

TEMA 12

PLANIFICACIÓN EN EL ÁMBITO URBANO. EL “PLAN TIPO DE SEGURIDAD VIAL URBANO” COMO GUÍA DE APOYO PARA LA ACTUACIÓN LOCAL. PLANES AUTONÓMICOS DE SEGURIDAD VIAL. PLANES ESPECÍFICOS DE SEGURIDAD VIAL. PLANES DE SEGURIDAD VIAL DE EMPRESA. ESTRATEGIAS PARA OTROS USUARIOS: EL PLAN ESTRATÉGICO PARA LA SEGURIDAD VIAL DE MOTOCICLETAS

1. PLANIFICACIÓN EN EL ÁMBITO URBANO.

- 1.1 EVOLUCIÓN DEL MODELO DE MOVILIDAD
- 1.2 LA SEGURIDAD VIAL URBANA: UNA COMPETENCIA COMPARTIDA.
- 1.3 LA ZONA URBANA COMO PRIORIDAD EN LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020.
- 1.4 PLANES URBANOS DE SEGURIDAD VIAL: EJEMPLOS DE CASOS DE ESTUDIO EN ESPAÑA.
- 1.5 CONVENIO ESPECÍFICO DGT-FEMP, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y CONVENIOS BILATERALES CON LOS AYUNTAMIENTOS.

2. EL “PLAN TIPO DE SEGURIDAD VIAL URBANO” COMO GUÍA DE APOYO PARA LA ACTUACIÓN LOCAL.

- 2.1 INTRODUCCIÓN
- 2.2 LOS ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y LOS OBJETIVOS.
- 2.3 METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN.

3. PLANES AUTONÓMICOS DE SEGURIDAD VIAL.

- 3.1 PLANES AUTONÓMICOS DE SEGURIDAD VIAL.
- 3.2 PLANES AUTONÓMICOS DE SEGURIDAD VIAL. EJEMPLOS DE CASOS DE ESTUDIO EN ESPAÑA.

4. PLANES ESPECÍFICOS DE SEGURIDAD VIAL.

4.1 INTRODUCCIÓN

4.2 LOS PLANES ESPECÍFICOS O SECTORIALES DE SEGURIDAD VIAL COMO COMPLEMENTO DE LA ESTRATEGIA NACIONAL GENERAL.

5. PLANES DE SEGURIDAD VIAL DE EMPRESAS.

5.1 PLANTEAMIENTO GENERAL.

5.2 RAZONES PARA INCORPORAR LA CULTURA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS.

5.3 TRATAMIENTO LEGAL.

5.4 LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020.

5.5 PLANES DE SEGURIDAD VIAL DE EMPRESA.

6. ESTRATEGIAS PARA OTROS USUARIOS: EL PLAN ESTRATÉGICO PARA LA SEGURIDAD VIAL DE MOTOCICLETAS.

6.1 INTRODUCCIÓN

6.2 ÁMBITOS DE ACTUACIÓN

6.3 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN

6.4 Plan de Medidas Especiales para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores 2019-2020

6.5 Estrategia Estatal por la Bicicleta (2019)

6.6 Principales acciones llevadas a cabo

1. PLANIFICACIÓN EN EL ÁMBITO URBANO.

1.1 EVOLUCIÓN DEL MODELO DE MOVILIDAD

La ciudad es un espacio de relación para las personas, donde el contacto, la convivencia y la comunicación constituyen la esencia de la vida colectiva.

El concepto actual de ciudad tiene muy poco que ver con el tradicional modelo de ciudad compacta, donde comercio, sanidad, educación, trabajo y ocio se concentraban en un espacio reducido. En la época actual prolifera el modelo de ciudad dispersa, en la cual los usos y actividades se encuentran desperdigados y lejanos entre sí, obligando a los ciudadanos a invertir mayor tiempo y esfuerzo en su movilidad cotidiana y generando una mayor dependencia de los medios motorizados de transporte.

Este cambio modal en el tipo de desplazamiento genera unos costes económicos que crecen de forma exponencial y ponen en evidencia la insostenibilidad del sistema. El reto que se plantea es la necesidad de tender hacia una movilidad más sostenible que, satisfaciendo las necesidades de la sociedad actual, no afecte de forma desfavorable e irreversible a las generaciones futuras.

Alcanzar el nuevo modelo de movilidad que nuestras ciudades necesitan exige un cambio cultural que todavía se antoja lejano. Superar la dependencia del automóvil y recuperar las ciudades para los ciudadanos requiere muchos esfuerzos y la colaboración de todos los sectores implicados.

Según la Sociedad Española de Salud Pública y Administración Sanitaria, sustituir el coche por la bicicleta o desplazarse a pie, puede reducir hasta un 50 por ciento el riesgo de padecer enfermedades coronarias, diabetes y obesidad, así como en un 30 por ciento, el de hipertensión.

En el año 2007, el 72% de la población europea vivía en núcleos poblacionales urbanos, que son fundamentales para el crecimiento y el empleo. Las ciudades necesitan sistemas de transporte eficientes en apoyo de su economía y del bienestar de sus habitantes.

Una integración eficaz, la interoperabilidad y la interconexión entre las diferentes redes de transporte, son elementos clave a la hora de conseguir un sistema de movilidad acorde con nuestros tiempos. Esto puede facilitar la transferencia modal hacia modos de desplazamiento más respetuosos con el medio ambiente y una logística del transporte de mercancías más eficaz. Un transporte público favorable y asequible para todos es de vital importancia para animar a los ciudadanos a tener una menor dependencia del vehículo privado.

Al margen de estas poderosas razones de salud y medioambientales expuestas anteriormente, existe otro factor a tener en cuenta, determinante a nuestro entender, que no es otro que la relación directa existente entre

movilidad y seguridad vial. La opción por uno u otro tipo de movilidad tendrá una incidencia fundamental en las cifras de siniestralidad por accidentes de tráfico. Hablar de seguridad vial es hablar de movilidad y hablar de movilidad nos lleva necesariamente a hablar de urbanismo.

Existe un hecho incuestionable que no podemos dejar de contemplar: la práctica totalidad de los desplazamientos que efectúan los ciudadanos tienen su origen y su final en zona urbana. Nuestras ciudades constituyen, por tanto, una verdadera escuela de conducción y civismo, los hábitos que allí se adquieran se transferirán también a la zona interurbana. Las ciudades deben ser los ámbitos territoriales donde se planifiquen y lleven a cabo las acciones prioritarias en materia de seguridad vial.

Las ciudades han contribuido en los últimos años al reto planteado de reducción de las víctimas mortales, si bien, la reducción ha sido menor que en las carreteras. La disminución en carretera en el periodo 2003 – 2009 ha sido del 52% y en zona urbana del 36%.

Ciñéndonos a las cifras totales del año 2018, las vías urbanas registraron un total de 64.407 accidentes con víctimas, en los cuales fallecieron 489 personas, el 27% del total, 4.484 resultaron heridas hospitalizadas y 76.550 heridas no hospitalizadas.

Respecto del año anterior, el número de accidentes con víctimas en vías urbanas ha descendido un 1%, el de fallecidos un 4%, el de heridos hospitalizados un 6% y el de heridos no hospitalizados un 1%. El índice de letalidad para las vías urbanas en 2018 fue 0,6, igual al de los últimos 2 años.

1.2 LA SEGURIDAD VIAL URBANA: UNA COMPETENCIA COMPARTIDA.

La competencia administrativa en materia de circulación vial corresponde y es ejercida, según su atribución y ámbito territorial, por la Administración General de Estado, por la de las Comunidades y por los Municipios.

El artículo 149.1.21 de nuestra Carta Magna establece como competencia exclusiva del Estado: “ferrocarriles y transportes terrestres que transcurran por el territorio de más de una Comunidad Autónoma; régimen general de comunicaciones; tráfico y circulación de vehículos a motor; correos y telecomunicaciones; cables aéreos, submarinos y radiocomunicación”.

Hay Comunidades Autónomas (Cataluña y País Vasco) que tienen transferidas competencias ejecutivas en materia de tráfico; Navarra, en virtud de su origen foral, mantiene competencias sobre vigilancia de la circulación vial y denuncia de las infracciones.

En otras materias directamente relacionadas con la seguridad vial, como pueden ser carreteras, transportes, sanidad, industria, etc., las Comunidades Autónomas han asumido todas importantes competencias que les han sido transferidas.

Los Municipios, por otro lado, son los ejes fundamentales en el marco de la planificación y ejecución de la seguridad vial urbana. Su responsabilidad y competencia comprende los siguientes ámbitos:

- 1) Conservación y mejora de las vías de su titularidad, su señalización e implantación de sistemas centralizados de control de tráfico.
- 2) Gestión y fomento del transporte público de personas que no rebase el término municipal.
- 3) El artículo 25 de la Ley Reguladora de las Bases del Régimen Local establece asimismo que los municipios ejercerán competencias en materia de ordenación del tráfico de vehículos y personas en vías urbanas. Estas competencias les son propias y han sido concretadas por la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial en su artículo 7:
 - Ordenación, control y vigilancia del tráfico, por medio de agentes propios, en las vías de su titularidad, y la denuncia y sanción de las infracciones que se cometan en ellas cuando no estén atribuidas a otra administración.
 - La regulación mediante ordenanza municipal de la utilización de las vías urbanas.
 - La inmovilización de los vehículos y su retirada de la vía pública cuando se den los supuestos habilitantes para su ejercicio.
 - La autorización de las pruebas deportivas que discurran de forma íntegra dentro del casco urbano, exceptuando las travesías.
 - La realización de pruebas de alcoholemia y detección de sustancias estupefacientes.
 - El cierre de las vías urbanas a todos los usuarios o a determinado tipo de vehículos, cuando resulte necesario.
- 4) Elaboración de estadísticas y estudios de investigación en las vías urbanas.
- 5) Planificación de la seguridad vial.

1.3 LA ZONA URBANA COMO PRIORIDAD EN LA ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020.

La seguridad vial urbana es una parte fundamental, una de las principales prioridades, en la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011 – 2020 en España.

El objetivo fundamental de la Estrategia, en lo que se refiere a la zona urbana, es conseguir una movilidad segura de los usuarios más vulnerables.

Fija tres ámbitos de intervención y una serie de acciones asociadas a cada uno de ellos.

1º.- Ámbito de intervención “Hacia una movilidad urbana sostenible y segura”

- Difundir el Libro Verde sobre Movilidad Urbana y el Programa de Acción Europeo de Movilidad Urbana.
- Promover la cultura de una movilidad urbana sostenible y segura.
- Promover el Observatorio de la Movilidad Urbana Segura.
- Impulsar los planes urbanos de seguridad vial.
- Incorporar la seguridad vial a los planes urbanos de movilidad sostenible.
- Promover los planes de movilidad y seguridad vial de polígonos industriales.
- Promover los encuentros de ciudades para el intercambio de las mejores prácticas sobre seguridad vial urbana.
- Promover el intercambio específico de las mejores prácticas para mejorar la seguridad en los desplazamientos urbanos en motocicleta.
- Mejorar la información sobre los accidentes en el ámbito urbano.
- Promover el uso de la bicicleta en el ámbito urbano y fomentar los sistemas de bicicletas públicas.
- Promover y mejorar la seguridad de los desplazamientos a pie.

2º.- Ámbito de intervención “El diseño urbano bajo criterios de seguridad vial”

- Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro urbano para los colectivos vulnerables principalmente travesías y accesos a las ciudades.
- Revisar las travesías y accesos a poblaciones para adecuar la velocidad a las exigencias de la seguridad vial.
- Elaborar recomendaciones técnicas sobre el diseño seguro en la zona urbana y carreteras locales para la movilidad de los ciclistas y fomentar la construcción de carriles para bicicletas segregados.
- Pacificar el tráfico mediante la extensión de las zonas peatonales, zonas 30 y zonas de encuentro.

3º.- Ámbito de intervención “La disciplina en el ámbito urbano”

- Revisar el Reglamento General de Circulación para su mejor adecuación a las nuevas necesidades del ámbito urbano.

- Colaborar con la Federación Española de Municipios y Provincias (F.E.M.P). En la elaboración de una nueva Ordenanza Municipal Tipo y promover conjuntamente su adopción.
- Colaborar con la F.E.M.P. en la elaboración de protocolos para homogeneizar la actuación de las policías locales en las actuaciones de vigilancia y control.
- Dotar a los ayuntamientos de instrumentos para mejorar la eficacia de sus actuaciones sobre los infractores no residentes.
- Incorporar a las ciudades a las grandes campañas nacionales de vigilancia y control de la disciplina.
- Extender el uso del cinturón de seguridad en las ciudades.
- Promover la disciplina en los semáforos.
- Promover el intercambio de buenas prácticas entre las redes de policías locales.

El Consejo de Ministros, en su reunión de 25 de febrero de 2011, aprobó las líneas básicas de las políticas de seguridad vial para el periodo 2011-2020, estableciendo dentro de las prioridades:

- Proteger a los usuarios más vulnerables, en los que se incluyen a los niños, mayores, peatones y ciclistas.
- Potenciar una movilidad urbana sostenible y segura en las zonas urbanas, mejorando la seguridad en los desplazamientos de los vulnerables, proporcionando un espacio público urbano y entornos seguros, promocionando la movilidad urbana sostenible y segura.

Los Municipios son el eje vertebrador en materia de seguridad vial urbana. Los cambios que se han producido, tanto en el marco normativo como en la percepción social de la seguridad vial, unido a la importancia que ha adquirido en nuestros días la ordenación del tráfico urbano, ha contribuido a considerar el preponderante papel que los municipios están llamados a desempeñar en este ámbito.

- En el último epígrafe del tema, haremos una explicación más pormenorizada del asunto.

1.4 PLANES URBANOS DE SEGURIDAD VIAL: EJEMPLOS DE CASOS DE ESTUDIO EN ESPAÑA.

ASPECTOS GENERALES

El objetivo principal del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbano es el de fomentar la elaboración, en el ámbito local, de Planes Urbanos de Seguridad

Vial, principalmente en aquellos municipios cuya población supere los 40.000 habitantes.

Un buen número de municipios de nuestra geografía española han elaborado su propio plan de seguridad vial, bien como documento autónomo, o bien integrado dentro de plan de movilidad. Por razones de espacio, resulta obvia la imposibilidad de poder nombrar y mucho menos reproducir el contenido de todos ellos.

En la tarea se han implicado no solamente las grandes urbes, la incorporación de medianas e incluso pequeñas ciudades resulta cada vez mayor. Estamos en el buen camino.

En Cataluña, donde la competencia en seguridad vial está transferida, el Servei Català de Transit viene colaborando igualmente con los municipios de su Comunidad Autónoma en la elaboración de sus planes.

PLAN DE SEGURIDAD VIAL URBANA 2009-2012 DEL MUNICIPIO DE SORIA

En el año 2007, la Dirección General de Tráfico, como experiencia piloto, colaboró con el Ayuntamiento de Soria en la elaboración de su plan urbano, pionero en aplicar la metodología del Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana a un caso concreto.

Como experiencia piloto, analizaremos la estructura y contenido del Plan de Seguridad Vial Urbano de Soria.

En su preámbulo o exposición de motivos, el Plan define su finalidad: El objeto de este documento es servir de herramienta básica para el desarrollo y la planificación de la seguridad vial urbana. Así, a partir de la diagnosis de la accidentalidad, se plantean una serie de propuestas de actuación, en los distintos ámbitos que intervienen en la movilidad, cuyo seguimiento será fundamental para conseguir el objetivo principal de reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico y hacer de la ciudad de Soria, una ciudad más segura.

Durante el año 2007 se registraron, en la ciudad de Soria, 15 accidentes en los que se produjeron 21 víctimas, de las cuales 18 fueron heridos leves y 3 heridos graves.

El Plan de Seguridad Vial de Soria se plantea unos objetivos específicos:

1. Reducir el número de atropellos de personas mayores y niños.
2. Reducir la implicación de personas jóvenes como conductores en accidentes de tráfico.
3. Reducir los puntos de concentración de accidentes de tráfico.
4. Mejorar la recogida y transmisión de datos referentes a los accidentes de tráfico.

Las principales líneas de actuación que recoge son las siguientes:

1. Diseño del espacio público acorde con los flujos de movilidad existentes para disminuir el número de atropellos.
2. Incrementar las campañas de educación vial de la población mayor (60 años o más).
3. Control y seguimiento de las campañas de educación vial en los colegios e institutos.
4. Incrementar las campañas de educación vial de los jóvenes conductores.
5. Continuar el control sobre el exceso de velocidad, el uso de elementos de seguridad, el uso de móviles o los niveles de alcoholemia.
6. Continuar mejorando la recogida de datos en los accidentes de tráfico urbanos

Supone la primera experiencia piloto de colaboración entre la DGT y un Municipio a la hora de colaborar en la elaboración de un Plan Urbano de Seguridad Vial.

1.5 CONVENIO ESPECÍFICO DGT-FEMP, EN MATERIA DE SEGURIDAD VIAL Y CONVENIOS BILATERALES CON LOS AYUNTAMIENTOS.

El 25 de noviembre de 2009, la Dirección General de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias firmaron un Convenio Específico de Colaboración, en materia de seguridad vial, El objeto fundamental que se pretende es establecer el marco básico de colaboración entre el Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico y la Federación Española de Municipios y Provincias para el desarrollo de una mejor y más efectiva participación de los Ayuntamientos en el diseño, ejecución y evolución de las políticas de seguridad vial que se desarrollen en sus respectivos ámbitos territoriales.

Uno de los principales objetivos que se pretenden es el de impulsar la aprobación de planes de seguridad vial urbana. Como fase piloto se seleccionaron 10 ciudades que representen distintas realidades, de acuerdo a criterios territoriales, de población y estructura.

Estas diez primeras ciudades de la fase piloto fueron seleccionadas por la Comisión Mixta de Seguimiento del Convenio y, actualmente, ya han iniciado la andadura para la elaboración de sus planes municipales de seguridad vial. Las ciudades son Mérida, Granada, Córdoba, Gijón, Guadalajara, Ávila, Culleredo, San Cristóbal de La Laguna, Puertollano y Fuenlabrada.

Cada Entidad Local interesada en adherirse al presente Convenio, podrá hacerlo mediante la suscripción de un convenio entre la Entidad Local y la Jefatura Central de Tráfico, de acuerdo con el modelo de Convenio Básico Bilateral que aprobó la Comisión Mixta de Seguridad Vial, en cuyas cláusulas se definen de forma pormenorizada los derechos y obligaciones que deberán asumir cada una de las partes firmantes.

Los Convenios Bilaterales suponen un avance importante en la normalización de las relaciones de colaboración y cooperación, en materia de

seguridad vial, entre la JCT y las Entidades Locales, fundamentalmente en lo que se refiere al acceso de los Ayuntamientos a los registros y archivos de vehículos y conductores de la DGT, así como al envío de datos de accidentes y de sanciones que puedan llevar aparejada pérdida de puntos, por parte del Ayuntamiento a la DGT.

Se anexan al texto del Convenio bilateral tres adendas, que hacen referencia a los siguientes asuntos:

- Colaboración para la elaboración de planes urbanos de seguridad vial.
- Cesión de materiales y equipos medidores de velocidad, alcohol, potencia, etc.
- Actuaciones en infraestructura y ejecución de instalaciones de seguridad y gestión del tráfico urbana en vías de titularidad municipal.

2. EL “PLAN TIPO DE SEGURIDAD VIAL URBANO” COMO GUÍA DE APOYO PARA LA ACTUACIÓN LOCAL.

2.1 INTRODUCCIÓN

El Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana es el último de los documentos que conforman la estrategia española de seguridad vial 2005-2008, junto con las medidas especiales 2004-2005 y el plan estratégico de acciones clave 2005-2008. En el año 2007, la Dirección General de Tráfico publicó el citado Plan Tipo, como guía de apoyo para la actuación local.

Su justificación, la necesidad de su elaboración, parece clara y evidente; teniendo en cuenta las características diferenciales de las áreas urbanas en relación con los accidentes de tráfico y la seguridad vial, es necesario desarrollar acciones específicas de monitorización, intervención y evaluación municipal que se integren en un proyecto transversal y multisectorial, donde todos los agentes y sectores implicados se sientan representados.

El Plan Tipo pretende avanzar en estas líneas anteriormente enunciadas desde una doble vertiente, por un lado, facilitando recursos e instrumentos a los responsables de la gestión municipal en materia de movilidad, que les permita avanzar en la planificación de la seguridad vial urbana y, por otro lado, definiendo objetivos comunes y estableciendo y consensuando procedimientos y metodologías que permitan analizar los problemas de seguridad vial que afecten a un determinado municipio, comparando su situación con la de otros y concretando medidas y actuaciones comunes y homogéneas.

Se está avanzando hacia un nuevo modelo de convivencia y uso del espacio público. El objetivo fundamental de las actuaciones en materia de movilidad urbana ya no puede ser la búsqueda de la fluidez del tráfico, sino de la seguridad de todos los usuarios del espacio público.

Antes de comenzar la tarea de planificar, resulta evidente que es preciso saber hacia donde queremos ir. El establecimiento de unos objetivos básicos a

los cuales se pretende llegar debe preceder a toda planificación en cualquier actividad de la vida y, lógicamente, también en la seguridad vial. Estos objetivos han de ser universales, válidos para todos los pueblos y ciudades, constituyendo unos principios básicos y fundamentales, a partir de los cuales se podrán definir las líneas estratégicas de actuación y concretar las propuestas y acciones derivadas.

Esta universalidad de fundamentos y principios básico no está reñida en lo más mínimo con la diversidad. Como señalábamos anteriormente, cada ciudad, cada municipio en general, tiene su propia particularidad e idiosincrasia, así como sus propias pautas de movilidad que harán necesario adaptar los objetivos generales a sus necesidades concretas.

2.2 LOS ÁMBITOS DE ACTUACIÓN Y LOS OBJETIVOS.

Estos objetivos constituyen el horizonte hacia el cual deben converger todas las estrategias y actuaciones regionales y locales en materia de seguridad vial. Sin embargo, a nivel municipal, la formulación de los objetivos debe escapar de las generalidades para abordar directamente los problemas concretos de seguridad vial más comunes que afecten a las ciudades.

El decálogo de ámbitos de actuación y objetivos que propone el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana y que debería constituir el marco conceptual y estratégico para la elaboración de un Plan Municipal de Seguridad Vial es el siguiente:

Ámbitos de actuación	Objetivos genéricos
1. El diseño del espacio público y la señalización	Repartir de forma más equitativa el espacio vial y mejorar la señalización
2. El tráfico y la convivencia de los distintos medios de transporte urbanos	Pacificar el tráfico y fomentar los medios de transporte más sostenibles
3. La accidentalidad de los vehículos a motor de dos ruedas	Reducir el número y las consecuencias de los accidentes de motos y ciclomotores
4. La movilidad de los colectivos más vulnerables	Aumentar la protección de los peatones, ciclistas y personas con movilidad reducida
5. La vigilancia y control de las infracciones y sus causas	Actuar sobre la indisciplina vial y las infracciones
6. La asistencia sanitaria y social a las víctimas de accidentes de tráfico	Mejorar la asistencia y considerar la seguridad vial como un problema de salud pública
7. El estudio de la movilidad y la accidentalidad vial urbana	Implantar sistemas de monitorización para mejorar la recogida y el análisis de los datos
8. La formación y la información sobre seguridad vial urbana	Introducir los valores de la seguridad vial en todos los ámbitos de la sociedad
9. La coordinación y colaboración	Impulsar la coordinación y la colaboración

entre administraciones	con las instituciones y organismos supramunicipales competentes
10. La participación social sobre seguridad vial urbana	Fomentar la participación social y el debate ciudadano sobre movilidad y seguridad vial

Este decálogo debe constituir una base, a partir de la cual cada municipio debe proponer un conjunto de actividades o acciones concretas, adaptadas a sus propias características.

2.3 METODOLOGÍA PARA LA ELABORACIÓN DEL PLAN.

Toda planificación precisa seguir una metodología para que el resultado pueda resultar coherente. La propuesta que recoge el Plan Tipo establece cuatro fases a desarrollar para la elaboración de un plan urbano de seguridad vial. Las cuatro fases son las siguientes:

Etapas 1. Diagnóstico.- Comprende las siguientes fases: caracterización del municipio, identificación de los problemas relacionados con la accidentalidad y causas que los producen.

Etapas 2. Formulación de las propuestas.- A partir del decálogo de objetivos, teniendo como base las prioridades municipales, se plantea un conjunto de acciones en las que la administración local concentrará sus esfuerzos.

Etapas 2. Elaboración del Plan de Acción.- Concreción del calendario de actuación, de los agentes implicados y de los recursos disponibles.

Etapas 4. Evaluación del Plan de Acción.- Definición del sistema de información para el seguimiento del plan de acción, la evaluación de las acciones implantadas y la consecución de los objetivos previstos.

A continuación intentaremos profundizar en cada una de las citadas fases, considerando que su análisis y comprensión constituye en sí una de las partes fundamentales de este tema.

Diagnóstico

Sin conocer el escenario de partida, sin tener claro dónde estamos, difícilmente podremos llegar a donde queremos. El hecho que cada ciudad, cada municipio, sea diferente y tenga unas características propias no impide que se pueda ofrecer una propuesta metodológica que tenga validez para todos ellos. Aplicar un método uniforme, aunque necesariamente adaptado, en la elaboración de los diferentes planes permitirá la realización de estudios comparativos entre municipios, lo que sin duda contribuirá en la resolución colectiva de los problemas que afectan a la seguridad vial urbana.

El diagnóstico deberá comprender al menos:

1.- La caracterización del municipio.

El objetivo en esta fase consiste en recopilar toda aquella información que pueda resultar de interés para determinar los puntos fuertes y débiles en relación con la seguridad vial que tiene el municipio. Esto permitirá definir un escenario de partida específico, concreto y adaptado a la realidad.

La información municipal de base para la elaboración de un plan de seguridad vial debería recoger, hasta donde sea posible, los datos siguientes:

- Características socioeconómicas, demográficas, territoriales y urbanísticas: datos geográficos y territoriales, demográficos, modelo urbanístico (ciudad compacta y ciudad dispersa).

- Características del diseño vial y del trazado urbano: Se trata de tener un conocimiento claro y preciso del diseño y jerarquía vial y de la señalización.

- Características del parque móvil y hábitos de movilidad ciudadana: Dentro de este apartado se trata de recopilar toda la información posible referente al parque de vehículos (antigüedad, tipología), hábitos de movilidad y de conducción, distribución modal de los desplazamientos, oferta existente de transporte público colectivo, oferta de aparcamientos.

- Características de la accidentalidad urbana: tipo de accidentes, vehículos implicados, perfil de las víctimas, perfil de los conductores causantes de accidentes, puntos de riesgo, evolución temporal de la accidentalidad.

- Elaboración de mapas de la movilidad y la accidentalidad urbana (visión gráfica): puntos de conflicto, tipología de accidentes, reparto del espacio público, jerarquización viaria.

Las fuentes de información existentes para la recopilación de todos estos datos son múltiples y variadas: Policía Municipal y Dirección General de Tráfico, registro de mortalidad, Instituto de Medicina Legal, urgencias e ingresos hospitalarios, encuestas sobre movilidad y hábitos de desplazamiento, encuestas de salud, etc. Cada una de ellas puede aportar una parte importante, si bien, se necesita acudir a varias, sino a todas, para tener un conocimiento preciso de la situación. Todas son buenas, pero ninguna es completa por sí misma, aisladamente, presentan sus bondades y carencias.

2.- La identificación de los problemas y sus causas.

Conocer los problemas y sus causas constituye el primer paso para poder avanzar en su solución. Los problemas pueden ser de muy diversa índole, dado que su origen o raíz puede ser urbanística, normativa, policial, etc.

Los problemas que se pueden detectar en esta fase son variados: inseguridad en los cruces, alto índice de atropellos, elevado número de accidentes de vehículos de dos ruedas, etc.

Identificados los problemas, el paso subsiguiente debería ser establecer las causas: mal reparto del espacio público, escaso control policial, falta de señalización adecuada, transporte público deficiente, falta de educación vial, etc.

3.- La definición de los objetivos locales.

Identificados los problemas y sus causas, el siguiente paso metodológico deberá ser la definición de los objetivos operativos locales. Estos objetivos deberán ser concretos e integrados en el decálogo de objetivos generales anteriormente descrito. Esto no significa que un objetivo local deba quedar circunscrito a un objetivo general exclusivamente, pueden ser de carácter transversal y tener relación con dos o más de ellos.

Posibles objetivos locales podrían ser:

- Disminuir la siniestralidad de los vehículos de dos ruedas (Objetivo general 3).
- Incrementar el espacio público dedicado a los peatones (Objetivos generales 1 y 4)

La formulación de propuestas

Una vez que tenemos un diagnóstico fiable, el siguiente paso debería ser la formulación de un conjunto de propuestas de actuación. Estas propuestas han de ir en consonancia con los objetivos de la Comisión Europea y el Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial para avanzar en la reducción del número de accidentes y la mejora de la seguridad vial urbana.

Las propuestas que se formulen deberán ser abiertas, no agrupadas por objetivos, ya que muchas de ellas serán de carácter transversal y afectarán a más de un ámbito.

La relación de propuestas formuladas debe intentar ser lo más amplia posible, esto permitirá a aquellos responsables de la elaboración y ejecución del plan municipal poder barajar un amplio espectro de opciones y posibilidades a la hora de construir el plan.

A título de mero ejemplo, desarrollaremos una de las posibles propuestas de actuación y acciones asociadas.

- *Propuesta: Ordenación y regulación más sostenible y segura del tráfico.*

La velocidad inadecuada es una de las principales causas de accidentes en zona urbana. Definir y fijar cual debe ser la velocidad máxima permitida resulta un elemento imprescindible para mejorar en la seguridad vial. Una vez definida, el segundo paso debería ser la instalación de aquellos elementos reductores de velocidad que resulten más adecuados.

Como ejemplo de acciones asociadas a esta propuesta, podemos citar:

- Elaborar un plan de ordenación del tráfico que minimice el número de cruces peligrosos y no regulados.
- Regular con semáforos las intersecciones de la red básica, principalmente en aquellos cruces de peatones y ciclistas con la red principal.
- Implantación de medidas para el calzado y pacificación del tráfico, así como definición de itinerarios que reduzcan la intensidad del tráfico de turistas y vehículos pesados por el centro urbano, favoreciendo el uso peatonal del mismo.
- Instalación de elementos reductores de la velocidad: rotondas, semáforos, badenes, bandas sonoras, etc.

Estas acciones descritas en el marco de esta propuesta, afectarían a los siguientes ámbitos de actuación:

2.- El tráfico y la convivencia de los distintos medios de transporte urbana.

4.- La movilidad de los colectivos de riesgo y los más vulnerables.

9.- La coordinación y la colaboración entre administraciones.

La elaboración del plan de acción

En las dos primeras fases metodológicas descritas hemos avanzado notablemente en el conocimiento de la realidad del municipio y de las propuestas de solución.

La fase de diagnóstico ha resultado vital para tener un conocimiento preciso de la realidad de la que partimos y de los problemas principales de siniestralidad vial que nos afectan.

En la segunda fase, derivado del análisis del diagnóstico, se han realizado una serie de propuestas de actuación, que se muestran como necesarias para mejorar la seguridad vial del municipio.

Ahora bien, una mera declaración de intenciones, por muy atinada que sea, no sirve para resolver los problemas. El siguiente paso será, por tanto, la elaboración de un plan de acción, que sea fruto del acuerdo y consenso tanto de los departamentos competentes, como de los agentes externos implicados.

Dentro de esta tercera fase, se deberán seguir los siguientes pasos:

1.- La concreción de las acciones.

Para que el Plan pueda llevarse a cabo resulta imprescindible una programación temporal de las acciones asociadas a cada propuesta. También será necesario hacer una asignación presupuestaria suficiente, con objeto de poder garantizar su financiación, así como su posterior seguimiento y evaluación.

La concreción de las acciones debe tener en cuenta también los agentes externos que intervendrán en ellas, su periodo de realización, y los recursos materiales necesarios para llevarlas a cabo.

2.- La definición de los indicadores.

Para poder llevar a cabo un seguimiento adecuado de la evolución del Plan, es necesario elaborar una relación de indicadores que traduzcan las tendencias en valores numéricos cuantitativos. Contar con una batería de indicadores adecuada nos permitirá valorar el éxito de la estrategia municipal, así como revisar y, en su caso, reformular las propuestas.

Dentro del Plan Tipo se propone un cuadro de indicadores, esto no significa que todos los municipios deban incorporarlo, tal cual, dentro de sus planes. Cada municipio deberá adaptarlo a sus especiales características.

Categoría	Indicadores
Accidentes con víctimas	<ul style="list-style-type: none"> - Accidentes totales - Por tipo de vehículo % - Accidentes / 100.000 habitantes - Accidentes / 10.000 vehículos
Número de víctimas	<ul style="list-style-type: none"> - Víctimas totales - Víctimas por 100.000 habitantes - Víctimas por 10.000 vehículos - Víctimas mortales, graves y leves (% número / por 1.000 accidentes) - Víctimas sobre el total de usuarios de medios de transporte. (Ejemplo: víctimas de usuarios de ciclomotores / número de usuarios de ciclomotor)
Tasa de letalidad	<ul style="list-style-type: none"> - Tasa de letalidad global - Tasa por vehículo (turismo, moto, etc.) - Tasa por tipo de usuario de la vía pública (peatón, ciclista, etc.)
Datos del accidentes	<ul style="list-style-type: none"> - Lugar del accidente: cruces, pasos de peatones, etc. (% sobre el total) - Día del accidente: festivo, laborable (% sobre el total) - Tipo de accidente: colisión frontal, colisión lateral, atropello (% sobre el total) - Vehículos y medios implicados: turismo, moto, bicicleta, peatón (% sobre el total)

Factores de riesgo	<ul style="list-style-type: none"> - Vehículos que exceden los límites de velocidad establecidos - Conductores que no utilizan cinturón de seguridad - Conductores que no utilizan casco - Conductores con tasa de alcoholemia positiva
--------------------	---

La evaluación del plan de acción

Acometemos ahora la última fase necesaria dentro de todo proceso de planificación, que no es otra que la evaluación del propio plan y de sus acciones.

Se trata, en definitiva, no solamente de constatar la evolución de los indicadores y el éxito o fracaso de las diferentes acciones emprendidas, sino también de poder reformular los objetivos, las propuestas y las medidas para adaptarlas a la situación real actual.

Un plan rígido, sin posibilidad de adaptaciones ni cambios, sería muy poco eficaz. No es exigible atinar a la primera en todas las propuestas y acciones, si lo es tener la posibilidad y los cauces adecuados para poder rectificar a tiempo, cada vez que resulte preciso.

Este proceso de evaluación y seguimiento debe englobar, al menos, las siguientes valoraciones:

- Análisis del proceso de implantación del plan por parte de los responsables políticos y técnicos municipales. Este apartado de la valoración debe contemplar tanto el grado de implicación de las instituciones, como de los agentes y colectivos locales relacionados con la movilidad y seguridad vial.
- El impacto de las medidas aplicadas; se trata aquí de determinar el grado de éxito o fracaso de la estrategia municipal en relación con los objetivos definidos en el plan.
- En un tercer momento se han de valorar los resultados obtenidos para cada una de las acciones propuestas en el plan de acción y llevadas a cabo. Esto hará posible la redefinición, si resulta necesaria, para adaptar el plan a los nuevos escenarios que vayan apareciendo a lo largo de su periodo de vigencia.

Las claves del éxito en la planificación urbana

A lo largo de todo el proceso didáctico de exposición de la metodología para la elaboración de un plan municipal de seguridad vial, se ha visto la importancia de contar, de forma inicial, con un diagnóstico adecuado, con una formulación de propuestas lógicas, coherentes y derivadas del diagnóstico inicial, un plan de acción con un calendario preciso y una asignación presupuestaria suficiente para atender de forma eficaz a su desarrollo y ejecución. Por último, ha quedado definido un procedimiento para poder hacer un seguimiento y una evaluación de las acciones implantadas, de los objetivos formulados y, en definitiva, de la propia ejecución del plan.

Todo este proceso anterior sería estéril, inútil, si a la hora de afrontar la elaboración no se cumplieran dos premisas fundamentales:

- Un claro liderazgo municipal con la implicación de políticos, técnicos y departamentos de toda la administración local.
- Una colaboración y coordinación permanente con todas las instituciones y con la sociedad civil.

Distingamos, a continuación, las principales actividades a desarrollar en el marco de estos dos requisitos básicos.

Liderazgo municipal

El liderazgo municipal debe traducirse en la aplicación de las siguientes acciones:

- Aprobación de un compromiso municipal de seguridad vial en el Pleno.
- Aprobación de un presupuesto para seguridad vial.
- Intervención pública periódica del alcalde o concejal de seguridad vial.
- Nombramiento de un responsable técnico de coordinación de seguridad vial.

Coordinación entre administraciones y colaboración con las organizaciones sociales.

Para lograr articular y dar una coherencia al sistema, deviene como requisito básico la existencia de un principio de colaboración entre todas las administraciones intervinientes. Esta colaboración debe llevarse a efecto de acuerdo con los principios de coordinación, cooperación, complementariedad e información recíproca. Dicha coordinación debería traducirse en las siguientes acciones prioritarias:

- Creación de un Consejo Municipal de Seguridad Vial.
- Aprobación de un Pacto por la Movilidad y la Seguridad Vial.
- Mayor información y debate público sobre las actuaciones municipales en seguridad vial.
- Financiación de actuaciones promovidas por los agentes de la sociedad civil.

Del buen funcionamiento de estos principios depende, en gran medida, el grado de avance y eficacia en la consecución de los objetivos previstos.

3.PLANES AUTONÓMICOS DE SEGURIDAD VIAL.

3.1 PLANES AUTONÓMICOS DE SEGURIDAD VIAL.

La Estrategia Nacional de Seguridad Vial fija unos objetivos, acciones y medidas de aspecto general para mejorar la seguridad vial en zona urbana. Es un instrumento necesario, pero no suficiente.

En la seguridad vial rigen de una forma clara los principios de subsidiariedad, proporcionalidad y responsabilidad compartida. Se requerirán compromisos y acciones concretas, según proceda, por parte de las autoridades europeas, los Estados miembros, los organismos locales y regionales y los agentes de la sociedad civil, cada uno de ellos en los ámbitos de sus competencias.

En base a ello, se deduce claramente la importancia de la existencia de la planificación a nivel autonómico y local.

Los Planes Autonómicos de Seguridad Vial constituyen un escalón intermedio de importancia fundamental entre la Estrategia Nacional y los Planes Urbanos. Aspectos con tanta incidencia en la seguridad vial como la sanidad, la educación, la titularidad de las carreteras, etc. constituyen partes que no se pueden desgranar ni quedar aisladas si queremos tener una planificación coherente en la materia. Las medidas aisladas no suelen llevar a resultados óptimos, la planificación es la forma más coherente de aglutinar, coordinar y conseguir resultados y objetivos evaluables. El nexo de unión entre lo nacional y lo local, según la configuración normativa de la que se ha dotado nuestro Estado, pasa necesariamente por lo autonómico.

En un posterior epígrafe ejemplificaremos algunos de los Planes Estratégicos de Seguridad Vial vigentes en las diferentes Comunidades Autónomas.

3.2 PLANES AUTONÓMICOS DE SEGURIDAD VIAL. EJEMPLOS DE CASOS DE ESTUDIO EN ESPAÑA.

Como se explicaba en otra epígrafe del tema, la competencia administrativa en materia de circulación vial es una competencia compartida entre la Administración General de Estado, la de las Comunidades y la de los Municipios.

A continuación haremos un resumen de los principales planes autonómicos vigentes:

PLAN DE SEGURIDAD VIAL DE CATALUÑA :

-PLAN SEGURIDAD VIAL 2011-2013.

La Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària (CCTSV) (CCTSV) aprobó a finales del año 2010 el Plan de Seguridad Vial (PSV) 2011-2013, cuyo objetivo principal es reducir la siniestralidad vial, como mínimo, hasta el 15% de los muertos y heridos graves registrados el año 2010.

Este propósito da continuidad a anteriores PSV. Sin embargo, el nuevo Plan marca un nuevo hito fijando su atención también en los heridos graves, un indicador que debe permitir configurar una imagen más fidedigna de las consecuencias de la siniestralidad vial.

Para cumplir este objetivo el PSV 2011-2013 contempla cinco ámbitos de actuación, veintisiete líneas estratégicas y setenta acciones previstas para el próximo trienio, una cincuenta de las cuales suponen una novedad respecto al anterior Plan.

En este sentido, una de las medidas más innovadoras que plantea PSV 2011-2013 es la redacción del Libro Blanco de la Seguridad Vial de Cataluña durante el año 2011. Entre las setenta acciones fijadas en el PSV el próximo trienio también destacan:

- Realizar Planes Locales de Seguridad Vial en los municipios de más de 20.000 habitantes.
- Elaborar un plan de cobertura de la movilidad y del tráfico de Cataluña.
- Realizar un plan de I+D.
- Establecer y asegurar velocidades seguras.
- Desplegar la educación para la movilidad segura en la escuela.
- Estudio de los costes sociales y económicos de la accidentalidad *in missio*.
- Creación de un sistema de detección de concentración de accidentes.
- Estudio de atropellos.
- Precisar y calibrar la lesividad de las víctimas

- PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL 2014-2020 DE CATALUÑA

Este Plan se divide en dos planes a la hora de ver su evolución y resultados:

- El Plan de Seguridad Vial **20142016** fija una reducción del 30% de víctimas mortales respecto 2010.

El Plan Estratégico se estructura sobre cuatro ejes

1. Involucrar y coordinar a entidades públicas y privadas en la mejora de la movilidad segura

2. Impulsar un espacio continuo de seguridad vial (zonas urbanas e interurbanas) con la colaboración de los ayuntamientos

3. Investigación+Desarrollo+innovación en la seguridad vial con la colaboración de las universidades

4.Facilitar la educación y la formación en la movilidad segura a lo largo del ciclo vital

- En el **Plan de Seguridad Vial 2017 2019** se da continuidad a los objetivos específicos del PESV 2014-2020:
 - Reducción del 36% de víctimas graves con secuelas para toda la vida en 2019 respecto a 2010
 - Reducción del 54% de víctimas mortales en niños
 - Reducción del 18% de víctimas mortales y graves en motoristas
 - Reducción del 27% de víctimas mortales por atropello
 - Reducción del 18% de víctimas mortales y graves en jornada y en el trayecto de ida o vuelta del trabajo
 - Reducción del 9% de víctimas mortales en gente mayor
 - Promover el uso de la bicicleta sin que aumente la accidentalidad

PLAN ESTRATÉGICO DE SEGURIDAD VIAL DEL PAÍS VASCO

PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL DEL PAIS VASCO 2010-2014

El Plan Estratégico de Seguridad Vial del País Vasco se presentó en mayo de 2010, con el objetivo cumplido del plan anterior de reducir a la mitad el número de muertos en accidente de tráfico, respecto a 2001, superándolo incluso en un 15%.

El nuevo plan incide en aspectos en los que existe todavía margen de mejora, como la coordinación entre administraciones y agentes sociales, la recopilación de la información, análisis y estadísticas de accidentes y la investigación para conocer las principales causas de inseguridad vial. También pone el acento en la mejora de los procesos y los protocolos de actuación en los accidentes, tanto para los distintos agentes que intervienen, como para los usuarios.

Los objetivos – meta que se establecen en el plan son los siguientes:

1. Reducir el número de víctimas en carretera.

Es una obligación ética establecer esta meta mientras haya alguna víctima como consecuencia del tráfico en carreteras y ciudades. Una sola víctima ya es demasiado, en consonancia con lo que en algunos países se ha denominado “visión cero”

2. Reducir el número de accidentes por grupos de riesgo.

Es necesario identificar los grupos de riesgo prioritarios analizando nuestra accidentalidad, el comportamiento de los conductores, peatones, tipos de vehículos, etc. La actuación preventiva y focalizada en nuestros grupos de riesgo permitirá disminuir los accidentes y, por tanto, las víctimas.

3. Fomentar la movilidad sostenible y segura.

Este objetivo se relaciona directamente con la necesidad de propiciar un cambio cultural en la sociedad vasca que introduzca una mayor percepción del riesgo, la disminución de la movilidad innecesaria en automóvil privado, la conciencia de que la accidentalidad está intrínsecamente ligada a la cantidad de desplazamientos que realizamos y a su tipología.

- PLAN ESTRATEGICO DE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE DE PAIS VASCO 2015-2020

El Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible plantea 5 objetivos generales. Los objetivos marcan la dirección que orienta las actuaciones definidas en el propio Plan Estratégico y otras actuaciones futuras que pudieran emerger en respuesta a oportunidades u otros cambios del entorno.

Los Objetivos Generales del Plan son los siguientes:

1. Proteger a los colectivos vulnerables.
2. Mejorar la gestión del tráfico en las vías principales
3. Mejorar la seguridad vial en carreteras secundarias.
4. Corregir comportamientos inadecuados.
5. Favorecer la movilidad segura y sostenible en entornos urbanos

Actividades a desarrollar y medios

1. Proteger a los colectivos vulnerables:
 - Reducir por debajo de 33 el número de personas fallecidas/año (Objetivo marcado por la UE).
 - Reducir un 40% el número de personas heridas graves.
 - Reducir a 0 las niñas y niños menores de 14 años fallecidos.
 - Incrementar al 100% los niños y niñas menores de 14 años implicados en accidentes de tráfico que utilizan sistemas de retención.
 - Reducir un 40% el número de personas motoristas fallecidas y heridas graves.
 - Reducir un 50% el número de personas mayores de 64 años fallecidas y heridas graves.
 - Reducir en un 40% el nº de personas fallecidas y heridas graves en accidentes in itinere e in misión.
 - Reducir en un 75% el nº de ciclistas fallecidas y heridas graves.
 - Reducir en un 40% los peatones y peatonas fallecidas y heridas graves.
2. Mejorar la gestión del tráfico en las vías principales
 - Reducir el tiempo medio de resolución de incidencias en el tráfico en un 10% por tipo de incidencia.
 - Reducir en un 10% el número de horas perdidas por las y los conductores derivado de incidencias en el tráfico.
 - Reducir un 10% el coste económico derivado de las incidencias de tráfico.
3. Mejorar la seguridad vial en las carreteras secundarias
 - Reducir un 50% el Índice de accidentalidad con víctimas en carreteras secundarias.
4. Corregir comportamientos inadecuados
 - Reducir en un 50% el porcentaje de positivos por alcohol en controles preventivos.
 - Reducir en un 50% el porcentaje de positivos por drogas en controles preventivos.
 - Reducir un 50% el porcentaje de pruebas de alcohol que dan positivo tras un accidente.
 - Reducir un 50% el porcentaje de pruebas de drogas que dan positivo tras un accidente.
 - Reducir un 50% las personas fallecidas que dan positivo en alcohol y drogas.
5. Favorecer la movilidad segura y sostenible en entornos urbanos
 - Reducir un 30% el nº de personas fallecidas y heridas graves en entornos urbanos.

- Reducir un 40% el número de peatones y peatonas fallecidas y heridas graves en entornos urbanos.
- Mantener en cero el número de ciclistas fallecidas y reducir un 40% las heridas graves en entornos urbanos.

PLAN INTEGRAL DE SEGURIDAD VIAL DE ARAGÓN 2011-2020

Para el proceso de elaboración de este Plan se creó un grupo de expertos y se constituyeron 5 grupos de trabajo en los que participaron 192 personas.

Del documento emana un primer Plan de Acción 2011-2012. De las 190 acciones propuestas para ser desarrolladas a lo largo de la vigencia del Plan, 43 ya se recogen en el Plan de Acción que se va a aplicar a lo largo de los años 2011 y 2012. Se reparten entre seis áreas previamente definidas: nueve acciones dirigidas a hacer más seguras las infraestructuras; diez actuaciones en el campo de la educación, formación y sensibilización de los usuarios en materia de seguridad vial; tres en el ámbito de la seguridad de los vehículos; seis en movilidad sostenible, accesible y segura; otras seis en relación con la atención a las víctimas y, por último, nueve actuaciones en el área de la coordinación, información y realización de estudios y recopilación de datos.

El objetivo que establece el Plan es la reducción del 40% de la tasa de fallecidos por cada millón de habitantes en las vías y carreteras de la Comunidad Autónoma de Aragón.

4 PLANES ESPECÍFICOS DE SEGURIDAD VIAL.

4.1 INTRODUCCIÓN

La Estrategia de Seguridad Vial en España 2011-2020 es el documento que recoge el diagnóstico, las principales líneas de acción, objetivos e indicadores, así como las diferentes actuaciones concretas a desarrollar en el próximo decenio, en materia de seguridad vial, en nuestro país.

Se informó favorablemente por el Consejo Superior de Seguridad Vial, en su sesión plenaria de 23 de noviembre de 2010, de acuerdo con lo dispuesto en los párrafos c) y e) del artículo 8 del texto articulado de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial, aprobada por Real Decreto Legislativo 339/1990, de 2 de marzo. (actualmente texto en vigor aprobado por RD Legislativo 6/2015, de 30 de octubre).

El Consejo de Ministros aprobó, el 25 de febrero de 2011, el Acuerdo por el que se establecen las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020.

Un elemento básico a tener en cuenta, a la hora de hacer un correcto análisis del tema, es que no se trata de una Estrategia de la Dirección General

de Tráfico, sino del Gobierno. La participación conjunta de los Ministerios de Hacienda, Educación, Fomento, Industria, Turismo y Comercio, Interior, Justicia, Medio Ambiente Rural y Marino, Sanidad, Política, Social e Igualdad y Trabajo e Inmigración ha sido importante en el proceso de elaboración y será fundamental, a la hora de la ejecución de las múltiples acciones que recoge.

La participación de las diferentes Comunidades Autónomas, Diputaciones, Ayuntamientos, así como de la sociedad civil, constituye también una necesidad incuestionable para poder alcanzar un resultado satisfactorio.

Su elaboración se ha basado, por tanto, en un modelo de participación público-privado, social y territorial, contando con las aportaciones de expertos nacionales e internacionales.

En este contexto, la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 pretende ser un marco de actuación e instrumento que impulse, facilite y coordine las iniciativas de seguridad vial de los agentes políticos, económicos y sociales a nivel nacional, la consecución de objetivos comunes y el logro de nuevos retos.

4.2 LOS PLANES ESPECÍFICOS O SECTORIALES DE SEGURIDAD VIAL COMO COMPLEMENTO DE LA ESTRATEGIA NACIONAL GENERAL.

El tratamiento sistemático y comprensivo sobre seguridad vial recogido en la Estrategia es evidente. Esto no impide que determinados aspectos específicos o sectoriales precisen, o al menos aconsejen, complementarse mediante la elaboración de planes específicos o sectoriales.

En este tema, vamos a referirnos a dos casos concretos: los planes de seguridad vial en las empresas y el plan específico de seguridad vial de motocicletas y ciclomotores. Como posteriormente analizaremos en profundidad, asisten razones más que suficientes para justificar su elaboración.

Existen otros ejemplos, como puede ser el Plan Tipo de Seguridad Vial Urbana que por no ser objeto de estudio en este tema, nos limitaremos a citar.

Evidentemente, con la Estrategia Nacional de Seguridad Vial coexisten una serie de instrumentos de planificación territoriales (autonómicos, locales, etc.) que cierran y dan coherencia al sistema.

5 PLANES DE SEGURIDAD VIAL DE EMPRESAS.

5.1 PLANTEAMIENTO GENERAL.

En el año 2009, siguiendo la tónica de años anteriores, se produjeron en España 696.577 accidentes de trabajo con baja, de los cuales 68.833 (9,88%) fueron accidentes de tráfico, tanto en jornada de trabajo (19.498) como al ir o volver de él (49.335), en los cuales fallecieron un total de 283 personas. El

71,7% de los accidentes con víctimas se produjeron “in itinere” (al ir o volver al trabajo) y registraron 170 fallecidos. Alrededor del 17,9% de los accidentes de trabajo mortales son accidentes de tráfico.

La ejecución de la política de prevención de riesgos laborales es competencia de las comunidades autónomas; si bien, el Estado marca las líneas básicas, hace la legislación y coordina. También tienen que tener una participación directa las organizaciones de empresarios, los sindicatos, las mutuas de accidentes, las empresas de seguro del automóvil, las fundaciones que trabajan sobre uno u otro tema, etcétera.

5.2 RAZONES PARA INCORPORAR LA CULTURA DE LA SEGURIDAD VIAL EN LAS EMPRESAS.

La implicación de las empresas en la cultura de la seguridad vial presenta innumerables motivos, entre los cuales podemos destacar:

A). Costes del accidente

Todos los accidentes tienen un coste. Los accidentes de tráfico laborales, a parte de las consecuencias trágicas que pueden causar, suponen unos costes económicos tanto para las empresas, como para la Administración, y la sociedad en general.

La “no prevención” de los accidentes de tráfico para las empresas pueden implicar costes que se traducen en:

- Días de baja del trabajador a cargo de la empresa.
- La pérdida de negocio ocasionado por la pérdida de capacidad productiva debido al accidente.
- Desmotivación de los empleados que se han visto implicados en el accidente.
- Primas de seguros por las flotas de vehículos accidentados.
- Cotizaciones a la seguridad social.
- Reparación de vehículos.
- Daño a la reputación de la empresa.
- etc.

Para la Administración las consecuencias derivadas de un accidente de tráfico suponen:

- Vehículos de emergencias: ambulancias, bomberos, agentes de tráfico.
- Recursos sanitarios dedicados al accidentado: hospitalización.
- Pensiones derivadas de accidentes de tráfico.
- Daños producidos en la vía pública.
- Costos ambientales debido al derrame en ocasiones de sustancias peligrosas.

A la sociedad también suponen unos perjuicios, traducidos en:

- Años potenciales de vida que ha perdido cada trabajador muerto en accidente de trabajo respecto a la esperanza de vida media nacional en ese año. (Observatorio Estatal de Condiciones de Trabajo - OECT-)
- Años de vida ajustados a la discapacidad (pérdida de calidad de vida). El AVAD es una medida de las deficiencias de salud que combina la información sobre el número de años de vida perdidos por muerte prematura con la relativa a la pérdida de salud por discapacidad.

El coste de prevenir los accidentes de tráfico laborales es generalmente mucho menor que el coste económico de los daños personales y costes materiales causados por los mismos.

5.3 TRATAMIENTO LEGAL.

Normativa aplicable.

En el año 1995, se publicó la Ley 31/1995 de Prevención de Riesgos Laborales. Supuso un gran avance, situando a España en unos parámetros homologables al resto de países de europeos en materia de prevención de riesgos laborales.

Según se prescribe en la citada ley "las empresas deben velar por la seguridad de los trabajadores a su servicio durante la jornada laboral, garantizando su seguridad y salud en todos los aspectos relacionados con el trabajo", sin embargo, la seguridad vial no está suficientemente contemplada, apenas se hace mención de la misma a lo largo de todo su articulado.

Transcurridos varios años desde su entrada en vigor, se aprobó la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012, que fue un acuerdo donde se establecían una serie de objetivos y líneas de actuación que deben dirigir las políticas preventivas a implantar durante este periodo. Esta Estrategia proponía que los poderes públicos presten especial atención en el diseño de las políticas de seguridad y salud en el trabajo, y a los riesgos asociados a la movilidad con incidencia en los accidentes "in itinere" y en misión.

Como resultado de las diferentes líneas de actuación que recoge la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo, se dictó el Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula la puesta en marcha de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales

a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral.

Reproducimos a continuación su exposición de motivos, por resultar de sumo interés para el correcto entendimiento teleológico de la norma.

“Entre los objetivos operativos y líneas de actuación recogidos en la «Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012», fruto del Diálogo Social y aprobada por el Consejo de Ministros en su reunión del día 29 de junio de 2007, y reproduciendo lo señalado en este sentido en la disposición adicional sexagésima primera de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales del Estado para el año 2007, figura el estudio por el Gobierno de la posibilidad de establecer sistemas de reducción de la cotización a la Seguridad Social por contingencias profesionales en los supuestos de empresas que acrediten que su índice de siniestralidad es reducido en relación con el que corresponde a su sector de actividad, una vez establecidos los índices de siniestralidad de los diferentes sectores respecto de dicha cotización, tras la aplicación de la nueva tarifa de primas para la cotización por las mencionadas contingencias, aprobada por la disposición adicional cuarta de la Ley 42/2006, de 28 de diciembre, y que ha sido objeto de actualización hasta la fecha en las sucesivas Leyes de Presupuestos.

En la línea indicada, el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, aprobado por el Real Decreto legislativo 8/2015 de 30 de octubre, establece la posibilidad de establecimiento de incentivos consistentes en reducciones de las cotizaciones por contingencias profesionales en el supuesto de empresas que se distingan por el empleo de medios eficaces de prevención de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales, así como de aumento de tales cotizaciones en el caso de empresas que incumplan sus obligaciones en materia de higiene y seguridad en el trabajo.

Por su parte, el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social dispone que el 80 por ciento del exceso de excedentes de la gestión de las mutuas de accidentes de trabajo y enfermedades profesionales de la Seguridad Social, una vez cubiertas las reservas reglamentarias, se adscribirá a los fines generales de prevención y rehabilitación, entre los que se encuentra el fomento de las actuaciones extraordinarias de las empresas en la prevención de los accidentes de trabajo y de las enfermedades profesionales. Un porcentaje de las dotaciones efectuadas por cada una de las mutuas en el Fondo de Prevención y Rehabilitación, constituido con el referido 80 por ciento del exceso de excedentes, podrá dedicarse, según el mismo precepto, a incentivar la adopción de las medidas y procesos que contribuyan eficazmente y de manera contrastable a la reducción de la siniestralidad laboral, mediante un sistema de incentivos en los términos y condiciones que se establezcan reglamentariamente.

El aspecto penalizador en materia de Seguridad Social por el incumplimiento empresarial de las obligaciones sobre prevención de riesgos laborales se encuentra representado por medidas como las relativas al recargo de prestaciones económicas en caso de accidente de trabajo y enfermedad

profesional, previsto en el texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, la pérdida de las bonificaciones sobre las cotizaciones a la Seguridad Social y la posible actuación en tales casos de la Inspección de Trabajo y Seguridad Social. Independientemente de ello, el Ministerio de Trabajo llevará a cabo los estudios pertinentes con objeto de valorar la oportunidad de establecer un sistema de incremento de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas con índices excesivos de siniestralidad e incumplimiento de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales.”

Al margen de una serie de requisitos básicos indispensables que establece, la norma, fija cinco acciones, de las cuales la empresa deberá cumplir al menos dos, para poder acogerse a la bonificación. La tercera de las acciones propuestas es, precisamente, la existencia de planes de movilidad en la empresa, como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes “in itinere”.

A nivel internacional, también se está avanzando en promover la prevención de los accidentes viales laborales. Próximamente está previsto aprobar la ISO 39001 para la gestión de la seguridad vial en el trabajo. La nueva norma consistirá en una guía básica sobre cómo crear y mejorar la prevención en este ámbito. Su entrada en vigor está prevista para octubre de 2011.

Acuerdo entre el Ministerio del Interior y el Ministerio de Trabajo e Inmigración para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo.

Por su importancia fundamental en la cuestión, haremos a continuación un extenso análisis de su contenido, en la seguridad de que el desarrollo de este Acuerdo, firmado el 1 de marzo de 2011, puede incidir de una forma notable en la mejora de la seguridad vial laboral.

La Seguridad Social incluye entre sus prestaciones la protección de las contingencias profesionales, en particular las que forman parte de su primer ámbito histórico de cobertura, como son los accidentes de trabajo, entre los que destacan, por su frecuencia y consecuencias, los accidentes laborales de tráfico, tanto “in itinere” como en misión, con la consiguiente prestación reparadora. De ahí que constituya un objetivo esencial de la Seguridad Social la reducción del número de accidentes por eliminación del riesgo, con el efecto indirecto de disminución del coste que del mismo se deriva, lo cual viene a justificar ampliamente el establecimiento de incentivos a los empresarios que deben soportar el coste, con la doble finalidad señalada.

El Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, viene realizando estudios anuales sobre los accidentes laborales de tráfico, los cuales ponen de manifiesto la elevada siniestralidad laboral que causan los accidentes de tráfico, tanto los accidentes in itinere, esto es, los que tienen lugar al ir o al volver del trabajo, como los llamados accidentes en misión, que son los

producidos con ocasión del desempeño del trabajo que conlleva desplazamientos de tráfico.

En relación con esta materia, la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012 incluye entre sus objetivos el desarrollo y consolidación de la cultura de la prevención en la sociedad española, para lo cual señala expresamente que el diseño de las políticas públicas en seguridad y salud en el trabajo debe integrar todo el conjunto de riesgos a los que se ven expuestos los trabajadores y trabajadoras como consecuencia del ejercicio de su actividad dentro y fuera de los centros de trabajo, con especial atención a los riesgos asociados a la movilidad con incidencia directa en los accidentes de tráfico “in itinere” y en misión.

Por su parte, la resolución número 24, aprobada con ocasión del Debate del Estado de la Nación 2010, que lleva por título “Mejora de la Seguridad Vial”, señala textualmente:

“El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

1. Trabajar en la mejora de la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo –tanto dentro de la jornada como al ir o volver al centro de trabajo- contemplando, como actuación estratégica, incluirlo en el Plan Estratégico de Seguridad Vial para el periodo 2011-2020, insistiendo en su dimensión preventiva, con una campaña de comunicación específica y promoción de cursos de conducción segura como práctica empresarial, y elaborando y presentando con periodicidad anual, un informe sobre la evolución de los accidentes de trabajo en los desplazamientos de los trabajadores y sus principales características.
2. Incorporar la seguridad vial en los programas de formación de los trabajadores y empresarios en prevención de riesgos laborales, modificando los contenidos mínimos de los programas de formación para el desempeño de las funciones de Delegado de Prevención.
3. Mejorar el sistema de información de accidentes de tráfico, ampliando los datos recogidos en los accidentes de tráfico y desarrollando la conexión de las bases de datos de accidentes de circulación que tiene la Dirección General de Tráfico, el de accidentes de trabajo que mantiene el Ministerio de Trabajo y los datos del Ministerio de Fomento.
4. Incrementar los esfuerzos para fomentar el cambio modal en la movilidad de los trabajadores mediante la mejora del transporte público urbano e interurbano, en especial en aquellos trayectos con destinación a los grandes centros de producción, como los polígonos industriales. En caso que las empresas o polígonos fomenten el transporte colectivo, éstos deberían obtener un tratamiento fiscal favorable en los gastos que les comporte”.

En desarrollo de los fines de la Seguridad Social y del Objetivo 1 de la Estrategia Española de Seguridad y Salud en el Trabajo 2007-2012, anteriormente citada, se ha publicado el Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan

contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral.

Entre las acciones que pueden dar derecho a la referida reducción de cotizaciones se encuentra “la existencia de planes de movilidad vial en la empresa como medida para prevenir los accidentes de trabajo en misión y los accidentes “in itinere”.

Esta norma y los incentivos que recoge suponen una especial oportunidad para promover los planes de movilidad y seguridad vial en la empresa como forma de incorporar la prevención de los accidentes de tráfico a la prevención de riesgos laborales.

Conscientes de la necesidad de establecer una línea de acción estratégica coordinada de las políticas de seguridad vial y de prevención de riesgos laborales que, al tiempo de incrementar la seguridad de los desplazamientos relacionados con el trabajo, contribuya a la reducción de los accidentes de tráfico de carácter laboral, y en línea con lo señalado en la citada resolución nº 24, aprobada con ocasión del Debate del Estado de la Nación 2010, ambas partes resuelven suscribir el presente Acuerdo con arreglo a las siguientes cláusulas:

Primera

El presente Acuerdo tiene por objeto la colaboración entre el Ministerio de Trabajo e Inmigración y el Ministerio del Interior para la prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo, tanto los que tienen lugar al ir o al volver del trabajo (accidentes in itinere), como los que ocurren durante la jornada laboral (accidentes en misión).

Segunda

Ambas partes convienen en que el Real Decreto 404/2010, de 31 de marzo, por el que se regula el establecimiento de un sistema de reducción de las cotizaciones por contingencias profesionales a las empresas que hayan contribuido especialmente a la disminución y prevención de la siniestralidad laboral, brinda una especial oportunidad para establecer mecanismos de prevención de los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo a través de los planes de movilidad vial en la empresa, cuya existencia se considera en el artículo 2 de dicho Real Decreto como mérito, entre otros, para acceder al incentivo que en el mismo se regula.

Tercera

A dicho fin, el Ministerio de Trabajo e Inmigración se compromete a incluir en la Orden de convocatoria para el año [...] del incentivo establecido en el mencionado Real Decreto 404/2010 el contenido mínimo del plan de movilidad y seguridad vial de empresa elaborado por el Instituto Nacional de Seguridad e Higiene conjuntamente con la Dirección General de Tráfico, para su traslado a la Dirección General de Ordenación de la Seguridad Social.

Cuarta

El contenido mínimo del plan de movilidad y seguridad vial de empresa debe incluir:

1. Compromiso de la empresa para reducir la siniestralidad laboral vial.

Declaración reconociendo la importancia del problema y la voluntad de contribuir a minimizarlo mediante el plan de actuación, así como el compromiso de suscribir la “Carta europea de seguridad vial”.

2. Organización de la gestión de la movilidad y la seguridad vial en la empresa.

Departamento responsable del desarrollo del plan así como los procedimientos de participación de los trabajadores.

3. Sistema de información sobre la movilidad y los accidentes viales en la empresa.

Recopilación de información sobre la movilidad de los trabajadores.

Recopilación de estadísticas e investigación de los accidentes.

4. Evaluación de Riesgos.

Riesgos relacionados con la organización y gestión de los desplazamientos.

Riesgos relacionados con el factor humano. (Alcohol, uso del cinturón y del casco, la velocidad, las distracciones, uso del móvil y del navegador, fatiga....).

Riesgos relacionados con el vehículo.

Riesgos relacionados con la infraestructura y ambientales.

5. Medidas de prevención.

Formación de los trabajadores.

Medidas de prevención para los riesgos relacionados con los desplazamientos.

6. Evaluación y seguimiento del plan.

Criterios para el seguimiento, evaluación y mejora continua del plan de movilidad y seguridad vial.

Quinta

El Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, se compromete a:

1. Elaborar y poner a disposición del Instituto Nacional de Seguridad e Higiene en el Trabajo la guía para la elaboración de los planes de seguridad vial de empresa de acuerdo con el contenido mínimo en todo aquello que afecta a la seguridad vial.

2. *Difundir y divulgar el contenido mínimo del plan de movilidad y seguridad vial de empresa entre todos los agentes implicados en la seguridad vial laboral así como de la guía para su elaboración.*

3. *Colaborar en el diseño y realización, en su caso, de la correspondiente campaña de información y comunicación.*

Sexta

Cada una de las partes asumirá los costes que pudieran producirse en el desarrollo de las actividades que realice para el cumplimiento de los objetivos de este acuerdo.

5.4 LA SEGURIDAD VIAL LABORAL EN LA ESTRATEGIA ESPAÑOLA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020.

Mejorar la seguridad vial en los desplazamientos por el trabajo, tanto en aquellos que tienen lugar dentro de la jornada, como aquellos otros que se producen al ir o volver, es una de las prioridades en la nueva Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020.

El Acuerdo del Consejo de Ministros de 25 de febrero de 2011, por el que se aprueban las líneas básicas de la política de seguridad vial 2011-2020 recoge, dentro de sus prioridades, la de mejorar la seguridad en los desplazamientos relacionados con el trabajo. La elevada representatividad de los accidentes que tienen lugar al ir o al volver al trabajo, exige lograr el compromiso con la seguridad vial a través de la responsabilidad social corporativa de las organizaciones y mejorar el conocimiento de este tipo de accidentes.

Dentro de sus objetivos e indicadores para el decenio recoge el de la reducción del 30% de los fallecidos en accidentes “in itinere”.

El Acuerdo sobre Medidas Especiales a realizar en el año 2011 establece, en el punto 6º, “Incorporar la cultura de la seguridad vial en las empresas”, fijando tres medidas de desarrollo:

- Incorporar la prevención de los accidentes de tráfico en los programas de formación sobre prevención de riesgos laborales para trabajadores y empresarios.
- Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas.
- Promover el intercambio de buenas prácticas entre las empresas.

5.5 PLANES DE SEGURIDAD VIAL DE EMPRESA.

Implicar a las empresas en la seguridad vial es un objetivo básico para mejorar las cifras de la siniestralidad vial laboral, y por ende, las de la siniestralidad laboral en su conjunto.

Se trata de fomentar, de convencer, no de imponer. Las medidas a adoptar deben ser consensuadas entre empresarios, trabajadores, sindicatos y administraciones.

La elaboración de un plan de movilidad y seguridad vial de empresa parece la vía adecuada para afrontar de una forma eficaz el problema.

La estructura y contenido mínimo que se propone para estos planes quedan perfectamente definidos en la cláusula sexta del analizado Acuerdo entre los Ministerios del Interior y de Trabajo.

Una de las líneas prioritarias de la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 en España es elaborar y difundir un “Plan Tipo de Seguridad Vial de Empresa”, que sirva de guía y apoyo para que empresarios y trabajadores puedan adaptarlo a su caso concreto.

Las empresas pueden aplicar distintas acciones para la prevención de los accidentes de tráfico laborales. La implementación de unas u otras acciones dependerá de los objetivos que se pretendan conseguir, recursos disponibles o grado de implicación.

- Medidas básicas que suponen un primer paso

Una aproximación a la seguridad vial como riesgo laboral. A partir de estas acciones es más factible ir desarrollando otras que permitan ir avanzando en la implantación de una cultura preventiva de seguridad vial en la empresa.

- Cursos de formación para trabajadores: cursos presenciales, cursos on-line, charlas informativas.
- Entrega de dossiers de seguridad o manuales.
- Información básica sobre desplazamientos en periodos vacacionales, o aspectos de mantenimiento del vehículo.

- Acciones más específicas y de mayor duración:

- Formación teórico-práctica.
- Plataformas e-learning.
- Cursos conducción segura y eficiente.
- Simuladores de conducción.

- Generar nuevas actitudes y hábitos de comportamiento

A través de la concienciación y sensibilización, tratando la seguridad vial como una cuestión transversal, que no sólo afecta al trabajo, sino a otras facetas de nuestra vida, como la familia, ocio, etc. En este tipo de acciones también se involucra al entorno más cercano del empleado.

- Campañas de concienciación para empleados en general y específicas para conductores profesionales.
- Campañas informativas y de sensibilización para hijos de empleados y familiares (Ej. Día de la Seguridad Vial en la empresa).

- Tratamiento de problemas específicos

Que suponen un paso más en el fomento de la cultura de la seguridad vial en la empresa, proponiendo soluciones prácticas para atajar problemas específicos que presentan su realidad empresarial:

- Desarrollo de planes de movilidad que permitan facilitar el acceso de los empleados a sus centros de trabajo (rutas de autobuses, mantenimiento vías de acceso, desarrollo de acciones para promover el uso compartido de vehículo, etc.)
- Señalar los puntos de alta accidentalidad y de mayor riesgo en las rutas de distribución.

El objetivo a través de estas acciones, es generar una cultura de seguridad vial en la empresa integrada.

- Otras posibles acciones a desarrollar:

Las opciones son múltiples, dependiendo del tiempo y recursos que se dediquen. Algunas de ellas son:

- Elaborar planes de movilidad que permitan otras alternativas de transporte al vehículo privado.
- Implementar o mejorar los sistemas de gestión de desplazamientos dentro de la empresa, que permitan diseñar rutas de viaje de empresa más seguras y que eviten en la medida de lo posible tramos donde se hayan producido una alta concentración de accidentes.
- Renovar y mantener en óptimas condiciones la flota de vehículos propios, realizando las revisiones oportunas que garanticen el correcto funcionamiento de los vehículos.
- Incluir criterios de seguridad al comprar vehículos, dando preferencia a aquellos que presenten más medidas.

La Dirección General de Tráfico ha promovido, con la colaboración de la Fundación Española de Seguridad Vial (FESVIAL), la creación y puesta en marcha de una página Web sobre seguridad vial laboral, denominada seguridadviallaboral.es, con acceso directo desde la propia página Web de la DGT. En ella se recoge las definiciones, la normativa aplicable, las jornadas y eventos sobre la materia, así como, y esta es una parte fundamental, la recopilación de las buenas prácticas que se van llevando a cabo en las empresas. Se ha editado un Manual sobre buenas prácticas, recogido igualmente de forma íntegra en la página.

6 ESTRATEGIAS PARA OTROS USUARIOS: EL PLAN ESTRATÉGICO PARA LA SEGURIDAD VIAL DE MOTOCICLETAS.

6.1 INTRODUCCIÓN

El principal objetivo del Gobierno, en materia de seguridad vial, es la reducción del número de víctimas en accidentes de circulación.

Entre 2003 y 2007, las cifras globales de víctimas mortales por siniestralidad vial en España descendieron un 31%. Sin embargo, la accidentalidad de las motocicletas en ese mismo periodo aumentó un 77%. Especialmente preocupante fue el verano de 2007, en el cual los muertos en motocicletas aumentaron un 53% respecto al mismo periodo del año anterior.

El parque de motocicletas creció en España entre 2003 y 2007 más del triple que el de coches. En esos cuatro años, las motocicletas se incrementaron un 53%, mientras que los turismos crecieron un 16%. Este dato puede explicar parcialmente el incremento de la siniestralidad, pero no de una forma completa. Es evidente que las motos tienen un riesgo especial y exigen más atención y prudencia en su manejo. Diversos estudios sostienen que el riesgo de matarse en un accidente de tráfico en moto es 17 veces superior al de hacerlo en un turismo.

Intentando atajar de una forma activa y eficaz este problema, a finales del año 2007, la Dirección General de Tráfico lideró la constitución, en el seno del Consejo Superior de Seguridad Vial, del grupo de trabajo denominado “Motocicletas y seguridad vial”, (GT-52), con el fin principal de conseguir una estrategia compartida para mejorar la seguridad vial de los vehículos de dos ruedas, estando integrado, al margen de la propia DGT, por representantes de los principales actores del sector: fabricantes, distribuidores, aseguradoras, administraciones locales, asociaciones de usuarios, etc.

En el marco del grupo se elaboró el Plan Estratégico para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores, que vio la luz en diciembre de 2007 y comenzó a ejecutarse en el año 2008.

La elaboración del Plan incluyó un estudio para la caracterización de la siniestralidad de los vehículos de dos ruedas motorizados. Sus principales conclusiones fueron:

- El gran crecimiento de la accidentalidad en las motos (ciclos más motos) se debía fundamentalmente a las motocicletas.
- Uno de los factores que podían explicar, en parte, el aumento de la siniestralidad de los motoristas había sido la exposición al riesgo, debido a un fuerte incremento del parque desde el año 2004.
- Existía un perfil de motorista de alto riesgo. Se trataba de conductores de más de 35 años, con experiencia, que conducen motocicletas de menos de dos años de antigüedad y más de 500 cc. y que se desplazan en fin de semana por carreteras secundarias. Este perfil representaba un 14% de los muertos en motocicleta en el 2002 y un 50% en el 2006.

El Plan se plantea dos objetivos generales, ambos complementarios y dirigidos a que el patrón de siniestralidad de las motos se vaya equiparando, de forma progresiva, al de los turismos. Estos objetivos son:

- Invertir la tendencia al alza del número de muertos y heridos graves usuarios de motocicletas y ciclomotores.
- Conseguir que el número de muertos por millón de motocicletas inicie un decrecimiento sostenido en el tiempo.

La ejecución del Plan tiene una duración prevista de cuatro años (2008-2011).

La elaboración del Plan se basó, en todo momento, en una “visión compartida” entre todos los agentes que intervienen en el sector de las motos. Una vez definida la organización del proyecto, el proceso se dividió en tres fases:

- Formulación de la visión compartida, donde se definió y se analizó el problema.
- Análisis de la solución, en la que se seleccionaron todas las posibles medidas que podrían formar parte del plan estratégico.
- Programación y elaboración del plan, donde las medidas se priorizaron y se programaron, redactándose, por último, la versión final del documento.

El Plan se estructura en 4 ámbitos de actuación. Estos 4 ámbitos de actuación se subdividen a su vez en 12 programas, que enmarcan las 36 medidas propuestas en el Plan. Cada una de estas 36 medidas, incluye una o varias acciones concretas, en total, más de 70 acciones, a ejecutar en el horizonte temporal de cuatro años.

Por razones de espacio y adecuada comprensión y extensión del contenido del documento, nos limitaremos a hacer un extracto de los cuatro ámbitos y programas asociados. El documento completo se encuentra disponible en la página Web de la Dirección General de Tráfico.

6.2 ÁMBITOS DE ACTUACIÓN

1) Preparación de los motoristas para la conducción segura.

Engloba 3 programas que inciden en todos los ámbitos que afectan a la preparación de los usuarios, incluyendo la modificación de las pruebas de acceso a la conducción de este tipo de vehículos, mayor progresividad en el acceso a la conducción en función de la edad y la experiencia, y la formación en seguridad vial adicional, partiendo desde la educación en la escuela hasta cursos obligatorios o incentivados

2) Minimizar los escenarios de alta siniestralidad.

Situaciones del entorno que, objetivamente, incrementan la probabilidad de sufrir un accidente. En este ámbito se han definido 3 programas relativos a

medidas para la gestión del tráfico (segregando y modificando el tráfico para disminuir la vulnerabilidad de los motoristas en convivencia con otros vehículos); adaptación de la infraestructura viaria a este tipo de vehículos y medidas para la mejora del equipamiento y las características de las motos y ciclomotores, incluyendo medidas como la mejora de la visibilidad del vehículo o el fomento de la investigación.

3) Combatir prácticas de riesgo.

En este ámbito se han planteado acciones de concienciación específicamente dirigidas a determinadas prácticas de riesgo como el paso en rojo de semáforos y campañas sobre la vulnerabilidad de estos vehículos dirigidas al resto de los usuarios. Acciones preventivas sobre segmentos de conductores reincidentes y, por último, mejora de la eficacia en la detección y sanción de estas prácticas de riesgo.

4) Adopción de medidas paliativas orientadas a reducir la lesividad de los accidentes.

Incluye 3 programas: infraestructuras, incidiendo en los sistemas de protección de motoristas y señalización vertical; mejora en la asistencia en caso de accidente y mejora en el equipamiento paliativo del motorista, considerando el correcto uso del casco, la definición de un estándar mínimo de equipamiento adicional y el fomento de la investigación en equipamiento.

A estos cuatro ámbitos de actuación hay que añadir un ámbito adicional denominado, información y conocimiento, con el principal objetivo de disponer de más y mejor información relacionada con la seguridad vial de estos vehículos y que esta información se transforme, sistemáticamente, en conocimiento que contribuya, directa o indirectamente, a la consecución de los objetivos previstos en el Plan.

En ejecución del Plan, se han constituido recientemente dos subgrupos de trabajo: el Subgrupo, “Información y Conocimiento”, GT.52.01 y el de “Formación de Conductores”, GT.52.02. El primero de ellos, Información y Conocimiento, está constituido, además de los representantes del Grupo de Trabajo de Motocicletas, por Centros e Institutos de Investigación, Fundaciones y universidades. Tiene como principal objetivo abrir nuevas líneas de investigación para disponer de más y mejor información relacionada con la movilidad, perfil y factores de riesgo de los motoristas.

En el Subgrupo, Formación de Conductores, participan, asociaciones y federaciones del motociclismo, la Confederación Nacional de Autoescuelas, escuelas de conducción, etc., y su objetivo se centra en el estudio y análisis de la mejora de la formación de los conductores de este tipo de vehículos. Su principal fin ha sido la realización de una campaña de comunicación para promover la realización de cursos de conducción segura para motoristas. Estos cursos, que tendrán dos modalidades, adaptadas a la conducción en

zona urbana y carretera, incluirán y abordarán en su programa temas como las técnicas de frenado, tiempos de reacción, conducción en situaciones meteorológicas adversas, dominio de la moto, etc. Los cursos los impartirán, en principio, nueve escuelas especializadas, posteriormente se podrán incorporar aquellas otras que lo soliciten y cumplan con unos determinados requisitos. La información completa y detallada se encuentra en la página Web de la DGT y en la denominada emmotomasseguro.com

6.3 SEGUIMIENTO Y EVALUACIÓN DEL PLAN

El seguimiento de la implantación del Plan se lleva a cabo en el marco del Grupo de Trabajo GT.52. "Motocicletas y Seguridad Vial".

El Plan contiene dos tipos de indicadores: indicadores de resultados, relacionados con los objetivos del Plan, y los indicadores de actividad, relacionados con el grado de ejecución del mismo.

Los indicadores de resultados están directamente relacionados con los objetivos del Plan, es decir, conocer el descenso del número de muertos y heridos graves respecto al año anterior, y el número de muertos en motocicleta por millón del parque de este tipo de vehículos.

Los indicadores de actividad están relacionados con los resultados específicos obtenidos por las medidas en ejecución. Estos indicadores son de dos tipos: Indicador marco que indica el número de medidas del Plan que se encuentran en ejecución y el indicador que da a conocer el grado de avance de las medidas previstas en el Plan.

A). Indicadores de resultados

En los dos años de ejecución del Plan, las víctimas mortales se han reducido, tanto en ciclomotores como en motocicletas.

En ciclomotores, el descenso ha sido mayor, en concreto un 37% entre 2007 y 2009. Si tomamos como referencia el año 2003, el descenso acumulado es del 60%.

En lo que se refiere a las motocicletas, también ha descendido la siniestralidad mortal en el periodo de ejecución del Plan 2007-2009, en un 30%. Si tomamos como referencia el periodo 2003-2009, sigue habiendo un incremento en el número de víctimas mortales del 19%.

Los objetivos generales previstos en el Plan se van cumpliendo de forma satisfactoria.

B). Indicadores de actividad

Permiten hacer un seguimiento y evaluación del grado de implantación de las diferentes medidas y acciones previstas en el Plan.

- **6.4 Plan de Medidas Especiales para la Seguridad Vial de Motocicletas y Ciclomotores 2019-2020**

La Dirección General de Tráfico ha elaborado un borrador del «Plan de medidas especiales para la seguridad vial de motocicletas y ciclomotores 2019-2020» a través del grupo de trabajo GT-52 (Motocicletas y Seguridad Vial), del que forman parte entidades, escuelas, instituciones y administraciones relacionadas con el sector de la moto. **El objetivo es reducir la siniestralidad de este grupo vulnerable de conductores.**

Este documento **supone una actualización del plan equivalente de 2007 y presenta 17 iniciativas en ámbitos como Educación y formación, Comunicación, Normativa, Seguridad, Infraestructuras y Conocimiento**

Las 17 medidas propuestas son:

1. Implantar la formación presencial específica de contenidos teóricos para los permisos AM, A1 y A2, además de las horas comunes.
2. Equipamiento obligatorio para las pruebas de destreza y circulación de los permisos de conducción de motocicleta.
3. Mejora del sistema de control de los cursos para la obtención de los permisos de la clase A.
4. Bonificación de puntos por la realización voluntaria de cursos de conducción segura.
5. **Implantación de nuevos cursos para conductores con carnet de coche B**, ya que actualmente el único requisito a cumplir para conducir una moto de 125 es que se posea el permiso B desde hace 3 años.
6. Implantación de cursos de seguridad vial para colectivos profesionales motoristas.
7. **Campañas de sensibilización sobre la importancia de utilizar guantes y otros elementos de seguridad:** calzado, chaqueta y pantalón adecuados; protecciones de plástico en codos, espalda, hombros y rodillas entre otros, además de ponerse el casco.
8. **Obligatoriedad de usar guantes como sucede en otros países europeos.** En principio se impondría para los recorridos que discurran por carretera.
9. **Agravamiento de la sanción por no usar casco. La DGT tiene previsto aumentar de 3 a 4 la retirada de puntos del carné.**
10. Sistemas de seguridad para motos.
11. **Rebajar el límite de velocidad genérico en vía urbana de 50 km/h a 30 km/h** en calles de un solo carril por sentido.
12. Mejora de las infraestructuras, **señalando tramos especialmente siniestros para motoristas.**
13. Mejora del conocimiento de la siniestralidad de los motoristas y de los nuevos sistemas de seguridad.
14. Desarrollo y puesta en marcha de programas específicos de vigilancia.

15. Constitución de la Delegación de la Moto.
16. Creación en el seno de las Subcomisiones Provinciales de Educación Vial de un grupo de trabajo específico sobre vulnerables.
17. Celebración del V Encuentro de ciudades.

• **6.5 ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA (2019)**

Justificación y desarrollo de la Estrategia : Aun no siendo un Plan EStrategico de DGT como tal ,sino una Estrategia en la que han trabajado diversas Administraciones Publicas, empresas privadas y sociedad civil, siendo la DGT la responsable de elaborar esta Estrategia.

Cada vez es más urgente la necesidad, especialmente en las grandes áreas urbanas, aunque también en otros entornos, de avanzar hacia nuevos paradigmas de movilidad. Los altos niveles de congestión y de contaminación, como aspectos más tangibles de nuestros desplazamientos diarios, están llevando a muchas ciudades a tomar medidas concretas que nos encaminan a modos de transportes diferentes, más sostenibles.

En este contexto, la bicicleta aporta valor para la sociedad en muchos ámbitos, como por ejemplo la movilidad, la salud, el medio ambiente, la economía o el turismo. Además, produce beneficios, no solo para los propios ciclistas sino también para el resto de los ciudadanos que no utilizan la bici, ya que libera espacio y reduce la contaminación y el nivel de ruido.

El uso generalizado de este modo de transporte es un instrumento muy útil para desarrollar políticas públicas de gran interés, como aquellas de movilidad urbana, calidad del aire, igualdad, o todas las relacionadas con el desarrollo sostenible.

Esta situación fundamenta que la Estrategia Estatal por la Bicicleta se ocupe de cinco prioridades:

Prioridad 1. Conseguir un cambio modal a la bicicleta
Es urgente reducir el uso generalizado del vehículo de motor privado, especialmente en ámbitos urbanos, y alcanzar una mayor cuota de la bicicleta en los desplazamientos diarios, sin por ello renunciar a un alto grado de utilización del transporte público y de los desplazamientos a pie. Con estos elementos en marcha, la seguridad vial se verá beneficiada de un modo directo.

Prioridad 2. Promover la vida saludable de las personas
Está ampliamente demostrado que el uso de la bicicleta es beneficioso para la salud. Los desplazamientos que se realizan utilizando este medio de transporte frente a aquellos llevados a cabo en vehículos de motor disminuyen el estrés e incrementan la sociabilidad y la productividad; por lo tanto, logran ciudadanos más felices, lo que estimula una reacción en cadena que deriva en una disminución del sedentarismo y una mejora en la salud de las personas.

Prioridad 3. Fomentar y proteger el ocio y el deporte en bicicleta
El ocio y el deporte en bicicleta son una importante fuente de salud para

muchas personas que practican el ciclismo en carretera, la bicicleta de montaña, el triatlón, el ciclismo BMX, las rutas de turismo en bicicleta, o simplemente salen a pasear en bicicleta por caminos, parques o espacios naturales. Estas personas disfrutan de una mejor calidad de vida, no sólo más saludable, sino también más sociable, más cívica, y con menos estrés.

Prioridad 4. Aprovechar el potencial del turismo en bicicleta
La bicicleta es una gran oportunidad para consolidar e impulsar una oferta nacional de turismo, que promueva la experiencia de viajar en bicicleta a través de grandes rutas ciclables a destinos amigables y atractivos para los ciclistas, generando riqueza y empleo también en el interior de nuestra geografía, a lo largo de todo el año.

Prioridad 5. Coordinar la acción del Estado
El Estado debe jugar un importante papel en el impulso del uso de la bicicleta como instrumento de valor público, y tomar acciones que incentiven, apoyen y complementen los esfuerzos realizados por las empresas, las asociaciones de ciclistas, y los propios ciudadanos.

6.6.PRINCIPALES ACCIONES LLEVADAS A CABO

1) Examen teórico y práctico obligatorio para obtener el permiso de ciclomotor

El objetivo de esta acción es garantizar que el aspirante a obtener la licencia para conducir ciclomotores está preparado para una conducción segura.

Entrada en vigor el 1 de septiembre de 2008, de la modificación parcial del Reglamento General de Conductores, aprobada por RD 64/2008.

La única vía para obtener el permiso para conducir ciclomotores es superar un examen de conocimientos específicos y además realizar una prueba de control de aptitudes y comportamientos en circuito cerrado.

Desde el 1 de septiembre de 2010, la edad mínima para poder acceder al permiso AM es 15 años.

Actualmente regulado por RD 818/2009 de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores

2) Incorporar pruebas de circulación en vías abiertas al tráfico para la obtención de los permisos A1 y A.

El objetivo es incrementar el nivel de preparación de los aspirantes a obtener las licencias A1 y A y hacer más rigurosas la pruebas prácticas.

Entrada en vigor el 1 de septiembre de 2008, con la modificación parcial del Reglamento General de Conductores, aprobada por RD 64/2008.

Actualmente regulado por RD 818/2009 de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores.

La prueba práctica se desarrolla no solo en circuito cerrado, sino también en vías de tráfico abierto.

El aspirante debe demostrar ser capaz de conducir de forma segura a velocidades de hasta 80 km/h.

3) Incorporar conocimientos relacionados con la moto en el programa para la obtención del permiso B.

El objetivo es proporcionar a los aspirantes a obtener el permiso B un conocimiento básico sobre los vehículos de 2 ruedas.

Los poseedores de un permiso de la clase B están habilitados para conducir ciclomotores, y después de tres años, también motocicletas de hasta 125cc, sin haber demostrado conocimientos teóricos sobre la conducción de dichos vehículos.

Se han incorporado a los nuevos exámenes comunes a todos los permisos preguntas relativas a la conducción de vehículos de 2 ruedas.

4) Acceso progresivo a la conducción de motocicletas mediante la transposición de la Directiva Europea.

La Directiva 2006/126/CE considera que procede aplicar más estrictamente el principio del acceso progresivo a las categorías de vehículos de dos ruedas y la introducción de una categoría de permiso de conducción para los ciclomotores (AM) con el objetivo de aumentar la seguridad vial. La transposición de la directiva supuso una modificación del Reglamento General de Conductores. La directiva se ha transpuesto parcialmente a través de la modificación parcial del Reglamento RD 64/2008 y actualmente regulado por RD 818/2009 de 8 de mayo por el que se aprueba el Reglamento General de Conductores:

- Permiso AM que sustituye la actual licencia de ciclomotor. Edad mínima 15 años.
- Permiso A1. Motocicletas con una cilindrada máxima de 125cc y una potencia máxima de 11kW. Edad mínima 16 años.
- Nuevo permiso A2. Motocicletas con una potencia máxima de 35 Kw, con una relación potencia /peso máxima de 0,2 Kw/kg y no derivadas de un vehículo con más del doble de su potencia. Edad mínima 18 años.
- Permiso A. Motocicletas cuya potencia exceda de 15 Kw Edad mínima 20 años, supeditada a la adquisición de una experiencia mínima de dos años en la conducción de las motocicletas que autoriza a conducir el permiso de la clase A2 y a la superación de un curso. Hasta los 21 años no se autorizará a conducir triciclos de motor cuya potencia máxima exceda de 15 Kw.

5) Realización de campañas de comunicación en los medios.

Objetivos: informar a la sociedad la magnitud del problema de la siniestralidad de los vehículos de dos ruedas y concienciar a todos los conductores de la necesidad de adaptarse a la nueva realidad.

6) Sustitución y protección de biondas.

Objetivo: Reducir la gravedad de los accidentes de motoristas en carretera.

Ejecutado el primer plan para cubrir 1.600 kms de carreteras del estado. En ejecución el segundo plan para la cobertura de 1.600 kilómetros más.

7) Vigilancia y control, por parte de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil en los Grandes Premios de Motociclismo que se celebran en España.

Objetivo: Reducir el número de accidentes y víctimas mortales en carretera durante la celebración de los GPs.

8) Dotación a determinadas unidades de agentes de dispositivos portátiles capaces de medir la velocidad máxima de los ciclomotores y/o la potencia de las motocicletas.

Objetivo: El objetivo de esta acción es combatir la manipulación de motocicletas y ciclomotores destinada a aumentar su potencia y velocidad.

9) Campaña de promoción, vigilancia y control para el uso del casco.

Objetivo: Aumentar el uso del casco.

10) Campaña de comunicación para fomentar la realización de cursos de conducción segura de motoristas.

Objetivo: Mejorar la formación teórica y práctica de aquellas personas habilitadas para conducir una moto, mediante la realización de un curso con un programa consensuado por el grupo que impartirán escuelas especializadas.

11) Realización de una campaña de comunicación para incentivar la realización de cursos de conducción segura para motoristas.

El objetivo es estimular la demanda de los cursos de conducción segura para motoristas, resaltando las ventajas, el valor añadido para la conducción y la disponibilidad de formatos: carretera y zona urbana.

En todos los ámbitos de la vida, seguir aprendiendo, mejorar los conocimientos y habilidades, es algo fundamental. Esto cobra aún más sentido si se trata de tu seguridad.

Se elaboró un plan de medios que incluía cuñas radiofónicas en las principales emisoras a nivel nacional, para dar a conocer la oferta.

Un curso de conducción segura tiene como objetivo evitar accidentes. Está dirigido a quien esté habilitado para conducir motos.

Lo imparte una escuela adherida al programa y que se ha obligado a respetar una serie de requisitos de seguridad y calidad. Los cursos combinan la formación teórica (mínimo 1,5 horas) con la formación práctica (mínimo 4 horas).

El programa incluye los siguientes aspectos: Equipamiento para la protección individual, la importancia del estado del vehículo, maniobras en parado, la posición de conducción, conducir con pasajero, tiempos de reacción, la importancia de ver y ser vistos, observación y anticipación, situaciones típicas de riesgo, aceleración y deceleración, técnica y control del sistema de frenado, frenada convencional, de emergencia, y curva, frenada y sorteo de un obstáculo, freno motor, gestión de trayectorias curvas, giros cerrados y slalom, cruces y glorietas, adelantamientos, conducción con condiciones meteorológicas adversas y guía de cómo actuar en caso de accidente.

12) Selección de diversas acciones del Plan puestas en marcha por los Ayuntamientos.

- Línea avanzada de parada y salida en los semáforos para las motos.
- Medidas de segregación y fomento del uso de la moto.
- Mejora de la adherencia y protección de la vía.

- Promover instalación de sistemas de control automático de la disciplina semafórica en zona urbana.
- Dotación a determinadas unidades de agentes de dispositivos portátiles capaces de medir la velocidad máxima de los ciclomotores y/o la potencia de las motocicletas.

Hemos reflejado una selección de las principales medidas y acciones que se han implantado, sin tratar de ser exhaustivos. Se infiere, que el grado de avance y ejecución del Plan lleva un ritmo bastante satisfactorio.

La reducción de la siniestralidad de las motos sigue siendo una de las áreas de actuación prioritarias de la DGT, por lo tanto, se continuará con el mismo esfuerzo en el desarrollo de las acciones previstas en el Plan y de aquellas otras que vayan surgiendo del grupo de trabajo.