que proteja a las personas incluso cuando cometen errores, apoyado en mejores infraestructuras, vehículos, educación, atención a las víctimas, investigación e innovación y políticas públicas evaluables.

Por ello, las entidades firmantes solicitamos a los partidos políticos un compromiso de Estado, sostenido y dotado de recursos, que sitúe la seguridad vial entre las prioridades estratégicas del país. Presentamos diez medidas concretas para incorporar a los programas electorales y desarrollar posteriormente con las administraciones y los agentes sociales, desde una visión integral que conecte la protección de la vida con la salud pública, el desarrollo económico, la innovación y la competitividad.

La seguridad vial no es únicamente una responsabilidad social ni un gasto público: es una inversión estratégica en vidas, salud, productividad, competitividad, bienestar y futuro de país.

1. LA SEGURIDAD VIAL COMO PRIORIDAD DE ESTADO

Motivación

La reducción sostenida de fallecimientos y lesiones graves requiere políticas coordinadas, continuidad entre legislaturas y responsabilidad compartida. Los compromisos internacionales solo tienen eficacia si se traducen en recursos, actuaciones y evaluación.

Medidas propuestas

- Promover un Pacto de Estado por la Seguridad Vial fundamentado en el Sistema Seguro, Visión Cero y los objetivos europeos y de Naciones Unidas.
- Mejorar la coordinación entre administraciones y valorar las alternativas institucionales propuestas, incluida una agencia u órgano estatal específico o una reorganización competencial, previo análisis de su viabilidad.
- Definir objetivos, responsables, indicadores, dotaciones presupuestarias y mecanismos públicos de seguimiento, con participación de entidades, comunidad científica y asociaciones de víctimas.
- Incorporar la seguridad vial a las políticas de transporte, educación, sanidad, trabajo, industria y justicia, garantizando que las actuaciones lleguen también al ámbito autonómico y local.

2. ATENCIÓN A LAS VÍCTIMAS Y JUSTICIA VIAL

Motivación

El sistema debe responder al daño causado, proteger a las víctimas y prevenir nuevas conductas peligrosas. La respuesta judicial y la atención integral a las víctimas deben complementarse, sin condicionar el acompañamiento a la existencia de un procedimiento penal.

Medidas propuestas

- Garantizar la aplicación del Estatuto de la Víctima del Delito cuando corresponda, impulsar el teléfono 018 y coordinar la información y derivación hacia las asociaciones y los servicios de asistencia.
- Asegurar apoyo psicológico, social y jurídico y continuidad de la atención integral a las víctimas y familiares, incluidas las consecuencias de larga duración.
- Impulsar la aprobación por ley de la reducción del límite general de alcoholemia de 0,5 a 0,2 g/l de sangre y reforzar la actuación frente a la conducción bajo los efectos de otras drogas. Esta petición legislativa se sitúa expresamente en Justicia.
- Promover secciones o capacidades judiciales especializadas en siniestros viales y responsabilidad civil, además de formación y recursos para la justicia restaurativa con participación voluntaria de las víctimas.
- Estudiar jurídicamente la propuesta de «homicidio vial» y las penas aplicables antes de cerrar su formulación legislativa; promover criterios proporcionados para el decomiso del vehículo en supuestos graves o reincidentes.

3. CARRETERAS E INFRAESTRUCTURAS SEGURAS

Motivación

El diseño y la conservación viaria influyen tanto en la probabilidad de siniestro como en la gravedad de sus consecuencias. La prevención requiere actuar sobre la red estatal y también sobre las carreteras autonómicas, provinciales y locales.

Medidas propuestas

- Asegurar financiación estable para la conservación y mantenimiento, con prioridades basadas en análisis del riesgo y resultados esperados.
- Extender auditorías, inspecciones y evaluaciones preventivas de seguridad vial al conjunto de las redes según sus características y competencias.
- Desarrollar actuaciones de «carreteras que perdonan»: gestión de obstáculos, márgenes, sistemas de contención y medidas adaptadas a motociclistas y otros usuarios vulnerables.
- Priorizar las carreteras convencionales mediante soluciones 2+1 cuando resulten adecuadas, mejora de intersecciones, señalización, trazado y prevención de siniestros con fauna.
- Incorporar progresivamente resiliencia ante fenómenos meteorológicos extremos y tecnologías útiles de información al usuario, sin desplazar la conservación básica.

4. RESPUESTA SANITARIA COORDINADA

Motivación

La atención posterior al siniestro exige actuar con rapidez y continuidad. La calidad de la coordinación entre emergencias, centros sanitarios y servicios de apoyo condiciona la recuperación y el acompañamiento de las personas afectadas.

Medidas propuestas

- Acordar protocolos compartidos de coordinación post-siniestro entre los primeros intervinientes, especialmente ante fallecimientos, heridas graves y presencia de menores.
- Reforzar la intervención de profesionales de psicología especializados en urgencias y emergencias hospitalarias desde las primeras fases de atención.
- Facilitar circuitos de seguimiento y rehabilitación física, funcional y psicológica, conectados con los servicios sociales y de apoyo a víctimas.
- Mejorar los registros de lesiones graves y la información sobre secuelas, preservando los derechos y la confidencialidad de los pacientes.

5. SALUD PÚBLICA Y PREVENCIÓN DE LA REINCIDENCIA

Motivación

La seguridad vial también depende de factores sanitarios y conductuales prevenibles. La respuesta frente al consumo de sustancias y la reincidencia debe combinar control, proporcionalidad, tratamiento cuando corresponda y evaluación.

Medidas propuestas

- Desarrollar actuaciones de prevención y sensibilización sobre alcohol, otras drogas, medicamentos, fatiga y somnolencia al conducir.
- Diseñar intervenciones específicas para reincidentes y situaciones de adicción, combinando evaluación individual, tratamiento, seguimiento y medidas legales proporcionadas.
- Promover información y coordinación entre profesionales de salud y movilidad sobre capacidades funcionales relevantes para la conducción, evitando discriminaciones automáticas por edad o diagnóstico.
- Distinguir en la deliberación normativa entre una política preventiva de «tolerancia cero» y la definición técnica de límites legales y procedimientos de detección.

6. VEHÍCULOS MÁS SEGUROS E INNOVACIÓN

Motivación

La antigüedad del parque y la incorporación de nuevas tecnologías plantean oportunidades preventivas y retos de accesibilidad. La tecnología ofrece beneficios cuando sus capacidades y límites se comprenden y se utilizan adecuadamente.

Medidas propuestas

- Impulsar la renovación del parque mediante instrumentos fiscales e incentivos para familias, autónomos y empresas, teniendo en cuenta seguridad, eficiencia, sostenibilidad y equidad.
- Promover campañas y formación sobre ADAS y ARAS que expliquen sus ventajas, límites, mantenimiento y uso seguro.
- Evaluar el impacto real de los sistemas de asistencia, la conectividad, la inteligencia artificial y la conducción automatizada sobre el comportamiento y la siniestralidad.
- Favorecer la innovación, fabricación y ensamblaje de vehículos en España, también mediante inversión internacional, vinculando posibles apoyos a empleo, conocimiento, valor añadido y elevados estándares de seguridad.

7. INVESTIGACIÓN PARA ANTICIPAR LOS RIESGOS

Motivación

Investigar los siniestros es indispensable, pero también lo es anticipar los riesgos y conocer cuáles de las actuaciones preventivas funcionan. La política pública debe apoyarse en una comunidad científica conectada con los gestores.

Medidas propuestas

- Investigar en profundidad las salidas de vía, los siniestros mortales y graves y los factores humanos, tecnológicos, ambientales y de infraestructura.
- Reforzar la valoración médico-forense del daño corporal en los Institutos de Medicina Legal, con especialistas y métodos apropiados.
- Impulsar investigación sobre percepción del riesgo, toma de decisiones, exposición, conflictos de tráfico y evaluación de políticas e intervenciones.
- Mejorar la calidad, interoperabilidad y utilización segura de los datos de movilidad, tráfico, infraestructuras y salud, aprovechando los espacios de datos existentes.

- Favorecer una red de cooperación entre administraciones, universidades, empresas y centros de investigación, con transferencia de resultados a la gestión pública.

8. SEGURIDAD VIAL LABORAL

Motivación

El riesgo vial asociado al trabajo afecta tanto al trayecto de ida y vuelta como a los desplazamientos profesionales. La prevención depende también de la organización empresarial y de la existencia de alternativas seguras. La inseguridad vial laboral hacer perder competitividad y productividad en las empresas.

Medidas propuestas

- Integrar el riesgo vial en la prevención de riesgos laborales y en los planes de movilidad segura de empresas y polígonos industriales, de acuerdo con la Ley de Movilidad Sostenible.
- Contemplar expresamente los desplazamientos in itinere y en misión, con participación de empresas, representantes de los trabajadores y administraciones.
- Prevenir la fatiga, las presiones temporales y otros riesgos de la logística urbana y de última milla, considerando las características de repartidores y transportistas.
- Promover formación, uso responsable de las tecnologías de asistencia e indicadores para evaluar los resultados de las actuaciones.

9. EDUCACIÓN Y FORMACIÓN A LO LARGO DE LA VIDA

Motivación

La educación vial no debe limitarse al conocimiento de normas ni a la preparación de un examen. Debe generar habilidades de percepción del riesgo, autonomía y toma de decisiones a lo largo de la vida.

Medidas propuestas

- Incorporar competencias explícitas de educación vial y movilidad segura en la formación inicial de los grados de Maestro en Educación Infantil y Primaria, en coherencia con el currículo escolar de la LOMLOE, y reforzar la formación continua docente.
- Mantener la propuesta de formación mínima para ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal, definiendo posteriormente su alcance y modalidades proporcionadas.
- Revisar los cursos de recuperación de puntos y la propuesta original de limitar su repetición, analizando previamente su fundamento jurídico y eficacia preventiva; incorporar seguimiento específico de reincidentes.
- Actualizar la formación de conductores sobre riesgos, usuarios vulnerables, ADAS y automatización, en el marco de la evolución normativa europea.
- Desarrollar sensibilización vial para personas adultas y mayores, con perspectiva de autonomía, inclusión y evaluación científica de resultados.

10. COOPERACIÓN INTERNACIONAL Y MOVILIDAD SEGURA

Motivación

La cooperación internacional permite aprender de otras experiencias y transferir conocimiento. España puede contribuir al intercambio científico y técnico con Iberoamérica y otros foros multilaterales.

Medidas propuestas

- Reforzar la colaboración con Iberoamérica, aprovechando las oportunidades institucionales de las cumbres y foros regionales para impulsar acciones concretas y medibles.
- Promover investigación conjunta, formación de profesionales, intercambio de buenas prácticas y aprendizaje bidireccional.
- Participar activamente en iniciativas de Naciones Unidas, UNECE, OMS y Unión Europea sobre seguridad vial y movilidad segura.
- Integrar progresivamente la seguridad de los desplazamientos completos en las políticas de ciudad, intermodalidad, accesibilidad y transporte público, evitando duplicar medidas de otros compromisos.