

# Plan estratégico de seguridad vial de Cataluña 2014-2020

Aprobado por acuerdo de Gobierno de 14 de enero de 2014  
Enviado al Parlamento de Cataluña el 16 de enero de 2014



Generalitat  
de Catalunya



servei català de  
**Trànsit**

# Plan estratégico de seguridad vial de Cataluña 2014-2020

Aprobado por acuerdo de Gobierno de 14 de enero de 2014  
Enviado al Parlamento de Cataluña el 16 de enero de 2014



**Generalitat  
de Catalunya**



servei català de

**Trànsit**

© 2014, Servei Català de Trànsit.

DL: B 10632-2014

Producción y diseño: Entitat Autònoma del Diari Oficial i de Publicacions

# Índice

<b>Preámbulo</b>	<b>4</b>
------------------	----------

<b>Introducción</b>	<b>5</b>
---------------------	----------

1

<b>La seguridad vial en Cataluña: al frente de los países líderes</b>	<b>7</b>
---	----------

1.1 La seguridad vial en Cataluña en el contexto internacional	8
1.2 Los principales datos de la seguridad vial	10

2

<b>Mirando al futuro: retos y tendencias para el Servicio Catalán de Tránsito</b>	<b>17</b>
---	-----------

2.1 Tendencias marcadas por organismos internacionales	19
2.2 Mejores prácticas destacables de los países de la Unión Europea	23
2.3 La oportunidad para el Servicio Catalán de Tránsito	28

3

<b>El Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020</b>	<b>31</b>
--	-----------

3.1 Modelo de seguridad vial	32
3.2 Visión y objetivos estratégicos	34
3.3 Líneas estratégicas y proyectos tractores	35

4

<b>Cuadro de mando</b>	<b>75</b>
------------------------	-----------

4.1 Introducción al cuadro de mando	76
4.2 Cuadro de mando del marco estratégico 2014-2020	77

5

<b>Modelo de gobierno y de gestión</b>	<b>83</b>
--	-----------

5.1 Modelo de gobierno y de gestión	84
5.2 Estrategia de comunicación	88

# Preámbulo

El **Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020**, pionero en Cataluña, tiene como objetivo central hacer avanzar a nuestro país al frente de los países europeos con menor número de muertos por millón de habitantes. Hoy, Cataluña se encuentra entre los ocho primeros países de nuestro entorno, sólo por detrás de potencias en seguridad vial como Suecia, el Reino Unido o los Países Bajos.

Durante los últimos años, en paralelo con la redacción de sucesivos planes trienales de seguridad vial, la cifra de personas muertas y heridas en las carreteras se ha convertido en un objetivo prioritario para el Gobierno de la Generalitat y también para la gran mayoría de ciudadanos y ciudadanas. Desde **el año 2000**, cuando hubo 622 muertos (a 24 horas) en las carreteras catalanas, el modelo catalán de reducción de accidentalidad se ha centrado, básicamente, en la gestión de la influencia de los factores más importantes en la producción de accidentes y la generación de víctimas de tráfico, así como en un trabajo de concienciación continuo. Desde entonces se han ido cumpliendo todos los objetivos que nos hemos fijado en cuanto a reducción de la siniestralidad en las carreteras catalanas. De hecho, Cataluña alcanzó, un año antes de lo que se preveía, el objetivo de la Unión Europea, fijado en el Libro blanco sobre la política europea de transporte, de reducir el año 2010 el número de muertos en la red vial a la mitad respecto del año 2000, un hito que para muchos podía parecer inalcanzable años atrás.

El año 2013 ha concluido con 168 muertos en las carreteras catalanas, lo cual significa una reducción de la siniestralidad mortal del 31,71% con respecto al año 2010 (muertos a 24 horas). Ahora nos tenemos que fijar en las nuevas orientaciones de la política de seguridad vial de la Unión Europea para el 2011-2020, la cual establece como objetivo reducir un 50% el número de muertos en el 2020 respecto del 2010. Así, a medio y largo plazo tenemos que mirar hacia la consecución de los objetivos que nos hemos marcado, y hacerlo con nuestras herramientas principales: la educación y la persuasión, pero también la disuasión. Queremos introducir el concepto de la responsabilidad compartida a todos los niveles. Así conseguiremos entre todos el objetivo estratégico de la visión cero de la seguridad vial, que también Europa ha apuntado como hito para un cada vez menos lejano 2050: conseguir la accidentalidad cero en víctimas mortales y en víctimas graves con secuelas de por vida.



**Ramon Espadaler i Parcerisas**  
Consejero de Interior



# Introducción

Cuando el febrero pasado el Servicio Catalán de Tráfico recibió el encargo del consejero de Interior, Ramon Espadaler, de elaborar un plan estratégico de seguridad vial hasta el 2020, que fuera más allá de los planes de seguridad vial trienales, trazamos una mirada que tenía que llegar a un horizonte que previera la red vial como un espacio seguro, amable y sostenible. Teníamos la buena experiencia de estos planes anteriores y de los resultados que nos permitieron reducir las víctimas mortales en la red vial un 50% entre el 2000 y el 2010 como base. Pero la Unión Europea nos marcaba nuevos retos: otro 50% de reducción de cara al 2020. Para ser gráficos: si en el año 2000 se produjeron 891 muertes en la red vial y durante el 2010 disminuyeron hasta 381, en diez años tenemos que conseguir que no sobrepasen las 191.

El Plan estratégico que este 14 de enero de 2014 ha aprobado el Gobierno de la Generalitat y que se eleva al Parlamento de Cataluña es la herramienta que necesitamos para que, una vez implantados con éxito los sistemas de seguridad pasiva (cinturón, casco, SRI...) y alcanzado un alto grado de concienciación, sobre todo entre los jóvenes, podamos hacer entre todos el gran cambio de implicación social e institucional que nos permita soñar en las cero víctimas mortales que la UE desea para el año 2050. Queremos introducir el concepto de la responsabilidad compartida a todos los niveles. Seguiremos educando y formando al usuario a lo largo de toda la vida, rentabilizaremos inversiones, haremos cumplir la normativa, aplicaremos nuevas tecnologías, trabajaremos más estrechamente con Europa y con los ayuntamientos. Pero también hay un trabajo interdepartamental, de involucrar y coordinar a entidades públicas y privadas, en que queremos profundizar. A todos estos agentes les

pedimos su complicidad. Porque todos tenemos responsabilidades en seguridad vial.

Este año 2013, que acaba de concluir, hemos colaborado con el Departamento de Empresa y Ocupación en una campaña de seguridad

para que los vehículos pasen

la ITV; hemos sentado a

una treintena de agen-

tes en un grupo de

trabajo para reducir

la siniestralidad de

las motocicletas;

estamos trabajando

con Enseñanza para

ampliar la educación

vial a secundaria y a

formación profesional para

los jóvenes de 16 a 18 años, de

manera que conozcan los mejores comportamientos seguros en la conducción de un ciclomotor o de una

motocicleta; estamos trabajando con las universidades para crear cátedras que nos muestren nuevas

líneas de R+D+i, y ya hemos llegado al 81,38% del territorio a través de los planes locales de seguridad

vial, que nos ayudan a reducir la siniestralidad en zona urbana y periurbana.

Todos estos proyectos tienen que ver con la línea

que nos marca el Plan estratégico 2014-2020, con unos valores que responden a la protección de los

colectivos vulnerables, al compromiso institucional de crear un entorno seguro, a la transparencia de

resultados y uso de recursos y a la proactividad en la búsqueda de soluciones para ser abanderados en

el ámbito europeo. Tenemos una visión: garantizar que la movilidad de las personas se haga con la

máxima seguridad y reducir el número, la gravedad



y las consecuencias de los accidentes. Y trabajar con la máxima eficiencia. Tenemos una visión. Tenemos un plan. Y lo cumpliremos entre todos.

Los invito a que hagan un recorrido por este Plan estratégico, por una parte, para que tengan conocimiento de las actuaciones que se hacen desde el Gobierno de la Generalitat a través del Servicio Ca-

talán de Tráfico, y por otra parte, para que cada uno de ustedes participe activamente en la mejora de la movilidad segura. Conseguir los hitos de este Plan estratégico es responsabilidad de todo el mundo y todos podemos aportar nuestro granito de arena.

**Joan Josep Isern Aranda**

Director del Servicio Catalán de Tráfico

# 1

## **La seguridad vial en Cataluña: al frente de los países líderes**

- 1.1 La seguridad vial en Cataluña en el contexto internacional**
- 1.2 Los principales datos de la seguridad vial**



# 1. La seguridad vial en Cataluña: al frente de los países líderes

## 1.1 La seguridad vial en Cataluña en el contexto internacional

**Cataluña ocupa una posición de referencia en el ámbito internacional en materia de seguridad vial, consolidada en una trayectoria relevante en procesos de planificación estratégica.**

Desde el año 1999, Cataluña ha aplicado planes de seguridad vial en los que ha involucrado a los diferentes agentes que interactúan en el entorno. Estas estrategias han contribuido a posicionar Cataluña en niveles similares a países que son considerados referentes en esta materia, como es el caso de Alemania, los Países Bajos, el Reino Unido y Suecia.

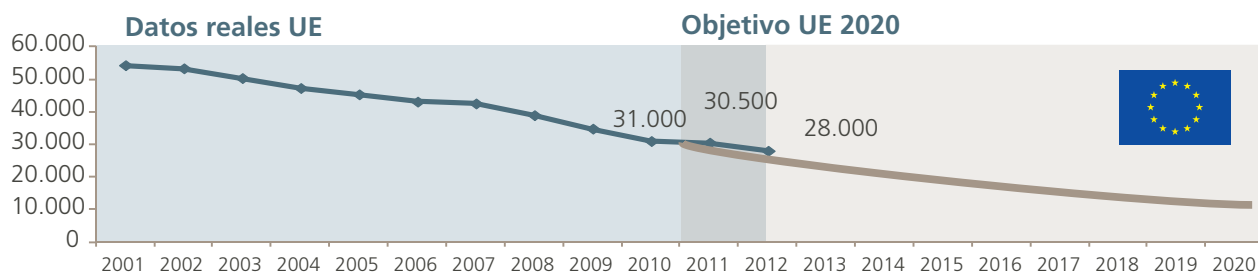
### Evolución del marco estratégico de la seguridad vial en Cataluña



Tal como se puede observar en el siguiente gráfico, desde que se puso en marcha el primer Plan de seguridad vial en Cataluña se ha conseguido reducir el número de víctimas mortales más de un 60%.

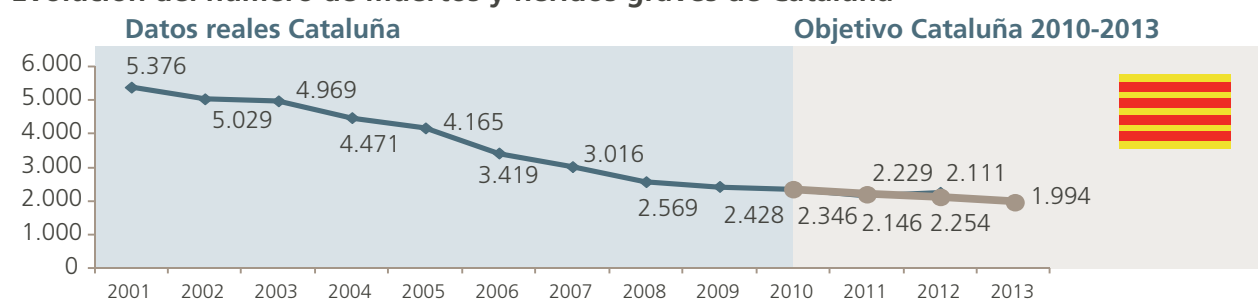
## Evolución del número de muertos de la UE

### Evolución del número de muertos de la UE



Fuente: CARE (EU road accidents database) or nacional publications. European Commission/Directorate General Energy and Transport

### Evolución del número de muertos y heridos graves de Cataluña

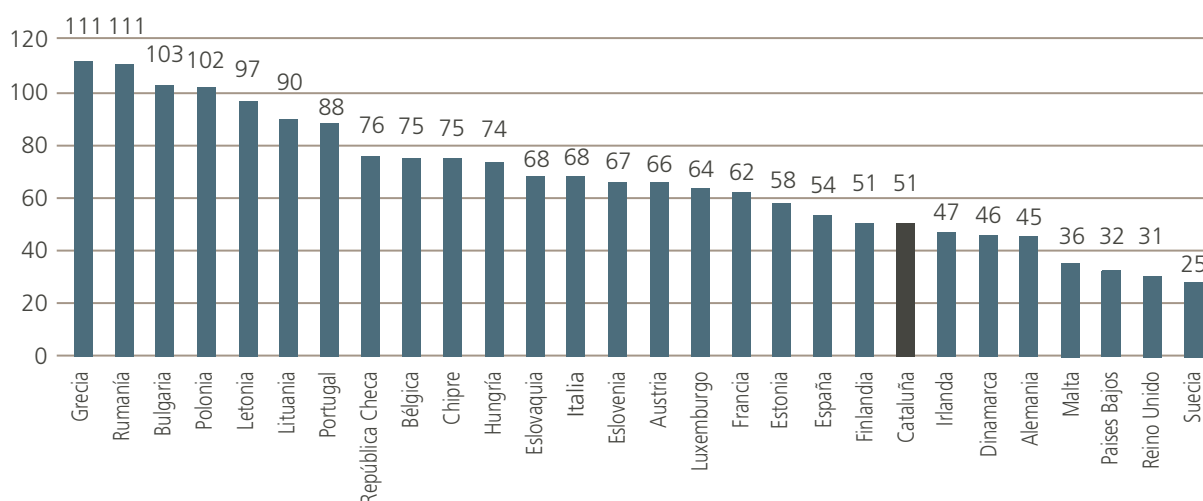


Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña, años 2010 y 2012

Tomando como referencia el periodo 2001-2011 se observa que el comportamiento de Europa ha sido similar al de Cataluña con respecto a la reducción en el número de víctimas mortales. Sin embargo, en el año 2012 Cataluña registra un ligero aumento en el indicador de muertos y heridos graves.

Cataluña se encuentra entre los ocho países europeos con menor número de víctimas mortales por millón de habitantes en Europa.

### Número de muertos por millón de habitantes en Europa en el año 2010



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012

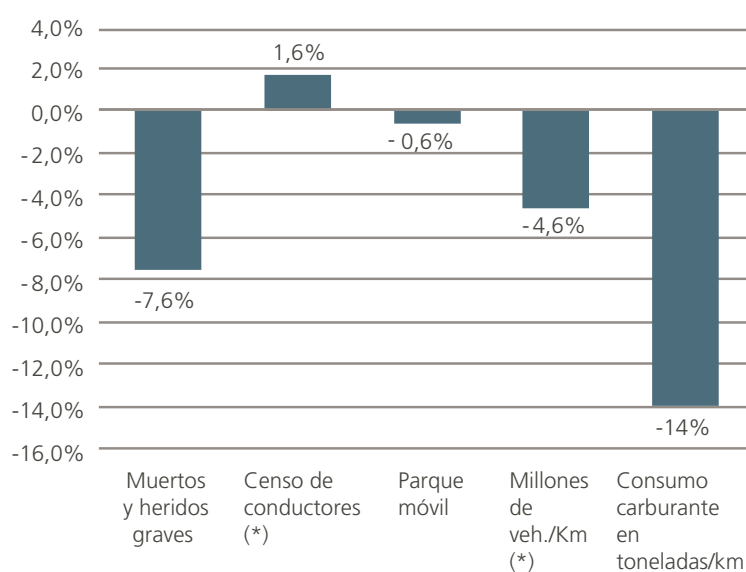
## 1.2 Los principales datos de la seguridad vial

Para poder hacer un análisis de valor, hay que tener como referente los elementos que condicionan la seguridad vial, como es el caso de la movilidad o de los dispositivos de seguridad.

### A Movilidad

En este contexto, la situación de crisis económica ha influido también en la reducción de la movilidad en términos vehículo-kilómetro y en un estancamiento del número de conductores y del parque de vehículos.

#### Evolución de los índices de movilidad en Cataluña del periodo 2005-2012



**Estancamiento del número de conductores**

**Estancamiento del parque de vehículos**

**Fuerte disminución en el consumo de carburante por kilómetro**

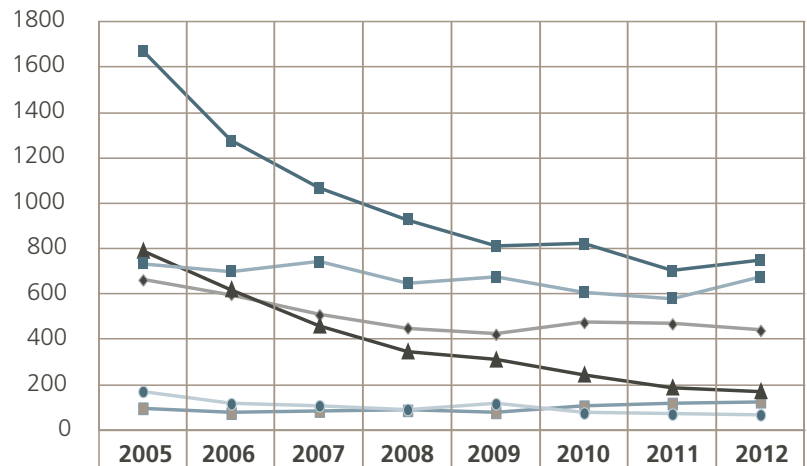
(\*) Los datos disponibles más actualizados corresponden al año 2011.  
Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012

## B Modalidades de transporte

Con respecto a las modalidades de transporte que concentran una accidentalidad más alta desde el 2005, destacan los vehículos ligeros, las motocicletas y los peatones, que suponen cerca del 80% del total de muertos y heridos graves.

### Evolución del número de muertos y heridos graves del periodo 2005-2012

La disminución más significativa del número de víctimas mortales y heridos graves se ha producido en los colectivos de ciclomotores y vehículos ligeros y pesados



	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
◆ Peatones	662	598	508	450	422	474	468	439
■ Bicicletas	96	75	84	87	78	105	117	125
▲ Ciclomotores	790	620	460	346	310	244	187	171
■ Motocicletas	734	699	742	648	674	607	581	675
■ Vehículos ligeros	1671	1276	1067	928	809	820	701	748
● Vehículos pesados	170	116	107	91	116	75	70	67

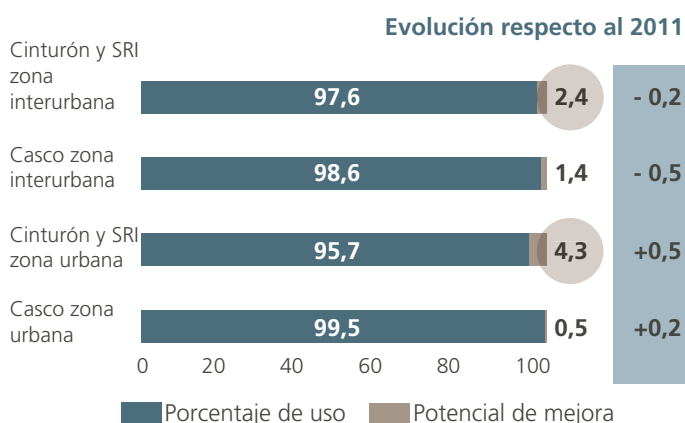
Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012

La evolución en cuanto al uso de los sistemas de seguridad pasiva ha sido importante en los últimos años, si bien todavía quedan aspectos a mejorar en los cuales se tiene que incidir.

## C Sistemas de seguridad pasiva

A pesar del elevado uso de los sistemas de seguridad pasiva, todavía hay potencial de mejora, sobre todo con respecto al uso del cinturón y de los sistemas de retención infantil en zonas urbanas e interurbanas.

### Uso de los sistemas de protección en zonas interurbanas y urbanas en el año 2012

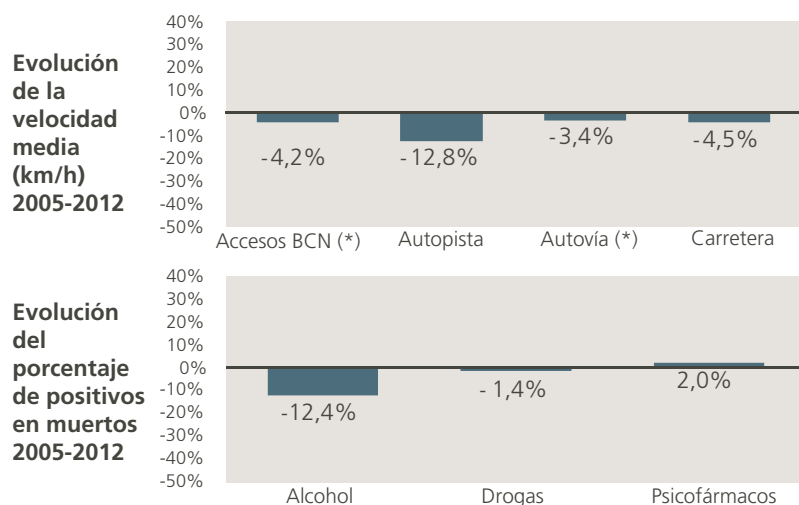


Con respecto al año 2011, el uso de los sistemas de seguridad pasiva en zonas interurbanas ha disminuido ligeramente

Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012

## D Factores de riesgo

Las estadísticas ponen de manifiesto que la velocidad y la toxicología siguen siendo las principales variables de impacto y de riesgo en los accidentes de tráfico. En este sentido, la evolución desde el 2005 es positiva, con reducciones destacables en la velocidad media en autopista y en los positivos por alcohol en víctimas mortales.



• Baja la velocidad media, especialmente en autopista

• Más de 4 de cada 10 muertos en accidente habían consumido algún tipo de sustancia

(\*) La comparación se ha llevado a cabo con los datos correspondientes al segundo semestre del año.

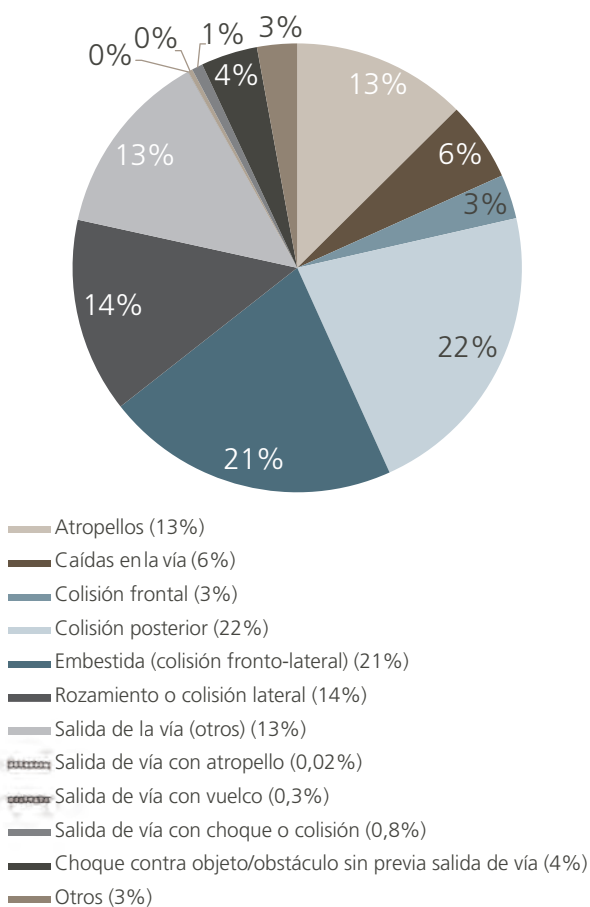
Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012

**Es importante determinar las principales características de la accidentalidad en Cataluña con respecto a cuatro factores clave. Por eso nos preguntamos cómo, cuándo y dónde se producen los accidentes más graves en Cataluña.**

## **E** Tipología

Los tipos de accidente que han registrado más víctimas en el 2012 son los **alcances, las embestidas frontolaterales, los rozamientos y colisiones laterales y las salidas de vía.**

### Accidentes con víctimas por tipo de accidente en el año 2012



**Después de la colisión de vehículos en marcha, los atropellos (en zonas urbanas) y las salidas de vía en zonas interurbanas son los tipos de accidente con más muertes y heridos graves**

Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Catalunya 2012

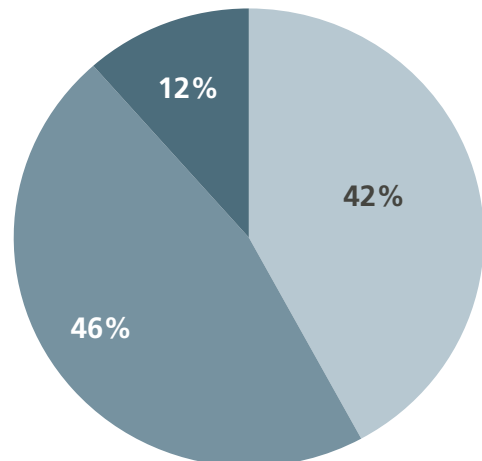
# F

## Distribución horaria

La franja horaria donde se registró un número más alto de muertes y heridos graves en el año 2012 fue la **tarde** (de 14 h a 21.59 h). No obstante, **la mañana presenta un 11% más de accidentalidad** con respecto a los datos registrados en el año 2011.

### Distribución horaria de muertos y heridos graves y variación en el año 2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variación
<b>Mañana</b>	1477	1158	1131	992	889	924	850	951	<b>-36%</b>
<b>Tarde</b>	1957	1711	1409	1180	1094	1078	1031	1049	<b>-46%</b>
<b>Noche</b>	731	550	476	397	445	344	265	259	<b>-65%</b>



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012

■ Mañana ■ Tarde ■ Noche

**La disminución de la accidentalidad en Cataluña se refleja también en el análisis de la distribución horaria. La noche es la franja horaria en que, desde el 2005, se ha reducido más el número de accidentes (-65%), mientras que la mañana lo ha hecho un 36% y la tarde, un 46%**

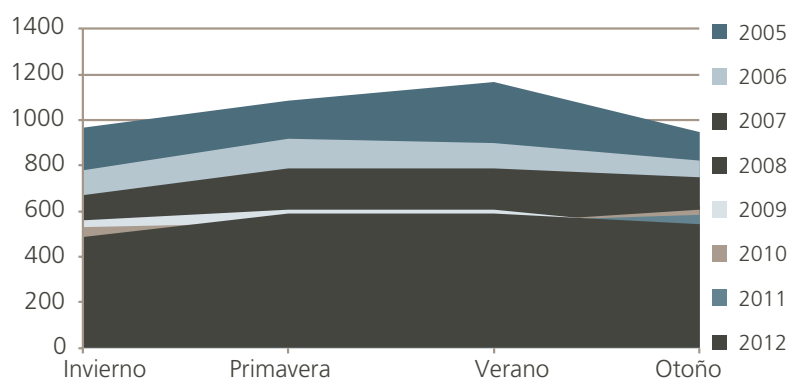


**La estacionalidad ha dejado de ser un factor determinante durante los últimos años. Con respecto al territorio, el área de Barcelona es, en términos absolutos, donde se han registrado más de la mitad de los accidentes en el año 2012.**

## G Estacionalidad

Si bien en el 2005 se detectaba una cierta **estacionalidad con un mayor número de víctimas en las épocas del año más cálidas** –principalmente en verano–, esta **tendencia se ha suavizado a lo largo de los últimos años.**

### Evolución del número de muertos y heridos graves por estaciones del periodo 2005-2012



Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012

**La estacionalidad ha dejado de ser un factor determinante en la accidentalidad durante los últimos años**

## H Territorialidad

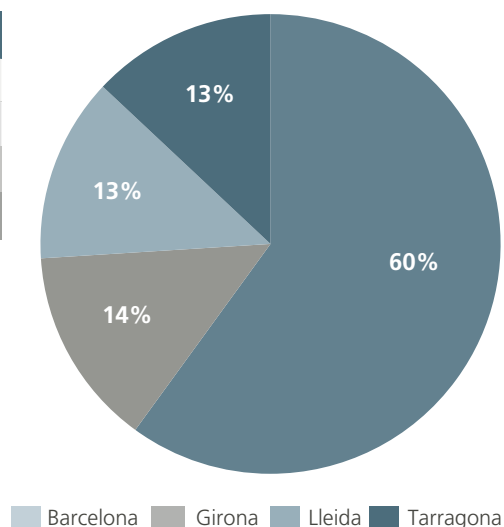
Cataluña sí que presenta una distribución territorial de los accidentes, en términos absolutos, destacando el área de Barcelona, que concentra el 60% de los accidentes. El 40% restante se distribuye de manera bastante equitativa entre las comarcas de Girona, Lleida y Tarragona.

### Distribución territorial de muertos y heridos graves en el año 2012

	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	Variación
<b>Barcelona</b>	2438	1919	1703	1540	1476	1372	1249	1343	<b>-45%</b>
<b>Girona</b>	593	532	471	360	367	374	337	325	<b>-45%</b>
<b>Lleida</b>	499	413	313	246	241	242	249	283	<b>-43%</b>
<b>Tarragona</b>	635	555	529	423	344	358	311	303	<b>-52%</b>

Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012

**A pesar de que la distribución territorial se ha mantenido bastante estable desde el 2005, Tarragona es la demarcación donde más ha disminuido el número de víctimas mortales y heridos graves desde el 2005 (-52%), por encima de la media catalana**



## Consecución de los objetivos de los planes de seguridad vial

Este apartado recoge el análisis del cumplimiento de los objetivos establecidos en los planes de seguridad vial aprobados hasta la actualidad.

### Objetivos de los planes de seguridad vial

### Consecución



**-15%**  
de los muertos  
y heridos  
graves del año  
2010

**-31,7%**



Muertos (2010)	Muertos* (2013)
246	168



**-50%**  
de las víctimas  
mortales del  
año 2000

**-57,2%**



Muertos (2000)	Muertos* (2010)
891	381



**-30%**  
de las víctimas  
mortales del  
año 2000

**-41,5%**



Muertos (2000)	Muertos* (2007)
891	521



**-15%**  
de los muertos  
y heridos  
graves del año  
2000

**-13,1%**



Muertos + heridos graves (2000)	Muertos + heridos graves (2004)
5.145	4.471

Fuente: Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012 y Plan de seguridad vial 2008-2010

Notas:

- No se ha incorporado el Plan de seguridad vial 1999-2001 dado que éste no preveía un objetivo general cuantificado.
- \* El indicador de consecución del Plan de seguridad vial 2011-2013 hace referencia a los datos de 2013 a 24 horas en vía interurbana (últimos datos disponibles).

# 2

## **Mirando al futuro: retos y tendencias para el Servicio Catalán de Tráfico**

- 2.1 Tendencias marcadas por organismos internacionales**
- 2.2 Mejores prácticas destacables de los países de la Unión Europea**
- 2.3 La oportunidad para el Servicio Catalán de Tráfico**

## 2. Mirando al futuro: retos y tendencias para el Servicio Catalán de Tráfico

**Son muchas las organizaciones públicas y privadas que, conscientes del impacto social y económico que representan los accidentes de tráfico, trabajan en la mejora de la seguridad vial.**

Si bien es cierto que esta tarea se ha realizado desde hace más de 20 años, la intensidad se ha incrementado en los últimos 10 años.

Organizaciones internacionales como la Unión Europea, la OCDE y la OMS han considerado los accidentes de tráfico y sus consecuencias como un problema de salud generador de un gran impacto económico, tanto a nivel macro como micro. Por este motivo los países están orientando las políticas públicas a mejorar la seguridad vial.

En este contexto, a partir de las líneas de trabajo de los organismos mencionados en el párrafo anterior y de las políticas desarrolladas por algunos países que son considerados referentes en esta materia -Irlanda, los Países Bajos, el Reino Unido y Suecia-, se pueden apreciar las siguientes tendencias:



## 2.1 Tendencias marcadas por organismos internacionales

**En el ámbito internacional hay diferentes organismos que marcan la tendencia a seguir en materia de seguridad vial y que sirven de referencia a la hora de diseñar la estrategia de cada uno de los países.**

Fundamentalmente existen tres organizaciones internacionales con autoridad, que capitalizan el *thought leadership* en materia de seguridad vial:

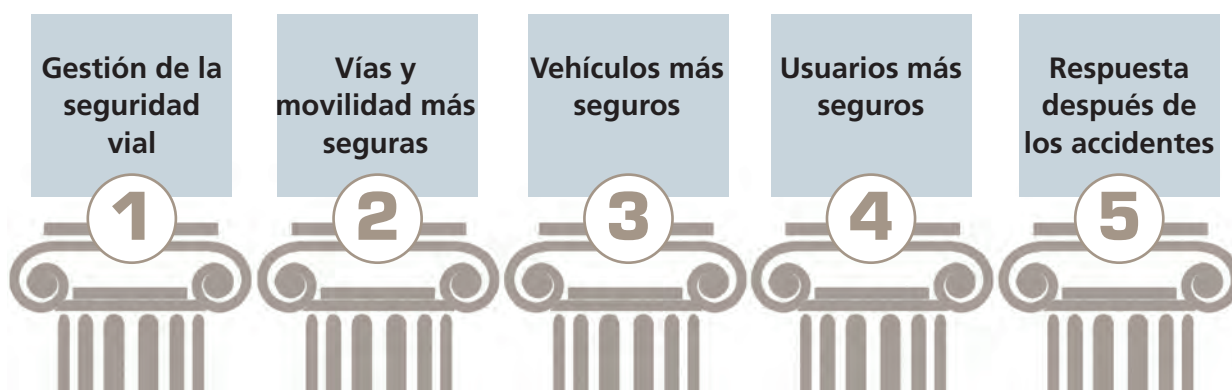


## 1 La Organización Mundial de la Salud

Las Naciones Unidas y los estados miembros, conscientes del desafío a que se enfrenta el mundo, y avalados por el éxito de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, organizada por el Gobierno de la Federación de Rusia en noviembre de 2009, proclamó oficialmente el Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020 en marzo de 2010.

El objetivo del Decenio es detener y reducir el número de víctimas de accidentes de tráfico a escala mundial para el año 2020 procurando que una adecuada formación en seguridad vial llegue a todas las personas.

Las recomendaciones que establece el decenio de acción se articulan sobre la base de cinco pilares:



**En el contexto internacional, las directrices comunes de los organismos internacionales se centran en la reducción del número de heridos graves y en la prioridad de los colectivos vulnerables.**

## 2 La Unión Europea

La Comisión Europea considera que, en el marco de las orientaciones políticas, hay que emprender una serie de acciones:

- Definir un marco de cooperación estructurado y coherente, basado en las mejores prácticas de todos los estados miembros
- Adoptar una estrategia sobre lesiones y primeros auxilios para abordar la necesidad de reducir el número de heridos en accidentes
- Mejorar la seguridad de los usuarios más vulnerables de las vías, en concreto, los motoristas

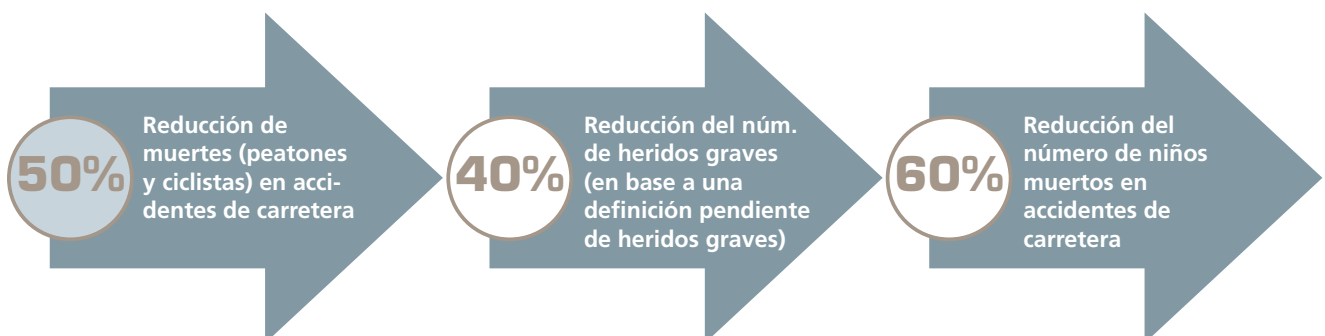
En este contexto, y con el objetivo para el 2020 de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las carreteras de la Unión Europea, la Comisión ha publicado una serie de orientaciones en materia de seguridad vial como marco general para que las acciones concretas se puedan llevar a cabo a escala europea, nacional, regional o local entre el 2011 y el 2020.

La Comisión ha determinado siete objetivos:



**Las estrategias definidas por estos organismos son ambiciosas, pero Cataluña parte de una posición privilegiada que hace que este reto se pueda alcanzar.**

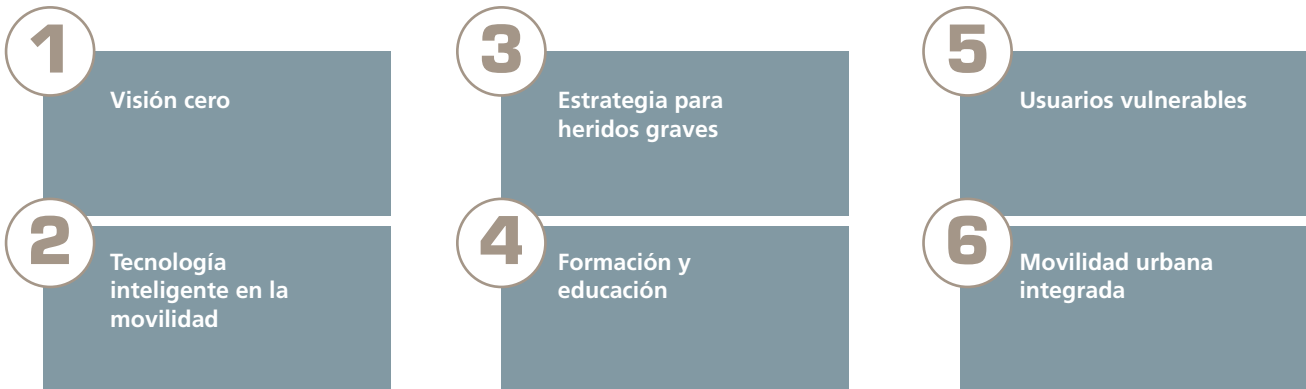
Por su parte, la Resolución del Parlamento Europeo sobre seguridad vial de septiembre de 2011 concretó tres objetivos cuantitativos para el horizonte temporal 2020:



Adicionalmente, la Comisión define el **Libro Blanco del Transporte 2011: hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte, por una política de transportes competitiva y sostenible**, en el que se fijan las líneas de trabajo hasta el 2020 para aproximar el objetivo de “0 muertes” en el transporte por carretera.



En concreto, las líneas que se proponen son las siguientes:



### 3 El Banco Mundial

El Banco Mundial ha identificado las mejores prácticas que deben desarrollar las entidades que tengan la aspiración de ser líderes en materia de seguridad vial.

Por eso, ha determinado siete funciones a ejercer y que tienen que estar presentes en la definición de su estrategia y en la implantación de un modelo de gobierno y de gestión:

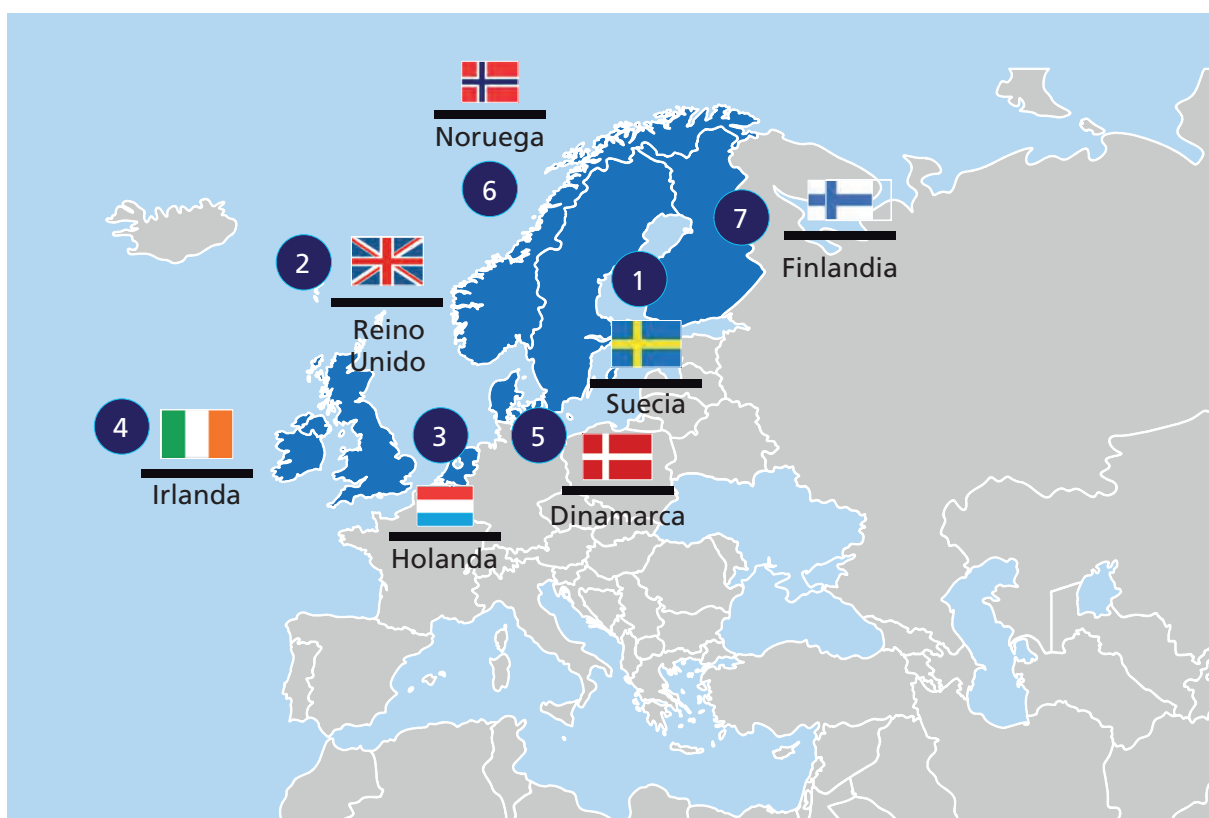


## 2.2 Mejores prácticas destacables de los países de la Unión Europea

**Los países considerados como best practice en materia de seguridad vial basan sus estrategias en los pilares de la educación y la certeza del cumplimiento de las normas.**

A la hora de identificar las mejores prácticas en materia de seguridad vial, el criterio utilizado para guiar el análisis es el de la posición que ocupan en cuanto a número de víctimas mortales por millón de habitantes.

En este sentido, los países que se han tomado como referencia han sido los siguientes:



Para cada uno de los países seleccionados se han analizado los principales elementos que caracterizan sus planes estratégicos sobre dos dimensiones:

- Áreas de intervención
- Tipo de seguimiento que se hace del Plan

En las páginas siguientes se presentan, a manera de ficha resumen, las principales conclusiones que se han obtenido del análisis de cada uno de los países.

**Países con políticas de seguridad vial ratificadas por sus buenos resultados y con objetivos alineados con las directrices marcadas por los organismos internacionales**



**Suecia**

**Estrategia de seguridad vial 2013-2020**

Visión:	Estrategia Visión cero
Principales áreas de intervención:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Usuarios y comportamientos más seguros: sistema de seguridad vial construido en torno al individuo y sus limitaciones</li> <li>• Circulación en ciudad a 30 km/h</li> <li>• Vehículos y carreteras más seguros:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Información sobre las condiciones de seguridad de los vehículos</li> <li>o Revisión de los límites de velocidad</li> <li>o Uso de rotondas para evitar accidentes con heridos graves en cruces</li> <li>o Carriles 2+1 separados por medianas tipo barreras</li> </ul> </li> </ul>
Tipo de seguimiento:	Evaluaciones anuales

**1**



**Reino Unido**

**Estrategia de seguridad vial 2020**

Visión:	Sistema seguro
Principales áreas de intervención:	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Educación:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Seguridad para los niños: controlar la circulación, facilitar transportes públicos y mejorar el acceso de las escuelas</li> <li>o Campañas para promover el uso de dispositivos de retención</li> </ul> </li> <li>• Vigilancia y control:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Endurecimiento de pruebas de conducción</li> <li>o Endurecimiento de sanciones</li> </ul> </li> <li>• Mejora de infraestructuras:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Nuevas tecnologías, control de zonas conflictivas</li> </ul> </li> <li>• Otros:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Concienciación sobre límites de velocidad</li> <li>o Seguridad de los ocupantes de los vehículos</li> <li>o Protección de peatones</li> </ul> </li> </ul>
Tipo de seguimiento:	Evaluaciones anuales y revisiones del programa cada tres años

**2**

Estas mejores prácticas sirven de guía para apoyar al proceso de reflexión del Servicio Catalán de Tráfico, que se traducirá en una estrategia basada en lecciones aprendidas, prioridades políticas y la situación actual de la accidentalidad.



## Holanda

### Estrategia de seguridad vial 2001-2020

Visión:

Sostenibilidad de la seguridad

Principales áreas de intervención:

3

- Educación:
  - o Promoción de la seguridad vial a través de educación e información pública
  - o Programas para conductores profesionales
- Tecnología en los vehículos:
  - o Reducción del riesgo para los usuarios más vulnerables: adaptación inteligente de velocidad, piloto automático asistente de velocidad, etc.
- Mejora de las infraestructuras:
  - o Reclasificación de los distintos tipos de carretera especificando el nivel de seguridad

Tipo de seguimiento:

Evaluaciones anuales e informe completo cada cuatro años



## Irlanda

### Estrategia de seguridad vial 2013-2020

Visión:

Sistema seguro

Principales áreas de intervención:

4

- Educación: implantar medidas de concienciación y sensibilización para garantizar comportamientos seguros
- Tecnología e infraestructuras: apoyar el desarrollo de vehículos y carreteras más seguros
- Cumplimiento:
  - o Enfoque eficaz y eficiente sobre los comportamientos de riesgo como el exceso de velocidad y el abuso de alcohol y consumo de drogas
  - o Extensión del uso de cámaras en la red de carreteras
  - o Pruebas de alcoholemia y drogas
  - o Aumento de la vigilancia y nuevas sanciones para los conductores de vehículos que no cumplan la normativa
  - o Nuevo sistema para la inspección de vehículos

Tipo de seguimiento:

Revisión anual y evaluación intermedia de la estrategia en 2016



## Dinamarca

### Estrategia seguridad vial 2020

Visión:	Estrategia Visión cero
Principales áreas de intervención	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulación especial para:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Pequeño ciclomotor: 30 km/h</li> <li>o Ciclomotores grandes: 45 km/h</li> <li>o Vehículos con remolque: 70 y 80 km/h (en autopistas)</li> <li>o Autobuses y camiones: 70 y 80 km/h (en autopistas)</li> </ul> </li> <li>• Acciones de infraestructura:             <ul style="list-style-type: none"> <li>o Análisis de los riesgos de los medios de transporte y grupos de edad</li> <li>o Tratamiento de los tramos de alta concentración de accidentes</li> <li>o Moderación del tráfico</li> <li>o Exigencia de zonas de seguridad en las carreteras</li> <li>o Evitar los conductores fantasma</li> <li>o Medidas más seguras para las bicicletas</li> <li>o Evitar el giro a la derecha que provoca accidentes a camiones y ciclistas</li> </ul> </li> </ul>
Tipo de seguimiento:	Evaluaciones del Plan cada cuatro años

# 5



## Noruega

### Visión, estrategia y objetivos para la seguridad vial 2006-2015

Visión:	Estrategia Visión cero
Principales áreas de intervención	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El sistema de carreteras fomentará el comportamiento vial seguro y protegerá contra las consecuencias de acciones erróneas</li> </ul> <p>Se trabajará en las siguientes áreas de acción:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Medidas destinadas a usuarios de la vía</li> <li>• Medidas en el sistema de carreteras y tráfico</li> <li>• Medidas destinadas a vehículos</li> <li>• Medidas destinadas a motos de nieve</li> <li>• Medidas relativas a la ordenación del territorio</li> <li>• Medidas para promover las modalidades de transporte más seguras</li> <li>• Otras medidas para asegurar el tratamiento lesión/rescate</li> </ul>
Tipo de seguimiento:	Evaluaciones anuales

# 6



<b>Visión:</b>	<b>Sistema seguro</b>
Principales áreas de intervención	<ul style="list-style-type: none"><li>• Educación:<ul style="list-style-type: none"><li>o Introducción de un sistema de puntos de penalización aplicable al derecho a conducir</li><li>o Promover el uso del sistema Alcolock</li><li>o Crear un sistema de evaluación para la salud del conductor</li></ul></li><li>• Vigilancia y control:<ul style="list-style-type: none"><li>o Control de la velocidad</li><li>o Aumento y desarrollo de la vigilancia del tráfico</li><li>o Endurecimiento de sanciones por conducir bajo los efectos de bebidas alcohólicas y drogas</li></ul></li><li>• Mejora de las infraestructuras:<ul style="list-style-type: none"><li>o Mejorar la seguridad en los cruces de peatones y la seguridad para los ciclistas en zonas urbanizadas</li><li>o Mejorar la planificación de la seguridad del tráfico sistemático e intersectorial</li></ul></li></ul>
<b>Tipo de seguimiento:</b>	<b>Evaluaciones anuales</b>

**7**

## 2.3 La oportunidad para el Servicio Catalán de Tráfico

**Los éxitos conseguidos en materia de seguridad vial en Cataluña avalan el buen trabajo del Servicio Catalán de Tráfico. Hay que continuar trabajando para reducir la distancia con los países del top 8, e incluso superarlos.**

Los anteriores procesos de planificación estratégica han posicionado a Cataluña como referente internacional en materia de seguridad vial. En este sentido, hoy por hoy el Servicio Catalán de Tráfico puede acreditar una **serie de consecuciones** y un **conjunto de retos** que se describen a continuación:

### Consecuciones

- Clara tendencia decreciente en el número de víctimas mortales desde el año 2000
- Tendencia decreciente en la accidentalidad de los colectivos más jóvenes
- Mejora en el nivel de seguridad de la red vial catalana
- Mejora de los porcentajes de uso del cinturón de seguridad, sistemas de retención infantil y casco
- Tendencia decreciente en la velocidad media

### Retos y áreas de mejora

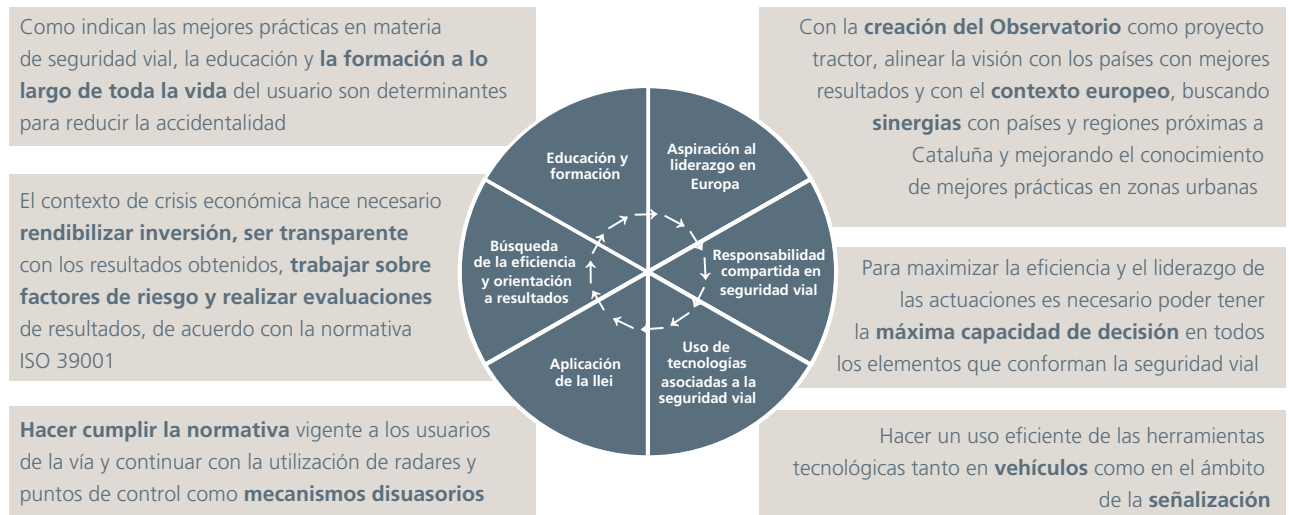
- La zona urbana todavía tiene un significativo potencial de mejora con respecto al número de víctimas mortales.
- La zona interurbana también presenta potencial de mejora en víctimas mortales y heridos graves.
- Se observa oportunidad de mejora en el consumo de alcohol, drogas y psicofármacos.
- La protección a los colectivos vulnerables tiene que continuar siendo una prioridad (peatones, ciclistas y motoristas).
- Hay camino para recorrer en la coordinación con las diferentes administraciones y agentes sociales involucrados en la seguridad vial. En el nuevo escenario estratégico habrá que profundizar en la participación activa, más implicación, coordinación y corresponsabilidad de todos estos agentes.
- Oportunidad de mejora en la información y la comunicación con los usuarios de la vía y establecimiento de campañas específicas dirigidas a grupos con conductas de riesgo.
- Hay que continuar desarrollando las acciones de educación, formación y concienciación en seguridad vial de las personas a lo largo de su vida.
- Profundizar en el conocimiento en investigación (R+D+i) y tecnología constituye el primer paso para tomar decisiones y poder planificar futuras líneas de actuación..



En este sentido, es necesario diseñar un **Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020** que introduzca transversalidad en todo el territorio, replique medidas con buenos resultados, implique a la ciudadanía y comunique los resultados y los recursos utilizados.

**Alcanzar los objetivos del Plan estratégico requiere basarse en actuaciones de seguridad vial innovadoras, como también profundizar en las líneas de trabajo más efectivas para reducir la accidentalidad y sus efectos.**

Las **palancas de éxito** para el diseño del Plan estratégico son las siguientes:





# 3

## **El Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020**

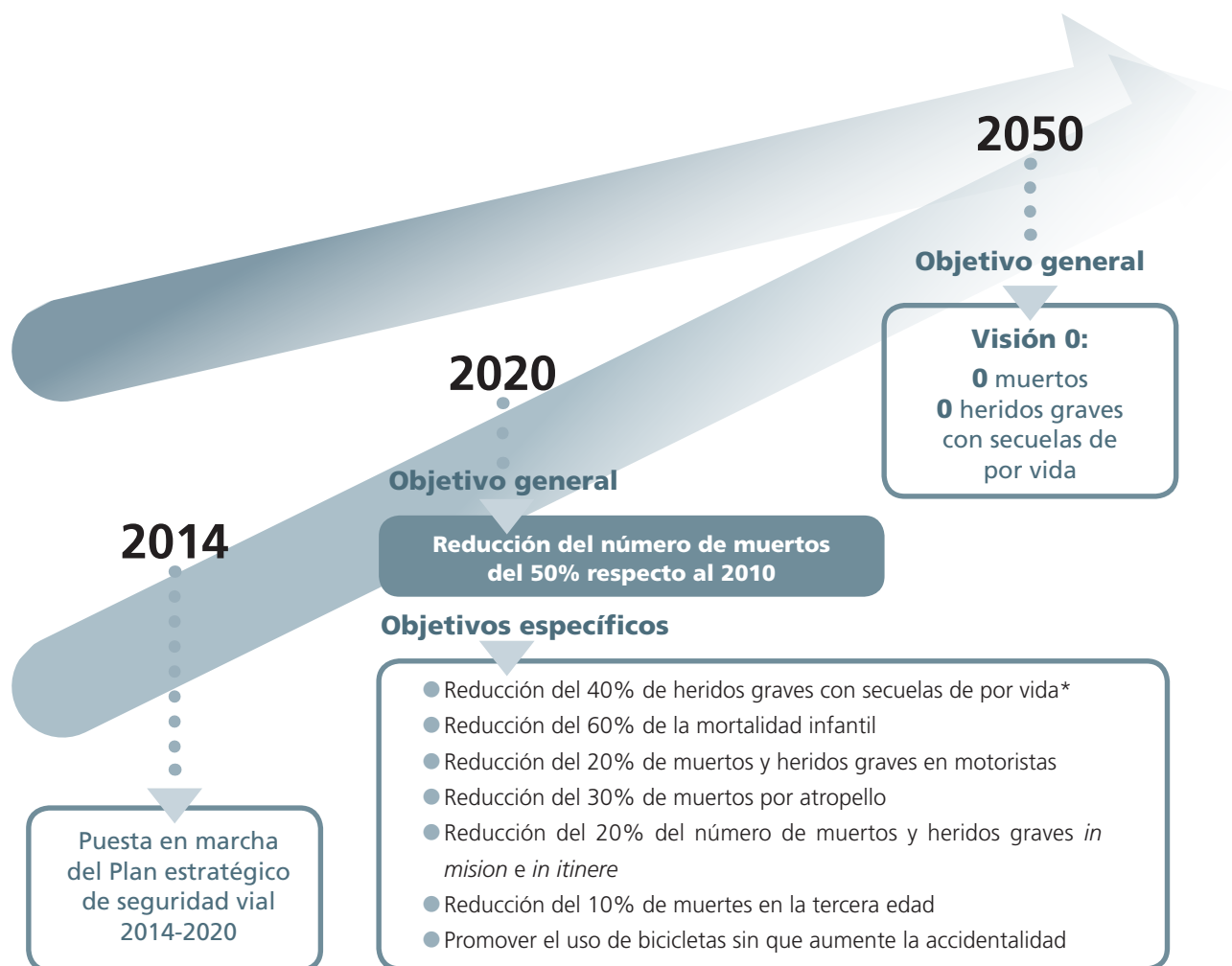
- 3.1 Modelo de seguridad vial**
- 3.2 Visión y objetivos estratégicos**
- 3.3 Líneas estratégicas y proyectos tractores**

# 3. El Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020

## 3.1 Modelo de seguridad vial

Los objetivos del Plan estratégico 2014-2020 se han definido de acuerdo con las directrices de la Unión Europea y suponen un primer paso hacia el objetivo de alcanzar la visión 0 el año 2050.

El objetivo prioritario que se fija en el Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020, el cual está alineado con el hito que ha establecido la Unión Europea para el mismo periodo, es **alcanzar en el año 2020 una reducción del 50% en el número de víctimas mortales en las carreteras catalanas con respecto al 2010**. A este objetivo general están asociados un conjunto de objetivos específicos para diferentes tipos de usuarios. El horizonte 2020 es **un primer hito en el reto de alcanzar la visión 0 en el año 2050, el cual plantea la desaparición total de la mortalidad en las vías catalanas**.



(\*) Es necesario una norma que homogeneice, en la Unión Europea, la consideración de herido grave.

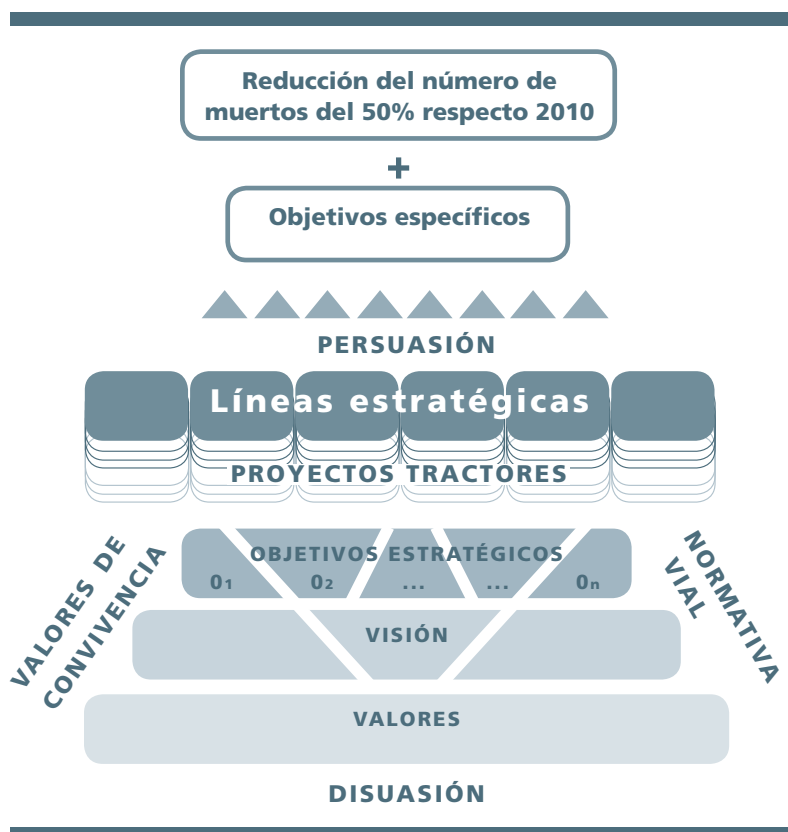
**Alcanzar los objetivos prioritarios para el 2020 es la razón de ser del Plan estratégico. Por eso el Plan define un esquema de objetivos, líneas estratégicas y proyectos que impulsan la estrategia y que a su vez giran alrededor de dos ejes: la persuasión y la disuasión.**

Los dos ejes sobre los que se construye la estrategia 2020 son **la persuasión**, orientada a todos los elementos que forman parte de la movilidad, y **la disuasión**, que se orienta a las medidas que causan directamente o indirectamente la accidentalidad, o los factores de riesgo causal, de las medidas de control policial para evitar los accidentes y la infracción cometida y detectada.

Estos dos ámbitos configuran el marco sobre el que se definen los elementos que componen el Plan estratégico y que finalmente se concretan en un conjunto de proyectos cuya ejecución tiene que llevar a alcanzar el objetivo de **reducción del 50% de la mortalidad en la red vial catalana en el 2020**.

De arriba abajo, el Plan estratégico se compone, pues, de proyectos que se agrupan en líneas de trabajo estratégicas, que a su vez se agrupan en objetivos estratégicos, que están alineados y sustentados con la visión y los valores del Servicio Catalán de Tráfico.

Con respecto a los **valores que guían la orientación estratégica** en materia de seguridad vial en Cataluña, cabe destacar que en cualquier sociedad estos valores necesariamente son dinámicos, de manera que se pueden adaptar a los requerimientos que vayan surgiendo en el contexto.



## 3.2 Visión y objetivos estratégicos

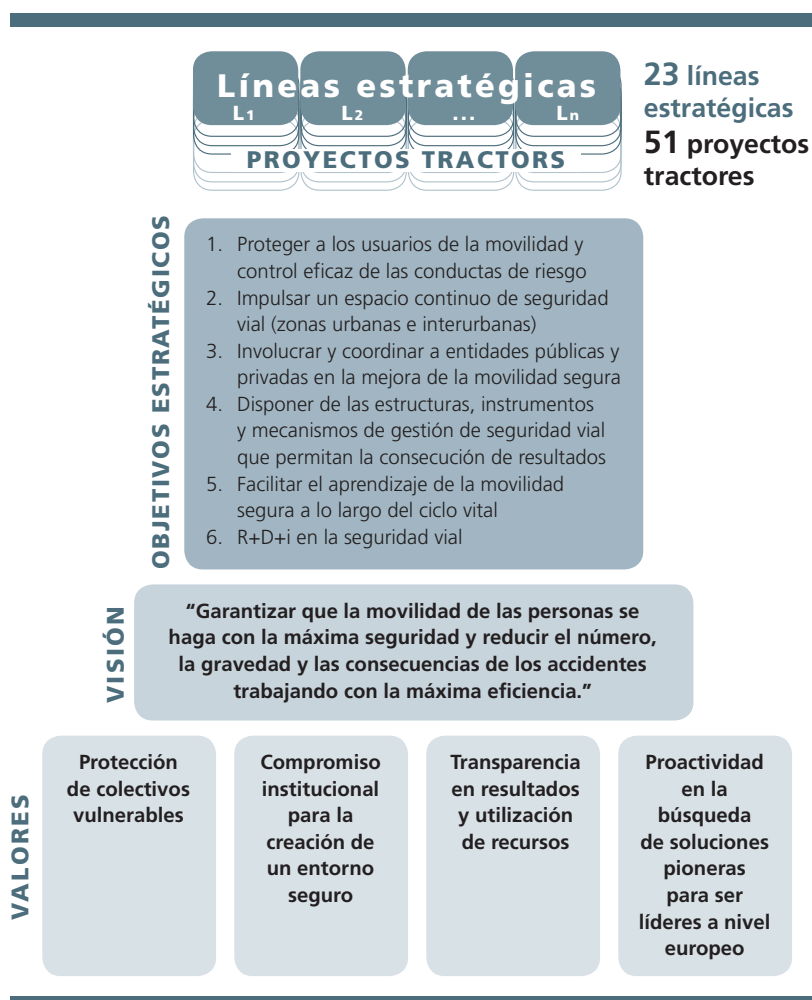
### Diseño de un Plan estratégico de seguridad vial alineado con los objetivos actuales e inspirado en las orientaciones y mejores prácticas internacionales.

El marco estratégico que se propone para articular el Plan estratégico de seguridad vial se compone de los elementos siguientes:

- **Valores**, que son los principios que orientan todas las acciones que se llevan a cabo para la sociedad. Los valores tienen que ser coherentes con la visión y con los objetivos estratégicos.
- **Visión**, que concentra la aspiración del Servicio Catalán de Tráfico en cuanto a sus actuaciones en materia de seguridad vial.
- **Objetivos estratégicos**, que son las metas planteadas por la organización y que ayudan a materializar la visión.

Con estos elementos, proponemos el siguiente **marco estratégico** de partida para la reflexión del Servicio Catalán de Tráfico:

Cada uno de los objetivos del Plan estratégico se fundamenta en un conjunto de razones y oportunidades que justifican su prioridad. A su vez, para hacer posible su consecución, los objetivos se desarrollan a través de una serie de líneas estratégicas y de proyectos tractores que se plasman en el esquema siguiente y se describen en las páginas sucesivas.



### 3.3 Líneas estratégicas y proyectos tractores

	Objetivos	Líneas estratégicas	Proyectos tractores		
1	Proteger a los usuarios de la movilidad y control eficaz de las conductas de riesgo	1.1 Reducción del consumo de alcohol, drogas y psicofármacos durante la conducción	1.1.1 Desarrollar actuaciones preventivas de información y de controles de alcoholemia, drogas y psicofármacos en la conducción 1.1.2 Estudiar la posible implantación del Alcolock para determinados colectivos		
		1.2 Vigilancia y control de los comportamientos de riesgo y en especial de la velocidad como principal factor causal de lesividad en los accidentes	1.2.1 Supervisar el cumplimiento de la norma, mediante campañas específicas de vigilancia y control sobre estos comportamientos, proponer reformas normativas y mejorar la eficacia y eficiencia del procedimiento sancionador en materia de tráfico 1.2.2 Plan contra la velocidad excesiva		
		1.3 Protección de los usuarios más vulnerables de la movilidad	1.3.1 Impulsar entornos y actitudes de convivencia y respeto mutuo entre conductores de turismos, vehículos pesados, motoristas, bicicletas y peatones 1.3.2 Mejorar la seguridad de los motoristas		
		1.4 Mejora continua de la atención a las víctimas de tráfico	1.4.1 Potenciar el Servicio de Información y Atención a las Víctimas de Tráfico 1.4.2 Incorporación de las nuevas tecnologías al sistema de atención de emergencias en los accidentes de tráfico		
		2	Impulsar un espacio continuo de seguridad vial (zonas urbanas e interurbanas)	2.1 Mejora de la seguridad en los desplazamientos en zona urbana	2.1.1 Crear un fórum representativo de seguridad vial que analice la siniestralidad en la red vial dentro del Observatorio de Seguridad Vial y que facilite el intercambio de mejores prácticas sobre seguridad vial 2.1.2 Impulsar la redacción, el seguimiento y la evaluación de resultados de los planes locales de seguridad vial en el mundo local para reducir la accidentalidad urbana
				2.2 Integración de la seguridad vial en la planificación del uso del suelo y de la movilidad	2.2.1 Elaborar normas técnicas de seguridad vial a incorporar en el desarrollo de los planes de ordenación del suelo 2.2.2 Colaborar con organismos privados que tienen actividad en el ámbito de la planificación del suelo y la movilidad (p. e. colegios profesionales) en la difusión de mejores prácticas en esta materia
				2.3 Conseguir una red vial más segura y eficiente para los usuarios	2.3.1 Diseño más seguro de las infraestructuras viales (evaluaciones de impacto de seguridad vial, auditorías de seguridad vial) 2.3.2 Utilización de sistemas inteligentes de transporte y gestión del tráfico: gestión de la demanda de tráfico en soporte ITS, mejora de la información disponible sobre el estado del tráfico de toda la red, sistemas cooperativos (comunicaciones V2V, V2I)
					2.3.3 Mejora en la regularidad en los tiempos de desplazamiento por carretera (grandes desplazamientos y afectaciones previsibles, euroviñeta y pago por uso, protocolos de atención a las afectaciones de tráfico, etc.)
					2.3.4 Impulso de los programas de actuaciones preventivas, de inspecciones de seguridad vial, de conservación y ayuda a la vialidad y de actuaciones en los tramos de la red vial existente con mayor riesgo de accidentalidad 2.3.5 Impulso de los programas de condicionamientos, variantes, desdoblamientos y nuevos ejes viales
				2.4 Promoción de un cambio en el transporte modal hacia modalidades más sostenibles y seguras (coche eléctrico, transporte público)	2.4.1 Hacer más competitivo el transporte público respecto al transporte privado
3	Involucrar y coordinar a entidades públicas y privadas en la mejora de la movilidad segura			3.1 Reorientación de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial y la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial	3.1.1 Incorporar a la actividad de las comisiones la fijación de los compromisos/objetivos y la responsabilidad de su seguimiento y exigencia de resultados de otras organizaciones públicas y privadas 3.1.2 Instaurar estructuras de coordinación y seguimiento con el Servicio Catalán de Tráfico. Creación de grupos de trabajo en función de la problemática vial
				3.2 Fomento de acuerdos con otras organizaciones (asociaciones) para desarrollar acciones conjuntas que mejoren la seguridad vial	3.2.1 Promover la actividad de las asociaciones de acciones de fomento de la seguridad vial 3.2.2 Definir un plan de actuaciones en colaboración con asociaciones y establecer mecanismos formales de coordinación y seguimiento (comisión, sesiones de trabajo, traspaso de información)
				3.3 Impulso de la responsabilidad vial en la empresa	3.3.1 Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas orientados a la prevención, concienciación e información
				3.4 Promoción de una presencia activa del SCT en el ámbito internacional	3.4.1 Creación del Observatorio de Seguridad Vial para incidir en el ámbito urbano, proyectando las políticas del SCT a escala europea y global y convertirse en un referente en la movilidad segura

Objetivos	Líneas estratégicas	Proyectos tractoros
4 Disponer de las estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados	4.1 Mejora continua del marco legal de seguridad vial	4.1.1 Mejorar el marco legal de seguridad vial
		4.1.2 Gestionar las competencias de seguridad vial en Cataluña
		4.1.3 Elaboración de un plan de seguridad vial sobre la base de un nuevo marco de responsabilidad compartida
		4.1.4 Creación y puesta en marcha (apertura) de la Autoridad del Tráfico para implantar la estrategia de seguridad vial en Cataluña
	4.2 Implantación de mecanismos orientados a conseguir la excelencia en la gestión	4.2.1 Implantar sistemas de gestión de la seguridad vial de acuerdo con la normativa ISO 39001
		4.2.2 Establecer objetivos de seguridad vial en los planes de actuación de cada administración pública y del resto de instituciones implicadas, en el marco del Plan estratégico 2014-2020, y hacer el seguimiento de los compromisos
		4.2.3 Realización de planes de seguridad vial (PSV) con indicadores objetivos y de calidad para la toma de decisiones de seguridad vial
		4.2.4 Información a los usuarios sobre el estado del tráfico
		4.2.5 Optimizar el procedimiento sancionador en materia de tráfico y mejorar su eficiencia
	4.3 Promoción de un parque de vehículos seguro	4.3.1 Promocionar la demanda de elementos de seguridad activa y pasiva incorporados a los vehículos
		4.3.2 Realizar campañas para concienciar a los usuarios sobre la importancia del buen mantenimiento técnico de los vehículos a los efectos de prevención de la seguridad vial
5 Facilitar el aprendizaje de la movilidad segura a lo largo del ciclo vital	5.1 Despliegue y promoción de un currículum de movilidad segura que acompañe a las personas en su trayectoria como usuarios de la movilidad	5.1.1 Potenciación de la educación para la movilidad segura y otras medidas de prevención del riesgo de tráfico mediante la participación de los centros educativos
		5.1.2 Asegurar la formación en seguridad vial como prevención de riesgos laborales <i>in misión e in itinere</i>
		5.1.3 Impulso de un modelo de valores y competencias de educación para la movilidad segura
	5.2 Diseño de estrategias de comunicación que fomenten una cultura de la seguridad vial	5.2.1 Realizar campañas de comunicación sobre factores de riesgo (velocidad, alcohol/drogas y sistemas de seguridad pasiva) en paralelo a las acciones de vigilancia y control
		5.2.2 Mantener acciones de sensibilización para generar una opinión favorable a la seguridad vial
		5.2.3 Desarrollar una política de transparencia en relación con las políticas de seguridad vial ejecutadas y los resultados obtenidos
	5.3 Mejora de las competencias de los conductores	5.3.1 Impulso de las medidas para potenciar que los conductores tengan las competencias necesarias para conducir y circular con seguridad
		5.3.2 Creación y desarrollo de procesos para que las personas que presentan factores o conductas de riesgo no provoquen accidentes de tráfico
6 R+D+i en la seguridad vial	6.1 Incorporación y promoción del conocimiento externo	6.1.1 Creación de especializaciones académicas
		6.1.2 Colaboración continuada con universidades e institutos científicos
		6.1.3 Convocatoria de premios de R+D+i en tráfico y seguridad vial
		6.1.4 Creación de una Cátedra de seguridad vial
		6.1.5 Investigación con la Cátedra de educación y formación vial
	6.2 Análisis y toma de decisiones combinadas entre negocios interdependientes	6.2.1 Creación de los sistemas de información combinados (accidentes, movilidad, información de sanciones, etc.)
	6.3 Promoción del sector privado y activación económica	6.3.1 Creación del HighWay Lab como inicio de set de datos para investigadores. Continuación como laboratorio físico. Diseño y definición. Colaboración con el sector privado
	6.4 Proactividad en la realización de actuaciones de prevención basadas en modelización y pronosis	6.4.1 Destinación de recursos para desarrollar conocimiento basado en la modelización
	6.5 Presencia internacional, lobbyin, plan de publicaciones y branding	6.5.1 Desarrollo de diversas acciones orientadas a promocionar las actuaciones de R+D+i impulsadas por el Servicio Catalán de Tráfico



# 1

## Proteger a los usuarios de la movilidad y control eficaz de las conductas de riesgo



Líneas estratégicas	Proyectos tractoros
1.1 Reducción del consumo de alcohol, drogas y psicofármacos durante la conducción	1.1.1 Desarrollar actuaciones preventivas de información y de controles de alcoholemia, drogas y psicofármacos en la conducción 1.1.2 Estudiar la posible implantación del Alcolock para determinados colectivos
1.2 Vigilancia y control de los comportamientos de riesgo y en especial de la velocidad como principal factor causal de lesividad en los accidentes	1.2.1 Supervisar el cumplimiento de la norma, mediante campañas específicas de vigilancia y control sobre estos comportamientos, proponer reformas normativas y mejorar la eficacia y eficiencia del procedimiento sancionador en materia de tráfico 1.2.2 Plan contra la velocidad excesiva
1.3 Protección de los usuarios más vulnerables de la movilidad	1.3.1 Impulsar entornos y actitudes de convivencia y respeto mutuo entre conductores de turismos, vehículos pesados, motoristas, bicicletas y peatones 1.3.2 Mejorar la seguridad de los motoristas
1.4 Mejora continua de la atención a las víctimas de tráfico	1.4.1 Potenciar el Servicio de Información y Atención a las Víctimas de Tráfico 1.4.2 Incorporación de las nuevas tecnologías al sistema de atención de emergencias en los accidentes de tráfico

El trabajo llevado a cabo por el Servicio Catalán de Tráfico y los datos estadísticos de los últimos ocho años muestran una **tendencia positiva de los principales indicadores de seguridad vial**. No obstante, **hace falta seguir monitorizando y vigilando** estos indicadores, que en algunos casos han presentado repuntes en los últimos años, **a pesar de la reducción en el número de desplazamientos** que se está experimentando como consecuencia de la crisis económica.

## ● Razones y oportunidades que fundamentan el objetivo



### Vigilancia de la accidentalidad y gravedad de colectivos vulnerables en vehículos (ciclistas y motoristas) y de vehículos ligeros

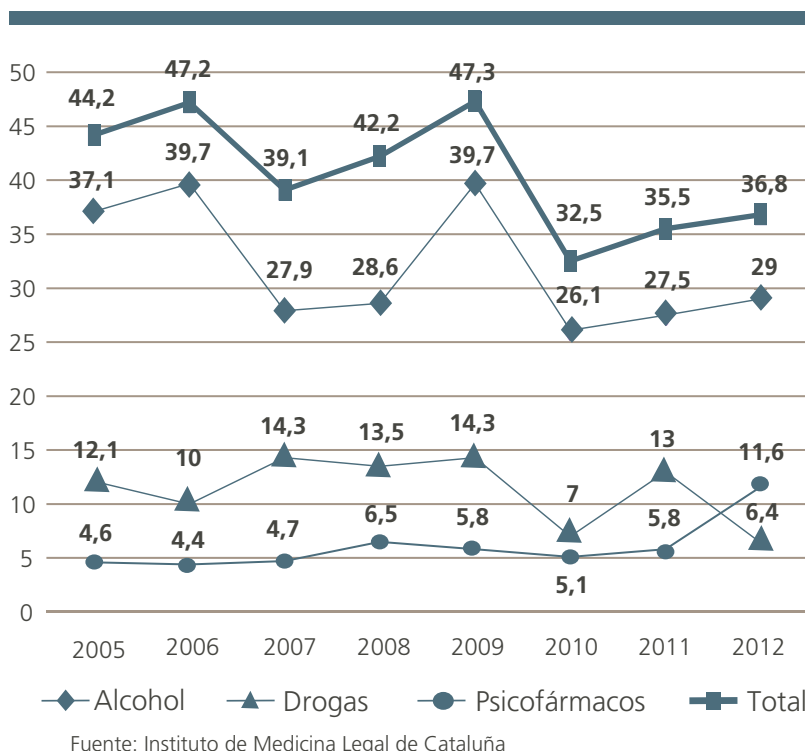
En estos medios de locomoción se ha producido un ligero repunte del número de víctimas mortales y heridos graves en el periodo 2011-2012. Más concretamente, de acuerdo con los datos del Anuario estadístico de accidentes de tráfico en Cataluña 2012, el número de víctimas mortales y heridos graves en accidente ha aumentado un **16%** para las motocicletas, mientras que lo ha hecho en un **7%** para las bicicletas y vehículos ligeros.

Con respecto a la tendencia en el número de víctimas mortales y heridos graves en la serie histórica 2005-2012, se observan diferentes comportamientos: ha disminuido un **55%** en el caso de los vehículos ligeros y un **8%** en las motocicletas. En cambio, la bicicleta es el único vehículo en que aumentan las víctimas mortales y los heridos en este periodo, concretamente un **30%**.



### El porcentaje de positivos en toxicología en las personas muertas en accidente ha experimentado un ligero repunte en los últimos dos años

**Porcentaje de positivos en las pruebas toxicológicas entre los muertos en accidente (periodo 2005-2012)**

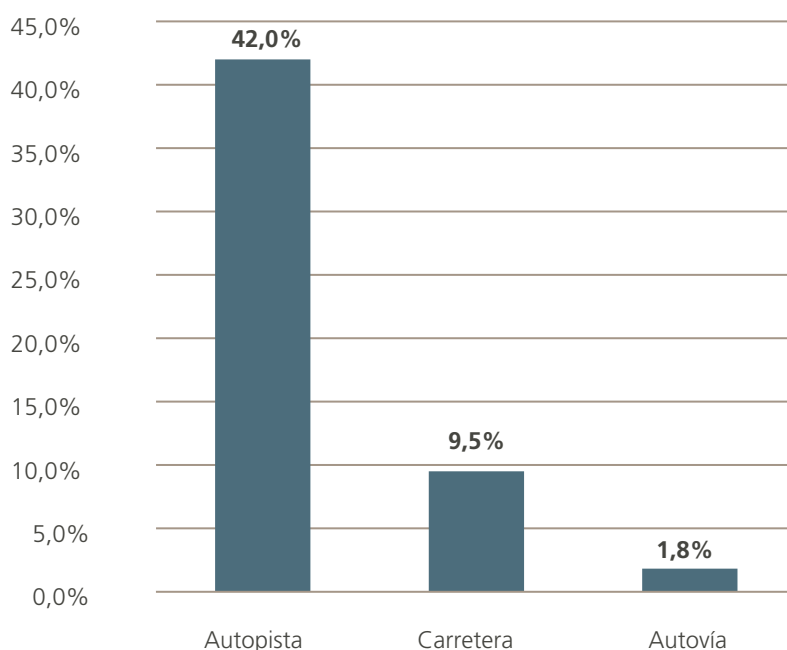


De acuerdo con los datos del Instituto de Medicina Legal de Cataluña, el número de positivos en toxicología entre las víctimas mortales en accidente ha disminuido 7,4 puntos porcentuales entre el 2005 y el 2012. No obstante, en el periodo 2010-2012 se observa un cambio en la tendencia de este índice, que aumenta 4,3 puntos. Este aumento se explica por **el incremento de la presencia de psicofármacos entre los muertos por accidente**, que en este periodo ha pasado del 5,1% al 11,6%.

## ➔ La velocidad continúa siendo el principal factor de riesgo y concurrente en los accidentes

### Porcentaje de vehículos que superan los límites de velocidad

Junto con la toxicología, la velocidad sigue siendo el principal factor de riesgo en los accidentes de tráfico. Si bien la velocidad media en las vías catalanas ha disminuido significativamente en el periodo 2005-2012, **los indicadores de número de vehículos que superan los límites de velocidad de las vías todavía presentan bastante margen de mejora.**



(\*) Datos del Anuario estadístico 2012. Datos del segundo semestre del 2011 para las velocidades de las autopistas y del segundo semestre del 2012 para velocidades en carretera y autovía.

## ➔ Elevados porcentajes de utilización de los diferentes sistemas de protección a pesar de presentar todavía potencial de mejora

El uso de los sistemas de seguridad pasiva en personas implicadas en accidentes ha aumentado los últimos ocho años. Destaca especialmente el incremento del uso del cinturón de seguridad y de los sistemas de retención infantil, que al mismo tiempo eran los sistemas que presentaban más potencial de mejora. No obstante, según los datos del Anuario estadístico, en el 2012 todavía había un **4,3%** de implicados en accidentes que no llevaban el cinturón de seguridad o el casco en zonas urbanas y un **2,4%** de implicados que no llevaban alguno de estos sistemas en zonas interurbanas. En el caso del casco en ciclomotores y motocicletas hay menos margen de mejora: un **0,5%** de los implicados no llevaban el casco en accidentes en zona urbana y un **1,4%** no lo llevaban en los de zona interurbana.

## ● Líneas estratégicas y proyectos tractores

Con el fin de reducir la accidentalidad y sus efectos es necesario diseñar y llevar a cabo medidas dirigidas a proteger a los usuarios de la movilidad, prevenir los comportamientos de riesgo y mejorar los servicios de atención a las víctimas. A continuación se describen las líneas estratégicas y los proyectos tractores previstos en el marco de este objetivo:

### 1.1 Reducción del consumo de alcohol, drogas y psicofármacos durante la conducción

Se continuará trabajando en las campañas de información y vigilancia como medidas disuasivas para **evitar el consumo durante la conducción**, y se estudiará la implantación del Alcolock para determinados colectivos.

#### 1.1.1 Desarrollar actuaciones preventivas de información y de controles de alcoholemia, drogas y psicofármacos en la conducción

En el periodo 2014-2020 habrá que intensificar las actuaciones preventivas de sensibilización y también los controles disuasivos para **reducir el número de conductores bajo los efectos del alcohol, drogas y psicofármacos**.

Con respecto a los controles preventivos, se prevé analizar la metodología actual de muestreo en la ejecución de controles con el fin de adaptarla a la metodología establecida por el proyecto promovido por la Unión Europea DRUID (Driving Under Influence of Alcohol and Drugs) en aquellos ámbitos sobre los cuales el Servicio Catalán de Tráfico tiene competencias.

Finalmente hay que proponer el despliegue del marco normativo de los controles preventivos de drogas, así como estudiar los efectos de las drogas en la conducción y estudiar el posible establecimiento o no de un baremo de intolerancia.

### 1.1.2 Estudiar la posible implantación del Alcolock para determinados colectivos

El Alcolock es un dispositivo conectado al sistema de arranque del vehículo que incorpora tecnología de análisis de alcohol en el aliento. Este sistema impide que el vehículo se pueda poner en marcha si el conductor se encuentra bajo la influencia del alcohol, y tiene un efecto positivo en la prevención y la rehabilitación.

En el marco de las actuaciones del Servicio Catalán de Tráfico en el periodo 2014-2020 se desarrollará una **línea de trabajo centrada en la implantación del Alcolock en determinados colectivos**. Algunos de los colectivos prioritarios pueden ser infractores reincidentes, personas en proceso de rehabilitación de adicción alcohólica o conductores de transporte comercial.

El programa tiene que prever tareas de seguimiento sobre la participación de los individuos y la realización de programas educativos complementarios.

## 1.2 Vigilancia y control de los comportamientos de riesgo y en especial de la velocidad como principal factor causal de lesividad en los accidentes

El cumplimiento de los límites de velocidad no sólo requiere que los conductores no sobrepasen los límites legales establecidos, sino que estos límites sean adecuados a las características de las vías y a las condiciones medioambientales.

### 1.2.1 Supervisar el cumplimiento de la norma, mediante campañas específicas de vigilancia y control sobre estos comportamientos, proponer reformas normativas y mejorar la eficacia del procedimiento sancionador en materia de tráfico

De acuerdo con sus principios y valores, el Servicio Catalán de Tráfico no tiene vocación de control ni sancionadora hacia los usuarios de las vías. No obstante, estas medidas se prevén como último recurso cuando el resto de actuaciones preventivas y disuasivas no sean efectivas. En estos casos hay que **asegurar que las acciones realizadas** (oleadas denunciadoras, controles disuasivos, etc.) **son eficaces a la hora de reeducar el comportamiento de los usuarios infractores**. Este objetivo requiere evaluar los resultados y el impacto del modelo sancionador actual y tomar decisiones para mejorar su efectividad.

### 1.2.2 Plan contra la velocidad excesiva

Este plan tendrá que integrar las actuaciones en materia de prevención y control de la velocidad en un plan específico que concrete y programe las actuaciones definidas y prevea mecanismos de evaluación del impacto. Algunas de las acciones prioritarias previstas en el plan serán:

- Identificar y analizar los **tramos con más frecuencia de exceso de la velocidad** de la vía.

- **Aumentar la cobertura del control de la velocidad** y extender la implantación del control de velocidad por tramos.
- **Intensificar las campañas de vigilancia** de la velocidad y las oleadas denunciadoras.
- **Intensificar las campañas de información y sensibilización integrales** para la reducción de la velocidad y la utilización de los dispositivos de control de velocidad de los vehículos.
- **Reducir el 20%** del número de infractores por velocidad excesiva, con respecto al 2010 (en relación con la movilidad global).
- **Plan de ubicación de los aparatos de velocidad** en función de criterios de accidentalidad, de riesgo o de exceso de velocidad.

### 1.3 Protección de los usuarios más vulnerables de la movilidad

Peatones, ciclistas y motoristas son los usuarios que presentan más vulnerabilidad en caso de accidente en la vía. Por este motivo el Servicio Catalán de Tráfico ha ido impulsando en los últimos años iniciativas orientadas a mejorar la protección de estos usuarios, mediante la prevención del riesgo de accidente, así como la reducción del impacto de la accidentalidad. Para continuar profundizando en este objetivo, es necesario que los diferentes **agentes que tienen competencia e influencia en el diseño y la construcción del entorno de la movilidad** (departamentos de la Generalitat, municipios, estudios de arquitectura, etc.) **se involucren** y tomen conciencia de la necesidad de implementar soluciones innovadoras que mejoren la seguridad de estos usuarios.

#### 1.3.1 Impulsar entornos y actitudes de convivencia y respeto mutuo entre conductores de turismos, vehículos pesados, motoristas, bicicletas y peatones

Una de las medidas más efectivas para la creación de entornos seguros es la **pacificación del tráfico**, que consiste en una reducción de la velocidad en las zonas donde confluyen los desplazamientos de diversos usuarios de las vías.

Las medidas de pacificación requieren una serie de actuaciones sobre la vía y sobre los elementos que la integran (estrechamiento de la calzada, ampliación de los pasos de peatones, construcción del carril bici, reducción de la velocidad, etc.).

Paralelamente, es necesario construir un sistema de información para las tipologías de usuarios más frecuentes (peatones, ciclistas y motoristas) que proporcione información sobre la exposición al riesgo de los diferentes colectivos.

En este sentido, en el periodo 2014-2020, desde el Servicio Catalán de Tráfico se continuará promoviendo, en colaboración con las administraciones locales, la **reducción de la velocidad en vías con concurrencia de diversas modalidades de desplazamiento**: vehículos, motocicletas, peatones y ciclistas. Estas medidas se tendrán que acompañar de los cambios normativos necesarios.

En esta línea hay que analizar la posibilidad de implementar los denominados *shared spaces* en las zonas urbanas.

#### 1.3.2 Mejorar la seguridad de los motoristas

El parque de motocicletas de Cataluña es muy elevado, así como su convivencia con el resto de usuarios. Reducir la accidentalidad requiere **conocer su patrón de movilidad y de accidentalidad** de una manera adecuada para poder diseñar medidas ad hoc para este colectivo.

Este proyecto prevé diversas líneas de trabajo:

- **Profundizar en el estudio de los accidentes con implicación de motocicletas**, identificando parámetros como la causalidad, tramos, condiciones de seguridad de la vía, etc., y también elaborar estudios sobre la exposición al riesgo de los usuarios de motocicleta y realizar un análisis de la red vial con más exposición al riesgo.
- **Incorporar mejoras en el proceso de la investigación de los accidentes** por parte de la Policía de la Generalitat - Mossos d'Esquadra.
- **Aumentar los controles PREMOT** con banco de potencia. Incorporar estos controles también al ámbito urbano, especialmente con los ciclomotores y motos de 125 cc.
- Aplicar **medidas para la reducción del riesgo de accidente** y sus consecuencias:
  - Estudiar la implantación de carriles BUS-MOTO, promover la extensión de zonas avanzadas para motos en los núcleos urbanos, implantar sistemas de protección de motoristas (SPM) en las carreteras, etc.



- Realizar campañas específicas para el fomento del uso de equipamientos de seguridad entre los motoristas:
  - Campañas de comunicación y sensibilización integrales en colaboración con otras administraciones y organizaciones privadas para promover conductas de conducción segura.
  - Mantener las campañas de vigilancia del uso del casco para reducir el potencial del 1,4% de accidentados que no utilizan el casco en zona interurbana y el 0,5% en zona urbana.

#### 1.4 Mejora continua de la atención a las víctimas de tráfico

El planteamiento para este nuevo Plan en relación con las víctimas es continuar impulsando las oficinas de atención, que, pioneras en su creación, proporcionan a víctimas y familiares de un accidente de tráfico un servicio de **ayuda y asesoramiento**.

Además, se trabajará para poner en marcha el sistema de análisis georeferenciado del tiempo de acceso a las personas **accidentadas**.

##### 1.4.1 Potenciación del Servicio de Información y Atención a las Víctimas de Tráfico (SIAVT)

En marzo del 2012 se puso en marcha el SIAVT. Este servicio de ayuda y orientación a las víctimas y familiares de accidentes de tráfico es un elemento de apoyo importante en el proceso de recuperación ante un accidente.

En este sentido, hay que **avanzar en el despliegue del SIAVT** incorporando las **asociaciones de víctimas de tráfico en la misma prestación del servicio** y mejorando los procesos de seguimiento de la recuperación personal y social de las víctimas a medio y largo plazo.

##### 1.4.2 Incorporación de las nuevas tecnologías al sistema de atención de emergencias en los accidentes de tráfico

La manera cómo las víctimas de accidentes de tráfico reciben la atención de los servicios de emergencia determina las probabilidades de supervivencia y su calidad. En este sentido es clave continuar desarrollando un **modelo de provisión de servicios de atención de urgencia a las víctimas de tráfico orientado a la eficacia y la rapidez en la prestación de la asistencia**. La introducción del *e-call* y la mejora de la coordinación de los recursos de asistencia para optimizar los tiempos de respuesta son medidas que van en esta línea.

## 2

## Impulsar un espacio continuo de seguridad vial (zonas urbanas e interurbanas)



Líneas estratégicas	Proyectos tractoros
2.1 Mejora de la seguridad en los desplazamientos en zona urbana	2.1.1 Crear un fórum representativo de seguridad vial que analice la siniestralidad en la red vial dentro del Observatorio de Seguridad Vial y que facilite el intercambio de mejores prácticas sobre seguridad vial
	2.1.2 Impulsar la redacción, el seguimiento y la evaluación de resultados de los planes locales de seguridad vial en el mundo local para reducir la accidentalidad urbana
2.2 Integración de la seguridad vial en la planificación del uso del suelo y de la movilidad	2.2.1 Elaborar normas técnicas de seguridad vial a incorporar en el desarrollo de los planes de ordenación del suelo
	2.2.2 Colaborar con organismos privados que tienen actividad en el ámbito de la planificación del suelo y la movilidad (p. e. colegios profesionales) en la difusión de mejores prácticas en esta materia
2.3 Conseguir una red vial más segura y eficiente para los usuarios	2.3.1 Diseño más seguro de las infraestructuras viales (evaluaciones de impacto de seguridad vial, auditorías de seguridad vial)
	2.3.2 Utilización de sistemas inteligentes de transporte y gestión del tráfico: gestión de la demanda de tráfico en soporte ITS, mejora de la información disponible sobre el estado del tráfico de toda la red, sistemas cooperativos (comunicaciones V2V, V2I)
	2.3.3 Mejora en la regularidad en los tiempos de desplazamiento por carretera (grandes desplazamientos y afectaciones previsibles, euroviñeta y pago por uso, protocolos de atención a las afectaciones de tráfico, etc.)
	2.3.4 Impulso de los programas de actuaciones preventivas, de inspecciones de seguridad vial, de conservación y ayuda a la vialidad y de actuaciones en los tramos de la red vial existente con mayor riesgo de accidentalidad
	2.3.5 Impulso de los programas de condicionamientos, variantes, desdoblamientos y nuevos ejes viales
2.4 Promoción de un cambio en el transporte modal hacia modalidades más sostenibles y seguras (coche eléctrico, transporte público)	2.4.1 Hacer más competitivo el transporte público respecto al transporte privado



La creación de entornos de movilidad seguros deben tener una visión transversal, más allá de las características de la zona de movilidad (urbana o interurbana). A su vez, tiene que ser capaz de alinear a todos los actores responsables de la planificación de la movilidad para trabajar de manera coordinada y homogénea, con **el objetivo de generar un entorno de movilidad continuo, en que el usuario tenga la percepción** que hay un criterio homogéneo en la ordenación de la movilidad y en los elementos de seguridad cuando se desplaza por diferentes vías.

## ● Razones y oportunidades que fundamentan el objetivo

➔ **En zonas urbanas se produce un volumen mayor de desplazamientos de colectivos vulnerables (como peatones y ciclistas) y, por lo tanto, es donde se da la máxima interacción entre usuarios y espacio público**

Los efectos del contexto económico y la tendencia creciente de la ciudadanía a adoptar hábitos y modalidades de transporte más sostenibles han hecho aumentar el número de desplazamientos de los colectivos vulnerables (especialmente peatones y ciclistas).

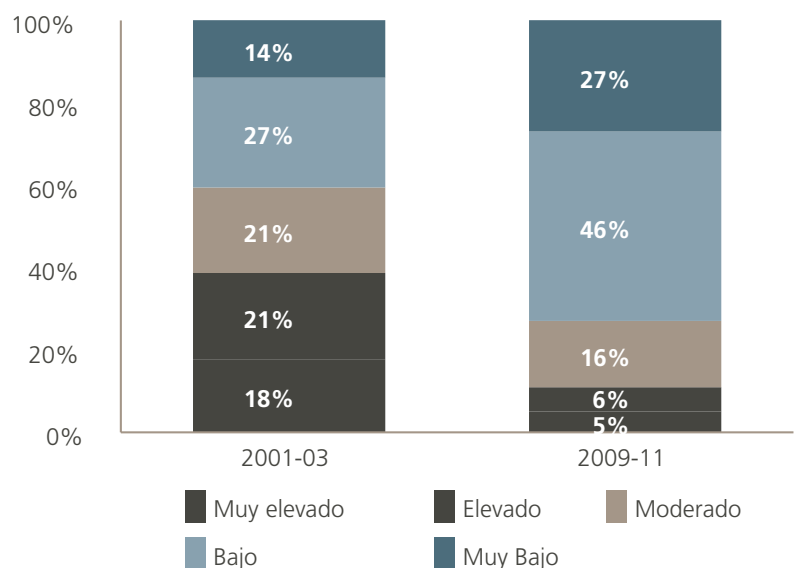
A título de ejemplo, los datos del *Barómetro anual de la bicicleta en Cataluña 2012* indican que más de **500.000 catalanes** utilizan la bicicleta cada día o casi cada día. Esta cifra se ha doblado en el periodo 2006-2012.

Con respecto a los desplazamientos que se hacen andando, datos como los de la *Encuesta de la movilidad en día laborable en la Región Metropolitana de Barcelona* confirman esta tendencia. De acuerdo con este informe, los desplazamientos a pie habían aumentado un **139%** en el periodo 2004-2011.

➔ **Hay potencial de mejora en la seguridad de los tramos de alta concentración de accidentes**

De acuerdo con el estudio EuroRAP 2012, en el que participa el Servicio Catalán de Tráfico, los **tramos de la red vial catalana considerados de riesgo han disminuido** significativamente en la serie histórica 2001-2011. No obstante, en el último periodo (2009-2011), un **5%** de los tramos analizados se consideraban de riesgo muy elevado, un **6%** de riesgo elevado y un **16%** de riesgo moderado.

Distribución de tramos según su riesgo en Cataluña



Fuente: Estudio EuroRAP

### Hay un elevado número de desplazamientos desde los diferentes núcleos urbanos en las capitales que concentran actividad económica

Si bien indicadores derivados de la movilidad en transportes a motor como el consumo de carburante/km o los millones de vehículos/km muestran una clara tendencia a la baja en la serie histórica 2005-2012, los últimos datos de movilidad disponibles indican que **la movilidad en vehículo a motor privado no disminuye significativamente**. A modo de ejemplo, según datos de la *Encuesta de la movilidad en día laborable en la Región Metropolitana de Barcelona*, el número de desplazamientos en este tipo de vehículo se mantenía estable en el periodo 2007-2011.

### Potenciar la colaboración entre el Servicio Catalán de Tráfico y las policías de Cataluña para establecer protocolos para homogeneizar las actuaciones de vigilancia, control y recogida de la información de accidentes de tráfico

Si bien se han hecho avances en la coordinación de los cuerpos policiales y el Servicio Catalán de Tráfico mediante la creación de un grupo de trabajo, existen ámbitos relacionados con la seguridad vial sobre los cuales se pueden obtener mejores resultados si se continúa mejorando esta cooperación. Algunas de las líneas de trabajo donde hay más oportunidades de mejora son la homogeneización de la operativa policial y los protocolos de intercambio de datos, así como la recogida de datos de accidentes en el ámbito municipal.

Promover un espacio continuo de seguridad vial también requiere homogeneizar los elementos de ordenación y regulación del tráfico entre las zonas urbanas e interurbanas. Esto implica alinear aspectos como el marco normativo y la gestión y ejecución que se hace de este marco desde las diferentes administraciones y cuerpos policiales.

### Hay un estancamiento en el número de usuarios de transporte público

El uso del transporte público en detrimento de los medios de transporte privados disminuye el riesgo de accidentalidad. Si bien el número de viajeros en transporte público ha aumentado un **8,7%** en la serie histórica 2003-2012 según el informe *Las cifras del transporte público en Cataluña (2012)*, en el periodo 2011-2012 ha disminuido un **3,6%**.

## ● Líneas estratégicas y proyectos tractores

Esta línea estratégica prevé el desarrollo de un conjunto de iniciativas orientadas a mantener las condiciones de seguridad en toda la red vial de Cataluña, más allá de la tipología de vía y zona de movilidad (urbana e interurbana), así como a incorporar la visión de la seguridad vial en la planificación del suelo desde un punto de vista transversal, teniendo en cuenta los usuarios más vulnerables y la potenciación del transporte público como vía para la disminución del riesgo de accidente.

### 2.1 Mejora de la seguridad en los desplazamientos en zona urbana

Los proyectos enmarcados en esta línea estratégica están orientados a **mejorar la coordinación y establecer la corresponsabilidad entre los diferentes agentes de la seguridad vial** que actúan en el ámbito urbano e interurbano con el fin de generar en el usuario la percepción de continuidad entre los elementos que ordenan y regulan la seguridad de las diferentes vías.

#### 2.1.1 Crear un foro representativo de seguridad vial urbana que analice la siniestralidad en vía urbana dentro del Observatorio de Seguridad Vial y que facilite el intercambio de mejores prácticas sobre seguridad vial urbana

Está previsto que este foro, que se enmarca dentro de las acciones a realizar por el Observatorio de Seguridad Vial, tenga un carácter **multidisciplinario** y esté **integrado por representantes de agentes públicos y privados** que tienen competencias o influencia en materia de seguridad vial en Cataluña (diferentes áreas y niveles de las administraciones públicas, entidades sociales, organizaciones privadas y profesionales, etc.).

#### 2.1.2 Impulsar la redacción, el seguimiento y la evaluación de resultados de los planes locales de seguridad vial en el mundo local con el fin de reducir la accidentalidad urbana

Este proyecto está alineado con la visión del Servicio Catalán de Tráfico como órgano facilitador e integrador de los agentes de la seguridad vial en un marco estratégico común.

Mediante el Observatorio de Seguridad Vial, se **apoyará en la redacción de los planes y se colaborará con los entes locales para hacer el seguimiento del resultado y del impacto de las medidas aplicadas**, como también en el diseño de campañas de comunicación.

### 2.2 Integración de la seguridad vial en la planificación del uso del suelo y de la movilidad

El transporte motorizado requiere más espacio para los desplazamientos, a diferencia de otras modalidades de desplazamiento, con las correspondientes consecuencias significativas con respecto a contaminación, congestión, accidentalidad y sus respectivas traducciones en términos económicos.

Cómo mejorar estos aspectos desde la planificación es la línea de trabajo que se quiere desarrollar para este nuevo periodo, en coordinación con los diferentes agentes implicados.

#### 2.2.1 Elaborar normas técnicas de seguridad vial a incorporar en el desarrollo de los planes de ordenación del suelo

La planificación del uso del suelo es el primer paso para disponer de una red vial segura. En la toma de decisiones sobre los usos del suelo hay que tener en cuenta las modalidades de transporte que utilizarán los usuarios (vehículos, peatones, motos, bicicletas), los motivos de los desplazamientos (ocio, trabajo, estudios, actividad física, etc.) y los distintos momentos temporales (mañana, noche, fin de semana).

En línea con lo que establecen la Ley 9/2003, de la movilidad, y el Decreto 344/2006, de regulación de los estudios de evaluación de la movilidad generada,

que la desarrolla, hay que **avanzar en la introducción de normativa técnica que establezca las medidas de seguridad vial necesarias en función de la tipología del plan urbanístico.**

### 2.2.2 Colaborar con organismos privados que tienen actividad en el ámbito de la planificación del suelo y la movilidad (p. e. colegios profesionales) en la difusión de mejores prácticas en esta materia

Como acción complementaria a la introducción de normas de seguridad vial en la ordenación del suelo, desde el Servicio Catalán de Tráfico se promoverá **el uso de buenas prácticas por parte de los profesionales en esta materia.**

En esta línea se impulsará la organización de sesiones y la participación en seminarios en colaboración con organizaciones profesionales y administraciones públicas para la difusión y la concienciación sobre la seguridad vial aplicada a la planificación urbanística.

## 2.3 Conseguir una red vial más segura y eficiente para los usuarios

La misión del Servicio Catalán de Tráfico según este Plan estratégico es garantizar que la movilidad de las personas se haga con la máxima seguridad, y conseguirlo con la máxima eficiencia. Esto implica utilizar y fomentar **todos los instrumentos de seguridad que estén al alcance del Servicio Catalán de Tráfico para mejorar la seguridad**, y también alcanzar una mejora continua de la calidad percibida por el usuario.

### 2.3.1 Diseño más seguro de las infraestructuras viales (evaluaciones de impacto de seguridad vial, auditorías de seguridad vial)

En las fases de planificación y proyecto de las infraestructuras viales catalanas las administraciones competentes promoverán **el impulso de la aplicación de los procedimientos relacionados con las evaluaciones de impacto de la seguridad vial y las auditorías de seguridad vial definidas en la Directiva 2008/96/CE.**

### 2.3.2 Utilización de sistemas inteligentes de transporte y gestión del tráfico: gestión de la demanda de tráfico con soporte ITS, mejora de la información disponible sobre el estado del tráfico de toda la red, sistemas cooperativos (comunicaciones V2V, V2I)

El uso de nuevas tecnologías y sistemas basados en la difusión y el intercambio de información sobre el estado de las vías tendrá un impacto significativo en la gestión de la seguridad vial durante los próximos años.

El Servicio Catalán de Tráfico, como organización que aspira a ser referente en materia de prevención de accidentes, quiere ser pionero en la aplicación y el impulso de estas herramientas en beneficio de la seguridad de los usuarios.

Este proyecto implica **mejorar los sistemas de monitorización y difusión del estado del tráfico en tiempo real** y también los protocolos y la infraestructura de comunicación entre los vehículos y los sistemas de información del tráfico del Servicio Catalán de Tráfico (V2I) y la cooperación e intercambio de información entre vehículos (V2V), con el fin de optimizar la gestión de la demanda de las vías, minimizar la congestión y mejorar la calidad del servicio al usuario.

Esta mejora de la gestión de la información disponible se tiene que traducir en la **creación de un sistema de información de movilidad y tráfico** capaz de ofrecer información de calidad para que el usuario pueda tomar las decisiones más oportunas sobre su trayecto tanto antes de iniciarlo como durante el mismo viaje.

Para la creación de un sistema de información de movilidad y tráfico de calidad, hay que velar también para que éste incorpore todas las fuentes de información posibles. En este sentido, hay que valorar la incorporación de información provista por empresas del sector privado que realizan su actividad en el campo de la geolocalización y el análisis del tráfico.

Finalmente, más allá del hecho de que el sistema pueda ofrecer al usuario información sobre el tráfico

en viajes que se producen con origen o destino fuera del territorio catalán, el sistema de información tiene que garantizar que la información sobre el estado de la circulación y el tiempo del trayecto cubre como mínimo la parte del trayecto que transcurre en territorio catalán.

### 2.3.3 Mejora en la regularidad en los tiempos de desplazamiento por carretera (grandes desplazamientos y afectaciones previsibles, euroviñeta y pago por uso, protocolos de atención a las afectaciones de tráfico, etc.)

Una gestión eficaz de la demanda de tráfico es aquella capaz de **regular las decisiones de los usuarios e incidir, con el fin de optimizar la distribución y la concentración del uso de las vías**. Para conseguirlo, el Servicio Catalán de Tráfico tiene a su alcance instrumentos que influyen en la variabilidad de la demanda (peajes, políticas de precios variables en el pago por uso, información al usuario, procedimientos de resolución de incidentes, etc.).

El Servicio Catalán de Tráfico puede utilizar directamente estos instrumentos o bien promover su ejecución con el objetivo de mejorar el control sobre la demanda y, a su vez, mejorar la calidad del servicio percibido por el usuario (reduciendo congestiones, mejorando tiempo de trayecto, etc.).

### 2.3.4 Impulso de los programas de actuaciones preventivas, de inspecciones de seguridad vial, de conservación y ayuda a la vialidad y de actuaciones en los tramos de la red vial existente con más riesgo de accidentalidad

Con el fin de mitigar los riesgos de accidentalidad que se desprendan de los análisis de seguridad de la red vial catalana, las distintas administraciones competentes impulsarán y preverán en sus presupuestos **la ejecución de actuaciones preventivas, actuaciones de conservación y ayuda a la vialidad** y actuaciones en los tramos de la red vial existente con más riesgo de accidentalidad en el marco del Plan estratégico.

### 2.3.5 Impulso de los programas de condicionamientos, variantes, desdoblamientos y nuevos ejes viales

En línea con el proyecto 2.3.4, las administraciones competentes promoverán que sus presupuestos prevean la **planificación de actuaciones de mejora de las condiciones de seguridad de las carreteras**.

### 2.4 Promoción de un cambio en el transporte modal hacia modalidades más sostenibles y seguras (coche eléctrico, transporte público)

La apuesta por un sistema de transporte sostenible requiere desarrollar políticas activas de inversión y promoción del uso del transporte público y que desincentiven el uso del transporte privado.

#### 2.4.1 Hacer más competitivo el transporte público con respecto al transporte privado

El potencial del transporte público para captar usuarios que habitualmente se desplazan con medios privados depende sobre todo de su capacidad para **ofrecer un servicio competitivo al usuario**.

En este sentido, hay que impulsar medidas de **mejora del nivel de servicio del transporte público**, en coordinación con las autoridades de transporte y las administraciones competentes.

Para la planificación de estas medidas, hay que profundizar antes en los análisis comparativos sobre competitividad entre los medios de transporte públicos y privados en relación con parámetros como el tiempo de trayecto y el precio.

Entre las medidas que se tienen que implantar en coordinación con las administraciones competentes destacan:

- Mejora de la adaptación de la oferta a la demanda.
- Extensión de los sistemas tarifarios integrados.
- Mejora de la correspondencia intermodal e intramodal y estructuración de la red por medio de nodulos de distribución de pasaje.
- Reducción de los tiempos de trayecto de los autobuses: optimización de itinerarios e impulso del despliegue de nuevos carriles BUS y BUS-VAO.



# 3

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



Líneas estratégicas	Proyectos tractoros
3.1 Reorientación de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial y la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial	3.1.1 Incorporar a la actividad de las comisiones la fijación de los compromisos/objetivos y la responsabilidad de su seguimiento y exigencia de resultados de otras organizaciones públicas y privadas
	3.1.2 Instaurar estructuras de coordinación y seguimiento con el Servicio Catalán de Tráfico. Creación de grupos de trabajo en función de la problemática vial
3.2 Fomento de acuerdos con otras organizaciones (asociaciones) para desarrollar acciones conjuntas que mejoren la seguridad vial	3.2.1 Promover la actividad de las asociaciones de acciones de fomento de la seguridad vial
	3.2.2 Definir un plan de actuaciones en colaboración con asociaciones y establecer mecanismos formales de coordinación y seguimiento (comisión, sesiones de trabajo, traspaso de información)
3.3 Impulso de la responsabilidad vial en la empresa	3.3.1 Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas orientados a la prevención, concienciación e información
3.4 Promoción de una presencia activa del SCT en el ámbito internacional	3.4.1 Creación del Observatorio de Seguridad Vial para incidir en el ámbito urbano, proyectando las políticas del SCT a escala europea y global y convertirse en un referente en la movilidad segura

En Cataluña hay distintos agentes, tanto públicos como privados, que llevan a cabo actuaciones relacionadas con la movilidad y la seguridad vial. En línea con lo que se ha ido desarrollando hasta hoy, el Servicio Catalán de Tráfico tiene la voluntad de impulsar la participación activa y la corresponsabilidad de los diferentes actores con el fin de reducir la siniestralidad en la red vial catalana.

## ● Razones y oportunidades que fundamentan el objetivo

### ➔ Oportunidad de mejora en los mecanismos de coordinación con los agentes responsables de fomentar la seguridad vial

Iniciativas como la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial contribuyen a alinear las actuaciones que diferentes departamentos de la Generalitat llevan a cabo en el ámbito de la seguridad vial. El Plan estratégico 2014-2020 tiene la oportunidad de poner énfasis en las medidas de coordinación, no sólo entre departamentos de la misma Administración sino también con otros entes públicos y con entidades y agentes privados. Un enfoque integrador de las medidas desarrolladas por los diferentes agentes bajo un mismo marco estratégico tiene que contribuir a maximizar el impacto de las acciones en la mejora de la seguridad vial del territorio.

### ➔ Implicación del sector empresarial en la mejora de la seguridad vial

Las autoridades de tráfico de referencia internacional han incorporado a su estrategia una filosofía de responsabilidad compartida, en que organizaciones, empresas y los mismos usuarios contribuyen a implementar las medidas de seguridad vial a escala nacional y local. Los planes estratégicos de seguridad vial de países como Finlandia, el Reino Unido, Irlanda o los Países Bajos incorporan estas dinámicas.



**El actual marco estratégico de seguridad vial del Reino Unido prevé la extensión de la seguridad a empresas y organizaciones. El Plan recoge el impacto que tiene en la seguridad vial general la actitud de las empresas en esta materia. En este sentido, se prevén medidas para que las empresas utilicen su experiencia para incorporar y mejorar la seguridad en sus procesos de logística y en otros tipos de tráfico por cuestiones laborales.**



**La autoridad irlandesa aborda esta cuestión revisando y haciendo más restrictivo el marco regulador de prevención de riesgos laborales para impulsar que estas medidas se lleven a cabo dentro de las organizaciones. El Plan también destaca los beneficios que comporta para la empresa la implantación de estas medidas en términos de reducción de la accidentalidad, absentismo, mantenimiento de los vehículos, costes de carburantes y seguros.**

## ➔ Margen para la generación de sinergias con entidades del ámbito asociativo que realizan actuaciones en el ámbito de la seguridad vial en Cataluña cuando se trata de implantar el Plan estratégico de seguridad vial

La implicación de la sociedad civil en la problemática de la inseguridad vial es fundamental para aprovechar la experiencia y el conocimiento sectorial que tienen muchas de estas organizaciones en esta materia. Desde la implicación de las asociaciones de víctimas, asociaciones de usuarios de la bicicleta, peatones, etc., y desde el ámbito de actuación de cada una de éstas se puede incidir en determinados colectivos a los cuales la Administración no suele llegar. Hay que definir intervenciones, que pueden ir desde acciones de formación, comunicación y sensibilización a intervenciones más concretas en función de la finalidad social de estas organizaciones.



## ➔ Oportunidad del Servicio Catalán de Tráfico para posicionarse a escala internacional

La evolución positiva de las cifras de accidentalidad experimentada en la última década sitúan el sistema de seguridad vial catalán a la altura de los países punteros en los ámbitos europeo e internacional. Con el fin de continuar por este camino, es importante que el Servicio Catalán de Tráfico siga profundizando en el posicionamiento y la colaboración en proyectos con organismos internacionales a la vanguardia de la seguridad vial, tanto con entidades europeas (ETSC, POLIS, ERTICO-ITS Europe, etc.) como con otros organismos internacionales (OMS, Banco Mundial, etc.).



### 3.1 Reorientación de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial y la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial

La Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial es el órgano de participación y consulta del Servicio Catalán de Tráfico que actúa como **foro de debate y análisis** en materia de tráfico y seguridad vial. Está constituido como órgano colegiado en el que participan entidades públicas y privadas vinculadas con el tráfico y la seguridad.

Por otra parte, la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial es el órgano de **coordinación entre los departamentos de la Generalitat en materia de tráfico y seguridad vial**. En la línea de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial, este órgano ejerce funciones de seguimiento y propuesta de medidas de seguridad vial a las administraciones.

El nuevo marco estratégico 2014-2020 prevé que ambos órganos ganen protagonismo en materia de seguridad vial, **funcionando de manera más dinámica, aumentando su grado de participación y asesorando en las políticas de seguridad vial**.

#### 3.1.1 Incorporar a la actividad de las comisiones la fijación de los compromisos/objetivos y la responsabilidad de su seguimiento y exigencia de resultados de otras organizaciones públicas y privadas

Más allá de su papel como órganos de generación de debate y de ideas orientadas a mejorar la prevención y disuasión de las causas de accidentalidad, las comisiones son un instrumento relevante para asegurar el cumplimiento del objetivo de coordinación de las entidades públicas y privadas en la mejora de la movilidad segura.

Actualmente ya ejercen funciones relacionadas con el seguimiento del cumplimiento de los objetivos estratégicos del Plan de seguridad vial y con el seguimiento de proyectos que implican la participación de diversas administraciones relacionadas con el tráfico.

Este proyecto está orientado a potenciar las funciones actuales de las comisiones introduciendo **más dinamismo y agilidad en su funcionamiento**, y a aumentar la participación de las mismas comisiones y de sus grupos de trabajo asesorando en la definición de las políticas de seguridad vial.

#### 3.1.2 Instaurar estructuras de coordinación y seguimiento con el Servicio Catalán de Tráfico. Creación de grupos de trabajo en función de la problemática vial

Este proyecto prevé la revisión y definición de un **modelo de gobernanza para la coordinación y el seguimiento con el Servicio Catalán de Tráfico**. Algunos de los elementos a replantear serían los actuales mecanismos de seguimiento y *reporting* entre el Servicio y las comisiones.

Por otra parte, se establecerían **grupos de trabajo ad hoc** centrados en el estudio de problemáticas concretas relacionadas con la seguridad vial:

- Seguridad laboral vial
- Movilidad segura
- Enseñanza
- Comunicación hacia la sensibilización, etc.

#### 3.2 Fomento de acuerdos con asociaciones para desarrollar acciones conjuntas que mejoren la seguridad vial

Una mejor coordinación con organizaciones privadas que realizan actividades en el ámbito de la seguridad vial tiene que contribuir a mejorar el impacto de los proyectos recogidos en el Plan estratégico de seguridad vial. En este sentido, las asociaciones deberían ser consideradas por el Servicio Catalán de Tráfico dada su capacidad para apoyar y complementar la implantación de la estrategia de seguridad vial.

Los proyectos que dependen de esta línea estratégica van dirigidos a **profundizar en el apoyo de las administraciones a las asociaciones** en la realización de actuaciones relacionadas con la prevención de la accidentalidad y a mejorar las sinergias que se pueden generar entre el universo de organizaciones y el mismo Servicio Catalán de Tráfico.

### 3.2.1 Promover la actividad de las asociaciones de acciones de fomento de la seguridad vial

Desde el Servicio Catalán de Tráfico se prevé impulsar medidas que **fomenten e incentiven la actividad de asociaciones** en materia de seguridad vial. En el marco de este proyecto, algunas de las acciones prioritarias serían:

- Adoptar el **rol de facilitador** con el fin de consolidar y optimizar el trabajo que están desarrollando el conjunto de entidades en el ámbito de la seguridad vial en Cataluña.
- **Asesorar a las entidades** en la realización de proyectos relacionados con la seguridad vial.
- Promover que las administraciones que apoyan a entidades (mediante subvenciones o ayudas en especie) incorporen en sus planes la **dedicación de recursos a organizaciones que realicen proyectos de seguridad vial**.

En el marco de este proyecto, desde el Servicio Catalán de Tráfico se promoverá la generación de espacios de participación ciudadana centrados en la seguridad vial.

### 3.2.2 Definir un plan de actuaciones en colaboración con asociaciones y establecer mecanismos formales de coordinación y seguimiento (comisión, sesiones de trabajo, traspaso de información)

Con el fin de aprovechar al máximo los recursos existentes en el territorio con capacidades para contribuir al despliegue de la estrategia del Servicio Catalán de Tráfico es necesario **involucrar a las asociaciones en las actuaciones planificadas**. Algunas de las acciones que habría que llevar a cabo en este sentido serían:

- **Comunicar el Plan de seguridad vial al conjunto de asociaciones** y definir actuaciones concretas del Plan en que participen estos actores.
- **Identificar oportunidades de generación de sinergias** y colaboración entre las asociaciones del territorio.
- **Establecer mecanismos de seguimiento** del despliegue del Plan de seguridad vial y de puesta en común de información entre el Servicio Catalán de Tráfico y las entidades.

### 3.3 Impulso de la responsabilidad vial en la empresa

Llevar a cabo políticas integrales de prevención y disuasión de las causas de accidente requiere involucrar agentes públicos y privados en la ejecución de la estrategia de seguridad vial y compartir responsabilidades con ellos.

En este sentido, **las empresas pueden contribuir a complementar las actuaciones de los agentes públicos en el ámbito de la seguridad vial** y a reforzar la prevención de la accidentalidad entre sus trabajadores.

La mayor parte de los trayectos por carretera, especialmente en días laborables, responden a la llamada movilidad obligada por motivos laborales (*in itinere* e *in mision*). De hecho, una parte significativa de los accidentes laborales se producen en la carretera. La implicación de las empresas en la aplicación de medidas preventivas y de concienciación tiene que ayudar a reducir el número de accidentes en la movilidad por motivos laborales.

### 3.3.1 Promover la elaboración de planes de seguridad vial en las empresas orientados a la prevención, concienciación e información

La contribución de las empresas con actividad en Cataluña a la seguridad vial pasa por que incorporen esta materia en sus **planes de prevención de riesgos laborales**. Con el fin de fomentar esta práctica, algunas de las acciones a realizar desde el Servicio Catalán de Tráfico serían:

- **Profundizar en la investigación sobre la realidad de los accidentes de tráfico en el entorno laboral**.
- **Comunicar a las empresas** la conveniencia de elaborar planes de prevención de riesgos en la movilidad obligada y **sensibilizarlas** en este sentido.
- **Asesorar a las empresas** en la elaboración de los planes y proporcionarles guías y material de apoyo.
- Animar a las empresas a elaborar y ejecutar planes mediante incentivos económicos o fiscales.

### 3.4 Promoción de una presencia activa del Servicio Catalán de Tráfico en el ámbito internacional

En los últimos años, Cataluña se ha situado al nivel de los países europeos punteros en el ámbito de la seguridad vial. En este sentido, el Servicio Catalán de Tráfico tiene la capacidad de alcanzar un posicionamiento y reconocimiento del sistema de seguridad vial de Cataluña a escala internacional. Esta línea estratégica está orientada a aumentar los grados de colaboración y participación entre el Servicio Catalán de Tráfico y las autoridades internacionales referentes en seguridad vial y alcanzar el reconocimiento como sistema de referencia internacional.

#### 3.4.1 Creación del Observatorio de Seguridad Vial con el fin de incidir en el ámbito urbano, proyectando las políticas del Servicio Catalán de Tráfico a escala europea y global y convertirse en un referente en la movilidad segura

Con el objetivo de promover el posicionamiento del Servicio Catalán de Tráfico a escala internacional, las principales actuaciones a llevar a cabo en el marco de este proyecto serían:

- La **creación de un Observatorio de Seguridad Vial**, encargado de la recogida de datos, el análisis de la información y la investigación relacionada con el tráfico y su seguridad. El observatorio basaría su actividad en tres líneas de trabajo:
  1. Estudio de la movilidad en el ámbito urbano.
  2. Proyección del SCT a escala internacional.
  3. Generación de un *benchmark* de buenas prácticas sobre la base de los objetivos del Plan 2014-2020 en que se recojan las mejores intervenciones desarrolladas, tanto por instituciones públicas como privadas y del ámbito asociativo.

La generación de un *benchmark* responde a la necesidad de mantener y mejorar la situación de la seguridad vial en Cataluña incorporando en el plan de actividades de los próximos años medidas inno-

vadoras, aplicadas a otros sistemas de seguridad vial de referencia internacional, que hayan demostrado su efectividad a la hora de reducir la siniestralidad en las carreteras.

En el ejercicio de identificar estas actuaciones habrá que colaborar con autoridades y organizaciones internacionales de seguridad vial y también analizar, mediante un estudio de *benchmarking*, la efectividad de las medidas y la aplicabilidad en el territorio catalán:

- Promover la realización de **proyectos de investigación en colaboración con autoridades internacionales** en materia de seguridad vial.
- Promover la **participación del Servicio Catalán de Tráfico en acontecimientos internacionales** como el Día Europeo de la Seguridad Vial o la Semana de la Seguridad Vial Global de las Naciones Unidas.
- **Promover la celebración en Cataluña de acontecimientos de interés internacional** relacionados con el tráfico y la seguridad vial.

## 4

## Disponer de las estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados



Líneas estratégicas	Proyectos tractores
4.1 Mejora continua del marco legal de seguridad vial	4.1.1 Mejorar el marco legal de seguridad vial
	4.1.2 Gestionar las competencias de seguridad vial en Cataluña
	4.1.3 Elaboración de un plan de seguridad vial sobre la base de un nuevo marco de responsabilidad compartida
	4.1.4 Creación y puesta en marcha (apertura) de la Autoridad del Tráfico para implantar la estrategia de seguridad vial en Cataluña
4.2 Implantación de mecanismos orientados a conseguir la excelencia en la gestión	4.2.1 Implantar sistemas de gestión de la seguridad vial de acuerdo con la normativa ISO 39001
	4.2.2 Establecer objetivos de seguridad vial en los planes de actuación de cada administración pública y del resto de instituciones implicadas, en el marco del Plan estratégico 2014-2020, y hacer el seguimiento de los compromisos
	4.2.3 Realización de planes de seguridad vial (PSV) con indicadores objetivos y de calidad para la toma de decisiones de seguridad vial
	4.2.4 Información a los usuarios sobre el estado del tráfico
	4.2.5 Optimizar el procedimiento sancionador en materia de tráfico y mejorar su eficiencia
4.3 Promoción de un parque de vehículos seguro	4.3.1 Promocionar la demanda de elementos de seguridad activa y pasiva incorporados a los vehículos
	4.3.2 Realizar campañas para concienciar a los usuarios sobre la importancia del buen mantenimiento técnico de los vehículos a los efectos de prevención de la seguridad vial

Para que el sistema catalán de seguridad vial continúe disfrutando de una posición de referencia y mantenga el ciclo de resultados favorables, hay que dotar al Servicio Catalán de Tráfico de instrumentos y procedimientos de gestión orientados a la excelencia. Por otra parte, una mejora en la autonomía de gestión y ejecución pasaría por mejorar el marco legal y el actual marco de competencias en materia de seguridad vial y por poner en marcha, sobre una nueva base legal, una autoridad de tráfico semejante a las autoridades punteras a nivel internacional.

## ● Razones y oportunidades que fundamentan el objetivo



### **Gestionar las competencias en Cataluña en materia de seguridad**

De acuerdo con la Ley orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, quedaron excluidas de transferencia a Cataluña las facultades de ejecución de la legislación del Estado en las materias siguientes:

- a) **Expedición, revisión y canje de los permisos y licencias de conducción** de vehículos a motor y ciclomotores, como también su anulación, intervención y suspensión derivada de expedientes sancionadores.
- b) **Verificación de las pruebas reglamentarias para la obtención de los permisos de conducir.**
- c) **Matriculación y expedición de los permisos o licencias de circulación**, así como la anulación, intervención y revocación de estos permisos y la autorización de transferencias, duplicados, bajas de vehículos y expedición de permisos temporales.

No obstante, hay margen para promover reformas dentro de lo que prevé la ley. En este sentido, desde el Servicio Catalán de Tráfico se fomentará la mejora del marco legal asesorando en la revisión del marco normativo de seguridad vial urbana (por ejemplo, ordenanzas municipales de circulación) con el fin de homogeneizarlo con el conjunto del marco legislativo de la seguridad vial. Dentro del marco de la responsabilidad compartida colaboraremos con la Administración del Estado para gestionar lo mejor posible sus competencias actuales.



### **Dotarse de unos estándares en materia de seguridad que permitan enfocar la actuación del Servicio Catalán de Tráfico a resultados medibles**

El Servicio Catalán de Tráfico tiene vocación de ser una entidad líder en materia de seguridad vial. En este sentido, es consciente de que tener una orientación hacia la excelencia en la gestión tiene un impacto directo en los resultados sobre la accidentalidad y sus efectos. Por eso, el Servicio Catalán de Tráfico tiene como objetivo trabajar en una dinámica de mejora continua de los procedimientos de gestión y adaptarlos a los estándares y mejores prácticas internacionales. En esta línea, en los últimos años se han introducido mejoras de gestión como la evaluación de los planes de seguridad trienales. El próximo reto en la mejora de la gestión es adaptar los procedimientos del Servicio a la normativa ISO 39001.



### **Aplicación de las mejores prácticas internacionales en materia de tráfico y seguridad vial**

En el periodo 2014-2020 el Servicio Catalán de Tráfico quiere aumentar su participación y colaboración con organismos internacionales y autoridades del tráfico. Esta experiencia tiene que favorecer la identificación de actuaciones efectivas de seguridad vial aplicadas con éxito en otros países. En esta línea, la puesta en marcha del Observatorio de la Seguridad Vial tiene que permitir mejorar el conocimiento sobre buenas prácticas internacionales y adaptables en el entorno de la movilidad en Cataluña.



### **Orientación a la calidad del servicio y la satisfacción del usuario con acciones que anticipen situaciones de riesgo de accidentalidad**

Contribuir a generar un entorno de movilidad segura tiene que ser compatible con la prestación de un servicio de calidad. Para conseguirlo es necesario apoyarse en instrumentos y tecnologías que permitan mejorar la gestión de la demanda e influir en las decisiones de los usuarios mediante la comunicación y difusión de información sobre el estado del tráfico y las situaciones que aumentan el riesgo de accidente en las vías.



## 4.1 Mejora continua del marco legal de seguridad vial

El marco legal de seguridad vial tiene que prever tanto la regulación de las actuaciones orientadas a mejorar el tráfico y reducir la accidentalidad como el establecimiento del modelo de distribución de competencias y roles más óptimo para maximizar la eficacia de las políticas en seguridad vial. En este sentido, la articulación de una autoridad catalana de seguridad vial construida sobre la base de un nuevo marco legal alineado con las directrices europeas y con el marco normativo de los países punteros en esta materia tiene que convertirse en un instrumento con capacidad para impulsar políticas de seguridad vial que permitan hacer avances importantes en la reducción de la accidentalidad en Cataluña.

### 4.1.1 Mejorar el marco legal de seguridad vial

De acuerdo con la Ley orgánica 6/1997, de 15 de diciembre, de transferencia de competencias en materia de tráfico, el Estado otorga a Cataluña competencias ejecutivas de la legislación del Estado, pero no prevé la capacidad legislativa en este ámbito.

No obstante, sí que hay margen para promover reformas dentro de lo que establece la Ley. En este sentido, desde el Servicio Catalán de Tráfico se fomentará la mejora del marco legal asesorando en la revisión del marco normativo de seguridad vial urbana (por ejemplo, ordenanzas municipales de circulación), con el fin de homogeneizarlo con el conjunto del marco legislativo de la seguridad vial.

### 4.1.2 Gestionar las competencias de seguridad vial en Cataluña

Este proyecto prevé **el liderazgo del Servicio Catalán de Tráfico** para mejorar la gestión de las competencias en materia de tráfico. En el marco de la Comisión Interdepartamental y de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial, y fundamentalmente a través de los grupos de trabajo, inci-

remos en las competencias en seguridad vial y las perfeccionaremos, con el fin de llegar al objetivo genérico previsto para el año 2020.

### 4.1.3 Elaboración de un plan de seguridad vial sobre la base de un nuevo marco de responsabilidad compartida

La revisión del marco normativo de seguridad vial tiene que dotar al Gobierno de la Generalitat y al Servicio Catalán de Tráfico de una **capacidad ejecutiva mayor en materia de tráfico y seguridad vial**. Este nuevo marco legal tiene que constituir el fundamento de una estrategia de seguridad vial con visión transversal y un alcance más amplio que los actuales planes de seguridad vial trienales, alineada con las directivas europeas y con los objetivos y líneas de trabajo de los países referentes en seguridad vial.

### 4.1.4 Creación y puesta en marcha de la Autoridad del Tráfico para implantar la estrategia de seguridad vial en Cataluña

Para que la Generalitat de Catalunya disponga de las herramientas necesarias para poder desplegar íntegramente una estrategia de seguridad vial propia, habría que **articular una Autoridad Catalana de Tráfico** a imagen de las autoridades referentes en el ámbito internacional en seguridad vial.

Alcanzarlo implica ampliar el marco de competencias existente y definir el trayecto para la puesta en marcha del nuevo organismo que tenga en cuenta la implantación de todas las dimensiones requeridas en un proyecto de estas características: modelo de gobierno y modelo de financiación, vertiente tecnológica, definición de procedimientos y operaciones, estrategia de comunicación, etc.

## 4.2 Implantación de mecanismos orientados a alcanzar la excelencia en la gestión

Para obtener unos buenos resultados en materia de seguridad vial no basta con definir políticas públicas efectivas o contar con una infraestructura segura. En este sentido, es necesario que el sistema de seguridad vial de Cataluña esté basado en un **modelo de gestión orientado a la excelencia** que incorpore las mejores prácticas en los procesos clave del sistema: definición del marco estratégico y del plan operativo, coordinación entre organismos, sistemas de comunicación e información a los usuarios, optimización del procedimiento sancionador, etc.

### 4.2.1 Implantar sistemas de gestión de la seguridad vial de acuerdo con la normativa ISO 39001

Identificar los *gaps* actuales que tienen los sistemas de gestión del Servicio Catalán de Tráfico con respecto a los requisitos que se establecen en la ISO 39001 y elaborar una **hoja de ruta para la adaptación del sistema de gestión a la norma** mencionada y la certificación posterior por los organismos establecidos. Para llevar a cabo este proyecto será necesario identificar los roles y responsabilidades de los miembros del equipo que lideren el proyecto en relación con las tareas de gestión, planificación, ejecución y evaluación de los resultados de la aplicación de la norma, y prever una asignación presupuestaria a este efecto.

### 4.2.2 Establecer objetivos de seguridad vial en los planes de actuación de cada administración pública y del resto de instituciones implicadas en la movilidad y la seguridad vial, en el marco del Plan estratégico 2014-2020, y hacer el seguimiento de los compromisos

En línea con los objetivos del plan estratégico que prevén la mejora de la coordinación con el resto de agentes que realizan actuaciones de fomento de la seguridad vial, el Servicio Catalán de Tráfico promoverá la **incorporación de objetivos cuanti-**

**ficables en sus planes de acción** y asesorará estos agentes en este sentido. Con el fin de asegurar la ejecución efectiva de los objetivos mencionados, se promoverá que se incluyan en un plan aprobado por el Gobierno.

Este proyecto tiene que contribuir a alcanzar un sistema de seguridad vial catalán con responsabilidades compartidas, en las que todos los agentes con capacidad de influir en la seguridad y la prevención de la accidentalidad trabajen bajo un marco estratégico común.

Más allá de promover el establecimiento de objetivos, el Servicio Catalán de Tráfico ejercerá funciones de seguimiento del estado de avance de los objetivos estratégicos mediante el establecimiento de un sistema de indicadores homogéneo.

### 4.2.3 Realización de planes de seguridad vial con indicadores objetivos y de calidad para la toma de decisiones de seguridad vial

Desde 1999, Cataluña ha realizado cinco planes trienales de seguridad vial. Estos planes establecen las líneas de trabajo que tienen que contribuir a alcanzar los objetivos estratégicos del Servicio Catalán de Tráfico a medio plazo, así como el programa anual de actividades para todo el periodo.

La elaboración de los planes de seguridad vial se ha mostrado como una herramienta efectiva a la hora de establecer y limitar el campo de actuación del Servicio Catalán de Tráfico y de los agentes colaboradores en la mejora del tráfico y la seguridad. Si bien estos planes ya prevén la definición de indicadores vinculados a cada acción, en el periodo 2014-2016 se puede aprovechar la oportunidad que brinda la creación prevista del Observatorio de la Seguridad Vial para **construir un sistema de indicadores robusto y evaluable**, que permita al Servicio Catalán de Tráfico obtener información de valor sobre el funcionamiento de las políticas públicas y orientar hacia la toma de decisiones y la mejora continua de la gestión.

#### 4.2.4 Información a los usuarios sobre el estado del tráfico

Este proyecto tiene por objetivo **mejorar la calidad del servicio** prestado por el Servicio Catalán de Tráfico a los usuarios, como también reducir la probabilidad de accidentes gracias a una mejor información del usuario y una mejor distribución de la demanda.

El desarrollo de un sistema de datos sobre el estado del tráfico que dé **cobertura en todo el territorio catalán** comporta impulsar la coordinación de las diferentes administraciones para homogeneizar el intercambio de información y colaborar con los agentes privados que distribuyen esta información a los usuarios.

En cuanto a la gestión de la comunicación, hay que prever tanto los procedimientos de difusión de información a tiempo real (comunicación directa de datos al público, intercambio de datos con proveedores privados) como la información previa de las previsiones de tráfico, buscando la disminución de la insatisfacción de los usuarios afectados y la orientación a la demanda.

Con respecto a los contenidos de la información que se tiene que difundir, hay que tener en cuenta el concepto de **información mínima universal**, que hace referencia a aquel nivel de información mínimo al cual el ciudadano, como usuario de la vía, tiene derecho a acceder. Otro elemento innovador que debe tenerse en cuenta es la incorporación de la **información multimodal**, que ofrece a los usuarios información sobre las alternativas de intercambio intramodal e intermodal, previendo también el cambio de modalidad de transporte vehículo privado-modalidad pública durante el trayecto.

#### 4.2.5 Optimizar el procedimiento sancionador en materia de tráfico y mejorar su eficiencia

Este proyecto se enmarca en la línea de la optimización y la mejora constante de la actividad y la satisfacción de las partes interesadas en el procedi-

miento sancionador (ISO 9001: 2008). **Optimizar la eficiencia del procedimiento sancionador** requiere aplicar mejoras en procedimientos como la notificación de inicio del expediente, la agilización de la ejecución del proceso y la mejora de la calidad. Algunos de los hitos y actuaciones necesarias bajo este proyecto serían:

- **Mejora de la gestión en el procedimiento sancionador** alcanzando objetivos cuantificables, como por ejemplo:
  - Incremento del número de notificaciones entregadas, con el fin de asegurar el conocimiento por parte de las personas interesadas de la información pertinente.
  - Reducción del tiempo transcurrido entre la comisión de la infracción y la recepción de la notificación.
  - Reducción del número de alegaciones, recursos y otras reclamaciones.
- **Impulso de actuaciones de intercambio de información** y colaboración entre los países miembros de la UE en beneficio de la seguridad vial y de lucha contra la impunidad de algunos conductores.
- **Mejora constante de la calidad** con la renovación periódica de la certificación ISO 9001: 2008 en el ámbito del procedimiento sancionador de tráfico y estudio de la ampliación de su alcance.

#### 4.3 Promoción de un parque de vehículos seguro

La antigüedad media de nuestro parque de vehículos es de casi 11 años, por lo cual se requiere un mantenimiento adecuado de estos vehículos. Con todo, se ha detectado que, motivado por la crisis económica, en torno a un 18% de los vehículos que tienen que pasar la ITV no lo han hecho, con el consiguiente incremento del riesgo que eso supone. Por este motivo hay que impulsar las inspecciones técnicas de vehículos con campañas de vigilancia e información.



#### 4.3.1 Promocionar la demanda de elementos de seguridad activa y pasiva incorporados a los vehículos

En los últimos años, los fabricantes de vehículos han realizado importantes avances en materia de seguridad, ya que han incorporado nuevos dispositivos como los avisadores acústicos del cinturón de seguridad, sistemas de control de velocidad o los sistemas ADAS (Driver Assistance Systems) que alertan de cambios de carril, detectan ángulos muertos, etc. No obstante, el uso de estos sistemas no está generalizado.

Además de continuar promoviendo la instalación de estos dispositivos en los vehículos de serie, es fundamental que los conductores que disponen de estos sistemas los utilicen, así como fomentar su demanda mediante:

- **Campañas de comunicación y sensibilización** en coordinación con otros agentes (otras administraciones, fabricantes de elementos de seguridad pasiva, etc.).
- **Generar incentivos económicos o fiscales** para favorecer la demanda de estos dispositivos.

#### 4.3.2 Realizar campañas para concienciar a los usuarios sobre la importancia del buen mantenimiento técnico de los vehículos a los efectos de prevención de la seguridad vial

De acuerdo con las últimas medidas activadas por el Servicio Catalán de Tráfico en materia de control del cumplimiento de las inspecciones técnicas de vehículos, será necesario:

- Hacer **campañas informativas** sobre la importancia del mantenimiento preventivo de los vehículos.
- **Mejorar el monitoreo del cumplimiento de la ITV** del parque de vehículos de Cataluña y el proceso sancionador.
- Continuar **desplegando los sistemas de detección de incumplimiento de la ITV** con sanción automática.
- **Analizar la información que proporcionan las ITV** y concentrar esfuerzos en las principales problemáticas detectadas.

# 5

## Facilitar el aprendizaje de la movilidad segura a lo largo del ciclo vital



Líneas estratégicas	Proyectos tractoros
5.1 Despliegue y promoción de un currículum de movilidad segura que acompañe a las personas en su trayectoria como usuarios de la movilidad	5.1.1 Potenciación de la educación para la movilidad segura y otras medidas de prevención del riesgo de tráfico mediante la participación de los centros educativos
	5.1.2 Asegurar la formación en seguridad vial como prevención de riesgos laborales <i>in mision e in itinere</i>
	5.1.3 Impulso de un modelo de valores y competencias de educación para la movilidad segura
5.2 Diseño de estrategias de comunicación que fomenten una cultura de la seguridad vial	5.2.1 Realizar campañas de comunicación sobre factores de riesgo (velocidad, alcohol/drogas y sistemas de seguridad pasiva) en paralelo a las acciones de vigilancia y control
	5.2.2 Mantener acciones de sensibilización para generar una opinión favorable a la seguridad vial
	5.2.3 Desarrollar una política de transparencia en relación con las políticas de seguridad vial ejecutadas y los resultados obtenidos
5.3 Mejora de las competencias de los conductores	4.3.1 Impulso de las medidas para potenciar que los conductores tengan las competencias necesarias para conducir y circular con seguridad
	4.3.2 Creación y desarrollo de procesos para que las personas que presentan factores o conductas de riesgo no provoquen accidentes de tráfico

En la movilidad, la seguridad depende de todas las personas que participan en ella, de los valores colectivos e individuales, de la manera de hacer y comportarse de cada uno, de las capacidades y competencias de los usuarios, de su voluntad, etc. Todo el mundo es responsable. Por eso es tan importante facilitar la sensibilización y el aprendizaje de la movilidad segura a lo largo del ciclo vital, desarrollando un conjunto de líneas estratégicas y proyectos que involucren todos los agentes que colaboran o pueden colaborar (centros educativos, autoescuelas, empresas, asociaciones y administraciones públicas, entre otros).

## ● Razones y oportunidades que fundamentan el objetivo

### ➔ Necesidad de una coordinación mayor entre los actores implicados en la educación y la formación vial

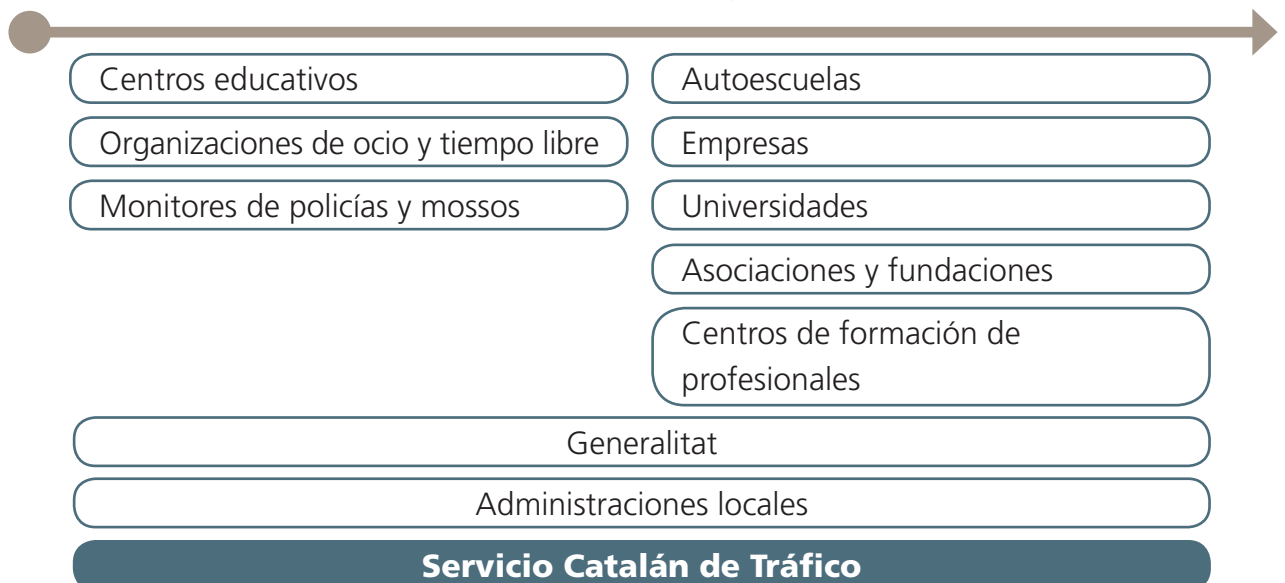
Son diversas las organizaciones que intervienen en la prevención vial en diferentes etapas de la vida de los ciudadanos: los centros educativos y entidades de ocio –que realizan actividades educativas y de sensibilización en esta materia con niños y adolescentes–, las universidades, las autoescuelas y empresas –que llevan a cabo acciones de formación, sensibilización, información y prevención dirigidas a adultos–, así como otros entes, como las administraciones locales, la misma Generalitat, fundaciones y asociaciones, que se dirigen a diferentes grupos de población, a lo largo del ciclo vital educativo y, muy especialmente, los monitores de las policías locales y los Mossos d’Esquadra, que han sido los grandes impulsores de la EMS.

El Servicio Catalán de Tráfico tiene un papel relevante en el impulso de estas acciones, en determinados casos realizándolas directamente y en otros promoviendo que el resto de agentes las lleven a cabo de manera coordinada y dentro de un marco de aprendizaje estructurado.

Si bien en los últimos años el Servicio Catalán de Tráfico ha desarrollado medidas orientadas a mejorar la coordinación entre los agentes, hay potencial de mejora en este sentido. **En el marco del nuevo plan estratégico, es necesario continuar impulsando la participación de los actores que pueden colaborar en la educación y la formación.** El Servicio Catalán de Tráfico tiene que liderar la creación de un conocimiento compartido, la colaboración en un proyecto común y la combinación de propuestas para actuar de manera coordinada y conseguir mejores resultados.



### Mapa de los actores implicados en la educación y la formación viales





## Oportunidad de mejora en la priorización y la sistematización de la seguridad vial en centros educativos, autoescuelas y empresas

La educación para la movilidad segura tiene que ser una responsabilidad compartida entre los diferentes agentes que pueden tener más peso. Concretamente, centros educativos, autoescuelas y empresas son algunos de los agentes que comparten responsabilidad en la prevención y que, como aglutinan la mayoría de los usuarios del espacio público, tienen una gran capacidad para sensibilizarlos y educarlos. No obstante, se observa que los agentes mencionados desarrollan acciones de formación, educación y prevención en seguridad vial de una manera desigual, y que se pueden identificar oportunidades de mejora específicas para cada uno de ellos:

- **Centros educativos:** hay numerosas intervenciones de múltiples agentes que colaboran en primaria y secundaria. Se requiere que se haga un trabajo coordinado para garantizar **que la educación para la movilidad segura se realice de manera estructurada y sistemática en los centros educativos.**
- **Autoescuelas:** el alumnado tiene como objetivo superar las pruebas de conocimientos, aptitudes y comportamientos necesarios para obtener el permiso de conducir. Se hacen necesarias estrategias que faciliten **que las autoescuelas aumenten la dedicación a fomentar actitudes y valores de seguridad vial**, sin perjuicio que mantengan la dedicación actual a la preparación para pruebas de conocimientos y aptitudes.
- **Empresas:** los desplazamientos relacionados con el trabajo generan riesgo de accidente de tráfico, sea *in mision* o *in itinere*. Hay que fomentar el desarrollo de programas formativos sobre movilidad segura en los planes de prevención de riesgos laborales de las empresas.

En este sentido, el Servicio Catalán de Tráfico tiene que trabajar para propiciar que estos entornos y agentes asuman un papel más activo en el fomento de la prevención y la movilidad segura. Para alcanzar este reto será necesario que el Servicio Catalán de Tráfico sensibilice a los agentes, los acompañe y los asesore en el diseño y ejecución de las actividades y haga una difusión mejor de los recursos y metodologías de la educación para la movilidad segura, poniéndolos al alcance de los responsables de la formación.



## Las competencias de la educación para la movilidad segura tienen que ser el marco de las intervenciones relacionadas con el mundo del tráfico

A lo largo de los años 2012 y 2013, el Servicio Catalán de Tráfico y un amplio grupo de colaboradores han trabajado conjuntamente para definir la educación para la movilidad segura, y han establecido los valores que la orientan y las competencias que se tienen que desarrollar a lo largo del ciclo vital.

Por una parte, este nuevo marco se tendrá que difundir y generalizar a todas las actuaciones educativas que se realicen, tanto las propias del Servicio Catalán de Tráfico como las de los otros agentes de la EMS.

Por otra parte, en Cataluña se llevan a cabo multitud de actividades relacionadas con el tráfico: congresos y jornadas, campañas de publicidad, actividades formativas, actuaciones para la promoción de la movilidad accesible y sostenible, etc. El peso que tiene la seguridad vial en estas actuaciones continúa siendo limitado. Todas las intervenciones relacionadas con el mundo del tráfico son valiosas, ya que pueden ser entornos de aprendizaje de la seguridad vial para los diferentes usuarios de la vía. Por eso, hay que trabajar para que los valores y competencias de la educación para la movilidad segura se tengan en cuenta en todas las intervenciones.



### **Promoción de buenas prácticas en la comunicación de la seguridad vial**

El trato inadecuado en la comunicación sobre contenidos de seguridad vial que puedan hacer determinados agentes con una capacidad de difusión significativa tiene un impacto negativo en la sensibilización de los usuarios de la movilidad. Por eso, desde el Servicio Catalán de Tráfico hace falta prevenir este riesgo e impulsar acciones de información y sensibilización que promuevan el tratamiento correcto de los contenidos de seguridad vial por parte de estos agentes.



### **El canal Internet supone una oportunidad para la difusión de la seguridad vial**

Internet y la mejora de las competencias digitales de la población abren nuevas posibilidades en el ámbito de la comunicación y la difusión de los valores de la movilidad segura.

El número de personas con acceso a esta tecnología ha crecido con fuerza en nuestro país en los últimos años. De acuerdo con los datos del IDESCAT (2011), el porcentaje de la población adulta que utiliza Internet con una cierta frecuencia en Cataluña es superior al 70%, y el índice de penetración entre los jóvenes, los llamados “nativos digitales”, es próximo al 100%.

Las nuevas herramientas digitales tienen la capacidad de hacer llegar mensajes a determinados colectivos a los que es difícil acceder a través de los medios tradicionales.

Por otra parte, también hay que estar alerta ante el riesgo de que a través de la red se difundan contenidos con un trato desfavorable de la seguridad vial.



### **Necesidad de adaptar la formación de los conductores a sus características y necesidades**

La seguridad vial requiere la máxima calidad de los procesos que regulan el derecho a la conducción, sean pruebas psicofísicas, exámenes o la misma formación de los conductores. Estos procesos se dan en la obtención del permiso de conducir, en las renovaciones y en la reeducación de conductores que han cometido infracciones y delitos de tráfico.

El Servicio Catalán de Tráfico tiene que promover la mejora de la calidad de estos procesos, tanto de aquéllos de los que es responsable directo como de los otros, ya que afectan a la seguridad de las personas.

En este sentido, tiene que tener abiertas diferentes líneas de trabajo:

- **Colaboración con las administraciones** para velar por la calidad de los procesos.
- **Evaluación de los resultados** de las intervenciones e introducción de medidas para mejorarlas, si conviene.
- Diseño de medidas para que las **estrategias y programas formativos se adapten a las características y necesidades de los conductores**.
- **Sensibilización y formación** de los agentes que intervienen en procesos de capacitación y formación de conductores.

### 5.1 Despliegue y promoción de un currículum de movilidad segura que acompañe a las personas en su trayectoria como usuarios de la movilidad

En el marco de esta línea estratégica se impulsará la implicación de diferentes agentes (centros educativos, empresas, asociaciones, etc.) en la difusión de los valores de la movilidad segura a la ciudadanía. Desde el Servicio Catalán de Tráfico se dará apoyo y herramientas a los profesionales que, desde los diferentes ámbitos, realizarán acciones formativas con el objetivo de promover un currículum formativo integral que acompañe a los usuarios en su trayectoria y responda a las necesidades de cada etapa.

#### 5.1.1 Potenciación de la educación para la movilidad segura y otras medidas de prevención del riesgo de tráfico mediante la participación de los centros educativos

La difusión e impartición de contenidos sobre movilidad segura integrados en los currículos escolares es un instrumento en el que hay que incidir con el fin de **promover un cambio cultural en la percepción de la importancia de la seguridad vial** y profundizar en la idea de que la responsabilidad sobre la seguridad vial es una cuestión que implica a todos los actores, incluidos los ciudadanos.

Con el fin de profundizar en la implicación de los centros escolares en la formación en seguridad vial, desde este proyecto se impulsará:

- Formalización de la colaboración entre los Departamentos de Enseñanza y de Interior para optimizar la introducción de la EMS. Ampliación de formación a secundaria con motocicletas.
- Asesoramiento en los centros en la integración de la educación vial en el currículum escolar.
- Formación a los profesionales de los centros educativos encargados de impartir los contenidos en educación vial.
- Desarrollo de un centro virtual de educación para la movilidad segura al que puedan acceder los profesionales.

### 5.1.2 Asegurar la formación en seguridad vial como prevención de riesgos laborales *in misión e in itinere*

De acuerdo con los últimos datos disponibles, **más del 30% de las víctimas de accidentes de tráfico se producen en desplazamientos por motivos laborales**. Para incidir en este ámbito, el Plan estratégico actual recoge diversas medidas que involucran a las empresas y les trasladan parte de la responsabilidad de velar por la seguridad vial. Una de éstas es el proyecto que prevé la realización de planes de movilidad en las empresas dentro de las medidas de prevención de riesgos laborales.

Entroncando con este proyecto, en el ámbito de la educación se prevé que estos planes de movilidad incluyan la realización de acciones formativas en seguridad vial laboral.

Desde el Servicio Catalán de Tráfico se **impulsará la realización de estas acciones formativas y se hará un seguimiento** de su cumplimiento, a la vez que se asesorará a las empresas en la impartición de los cursos y se proporcionará material de apoyo.

#### 5.1.3 Impulso de un modelo de valores y competencias de educación para la movilidad segura

En el año 2013, a partir de un proceso de participación, se ha elaborado un **modelo de educación para la movilidad segura centrado en la persona**. Este modelo establece unos valores fundamentales de la EMS y unas competencias que cubren todo el ciclo vital. El Servicio Catalán de Tráfico, con la participación de las personas y entidades que colaboran, hará el despliegue y la consolidación de este modelo, a través de publicaciones específicas y difusión. Asimismo se elaborarán y se adaptarán programas y materiales enmarcados en esta nueva línea de trabajo. Además, será necesario establecer medidas de apoyo a todos los agentes que intervinieren o pueden colaborar en la educación para la movilidad segura, y facilitarles apoyo diverso como recursos, formación y encuentros de sensibilización.



## 5.2 Diseño de estrategias de comunicación que fomenten una cultura de la seguridad vial

Las acciones de comunicación constituyen un instrumento fundamental para el Servicio Catalán de Tráfico a la hora de alcanzar los objetivos del Plan estratégico. En este sentido es necesario **apoyarse en una estrategia de comunicación que potencie el resultado de las intervenciones de seguridad vial** y al mismo tiempo sea capaz de concienciar a los usuarios en esta materia y disuadirlos de la adopción de conductas de riesgo.

### 5.2.1 Realizar campañas de comunicación sobre factores de riesgo (velocidad, alcohol/drogas y sistemas de seguridad pasiva) en paralelo a las acciones de vigilancia y control

En los últimos años el Servicio Catalán de Tráfico ha llevado a cabo un conjunto de campañas divulgativas orientadas a persuadir a los usuarios sobre las conductas de riesgo y el uso de sistemas de seguridad. En el marco de la estrategia 2014-2020, el objetivo del Servicio Catalán de Tráfico es **continuar promoviendo acciones de comunicación, complementarias a las actuaciones de control**, con capacidad para incidir en el comportamiento de los usuarios de la vía.

### 5.2.2 Mantener acciones de sensibilización para generar una opinión favorable a la seguridad vial

Las campañas de comunicación y divulgación son herramientas que complementan las intervenciones de vigilancia y tienen un alto potencial de persuasión.

El Servicio Catalán de Tráfico quiere seguir aumentando la eficacia de su estrategia de comunicación. Para conseguirlo, hace falta **continuar innovando y apoyarse en una gran variedad de canales** (redes sociales como Twitter y canal Youtube, campañas publicitarias en medios *on-line* y *off-line* y otras acciones divulgativas en medios) para maximizar la llegada a todos los colectivos objetivo.

## 5.2.3 Desarrollar una política de transparencia en relación con las políticas de seguridad vial ejecutadas y los resultados obtenidos

Las políticas de seguridad vial es necesario que vayan acompañadas de acciones de comunicación que ayuden a facilitar la adopción y la aceptación de las medidas por parte de los usuarios de la vía.

Estas acciones tienen que ser claras con respecto a la relación existente entre los objetivos de las políticas y las medidas ejecutadas. Con el fin de concienciar a los usuarios sobre la necesidad de llevar a cabo políticas de seguridad vial concretas, también es relevante aclarar el beneficio social derivado de su implantación.

Esta comunicación debe hacerse bajo un **modelo basado en la transparencia**, en la que el usuario tenga acceso en todo momento a la información relativa a las políticas impulsadas en Cataluña en materia de tráfico y al impacto de estas políticas en la seguridad vial.

## 5.3 Mejora de las competencias de los conductores

Para reducir los accidentes deben mejorarse las competencias viales de todos los ciudadanos y al mismo tiempo hay que tener muy en cuenta las que son específicas de los conductores. Por eso el Servicio Catalán de Tráfico tiene que **promover la calidad de los procesos relacionados con la obtención del permiso de conducir**.

En el marco de esta línea estratégica también se prevé profundizar en las medidas dirigidas a la rehabilitación de colectivos de conductores que presentan factores de riesgo.

### 5.3.1 Impulso de las medidas para potenciar que los conductores tengan las competencias necesarias para conducir con seguridad

Desde el Servicio Catalán de Tráfico se promoverá que los procesos de formación para la obtención del permiso de conducir refuercen conocimientos, procedimientos y actitudes que favorezcan comportamientos seguros.

En este sentido, se llevarán a cabo iniciativas que **potencien una formación de calidad en movilidad segura**, basada en el tratamiento de los factores de riesgo de los preconductores.

El impulso de la formación requiere el **apoyo a los profesionales**. En esta línea se favorecerá la creación de un centro de recursos que ponga al alcance de los formadores viales información sobre contenidos, métodos y programaciones, y que sistematice las actividades y la formación directamente dirigida a los formadores. Con respecto a la formación de profesores y directores de escuelas de conductores, se incidirá especialmente en los métodos y estrategias para promover actitudes favorables a la seguridad.

### 5.3.2 Creación y desarrollo de procesos para que las personas que presentan factores o conductas de riesgo no provoquen accidentes de tráfico

En los últimos años, se han impulsado medidas orientadas a reducir la probabilidad de que las personas con comportamientos de riesgo, como los infractores de la normativa vial que reinciden, causen accidentes. Estas medidas se han centrado en programas de formación y sensibilización en seguridad vial dirigidos a estos colectivos. La calidad, coherencia y buen funcionamiento del sistema ha sido uno de los factores clave de su éxito.

En el marco del Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020, el Servicio Catalán de Tráfico quiere continuar avanzando en esta línea de trabajo. Por eso, se incidirá en el **seguimiento y la evaluación del impacto de las medidas educativas**. Además, se tendrá que **profundizar en el estudio de los perfiles de los conductores que presentan riesgos** y diseñar programas de prevención de la accidentalidad basados en estos perfiles. También se hará énfasis en los procesos, con un seguimiento del desarrollo organizativo y pedagógico de los cursos de sensibilización y reeducación vial.





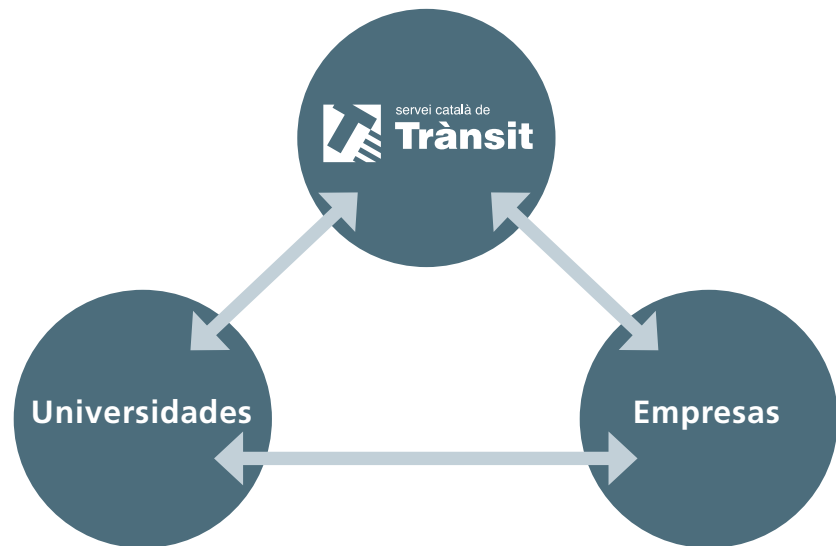
Líneas estratégicas	Proyectos tractores
6.1 Incorporación y promoción del conocimiento externo	6.1.1 Creación de especializaciones académicas 6.1.2 Colaboración continuada con universidades e institutos científicos 6.1.3 Convocatoria de premios de R+D+i en tráfico y seguridad vial 6.1.4 Creación de una Cátedra de seguridad vial 6.1.5 Investigación con la Cátedra de educación y formación vial
6.2 Análisis y toma de decisiones combinadas entre negocios interdependientes	6.2.1 Creación de los sistemas de información combinados (accidentes, movilidad, información de sanciones, etc.)
6.3 Promoción del sector privado y activación económica	6.3.1 Creación del HighWay Lab como inicio de set de datos para investigadores. Continuación como laboratorio físico. Diseño y definición. Colaboración con el sector privado
6.4 Proactividad en la realización de actuaciones de prevención basadas en modelización y prognosis	6.4.1 Destinación de recursos para desarrollar conocimiento basado en la modelización
6.5 Presencia internacional, <i>lobbyin</i> , plan de publicaciones y <i>branding</i>	6.5.1 Desarrollo de diversas acciones orientadas a promocionar las actuaciones de R+D+i impulsadas por el Servicio Catalán de Tráfico

En el marco de esta línea estratégica, el Servicio Catalán de Tráfico impulsará la realización de actividades de investigación y la incorporación del conocimiento externo en la definición de las políticas de movilidad. Con todo, la implantación de la tecnología y de los nuevos conocimientos en este campo debe traducirse en una mejora continua de la seguridad de la red vial catalana y en una mejora de la satisfacción del usuario.

## ● Razones y oportunidades que fundamentan el objetivo

Los responsables que realizan actividades de investigación e innovación en seguridad vial es muy diverso y comprende organizaciones de naturaleza muy diferente, como pueden ser centros de investigación, universidades, empresas, etc.

En este entorno, el Servicio Catalán de Tráfico debe tener un papel central para dinamizar la colaboración y la generación de sinergias entre los diferentes implicados e impulsar la transferencia de conocimiento y la implantación de los nuevos descubrimientos de la investigación en el sistema de movilidad catalán.



### ➔ Oportunidad para aumentar la colaboración con instituciones del mundo académico con diferentes finalidades

Aprovechar todavía más el conocimiento que generan las universidades en materia de seguridad vial debe contribuir a mejorar el sistema de movilidad catalán a medio y largo plazo. Por eso, hay que profundizar en el marco de colaboración entre las universidades y el Servicio Catalán de Tráfico, con los objetivos siguientes:

- Incorporar el conocimiento del mundo académico en los procesos de toma de decisiones sobre seguridad vial.
- Impulsar la investigación y la formación en seguridad vial en las universidades.

### **Impulso de la R+D+i aplicada a la movilidad en el sector privado**

El sector privado, junto con las universidades, es uno de los grandes generadores de conocimiento en el ámbito de la seguridad vial.

En este sentido, el Servicio Catalán de Tráfico puede contribuir al hecho de que las empresas encuentren en Cataluña un entorno favorable para el desarrollo de actividades de investigación. A su vez, hay que fortalecer los lazos de colaboración entre el Servicio Catalán de Tráfico y las empresas con el fin de incorporar el conocimiento del sector privado al sistema de movilidad catalán.

### **Incorporación de las nuevas tecnologías en el campo de la movilidad para alcanzar una mejor gestión de la información disponible**

Uno de los retos en la gestión de la información de la movilidad es mejorar la integración y la interoperabilidad entre los diferentes gestores de datos de la movilidad, tanto públicos como privados. En este sentido, trabajar en la línea de consolidar la información disponible tiene que permitir disponer de herramientas más robustas en las que apoyarse a la hora de tomar decisiones sobre seguridad vial.

### **Aumento de la presencia en el ámbito internacional mediante el liderazgo de iniciativas innovadoras en movilidad y seguridad vial**

El Servicio Catalán de Tráfico, como entidad con vocación de ser un referente global en el ámbito de la movilidad segura, tiene la oportunidad de poner en valor las iniciativas que lidere e impulse en el campo de la investigación y la innovación para aumentar su reconocimiento y visibilidad en el ámbito internacional.

## 6.1 Incorporación y promoción del conocimiento externo

El aumento de los niveles de colaboración entre la Generalitat de Catalunya, el Servicio Catalán de Tráfico y la comunidad científica y académica tiene que permitir crear **canales de transferencia de conocimiento** que tienen que dar **apoyo a la definición y ejecución de las políticas públicas** de tráfico y seguridad vial que se impulsan desde el Servicio Catalán de Tráfico y otros departamentos de la Generalitat.

En el nuevo marco estratégico, el Servicio Catalán de Tráfico también tiene que intensificar su papel como **dinamizador e impulsor de la actividad del mundo académico** en el ámbito de la investigación y la formación en seguridad vial. En este sentido, para generar entornos propicios al R+D+i en materia de tráfico y seguridad vial es necesario fomentar la capacitación técnica de los profesionales que trabajan en este campo. Actualmente hay una oferta formativa muy limitada en este ámbito, hecho que dificulta la especialización del futuro trabajador del sector del tráfico. Por eso el Servicio Catalán de Tráfico quiere contribuir, a través de esta línea estratégica, a hacer que universidades y escuelas técnicas amplíen su oferta.

### 6.1.1 Creación de especializaciones académicas

Este proyecto prevé promover que las escuelas técnicas desarrollen una **oferta de especializaciones relacionadas con el tráfico** (p. e. master, ingenierías, especializaciones sobre titulaciones vigentes, etc.). La generación de oferta en materias relacionadas con el tráfico y la seguridad tiene que contribuir a aumentar la profesionalización de los entornos laborales centrados en estos ámbitos.

### 6.1.2 Colaboración continuada con universidades e institutos científicos

Es necesario aumentar los grados de colaboración y aprovechar las posibles sinergias entre los centros de conocimiento y el resto de agentes que intervienen

en la ejecución de las actuaciones de tráfico. En este sentido, se quieren establecer **mecanismos de colaboración sistemáticos entre el Servicio Catalán de Tráfico y las universidades** que permitan incorporar el conocimiento externo en la definición y ejecución de las políticas de seguridad vial y que también potencien la investigación por parte de las universidades y centros de investigación en esta materia.

### 6.1.3 Convocatoria de premios R+D+i en tráfico y seguridad vial

Con el fin de incentivar la realización de proyectos R+D+i centrados en el tráfico y la seguridad vial, se impulsará la **creación de un premio que reconozca las mejores iniciativas** impulsadas tanto desde instituciones públicas como privadas.

### 6.1.4 Creación de una Cátedra de seguridad vial

La creación de una cátedra que se ocupe de temas relacionados con el tráfico es un instrumento que tiene que permitir impulsar la innovación y la investigación en este ámbito, formalizando acuerdos de colaboración entre la universidad, agentes públicos o privados relacionados con la seguridad vial y el mismo Servicio Catalán de Tráfico.

El desarrollo de la cátedra tiene que facilitar la comunicación entre la comunidad universitaria y los organismos colaboradores. Su ámbito de actuación se centraría en líneas de trabajo diversas como la **formación, la difusión del conocimiento, la investigación y la transferencia de tecnología.**

### 6.1.5 Investigación con la Cátedra de educación y formación vial

Desde el año 2004, la Cátedra de educación y formación vial de la UAB y el SCT trabaja en la investigación y el desarrollo de programas educativos. Se continuará impulsando su línea de investigación sobre el cambio de actitud de los conductores con respecto a los principales factores de riesgo, buscando el conocimiento, la evaluación y el diseño de programas y recursos.

## 6.2 Análisis y toma de decisiones combinados entre ámbitos interdependientes

Esta línea estratégica se basa en aprovechar la oportunidad que brindan las nuevas tecnologías de la información en la mejora de la comunicación (entre los usuarios, agentes e infraestructuras que intervienen en la seguridad vial), para la toma de decisiones que mejoren la prevención del riesgo de accidente, así como la respuesta en caso de que éste se produzca.

### 6.2.1 Creación de los sistemas de información combinados (accidentes, movilidad, información de sanciones, etc.)

En el marco de este proyecto se quiere construir un sistema de información que permita cruzar distintas tipologías de datos y con origen en todas las diferentes fuentes disponibles relacionadas con la seguridad vial. Actualmente se dispone de diferentes fuentes de datos sobre movilidad, como información policial de los accidentes y datos sanitarios con relación a las personas accidentadas que ingresan en los hospitales. El cruce de esta información permite obtener, por ejemplo, los indicadores relacionados con las víctimas mortales a 30 días con mucha más exactitud. En esta línea habría que **profundizar en la integración de datos sobre el historial médico de las personas accidentadas**.

También es importante que la información de los accidentes se pueda relacionar con información sobre la movilidad de los usuarios de las vías. La interrelación de estas fuentes de información permitirá obtener tanto indicadores de exposición como información de detalle para poder abordar problemáticas de seguridad vial concretas.

Igualmente, el SCT tiene que disponer de bases de datos que den información de vehículos y de conductores para poder evaluar y estudiar las características del parque móvil y de los conductores.

## 6.3 Promoción del sector privado y activación económica

El Servicio Catalán de Tráfico tiene la oportunidad de emprender iniciativas innovadoras que permitan **generar nuevas fuentes de ingresos** a la vez que fomenten la investigación y el desarrollo por parte de investigadores y también de la iniciativa privada.

### 6.3.1 Creación del HighWay Lab como inicio de set de datos para investigadores. Continuación como laboratorio físico. Diseño y definición. Colaboración con el sector privado

El HighWay Lab es un laboratorio situado en un tramo de carretera, generalmente con una cierta complejidad de tráfico, que sirve para la **recogida de datos sobre el comportamiento de los conductores** (frecuencias, velocidades, incidencias, etc.) y para la realización de **experimentos en un entorno real**.

El laboratorio está equipado con dispositivos para la captura de información del tráfico (sensores, cámaras, etc.) y si bien en la fase experimental tendría la función de registrar datos y difundirlos entre investigadores, en una segunda fase el tramo se pondría a disposición de investigadores para la realización de experimentos, como por ejemplo el ensayo de nuevas tecnologías.

#### 6.4 Proactividad en la realización de actuaciones de prevención basadas en modelización y prognosis

Identificar los diferentes perfiles de usuarios de las vías y sus comportamientos tiene que permitir **diseñar políticas de seguridad vial de manera anticipada y más focalizadas a la tipología de usuario.**

La modelización y la posterior prognosi consisten en detectar los diferentes perfiles de usuarios de las vías que, por sus indicadores de accidentalidad, presenten patrones comunes. La modelización del tráfico y de los accidentes se puede realizar con diferentes técnicas en función de la disponibilidad de datos históricos y su calidad. Esto tiene que permitir identificar los factores predominantes en los grupos encontrados.

##### 6.4.1 Destinación de recursos para desarrollar conocimiento basado en la modelización

En el periodo 2014-2020 el Servicio Catalán de Tráfico tiene que **destinar recursos a la creación de una unidad dedicada a la generación y análisis de conocimiento basado en la modelización del tráfico** y de accidentes que apoye a la toma de decisiones sobre actuaciones preventivas.

#### 6.5 Presencia internacional, lobbying, plan de publicaciones y branding

El Servicio Catalán de Tráfico tiene que ser capaz de **poner en valor en foros de ámbito internacional** los esfuerzos que realice promoviendo la investigación y la innovación en la movilidad y la seguridad vial durante el nuevo marco estratégico.

La apuesta por la innovación tiene que permitir, pues, que el sistema de movilidad catalán gane reconocimiento e imagen de marca en la esfera internacional.

Para conseguirlo, además de la participación en acontecimientos especializados, habrá que hacer **difusión de las metas alcanzadas en el campo del R+D+i** mediante políticas de comunicación y elaborando un plan de publicaciones de las iniciativas impulsadas en Cataluña en este ámbito.

##### 6.5.1 Desarrollo de diversas acciones orientadas a promocionar las actuaciones R+D+i impulsadas por el Servicio Catalán de Tráfico

En el marco de esta línea de trabajo se impulsarán proyectos orientados a **mejorar el posicionamiento del Servicio Catalán de Tráfico en el ámbito internacional** mediante la difusión de las medidas impulsadas en materia de R+D+i.

# 4

## **Cuadro de mando**

- 4.1**    **Introducción al cuadro de mando**
- 4.2**    **Cuadro de mando del marco estratégico 2014-2020**



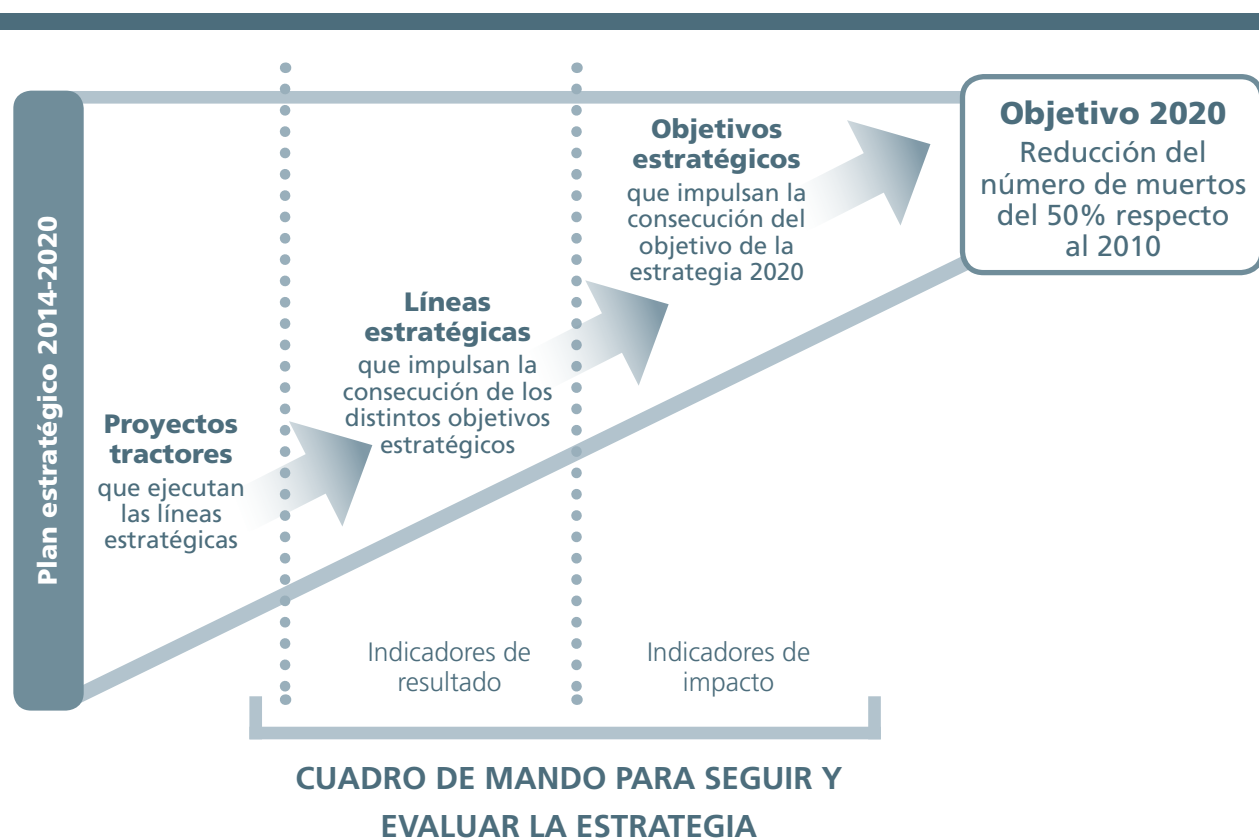
## 4 Cuadro de mando

### 4.1 Introducción al cuadro de mando

El cuadro de mando se compone de un conjunto de indicadores que tienen que permitir medir la implementación de la estrategia desde diferentes ángulos: la misma ejecución de las actuaciones, su resultado a corto plazo y el impacto de la estrategia en la consecución de sus objetivos.

El cuadro de mando es una **herramienta de gestión** en manos del Servicio Catalán de Tráfico que tiene que permitir hacer un **seguimiento de las iniciativas** impulsadas en la implementación de la estrategia 2014-2020 y **apoyar la toma de decisiones**.

El cuadro de mando se concreta en un sistema de diferentes tipologías de indicadores que recogen las **actuaciones** realizadas en materia de seguridad vial, su **resultado** a corto plazo y, en última instancia, cómo estas actuaciones contribuyen **a alcanzar a largo plazo la visión del Servicio Catalán de Tráfico: garantizar que la movilidad de las personas se haga con la máxima seguridad y reducir el número, la gravedad y las consecuencias de los accidentes trabajando con la máxima eficiencia**.



Las páginas siguientes recogen el sistema de indicadores vinculado a cada una de las líneas estratégicas del Plan estratégico 2014-2020.

## 4.2 Cuadro de mando del marco estratégico 2014-2020

A continuación se recogen los indicadores definidos para el **seguimiento de la ejecución y de los resultados** del Plan estratégico 2014-2020. El cuadro se estructura en dos bloques:

- El primero contiene los **indicadores estratégicos**. Estos indicadores registran el nivel de consecución del objetivo principal del Plan (reducir el número de víctimas mortales con respecto al 2010 un 50%), así como la consecución de los objetivos específicos definidos en la estrategia.
- Los **indicadores de resultado** se recogen en el segundo bloque. Estos indicadores registran el nivel de consecución de cada uno de los seis objetivos estratégicos del Plan.

### 4.2.1 Indicadores estratégicos

Objetivo	Indicadores estratégicos	Valores
<b>Objetivo general</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción del número de fallecidos de 2020 respecto a 2010</li> </ul>	50%
<b>Objetivos específicos</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de los heridos graves con secuelas de por vida</li> </ul>	40%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción del número de niños fallecidos</li> </ul>	60%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de los fallecidos y heridos graves en motoristas</li> </ul>	20%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de los fallecidos por atropellamiento</li> </ul>	30%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción del número de fallecidos y heridos graves <i>in mision e in itinere</i></li> </ul>	20%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Reducción de los fallecidos en mayores de 65 años</li> </ul>	10%
	<ul style="list-style-type: none"> <li>Promover el uso de bicicletas sin que aumente la accidentalidad</li> </ul>	

## 4.2.2 Indicadores de resultado (ordenados por objetivo estratégico)

**Objetivo 1:** Proteger a los usuarios de la movilidad y control eficaz de las conductas de riesgo

	Líneas estratégicas	Indicadores de resultado
Nivel estratégico	1.1 Reducción del consumo de alcohol, drogas y psicofármacos durante la conducción	• Evolución del % de positivos de alcohol en muertos
		• Evolución del % de positivos de drogas en muertos
		• Evolución del % de positivos de psicofármacos en muertos
	1.2 Vigilancia y control de la velocidad como principal factor causal de lesividad en los accidentes y de otros comportamientos de riesgo	• Evolución de la velocidad media en carretera
		• Evolución de la velocidad media en autovía
		• Evolución de la velocidad media en autopista
		• Evolución del número de infracciones por velocidad excesiva
	1.3 Protección de los usuarios más vulnerables de la movilidad	• Evolución de la reducción del 20% del número de infractores por velocidad excesiva
		• Evolución del número de peatones implicados en accidentes (muertos o heridos graves)
		• Evolución del número de ciclistas implicados en accidentes (muertos o heridos graves)
	1.4 Mejora continua de la atención a las víctimas de tráfico	• Evolución del número de motoristas implicados en accidentes (muertos o heridos graves)
		• Evolución del tiempo medio de atención de emergencia en accidentes de tráfico
		• Satisfacción de los usuarios del SIAVT
		• Número de avisos realizados con e-call

**Objetivo 2:** Impulsar un espacio continuo de seguridad vial (zonas urbanas e interurbanas)

	Líneas estratégicas	Indicadores de resultado
Nivel estratégico	2.1 Mejora de la seguridad en los desplazamientos en zona urbana	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolución de la accidentalidad en zona urbana</li> </ul>
	2.2 Integración de la seguridad vial en la planificación del uso del suelo y de la movilidad	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolución de la accidentalidad en los tramos sobre los que se han realizado actuaciones preventivas</li> </ul>
	2.3 Conseguir una red vial más segura y eficiente para los usuarios	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de usuarios del sistema de información de movilidad y tráfico</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de consultas al sistema de información de movilidad y tráfico</li> </ul>
2.4 Promoción de un cambio en el transporte modal hacia modalidades más sostenibles y seguras (coche eléctrico, transporte público)	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolución del % de desplazamientos que se realizan utilizando transporte privado</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolución del % de desplazamientos que se realizan utilizando transporte público</li> </ul>	

**Objetivo 3:** Involucrar y coordinar a entidades públicas y privadas en la mejora de la movilidad segura

	Líneas estratégicas	Indicadores de resultado
Nivel estratégico	3.1 Reorientación de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial y de la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Modificación de la Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial y la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial</li> </ul>
	3.2 Fomento de acuerdos con otras organizaciones (asociaciones) para desarrollar acciones conjuntas que mejoren la seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolución del apoyo y colaboración con las asociaciones</li> <li>• Número de asistentes a las actividades de comunicación/formación promovidas por asociaciones</li> </ul>
	3.3 Impulso de la responsabilidad vial en la empresa	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número total de trabajadores de las empresas que han desarrollado planes de seguridad vial empresariales</li> <li>• Evolución de la accidentalidad en movilidad obligada</li> </ul>
	3.4 Promoción de una presencia activa del Servicio Catalán de Tráfico en el ámbito internacional	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolución de la participación del Servicio Catalán de Tráfico en organismos internacionales</li> </ul>

**Objetivo 4:** Disponer de las estructuras, instrumentos y mecanismos de gestión de seguridad vial que permitan la consecución de resultados

Nivel estratégico	Líneas estratégicas	Indicadores de resultado
	4.1 Mejora continua del marco legal de seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolución de la agenda para maximizar la eficiencia de las políticas en seguridad vial</li> </ul>
	4.2 Implantación de mecanismos orientados a alcanzar la excelencia en la gestión	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Obtención de la certificación ISO 39001</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolución del tiempo medio entre que se produce la infracción y se envía la notificación</li> <li>• Evolución del tiempo medio entre que se produce la infracción y se recibe el pago de la sanción</li> </ul>
4.3 Promoción de un parque de vehículos seguros	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolución de la utilización de elementos de seguridad pasiva y activa</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Evolución de la media de vehículos sin la ITV vigente</li> </ul>	

**Objetivo 5:** Facilitar el aprendizaje de la movilidad segura a lo largo del ciclo vital

Nivel estratégico	Líneas estratégicas	Indicadores de resultado
	5.1 Desarrollo y promoción de un currículum de movilidad segura que acompañe a las personas en su trayectoria como usuarios de las vías	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de alumnos que han recibido formación de seguridad vial en las escuelas</li> </ul>
		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Número de trabajadores que han recibido formación sobre seguridad vial en las empresas</li> </ul>
	5.2 Diseño de estrategias de comunicación que fomenten una cultura de la seguridad vial	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ciudadanos con un "alto nivel de recuerdo" de las campañas de seguridad vial</li> </ul>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conductores formados en autoescuelas con sello de calidad o excelencia</li> </ul>		
5.3 Mejora de las competencias de los conductores	<ul style="list-style-type: none"> <li>• % de conductores que no superan las pruebas psico-físicas</li> </ul>	
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Conductores con comportamientos de riesgo que pasan por sistemas de recuperación de puntos/vías penales alternativas/rehabilitación</li> </ul>	

## Objetivo 6: R+D+i en la seguridad vial

	Líneas estratégicas	Indicadores de resultado
Nivel estratégico	6.1 Incorporación y promoción del conocimiento externo	<ul style="list-style-type: none"> <li>Número de alumnos que cursan especializaciones académicas relacionadas con el tráfico</li> <li>Proyectos participantes en los premios R+D+i</li> <li>Alumnos formados en el marco de la Cátedra de tráfico y seguridad vial</li> </ul>
	6.2 Análisis y toma de decisiones combinadas entre negocios interdependientes	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evolución del sistema de información que permita crear distintas tipologías de datos de seguridad vial</li> </ul>
	6.3 Promoción del sector privado y activación económica	<ul style="list-style-type: none"> <li>Investigadores a los que se ha hecho difusión de la investigación efectuada en el HighWay Lab</li> <li>Ingresos obtenidos por la cesión del HighWay Lab a investigadores privados</li> </ul>
	6.4 Proactividad en la realización de actuaciones de prevención basadas en modelización y prognosis	<ul style="list-style-type: none"> <li>Actuaciones preventivas basadas en los resultados de la modelización y la prognosis</li> </ul>
	6.5 Presencia internacional, <i>lobbying</i> , plan de publicaciones y <i>branding</i>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Evolución de los proyectos orientados a mejorar el posicionamiento del Servicio Catalán de Tráfico en el ámbito internacional</li> </ul>



# 5

## **Modelo de gobierno y de gestión**

- 5.1 Modelo de gobierno  
y de gestión**
- 5.2 Estrategia de  
comunicación**

# 5. Modelo de gobierno y de gestión

## 5.1 Modelo de gobierno y de gestión

Los mecanismos de gobierno y gestión de la estrategia 2014-2020 integran y promueven la participación de todos los agentes relacionados con la movilidad en Cataluña. Mediante diferentes órganos dependientes del Servicio Catalán de Tráfico, se impulsarán las funciones de planificación, ejecución, seguimiento y comunicación orientadas a alcanzar los objetivos del Plan estratégico.

Alcanzar en el año 2020 el objetivo de reducir un 50% el número de víctimas mortales con respecto al 2010 requiere dotarse de un modelo de gobierno que **integre a todos los agentes que tienen relación con la seguridad vial en Cataluña** y que incorpore los instrumentos de gestión y coordinación más óptimos para impulsar la ejecución de la estrategia

En este sentido, si bien el **Servicio Catalán de Tráfico será quien asuma el rol de líder de este proceso**, el modelo de gobierno se define bajo la premisa que **la responsabilidad de la movilidad segura es compartida entre todos los agentes que participen o puedan participar en el sistema**.

### Actores que participan en el modelo de gobierno



#### Departamentos de la Generalitat

Todos los departamentos que participan en seguridad vial

#### Otras administraciones

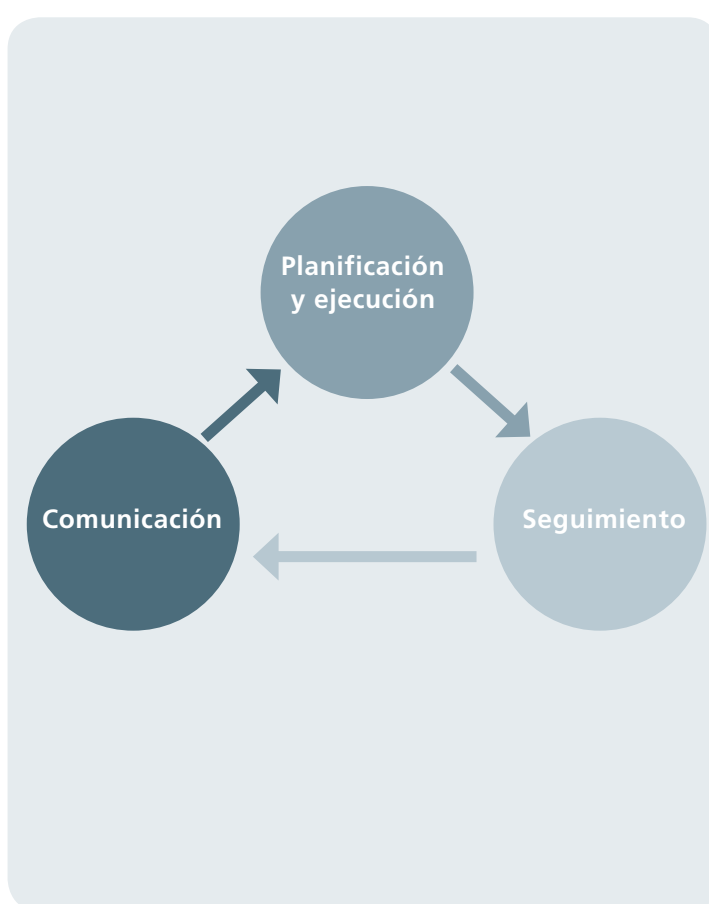
Municipios • Diputaciones • Consejos comarcales • Administración General del Estado

#### Otros agentes públicos y agentes privados

Universidades • Centros de investigación • Asociaciones • Centros educativos • Autoescuelas • Empresas privadas, etc.

#### Ciudadanía

### Funciones del modelo de gobierno



## Òrganos de gobierno de la estrategia 2014-2020



El modelo de gobierno prevé que **todos los agentes participen en la definición y la planificación de la estrategia**, así como en su ejecución, bajo el liderazgo del Servicio Catalán de Tráfico.

Para hacerlo posible, los **procesos de gobierno se articulan a través de diferentes órganos** que dan apoyo a la implementación de la estrategia y canalizan la participación de los diversos agentes.

### Servicio Catalán de Tráfico

Es el órgano que tiene la máxima responsabilidad en la ejecución del Plan estratégico 2014-2020. El Servicio Catalán de Tráfico articulará la implantación de la estrategia mediante los sucesivos planes de seguridad vial e impulsará el cumplimiento coordinando e involucrando al resto de agentes responsables de la seguridad vial.

#### Funcions

- Impulsar la ejecución de la estrategia 2014-2020.
- Aprobar los planes de seguridad vial en el periodo 2014-2020.
- Coordinar las políticas de seguridad vial que se implementen desde los diferentes departamentos de la Generalitat y también desde el resto de administraciones.
- Hacer el seguimiento de la ejecución del Plan y establecer medidas en caso de incumplimiento.
- Promover el reconocimiento del sistema de seguridad vial catalán mediante la participación en organismos de ámbito internacional.

## Comité de Dirección del Tráfico

El Comité es el órgano que tiene la responsabilidad en la ejecución del Plan de seguridad vial. Está formado por el director del Servicio Catalán de Tráfico y por el director general de la Policía, además de representantes de ambas organizaciones.

En el Comité podrá participar personal externo con conocimiento especializado en el ámbito de la movilidad segura.

### Funciones

- Ejecución de los planes de seguridad vial.
- Seguimiento del cumplimiento de la estrategia de seguridad vial para el periodo 2014-2020.
- Definición de nuevas actuaciones en materia de seguridad vial.
- Toma de decisiones sobre las propuestas realizadas por los otros órganos de gobierno.
- Coordinación de la ejecución de la estrategia con el resto de órganos de gobierno y agentes implicados.
- Fomento de la comunicación de las políticas ejecutadas y de sus resultados.

## Comisión Catalana de Tráfico y Seguridad Vial

Es el órgano de participación y consultivo de la política de seguridad vial en Cataluña. Adscrito al Servicio Catalán de Tráfico, está formado por representantes del mismo Departamento de Interior y del Servicio Catalán de Tráfico. En la Comisión también participan representantes de las principales entidades del ámbito de la seguridad vial y también los miembros de la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial.

Está previsto incorporar conocimiento externo a las comisiones a través de consultores de la Comisión de reconocido prestigio en el ámbito de la seguridad vial.

De la Comisión dependerán los grupos de trabajo que desarrollan la investigación y definición de actuaciones en asuntos que responden a problemáticas específicas de la seguridad vial en Cataluña.

### Funciones

Si bien las funciones de la Comisión no serán objeto de ningún cambio sustancial con respecto a las que ejercía hasta ahora, se hace necesario reorientar su funcionamiento con el fin de hacerlo más dinámico y facilitar que asuma más protagonismo en la gestión de la estrategia 2014-2020.

- Actuar como órgano de participación y consultivo de la Administración de la Generalitat en materia de tráfico y seguridad vial, y como foro permanente de análisis, reflexión, debate y participación, donde tienen cabida las entidades públicas y privadas, relacionadas con la seguridad y la gestión del tráfico.
- Emitir informe sobre el Plan estratégico de seguridad vial de Cataluña 2014-2020 y los planes de seguridad vial, hacer el seguimiento de su desarrollo, valorar el resultado final y elevar las conclusiones al titular del Departamento.
- Emitir informe sobre el Plan de actividad anual del Servicio Catalán de Tráfico y supervisar el desarrollo de la actividad del Servicio.

## Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial

Es el órgano de coordinación interdepartamental de la Administración de la Generalitat en materia de tráfico y seguridad vial. Presidida por el titular del Departamento de Interior, integra representantes del Servicio Catalán de Tráfico y también de otros departamentos de la Generalitat:

- Delegaciones territoriales del Gobierno en representación de la Administración territorial de la Generalitat
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad
- Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca, Alimentación y Medio Natural
- Departamento de Interior
- Departamento de Empresa y Ocupación
- Departamento de Enseñanza
- Departamento de Gobernación y Relaciones Institucionales
- Departamento de Salud

Esta comisión también prevé la incorporación de personal externo con conocimiento especializado en materia de seguridad vial cuando lo aconsejen los asuntos a tratar.

### Funciones

- Hacer el seguimiento del desarrollo del Plan estratégico 2014-2020 y de los planes de seguridad vial.
- Hacer el seguimiento de la evolución del sistema de tráfico de Cataluña y de la accidentalidad que se produce en las vías urbanas e interurbanas.
- Hacer propuestas relativas a seguridad vial a las administraciones públicas y a las entidades y asociaciones de todo tipo.
- Crear las comisiones y grupos de trabajo que puedan ayudar a cumplir el objetivo de mejorar la seguridad vial de los ciudadanos de Cataluña.

## Observatorio de la Seguridad Vial

Este órgano de nueva creación, adscrito al Servicio Catalán de Tráfico, tendrá un papel clave apoyando la toma de decisiones basadas en las conclusiones del registro y análisis de indicadores de seguridad vial.

### Funciones

- Seguimiento de los indicadores clave en materia de seguridad vial.
- Estudio de la movilidad en el ámbito urbano.
- Fomento de la proyección del Servicio Catalán de Tráfico a escala internacional a través de la difusión de los estudios de investigación.
- Estudio de buenas prácticas en el ámbito internacional en materia de seguridad vial en base a los objetivos del Plan estratégico 2014-2020.
- Fomento de la realización de proyectos de investigación en colaboración con autoridades internacionales en materia de seguridad vial.

## 5.2 Estrategia de comunicación

**La comunicación es un elemento clave de apoyo a la implementación de la estrategia de seguridad vial y hay que utilizarla de manera efectiva para que contribuya a involucrar a todos los agentes relacionados con la movilidad y la seguridad vial en la consecución de los objetivos fijados para el 2020.**

Desplegar un plan de comunicación efectivo es un factor clave **a la hora de conseguir el compromiso de todos los agentes** que tienen relación con la seguridad vial en la ejecución del Plan estratégico 2014-2020.

En este sentido, además de ser un instrumento de gestión de la estrategia, la **comunicación es en sí misma una actuación de fomento de la movilidad segura.**

Vista la ambición de los objetivos del nuevo marco estratégico, es necesario utilizar la comunicación como **instrumento que alinee no sólo a los agentes externos al Servicio Catalán de Tráfico en la consecución de los objetivos, sino también a las personas del mismo Servicio que directamente o indirectamente** participen en la ejecución de la estrategia.

Por eso el Plan de comunicación establece dos líneas de comunicación:

- una interna, que será clave para coordinar todas las unidades del Servicio en la ejecución de sus funciones y para gestionar el impacto que el nuevo proyecto pueda producir en la manera de trabajar de la organización, y
- una externa, con la adecuación de los contenidos a los diferentes destinatarios que se quiere que contribuyan, cada uno en su grado de responsabilidad, a la mejora de la seguridad vial en Cataluña en el periodo 2014-2020.

Línea de comunicación	Objetivos	Contenidos
Interna	<ul style="list-style-type: none"><li>• Alinear la organización en la consecución de los objetivos de la estrategia 2014-2020.</li><li>• Gestionar el impacto de las nuevas líneas de trabajo en la organización.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Comunicación del Plan estratégico 2014-2020 y de las nuevas líneas de trabajo con más impacto en la organización.</li><li>• Comunicación periódica del nivel de ejecución de la estrategia y también de los resultados alcanzados.</li></ul>
Externa	<ul style="list-style-type: none"><li>• Alinear con la estrategia a los agentes que tienen relación con la seguridad vial.</li><li>• Sensibilizar a la opinión pública sobre la importancia de la movilidad segura.</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Comunicación de los grandes objetivos y las principales políticas de seguridad vial que se implementarán para conseguirlos.</li><li>• Comunicación de los resultados obtenidos.</li><li>• Comunicación a través de campañas de sensibilización para fomentar la movilidad segura en Cataluña.</li></ul>





Generalitat  
de Catalunya



servei català de  
**Trànsit**