

## 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 DE SEGURIDAD VIAL**

#### **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**

## **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 2020**, perdieron la vida en accidentes de tráfico **1.370 personas** y otras 6.681 tuvieron que ser hospitalizadas, según el balance definitivo de siniestralidad, que incluye las personas fallecidas en vías interurbanas y urbanas durante los 30 días posteriores al momento del siniestro.

Además de ser datos mejores que los de 2019, se trata de la menor cifra de fallecidos en siniestros viales en España desde que se tienen registros. Tal y como apunta la DGT, el descenso en las cifras de fallecidos en 2020 se produjo en un contexto de reducción de los desplazamientos de largo recorrido. Concretamente, hubo un 25% menos por las restricciones de movilidad impuestas a causa de la pandemia.

En las vías interurbanas se ha producido una reducción del 35% de las víctimas mortales en el caso de autovías y autopistas, frente a la menor reducción en carreteras convencionales (del 16% menos).

En el caso de las vías urbanas, la preocupación se centra en los usuarios vulnerables, ya que, a pesar del descenso del 26% respecto de 2019, éstos supusieron el 80% de las personas fallecidas.

Fueron 153 peatones, 21 ciclistas, 7 usuarios de vehículos de movilidad personal y 134 motoristas (incluidos ciclomotores). Los aumentos en el número de fallecidos se produjeron en los turismos (+2 fallecidos) y en los camiones hasta 3.500 kg (+1 fallecido).

Cabe destacar también el reducido descenso en el número de fallecidos motoristas (-9%), frente al descenso experimentado en vías interurbanas (-34%), si bien el comportamiento de motoristas y ciclomotores fue diferente en vías urbanas: mayor descenso de usuarios de ciclomotores fallecidos (de 22 a 13), frente al de los usuarios de motocicleta (de 126 a 121 en 2020, una reducción del 4%).

Los peatones fallecidos experimentaron el mayor descenso, del 38% y llama la atención que el 65% de los peatones fallecidos tenían 65 años o más,

destacando el descenso a partir de los 75 años, población que ha pasado de 134 fallecidos en 2019 a 72 en 2020.

## 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.

Hay que hacer mención **también a la Agenda Urbana Española (AUE), documento estratégico del Ministerio de Fomento del año 2019**, sin carácter normativo, y por tanto de adhesión voluntaria, que, de conformidad con los criterios establecidos por la Agenda 2030, la nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas y la Agenda Urbana para la Unión Europea persigue el logro de la sostenibilidad en las políticas de desarrollo urbano. Constituye, además, un método de trabajo y un proceso para todos los actores, públicos y privados, que intervienen en las ciudades y que buscan un desarrollo equitativo, justo y sostenible desde sus distintos campos de actuación.

Tras un intenso trabajo de elaboración y un amplio proceso participativo que ha durado casi un año, esta estrategia de desarrollo urbano de carácter integrado ofrece un Decálogo de Objetivos Estratégicos que despliegan, a su vez, un total 30 objetivos específicos, y 291 líneas de actuación, poniendo a disposición de quienes estén interesados en su implementación, un verdadero “menú a la carta” para que puedan elaborar sus propios Planes de acción. Todo ello desde una amplia visión que incluye a todos los pueblos y ciudades con independencia de su tamaño y población, y bajo el triple prisma de la sostenibilidad económica, social y medio ambiental.

Los objetivos relacionados con seguridad vial y movilidad son:

Objetivo Estratégico 5: Favorecer la proximidad y la movilidad sostenible.

• 5.1. FAVORECER LA CIUDAD DE PROXIMIDAD.

o Fomentar un modelo urbano de usos mixtos que reduzca distancias en los viajes dentro de la ciudad.

o Promover la conectividad urbana y la accesibilidad universal, con patrones de proximidad entre la residencia y el trabajo, para limitar las exigencias de movilidad.



o Establecer en los instrumentos de ordenación un reparto equilibrado del espacio urbano destinado a la movilidad motorizada y no motorizada, acorde con las políticas de desarrollo sostenible de las ciudades.

o Priorizar, en la medida de lo posible, la ciudad para el peatón favoreciendo los itinerarios continuos, seguros y responsables y propiciando una forma de vida más saludable y activa.

o Fomentar la eficacia y la calidad de los modos de transporte más económicos y al alcance de todos los grupos de edad: transporte público, bicicleta y a pie.

o Implementar modelos de desarrollo urbanístico que incorporen planes de transporte público.

o Fomentar cadenas metropolitanas o supramunicipales de transporte público y promover su intermodalidad.

o Desarrollar redes peatonales y ciclistas, incluyendo los nuevos desarrollos urbanos, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable. Elaborar ordenanzas de coexistencia de ciclistas y peatones.

o Adoptar medidas para fomentar la elaboración de planes de transporte al trabajo en los principales centros de actividad económica del área urbana para racionalizar los desplazamientos a los centros de trabajo, así como estrategias de teletrabajo.

o Establecer plataformas logísticas de distribución en cada barrio y gestionar la distribución de mercancías en las zonas urbanas, maximizando los centros de consolidación/ruptura de cargas y evitando la distribución con bajo nivel de carga de furgonetas y camiones...

## • 5.2. POTENCIAR MODOS DE TRANSPORTE SOSTENIBLES.

o Adoptar medidas a través de planes de movilidad urbana sostenible, para reducir los viajes en transporte privado, fomentar los sistemas de transporte público eficientes y mejorar la calidad de los desplazamientos peatonales. En estos planes debería fijarse la prioridad peatonal en la circulación urbana.

o Establecer una oferta adecuada de transporte público a escala urbana y construir redes integradas que interconecten los distintos modos.

o Diseñar intercambiadores de transporte que actúen como nodos de transferencia entre viajes interurbanos y urbanos.

o Dotarse de una estrategia integral que incluya políticas de disuasión de la utilización de vehículos contaminantes, dentro de un plan o programa más amplio que incluya otras alternativas. En tal sentido, el paso de los actuales Planes de movilidad a planes estratégicos que potencien los objetivos estratégicos de la Agenda sería muy recomendable.

o Ubicar aparcamientos de disuasión en la periferia urbana, facilitando la transferencia del usuario de un vehículo privado al transporte público o al vehículo compartido.

O Ubicar las actividades periféricas, que atraen gran número de viajes, en puntos de alta accesibilidad a los ejes de transportes y a los nodos de la red de transporte público.

o Impulsar y favorecer el uso de vehículos de energías alternativas e híbridos. Implantar puntos de recarga de coches eléctricos.

o Promover una visión integrada de la movilidad al servicio del ciudadano (Maas, Mobility as a Service), y fomentar medidas que impulsen los sistemas de vehículo compartido, así como los servicios cooperativos ligados al transporte público.

o Potenciar la movilidad ciclista mediante el diseño de vías exclusivas o prioritarias y aparcamientos para bicicletas.

o Integrar la bicicleta con el transporte público e impulsar las iniciativas de oferta de bicicleta compartida.

o Integrar las redes peatonales y ciclistas con las zonas verdes, garantizando desplazamientos no motorizados seguros y en un entorno amigable.

o Garantizar la accesibilidad universal en todos los sistemas de transporte.

**Y debemos mencionar también la Estrategia de Seguridad vial 2030:**

**-Objetivos generales d Decenio 2021/2030: Estrategia Seguridad Vial 2030**

Los objetivos para el próximo decenio han sido determinados, en primer lugar, aplicando el principio de alineación con los objetivos de reducción de la siniestralidad mortal y grave en un 50%, propuestos por la Organización de las Naciones Unidas y la Comisión Europea.

Los dos objetivos generales de la Estrategia pueden formularse entonces del siguiente modo:

☐ **En 2030, reducir el número de personas fallecidas en un 50%** respecto al valor base de 2019 (1.755).

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

### **-Objetivos específicos de colectivos estratégicos y cuadro de mando de la Estrategia de Seguridad Vial 2030 en relación al ámbito urbano:**

El objetivo de reducción de un 50% puede alcanzarse a través de diferentes evoluciones de la siniestralidad en los colectivos y tipos de vía más importantes para las políticas de seguridad vial de los próximos años. Se consideran prioritarios:

- ☐ Los colectivos y medios vulnerables, por su presencia creciente en la siniestralidad mortal y grave, así como por las perspectivas de un aumento de estos modos de movilidad: peatones y personas usuarias de vehículos de movilidad personal, bicicletas, ciclomotores y motocicletas.
- ☐ Las personas mayores de 64 años, también por su peso creciente en la siniestralidad y por su especial vulnerabilidad, así como por las proyecciones de aumento de su número.
- ☐ Las vías urbanas, por la evolución reciente de la siniestralidad en ellas, particularmente, en comparación con las vías interurbanas.

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

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

El logro de este escenario exige revertir las tendencias recientes y compensar el aumento de la movilidad que previsiblemente tendrá lugar en los próximos años en estos colectivos y vías, todo lo cual supone un doble desafío. Para la monitorización de los objetivos, se proponen cuatro cuadros de mando de indicadores, dos para vías interurbanas y dos para vías urbanas, con diferentes rangos de variación de la siniestralidad mortal y grave entre 2019 y 2030. En el caso de los vehículos de movilidad personal, la ausencia de series históricas y la incertidumbre sobre la evolución futura de su uso impiden realizar proyecciones. Además, el primer año para el cual se dispone de datos completos y significativos es 2020.

### Cuadro de mando de indicadores de medio de desplazamiento. Vías urbanas.

<b>INDICADOR: personas fallecidas o heridas grave en vías urbanas</b>	<b>Valor en 2019</b>	<b>Rango de reducción en 2030</b>
Peatones	1.730	<b>50%</b>
Bicicletas	354	<b>15-50%</b>
Vehículos de movilidad personal *	100	-
Motocicletas/ciclo motores	1.999	<b>50%</b>
Turismos	504	<b>50-70%</b>
Furgonetas y camiones	50	<b>50-65%</b>
Autobuses	33	<b>&lt;5</b>

### Cuadro de mando de indicadores de edad. Vías urbanas.

<b>INDICADOR: personas fallecidas o heridas grave en vías urbanas</b>	<b>Valor en 2019</b>	<b>Rango de reducción en 2030</b>
0-14 años	197	<b>50-70%</b>
15-24 años	680	<b>50-60%</b>
25-64 años	2.843	<b>50%</b>
>64 años	1.057	<b>40-50%</b>

## 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 dónde 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 entre administraciones	Impulsar la coordinación y la colaboración 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:

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

**Etapa 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.

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

**Etapa 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 calmado y pacificación del tráfico, así como definición de itinerarios que reduzcan la intensidad del tráfico de turismos 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"> <li>- Accidentes totales</li> <li>- Por tipo de vehículo %</li> <li>- Accidentes / 100.000 habitantes</li> <li>- Accidentes / 10.000 vehículos</li> </ul>
Número de víctimas	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Víctimas totales</li> <li>- Víctimas por 100.000 habitantes</li> <li>- Víctimas por 10.000 vehículos</li> <li>- Víctimas mortales, graves y leves (% número / por 1.000 accidentes)</li> <li>- Víctimas sobre el total de usuarios de medios de transporte. (Ejemplo: víctimas de usuarios de ciclomotores / número de usuarios de ciclomotor)</li> </ul>
Tasa de letalidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Tasa de letalidad global</li> <li>- Tasa por vehículo (turismo, moto, etc.)</li> <li>- Tasa por tipo de usuario de la vía pública (peatón, ciclista, etc.)</li> </ul>
Datos del accidentes	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lugar del accidente: cruces, pasos de peatones, etc. (% sobre el total)</li> <li>- Día del accidente: festivo, laborable (% sobre el total)</li> <li>- Tipo de accidente: colisión frontal, colisión lateral, atropello (% sobre el total)</li> <li>- Vehículos y medios implicados: turismo, moto, bicicleta, peatón (% sobre el total)</li> </ul>
Factores de riesgo	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Vehículos que exceden los límites de velocidad establecidos</li> <li>- Conductores que no utilizan cinturón de seguridad</li> <li>- Conductores que no utilizan casco</li> <li>- Conductores con tasa de alcoholemia positiva</li> </ul>

### 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 Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025 de Euskadi**

El “Plan Estratégico de Seguridad Vial y Movilidad Segura y Sostenible 2021-2025” está alineado con los “Objetivos de Desarrollo Sostenible” de la Asamblea General de Naciones Unidas y recogidos en la “Agenda Euskadi Basque Country 2030”. Igualmente, se incardina en el “Plan Estratégico de Seguridad Pública 2025” aprobado por el Gobierno Vasco y sigue la senda de los compromisos de la “Declaración de Estocolmo”, de febrero de 2020, que plantea un decenio de acciones conjuntas de todos los sectores e institucionales hasta conseguir la eliminación total de las personas fallecidas y lesionadas graves en accidente de tráfico en el año 2050. Su objetivo final es reducir la siniestralidad y situar a Euskadi como un referente a nivel europeo en materia de seguridad vial y gestión del tráfico. En cifras, se busca la reducción de las víctimas mortales y personas heridas graves en un 50% para 2030, con respecto a 2020.

#### **-Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible 2021-2030 de Cataluña**



El Gobierno de la Generalitat ha aprobado en 2021 el “Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible 2021-2030”. Este Pacto permite dar respuesta a los nuevos retos que se están produciendo en el contexto actual, como una movilidad creciente, el estancamiento del decrecimiento de la siniestralidad en la Unión Europea y en Cataluña, la dispersión espacial de los accidentes con ausencia de concentraciones relevantes, la demanda social de reducción de la circulación (*traffic calming*) en los núcleos urbanos, travesías y áreas periurbanas, el envejecimiento de la población, la accesibilidad universal y el cambio climático

## 4 PLANES ESPECÍFICOS DE SEGURIDAD VIAL.

### 4.1 INTRODUCCIÓN

La Estrategia de Seguridad Vial en España 2030 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.

Vamos a hacer referencia a los Planes más importantes relacionados con la Estrategia 2030, ya que el tratamiento sistemático y comprensivo sobre seguridad vial recogido en la Estrategia 2030 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, incluso en políticas de ámbito estatal que se van a llevar a cabo durante los próximos años, y cuyo desarrollo presenta sinergias, en algún aspecto, con la consecución de los objetivos de la presente Estrategia, destacando:

#### - **Estrategia Nacional sobre Adicciones 2017-2024**

Esta Estrategia elaborada por el Ministerio de Sanidad, y aprobada por el Consejo de ministros en su reunión del día 9 de febrero de 2018, se fundamenta y apoya en las dos que la precedieron (*Estrategia Nacional sobre Drogas 2000-2008* y *Estrategia Nacional sobre Drogas 2009-2016*), así como en los tres Planes de Acción que desarrollaron ambas Estrategias. La conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas es un factor concurrente en un gran número de siniestros viales. Por ello, todo esfuerzo social y sanitario para reducir su consumo repercutirá, sin duda, en la mejora de la seguridad vial.

#### - **Plan de Acción para la Implementación de la Agenda 2030**

Este Plan editado por el Ministerio de Asuntos Exteriores, Unión Europea y Cooperación, y aprobado por el Consejo de Ministros del 29 de junio de 2018, establece el compromiso de nuestro país de orientar sus políticas públicas y prioridades políticas al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) aprobados por la Organización de las Naciones Unidas. La Agenda 2030 adopta un enfoque integral, que busca las sinergias entre las políticas; por lo que este Plan constituye, el punto de referencia básico para orientar todas las políticas nacionales posteriores en el cumplimiento coordinado y

conjunto de sus objetivos. Y así pretende ser en el caso de la presente Estrategia de Seguridad Vial 2030.

#### - **Agenda Urbana Española**

La *Agenda Urbana Española (AUE)*, elaborada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y tomada en consideración por el Consejo de Ministros en su reunión del día 22 de febrero de 2019, es un documento estratégico, sin carácter normativo, y por tanto de adhesión voluntaria. De conformidad con los criterios establecidos por la Agenda 2030, la nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas y la Agenda Urbana para la Unión Europea, persigue el logro de la sostenibilidad en las políticas de desarrollo urbano. Constituye un método de trabajo y un proceso para todos los actores, públicos y privados, que intervienen en las ciudades y que buscan un desarrollo equitativo, justo y sostenible.

#### -**Plan Nacional Integrado de Energía y Clima 2021-2030**

El PNIEC 2021-2030, elaborado por el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y aprobado por el Consejo de Ministros en su reunión del día 16 de marzo de 2021, pretende reflejar el compromiso de España con la crisis climática y su contribución al esfuerzo internacional y europeo. Los esfuerzos en favor de la descarbonización y la mejora de la eficiencia energética que afecten a la movilidad y el transporte suponen una oportunidad para favorecer la renovación de flotas de vehículos por otros más modernos, que, además de medioambientalmente más respetuosos, serán asimismo más seguros.

#### -**“España Puede”. Plan de recuperación, transformación y resiliencia**

Este Plan, elaborado por el Ministerio de Asuntos Económicos y Transformación Digital, y aprobado por el Consejo de Ministros en su reunión del día 27 de abril de 2021, traza la hoja de ruta para la modernización de la economía española, la recuperación del crecimiento económico, la creación de empleo, la reconstrucción económica sólida, inclusiva y resiliente tras la crisis de la COVID-19, y la respuesta a los retos del próximo decenio.

Para llevar a la práctica sus actuaciones, el Plan establece los **Proyectos estratégicos para la recuperación y transformación económica (PERTE)**. El primero de ellos que se aprobó, en julio de 2021, fue el **PERTE Vehículo Eléctrico y Conectado**.

#### - **Plan Estratégico de Salud y Medio Ambiente 2022-2026**

El PESMA ha sido elaborado conjuntamente por el Ministerio de Sanidad y el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, y aprobado el 24 de noviembre de 2021 en una sesión extraordinaria del Pleno del Consejo Interterritorial del Sistema Nacional de Salud y la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente. Su objetivo principal es promover entornos ambientales que mejoren la salud de la población y reduzcan los riesgos asociados a la exposición a factores ambientales, así como afrontar los desafíos del cambio climático. Uno de los medios que propone abordar para ello es la potenciación de una movilidad menos contaminante, con medios de movilidad tales como caminar, la bicicleta, el coche eléctrico o el transporte público.

### **-Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030**

Esta Estrategia elaborada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y aprobada por el Consejo de ministros en su reunión del día 10 de diciembre de 2021, se configura como el instrumento para impulsar las políticas de movilidad de los próximos años, con el objetivo de contribuir a mejorar la coordinación y la coherencia de las políticas que impulsan las Administraciones públicas, situando en su centro a las personas usuarias.

Su finalidad es dar respuesta a los retos derivados del previsible crecimiento de la movilidad en los próximos años, la lucha contra la contaminación y el cambio climático, el incremento de la riqueza en las ciudades y la desigualdad en las oportunidades de movilidad, la innovación y la transformación digital del transporte, la seguridad en el transporte y la planificación y eficiencia en las inversiones en las infraestructuras. Sus ejes de actuación, junto con la consideración de la seguridad vial como parte indispensable de las políticas relacionadas con la movilidad, representan un gran abanico de oportunidades para actuar en beneficio de la seguridad vial desde todas las Administraciones Públicas y el resto de actores involucrados.

#### **4.2 LOS PLANES ESPECÍFICOS DE SEGURIDAD VIAL COMO COMPLEMENTO DE LA ESTRATEGIA NACIONAL GENERAL.**

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. Dicho esto, destacaremos por su importancia la Estrategia Estatal por la Bicicleta.

#### **ESTRATEGIA ESTATAL POR LA BICICLETA**

Esta Estrategia publicada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, y aprobada por el Consejo de Ministros en su reunión del día 8 de junio de 2021, con el objeto de coordinar las diferentes políticas y acciones en torno a la promoción de este modo de transporte desde todos sus ángulos, desde la movilidad cotidiana o el turismo en bicicleta, hasta sus beneficios para la salud, pasando por su uso recreativo y deportivo, y por su cadena de valor y el consiguiente desarrollo empresarial del sector.

Una de las 10 Áreas Temáticas en las que se articula es la referida a Seguridad y Regulación, que plantea la necesidad de avanzar en la mejora de la seguridad de todas las personas usuarias de la bicicleta mediante una actualización y homogeneización de la normativa; la formación, la comunicación y la concienciación sobre movilidad en bicicleta. La presente

Estrategia de Seguridad Vial 2030 asume estos retos para darles respuesta a través de varias de sus líneas de actuación.

Por tanto, aun no siendo una Estrategia propia de DGT, sino que fue publicada por el MITMA, su importancia es determinante por los usuarios vulnerables a los que va dirigida.

## **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.

Los accidentes de trabajo laborales se redujeron en 2019 un 8,3% respecto a 2018. También se redujo la mortalidad, un 12%. En total, los accidentes viales laborales han supuesto el 33% del total de accidentes laborales. Estas cifras se desprenden del estudio realizado por el Observatorio de la siniestralidad vial laboral de España, creado en el 2109 por Asepeyo y Fundación CNAE, en colaboración con la DGT. Según los datos del estudio, las bajas por accidente laboral de tráfico duran una semana más (6,9 días) que las del resto de accidentes laborales. Con respecto al día de la semana en que se producen, el lunes es el día que registra más accidentes *in itinere*, y el viernes durante la jornada laboral.

Del total de los accidentes viales laborales, casi un 40% se producen con bicicletas, motocicletas y patinetes. Además, los datos apuntan a un incremento del 16% en los accidentes *in itinere* producidos con este tipo de vehículos. En cuanto a la edad, el mayor índice de incidencia se sitúa en el tramo de 16 a 30 años, tanto en accidentes durante la jornada como en trayecto.

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 **( hoy derogado y en vigor el Real Decreto 231/2017, de 10 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 disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral.)**

Reproducimos a continuación su Exposición de Motivos, por resultar de sumo interés para el correcto entendimiento 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, fijaba 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, muestra de ello es la ISO 39001 para la gestión de la seguridad vial en el trabajo.

-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 (\*\*Real Decreto hoy derogado, en vigor el Real Decreto 231/2017, de 10 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 disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral).*

## **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.*

**El Real Decreto 231/2017, de 10 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 disminuido de manera considerable la siniestralidad laboral, vigente actualmente, ya recogía en su Exposición de Motivos:**

*“Sin perjuicio del cumplimiento por las empresas de todas las obligaciones legales y reglamentarias de seguridad y salud en el trabajo, la vinculación del reconocimiento del incentivo al cumplimiento por el empresario de las obligaciones de prevención de riesgos laborales se manifiesta a través de la exigencia de acompañar a la solicitud del incentivo de una declaración responsable, donde se detallan las obligaciones concretas preventivas que, a*

los solos efectos de acceso al incentivo, deben cumplir las empresas solicitantes.

En cuanto a la cuantía, se fija el incentivo en el 5 por ciento del importe de las cuotas por contingencias profesionales y en el 10 por ciento si existe inversión en prevención de riesgos laborales, estableciéndose en este último caso un límite máximo coincidente con el importe de la inversión realizada.

Respecto de la financiación de esta reducción, los artículos 96 y 97 del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, disponen que el 80 por ciento del excedente que resulte después de dotar la Reserva de Estabilización de Contingencias Profesionales de las mutuas colaboradoras con la Seguridad Social, se aplicará, entre otras actividades, a incentivar en las empresas la adopción de medidas y procesos que contribuyan eficazmente a la reducción de la siniestralidad laboral. El sistema de incentivos seguirá disponiendo de los recursos de este fondo con un límite del 3 por ciento de su importe, aunque dicho porcentaje ya no será de aplicación a cada una de las mutuas en proporción a su contribución a la formación de dicho saldo.

Como novedad, se da desarrollo reglamentario al artículo 93.2.c) del texto refundido de la Ley General de la Seguridad Social, que regula la posibilidad de que las mutuas puedan percibir de las empresas parte del incentivo concedido, previo acuerdo de las partes.

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 artículo 164 del 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 Empleo y Seguridad Social 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, de acuerdo con lo previsto en el artículo 146.3 de dicho texto refundido.

Por todo ello, este real decreto viene a dar cumplimiento al requerimiento de la disposición adicional cuarta, párrafo b), de la Ley 35/2014, de 26 de diciembre, mediante el establecimiento de un nuevo sistema de reducción de las cotizaciones más sencillo y eficaz que persiga la objetividad y que se convierta en un mecanismo eficaz para coadyuvar a la reducción de la siniestralidad laboral.

Por otro lado, dada la necesidad de dotar de una mayor seguridad jurídica la regulación de la emisión de los partes de baja médica, confirmación de la misma y de alta médica por curación en los procesos de incapacidad temporal por contingencias profesionales, la disposición final primera modifica los

*artículos 2, 3 y 5 del Real Decreto 625/2014, de 18 de julio, por el que se regulan determinados aspectos de la gestión y control de los procesos por incapacidad temporal en los primeros trescientos sesenta y cinco días de su duración, con el propósito de incluir una referencia expresa a los facultativos de otras entidades que participan en la gestión de la incapacidad temporal por contingencias profesionales, concretamente los facultativos de empresas colaboradoras en la gestión de la Seguridad Social, señalando su competencia para la emisión de los partes médicos de baja, de confirmación de la baja y de alta médica por curación.”*

#### 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.

#### 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. 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.

### **PLAN TIPO DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE EN LA EMPRESA- DGT en colaboración con el INSST y la Inspección de Trabajo (2021)**

Desde el ámbito específico de la seguridad vial, podemos constatar que, conforme a los datos publicados por el Instituto Nacional de Seguridad y Salud en Trabajo, en su último informe sobre accidentes laborales de tráfico (ALT), en el año 2018, cada 33 horas, aproximadamente, falleció una persona como consecuencia de un accidente laboral de tráfico, es decir, yendo o volviendo del

trabajo, o desplazándose durante la jornada laboral, cifra con una importante tendencia al alza en los últimos años.

La mayor parte de estos accidentes se producen en vehículos a motor particulares –automóviles y motocicletas –, ya que los desplazamientos cotidianos de millones de trabajadores/as para acceder a sus empresas se realizan en este tipo de vehículos. Los accidentes laborales de tráfico se han convertido en una de las primeras causas de muerte por accidente laboral

El Plan de Movilidad Segura y Sostenible es aquel instrumento o estrategia que define y desarrolla el conjunto de acciones destinadas a la mejora de la movilidad en la empresa, así, lo definiríamos como el conjunto de medidas para la gestión racional de los desplazamientos y, en consecuencia, de la exposición al riesgo de accidentes de tráfico y de los impactos ambientales y sociales que genera, tanto para el propio trabajador, como para la sociedad en su conjunto. Dicho de otro modo, sería el conjunto de actividades para conseguir un desplazamiento seguro, eficiente y sostenible de los trabajadores a su puesto de trabajo, velando por prevenir los riesgos derivados de los desplazamientos por motivo laboral, tanto de los “in itinere”, como de los efectuados en la jornada laboral, y fomentando el cambio modal hacia los modos más sostenibles de transporte (a pie, en bicicleta, o en transporte público).

La implantación de un Plan de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa contribuye al cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) recogidos en la Agenda 2030, dado que los resultados de las acciones incluidas en el mismo incidirán directamente en el ODS8 sobre trabajo decente y crecimiento económico, el ODS3 sobre salud y bienestar y el ODS13 sobre acción por el clima, entre otros. El desarrollo de un plan de movilidad en el seno empresarial forma parte de la responsabilidad de mejora de la empresa, que está directamente ligada a la responsabilidad social corporativa y que además es extensible a toda la cadena de valor de la empresa.

El Plan de Movilidad Segura y Sostenible debe entenderse como una línea general de acción de compromiso con la seguridad vial, entendiendo ésta como una responsabilidad compartida por las Administraciones, la sociedad civil y el tejido empresarial.

**Hay que hacer mención a la Estrategia de Seguridad vial 2030, que detalla entre sus acciones:**

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

Si bien cada vez son más las Administraciones Públicas y empresas comprometidas con la mejora de la seguridad vial en su organización, se debe aumentar el número de entidades que cuentan con Planes de Movilidad Segura y Sostenible. La carencia de planes se refleja de forma mayoritaria en el ámbito de las PYMES, cuestión importante a tener en cuenta, dado que constituyen la mayor parte de nuestro tejido empresarial.



En el marco de esta Estrategia, se promoverá la elaboración de Planes de Movilidad Segura y Sostenible que traten de cumplir, al menos, con los siguientes estándares: evaluar los riesgos viales, elaborar informes anuales de accidentes laborales de tráfico, incluyendo los accidentes *in itinere*, y desarrollar un conjunto de indicadores de resultado suficientemente sólido, que permita hacer un seguimiento y una evaluación adecuada del cumplimiento y efectividad de las medidas y acciones establecidas. Igualmente, los interlocutores sociales deben tener presente la seguridad vial en la negociación de los convenios colectivos.

Para facilitar esta tarea se desarrollará y difundirá un nuevo Plan tipo de Movilidad Segura y Sostenible en la empresa, cuya finalidad será que las empresas, independientemente de su tamaño y estructura económica, dispongan de una guía metodológica que les resulte útil. Se promoverá la extensión a todas las Comunidades Autónomas del sello de movilidad segura y sostenible que ya se ha implantado con éxito en Asturias y Cantabria, en sendos proyectos de colaboración entre las Jefaturas de Tráfico y los institutos autonómicos de seguridad y salud en el trabajo. Otro ejemplo reseñable en este mismo sentido es proyecto INNOVABIDE implantado por la Dirección de Tráfico del Gobierno Vasco.

Por último, también se promoverá la implantación de la norma ISO 39001 entre aquellas administraciones y empresas con una gestión de la seguridad vial laboral más consolidada.

#### **\*Introducir la seguridad vial en las compras, contratos y concesiones públicos y privados**

La priorización del enfoque del Sistema Seguro debe hacerse en todas las decisiones, incluida las especificaciones de seguridad en la contratación de vehículos para la flota y servicios de transporte. Las administraciones, empresas y organizaciones tienen enorme influencia en la sociedad a través de una variedad de factores, desde influencias políticas hasta la naturaleza de sus productos y servicios.

#### **\*Introducir la seguridad vial en los informes de responsabilidad social corporativa**

La seguridad vial debe consolidarse como un valor más dentro de la gestión de la sostenibilidad que las organizaciones deben realizar, utilizando el marco de la Agenda 2030.

Para aquellas empresas obligadas a la elaboración y difusión de informes sostenibilidad y responsabilidad social corporativa, se desarrollarán guías y se promoverá la inclusión de información sobre seguridad vial en dichos informes.

#### **\*Promover los planes de movilidad segura en polígonos industriales y otras áreas de especial consideración**

Los Planes de Movilidad Segura al Trabajo, además de hacer que las organizaciones sean más eficientes energéticamente y económicamente, aportan mejoras en la movilidad y seguridad vial de las personas trabajadoras, proveedores y visitantes. Dichos planes afectan a los desplazamientos relacionados con la actividad profesional, ya sean aquellos entre el domicilio y el lugar de trabajo o los desplazamientos profesionales de los miembros de su plantilla, colaboradores y clientes.

Esta Estrategia fomentará la elaboración de Planes de Movilidad Segura en áreas de concentración de empresas, y de Planes de Acceso a Polígonos. En estos Planes se podrán adoptar medidas tendentes a fomentar el teletrabajo, mejorar la gestión de los desplazamientos laborales (en vehículo particular, motocicleta, bicicleta o VMP),

establecer rutas seguras para los distintos tipos de vehículos, gestionar el régimen de aparcamientos con criterios de seguridad vial y eficiencia, promocionar e incentivar a su plantilla para que se desplace en transporte público, y fomentar el desplazamiento en coche compartido, en bicicleta o a pie. El nombramiento de una Comisión o Gestor de Movilidad en la empresa o polígono resulta de gran ayuda para conseguir los objetivos previstos.

Igualmente, entre las administraciones locales se fomentarán iniciativas como el Pacto por la Movilidad Laboral o la Oficina de Movilidad Laboral al Trabajo ya existentes en algunas ciudades.

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

El accidente laboral de tráfico es un riesgo laboral que debería ser evaluado en el Plan de Prevención de Riesgos Laborales de todas las empresas y organizaciones. Esta evaluación de riesgos exige realizar un buen diagnóstico de la situación y englobar a todas las personas que puedan verse afectados: aquellas cuya actividad profesional principal sea la conducción, los que desarrollen esta actividad de forma ocasional, y todas las que utilicen un vehículo para desplazarse al lugar de trabajo.

En el marco de esta Estrategia, se fomentará la inclusión del accidente *in itinere* en la evaluación de los riesgos laborales de los Planes de Prevención de las organizaciones, y el aumento de las capacidades de estas para combatir este tipo de siniestro. Igualmente, es necesario incidir durante el diagnóstico de la situación en la influencia de las condiciones de trabajo (factores laborales) sobre los riesgos viales. Una vez realizada la evaluación, deben aplicarse los principios de la acción preventiva, adoptando las medidas preventivas que se consideren necesarias en función de los resultados de su evaluación, como si de cualquier otro riesgo laboral se tratase.

#### **\*Aumentar la seguridad del transporte profesional**

La mejora de la seguridad vial en el ámbito de las organizaciones exige que se garantice la adecuada formación para la conducción profesional, así como la actualización y eficiencia de la normativa y la responsabilidad de los transportistas y de las empresas de transporte. En este campo, hay una necesidad de prestar atención a la distribución de última milla independientemente del vehículo empleado para ello.

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

Una movilidad laboral segura conlleva que las empresas y organizaciones aborden la problemática que se deriva del consumo de alcohol, drogas y otras sustancias en el ámbito laboral, identificando y buscando solución a las situaciones y riesgos derivados de dicho consumo en el marco de la política de prevención y las mesas de diálogo con las organizaciones sindicales. Igualmente, se deben abordar la problemática derivada de la fatiga en el trabajo, particularmente en el caso del transporte profesional.

Paralelamente, es conveniente planificar y protocolizar las actuaciones específicas para vigilar la salud de sus empleados mediante estudios epidemiológicos, exámenes de salud específicos que favorezcan la detección de enfermedades profesionales y la detección precoz de las patologías que influyen en la conducción. Se analizará la viabilidad y conveniencia de incluir las revisiones médicas de las personas conductoras profesionales dentro de las excepciones que las hace obligatorias en la *Ley de prevención de Riesgos Laborales*, 31/1995.

#### **\*Potenciar la formación, educación y sensibilización en riesgos viales**

## **6 .OTRAS ESTRATEGIAS: ESTRATEGIAS PARA OTROS USUARIOS:**

### **6.1 EL PLAN ESTRATÉGICO PARA LA SEGURIDAD VIAL DE MOTOCICLETAS.**

#### **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.

## 6.2 ÁMBITOS DE ACTUACIÓN

- 1) Preparación de los motoristas para la conducción segura.
- 2) Minimizar los escenarios de alta siniestralidad.
- 3) Combatir 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.

### **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%.

#### **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 (Véase modificación del RG conductores en el año 2021 en este sentido).
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 (Véase la introducción de cursos de conducción segura y eficiente por Ley 18/2021 que modifica la Ley de Seguridad Vial e introduce el artículo 63.5 en la LSV).
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. (Recogido en la modificación de la Ley de Seguridad vial, Ley 18/2021, en vigor desde el 21 de marzo de 2022)
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. (En vigor desde mayo 2021)
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 (Celebrado en octubre de 2021 en Zaragoza).

**Evolución relativa de personas fallecidas por medio de desplazamiento. (Base 2009=100)**

