

Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible



Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible

Equipo de redacción

Anna Pintó Píera, Jèssica Martínez i Torres y Albert Balanzà Prims

Con la colaboración del

Departamento de Territorio y Sostenibilidad

Realización del proceso participativo con el apoyo de

CINESI, SLU

Recursos gráficos

www.tribustudio.com

Damos las gracias a todas las personas y entidades que han participado en las distintas sesiones de la mesa de entidades y de los grupos de Trabajo del Pacto y agradecemos sus aportaciones, muchas de las cuales han quedado recogidas en este documento.

Índice

1 – Objetivos de la movilidad segura y sostenible	5
1.1 Objetivos de la seguridad vial	6
1.2 Objetivos medioambientales	13
2 – Contexto	18
2.1 Retos	19
2.2 Oportunidades	27
3 – El Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible	32
3.1 Finalidad y objetivos	33
3.2 Los seis ejes estratégicos del Pacto	35
3.3 Coordinación y gestión del Pacto	38
4 – Desarrollo de los ejes	40
Eje 1 – Replantear el espacio público hacia una movilidad más sostenible y segura.....	41
1.1 Estrategias para facilitar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles y fomentar la intermodalidad entre distintos modos de transporte	44
1.2 Iniciativas para reducir la contaminación atmosférica y acústica	45
1.3 Nuevas tendencias en la movilidad urbana. Vehículos de movilidad personal y vehículos compartidos.....	46
1.4 Planificación urbana y adaptación de las infraestructuras a un modelo de ciudad más verde y sano.....	47
Eje 2 – Adaptar las políticas de seguridad vial a las nuevas características de la accidentalidad.....	48
2.1 Estrategias para combatir la dispersión de los accidentes y el estancamiento en el descenso de la accidentalidad	52
2.2 La prevención de los atropellos	54
2.3 Ciclistas: el reto de potenciar el uso de la bicicleta sin que aumente la accidentalidad	55
2.4 Motoristas: ¿cómo mejoramos su seguridad?	57
2.5 Efectos del envejecimiento de la población en la movilidad y la seguridad vial	58
Eje 3 – Crear una estrategia sensibilizadora y educativa para involucrar a toda la sociedad.....	60
3.1 Sinergias comunicativas para incidir más eficientemente en una responsabilidad compartida en la movilidad	63
3.2 Estrategia formativa para niños y jóvenes en el actual y futuro modelo de movilidad.....	64
3.3 El aprendizaje a lo largo del ciclo vital ante los riesgos y necesidades de la movilidad segura, sostenible y saludable.....	65
3.4 La formación de los conductores y las conductoras adaptada a los nuevos retos de la movilidad.....	66
3.5 Medidas preventivas y de control ante las conductas infractoras y reincidentes.....	67
3.6 Incrementar las acciones para mejorar la seguridad laboral vial	68

Eje 4 – Desarrollar un espacio de cooperación estratégica entre los sectores implicados en la movilidad inteligente	70
4.1 La mejora de la eficiencia energética de los vehículos a motor. La electrificación de la movilidad.....	74
4.2 La movilidad como servicio (MaaS). Transporte inteligente y nuevas tecnologías para mejorar la gestión y la información del tráfico. La oportunidad de los nuevos operadores privados en los sistemas de gestión del tráfico.....	75
4.3 Los retos de la movilidad autónoma y conectada	76
4.4 Gestión del periodo de transición hasta lograr una movilidad totalmente automatizada	77
Eje 5 – Establecer los objetivos estratégicos para las infraestructuras respecto a los nuevos sistemas de movilidad.....	78
5.1 El reto de adaptar la red vial a los sistemas inteligentes de transporte y a una movilidad autónoma y conectada	80
5.2 El diseño seguro de las infraestructuras con dedicación específica	81
Eje 6 - Desplegar la estructura necesaria para la gestión del cambio para involucrar a toda la sociedad.....	82
6.1 Las políticas públicas de movilidad y seguridad vial: replantear la estructura necesaria para abordar los nuevos retos de la movilidad	86
6.2 Reforzar la coordinación y la colaboración con las entidades supralocales y locales	87
6.3 Proponer un marco legal para adaptar la movilidad segura y sostenible al cambio cultural	88
6.4 Planificar las estrategias de la movilidad segura y sostenible	88
6.5 Atención a las víctimas de accidentes de tráfico.....	89
ANEXO 1: Proceso de concertación del pacto nacional para la movilidad segura y sostenible.....	90
ANEXO 2: Relación de la mesa de entidades del sector de la movilidad y la seguridad vial	92
ANEXO 3: Relación de los miembros de los grupos de trabajo.....	96

1 - Objetivos de la movilidad segura y sostenible



La movilidad forma parte del día a día de la población mundial y, a su vez, la seguridad de las personas en sus desplazamientos es una cuestión social y cultural de vital importancia que ha sido abordada por varios organismos institucionales, tanto nacionales como supraestatales, a lo largo de las últimas décadas, con especial relevancia en la entrada del nuevo siglo.

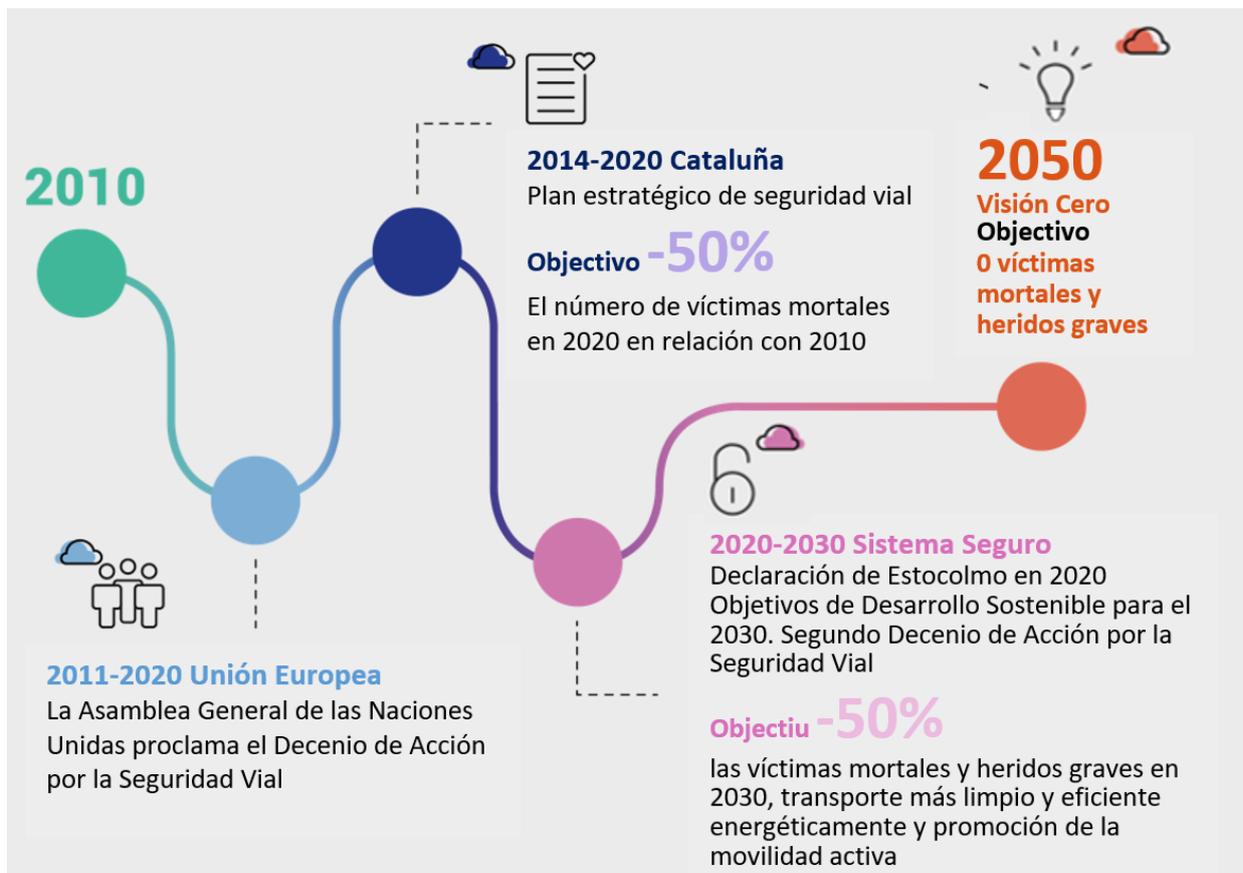
Después de unos antecedentes temporales en los que la seguridad vial y los accidentes de tráfico se habían asumido como una lacra inevitable que superaba el millón de muertos anuales en todo el mundo, los nuevos mandatos de las administraciones se han ido centrando en un cambio de mentalidad a partir del que hay que garantizar esta seguridad vial en todos los desplazamientos de la ciudadanía.

Ciertamente, la mayoría de desplazamientos, en este análisis de realidades de la movilidad en el ámbito mundial, se centran aún a principios del siglo XXI básicamente en los vehículos a motor, pero, a medida que la sociedad ha ido evolucionando, se han incorporado al debate nuevas formas de movilidad que confluyen con los vehículos a motor en un mismo espacio.

Estamos, pues, delante de una nueva situación en la que hay que actuar y tomar medidas ambiciosas dirigidas a llevar a la ciudadanía a la llamada Visión Cero, tal como explicita el mandato de la Unión Europea como nuestro referente continental, es decir, la ausencia total de víctimas mortales y heridos graves con secuelas para toda la vida en el horizonte del año 2050.

Hay que garantizar una movilidad más segura, sostenible, activa y saludable para todos y es precisamente eso lo que los diferentes organismos internacionales, europeos, estatales y nacionales quieren conseguir trazando objetivos en esta línea.

1.1 Objetivos de la seguridad vial



Década 2010-2020

En el año 2021, la Asamblea General de las Naciones Unidas declaró el Decenio de Acción por la Seguridad Vial para el período de 2011-2020 y en 2011, la Organización Mundial de la Salud publicó el Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial. Las dos instituciones coincidieron en el objetivo general de estabilizar y posteriormente reducir el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico antes del año 2020.

En ese momento, las personas que perdían la vida anualmente en siniestros en las carreteras se elevaban a 1,3 millones de personas y, en este sentido, hay que tener en cuenta que la mitad de ellas no viajaba en automóvil. Además, cada año, entre 20 y 50 millones de personas sufrían traumatismos no mortales por culpa de un accidente vinculado al tráfico, siendo esta una causa importante de discapacidad en todo el mundo.¹

Cabe destacar también que el 90 % de las defunciones por accidentes de tráfico ocurrían en países en vías de desarrollo, donde están menos de la mitad de los vehículos matriculados de todo el mundo. La OMS estima que las colisiones de vehículos a motor tenían una repercusión de más de 500 000 millones de dólares (entre un 1 y un 3 % del PIB de cada país).

¹ Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020. Organización Mundial de la Salud

El objetivo del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial era orientar a los países y facilitarles la aplicación de medidas destinadas a estabilizar y reducir el número de muertos en accidentes de tráfico. Para hacerlo, se alentaba a la coordinación internacional y se propusieron actividades de ámbito estatal basadas en cinco pilares:

- Gestión de la seguridad vial
- Infraestructuras más seguras
- Vehículos más seguros
- Personas usuarias más seguras
- Respuesta después de los accidentes

El Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial definía varios indicadores para poder hacer el seguimiento de la implementación y de los resultados de las actividades propuestas y, a su vez, establecía la publicación de informes de seguimiento en el ámbito mundial.

Una vez decretado el 2011- 2020 como Decenio de Acción por la Seguridad Vial, muchas otras instituciones fijaron objetivos para mejorar la seguridad vial. La Unión Europea, en este sentido, fijó el marco de la política de seguridad vial Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020, con el objetivo principal de reducir el número de muertos por accidentes de tráfico a la mitad.

En la Unión Europea, en 2009 murieron más de 35 000 personas en accidentes de tráfico y más de 1,5 millones resultaron heridas. La Comisión Europea calculó que el coste para la sociedad suponía más de 130 000 millones de euros. ²

En el marco de la política de seguridad vial del continente, se propusieron acciones basadas en los siguientes objetivos estratégicos:

- Mejora en la educación y la formación de las personas usuarias de la carretera
- Mayor cumplimiento de las normas de circulación
- Mayor seguridad de las infraestructuras viales. Vehículos más seguros
- Promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la seguridad vial
- Protección de las personas usuarias más vulnerables de la carretera

² *Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones y políticas sobre seguridad vial 2011-2020. Comisión Europea*

Las tres acciones más relevantes que la Comisión Europea consideró necesario emprender fueron las siguientes:

- 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 la cifra de heridos en accidentes
- Mejorar la seguridad de las personas usuarias más vulnerables de las vías, concretamente, los motoristas

En el año 2016, la Asamblea General de las Naciones Unidas publicó una resolución en la que se invitaba a los estados miembros que aún no lo habían hecho a elaborar y poner en práctica planes nacionales de seguridad vial. En este documento se detallaba que el número de muertos en accidentes de tráfico anualmente en el mundo eran 1,25 millones de personas y justificaba la urgencia de mejorar la seguridad vial para lograr las metas relacionadas con los Objetivos de Desarrollo Sostenible antes del 2030. ³

En el mismo sentido y ante la preocupación por el estancamiento de la reducción de la cifra de defunciones causadas por accidentes de tráfico, los ministros de Transporte de los estados miembros de la Unión Europea se reunieron en Malta en 2017, con la Declaración de La Valeta⁴ como conclusión, en la que se actualizaban algunos datos en el ámbito europeo: hubo 26 100 víctimas mortales en la UE durante el año 2015 en accidentes de tráfico, que provocaban un gran sufrimiento humano y unos costes económicos estimados en 50 000 millones de euros.

En este último decenio, también se ha registrado un estancamiento en la reducción del número de víctimas mortales, en especial de los peatones y los ciclistas, y se ha llegado a la conclusión por parte de las instituciones de que es necesario mejorar el comportamiento de las personas usuarias de la red vial, ya que las principales causas de los accidentes de tráfico siguen siendo el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, de otras drogas o psicofármacos, las distracciones del conductor y la conducción en condiciones de cansancio.

Los estados miembros se han comprometido a intensificar las medidas necesarias para alcanzar las metas propuestas en los documentos comentados anteriormente, así como para reforzar la cooperación entre los estados miembros, entre otras cosas.

En Cataluña, de acuerdo con este escenario internacional, la Generalitat aprobó el Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020⁵ que, además de analizar la evolución de muertos y heridos graves en las carreteras catalanas en los últimos años, identifica los retos y las áreas de mejora en las que hay que incidir para alcanzar los objetivos de la reducción de la siniestralidad vial y de Visión Cero a medio plazo, a partir de objetivos estratégicos y líneas estratégicas que se deben alcanzar en esta década. Estos objetivos aspiran a una rebaja de un 50 % en el número de víctimas mortales en el año 2020 en relación con el año 2010, pero también a la mencionada Visión Cero, es decir, que en el año 2050 no haya ninguna víctima mortal ni heridos graves con secuelas para toda la vida en accidentes de tráfico.

³ *Mejora de la seguridad vial en el mundo. Resolución aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Abril de 2016*

⁴ *Declaración de La Valeta. Conclusiones del Consejo de la Unión Europea sobre la seguridad vial. Mayo de 2017*

⁵ *Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020. Servicio Catalán de Tráfico*

Además, estos objetivos y líneas contenidas en el Plan estratégico se concretan en los planes de seguridad vial trienales que periódicamente despliega el Servicio Catalán de Tráfico, y es en estos documentos donde se establecen las actuaciones concretas que hay que llevar a cabo para lograr los objetivos generales y específicos de seguridad vial. El primer documento impulsado de estas características se remonta al trienio 1999-2001, coincidiendo con la creación del Servicio Catalán de Tráfico y el último es el Plan de seguridad vial 2017-2019.

En un eje de trabajo más territorial y como herramienta de apoyo a los gobiernos locales, el Servicio Catalán de Tráfico ofrece a los municipios la posibilidad de elaborar planes locales de seguridad vial que, a partir de los principales problemas y accidentes del municipio, permiten hacer un diagnóstico y elaborar un plan que incorpora toda una serie de medidas para mejorar la seguridad vial y reducir los accidentes de tráfico en el ámbito local. Hasta el año 2019, en el conjunto de Cataluña, un total de 266 municipios tenían ya planes redactados, algunos de ellos ya evaluados y renovados. Estos municipios concentran una población de más de 6,8 millones de ciudadanos, lo que significa una actuación sobre la seguridad vial local que beneficia al 90,8 % de la población de Cataluña.

Década 2020-2030

En 2015, la Asamblea General de las Naciones Unidas presentó el proyecto Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible⁶ como plan de acción a favor de las personas y de la prosperidad, con el objetivo de fortalecer la paz mundial dentro de un concepto más amplio de libertad. En este documento se desarrollan 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible y 169 metas para conseguir un desarrollo sostenible del planeta en tres ejes: económico, social y ambiental.

En la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, tal como ha recogido la Generalitat en el plan nacional para la Agenda 2030, hay varias metas relacionadas con la mejora de la seguridad vial. En concreto:

- **Objetivo 3. Garantizar una vida sana y promover el bienestar de todos, en todas las edades**
3.6. Desde este momento hasta finales de 2020, reducir a la mitad la cifra de muertos y de lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo
- **Objetivo 11. Conseguir que las ciudades y los asentamientos humanos sean inclusivos, seguros, resilientes y sostenibles**
11.2. Desde este momento hasta el 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular, mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad avanzada

Hay que tener en cuenta también que la Comisión Europea ha empezado a trabajar en el marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para el 2021-2030,⁷ si bien habrá que estar atentos en los próximos años a la dinámica que sigue la movilidad a escala mundial como consecuencia del impacto de la crisis sanitaria provocada el año 2020 por la pandemia de la COVID-19 y a las medidas sobrevenidas que haya que adoptar.

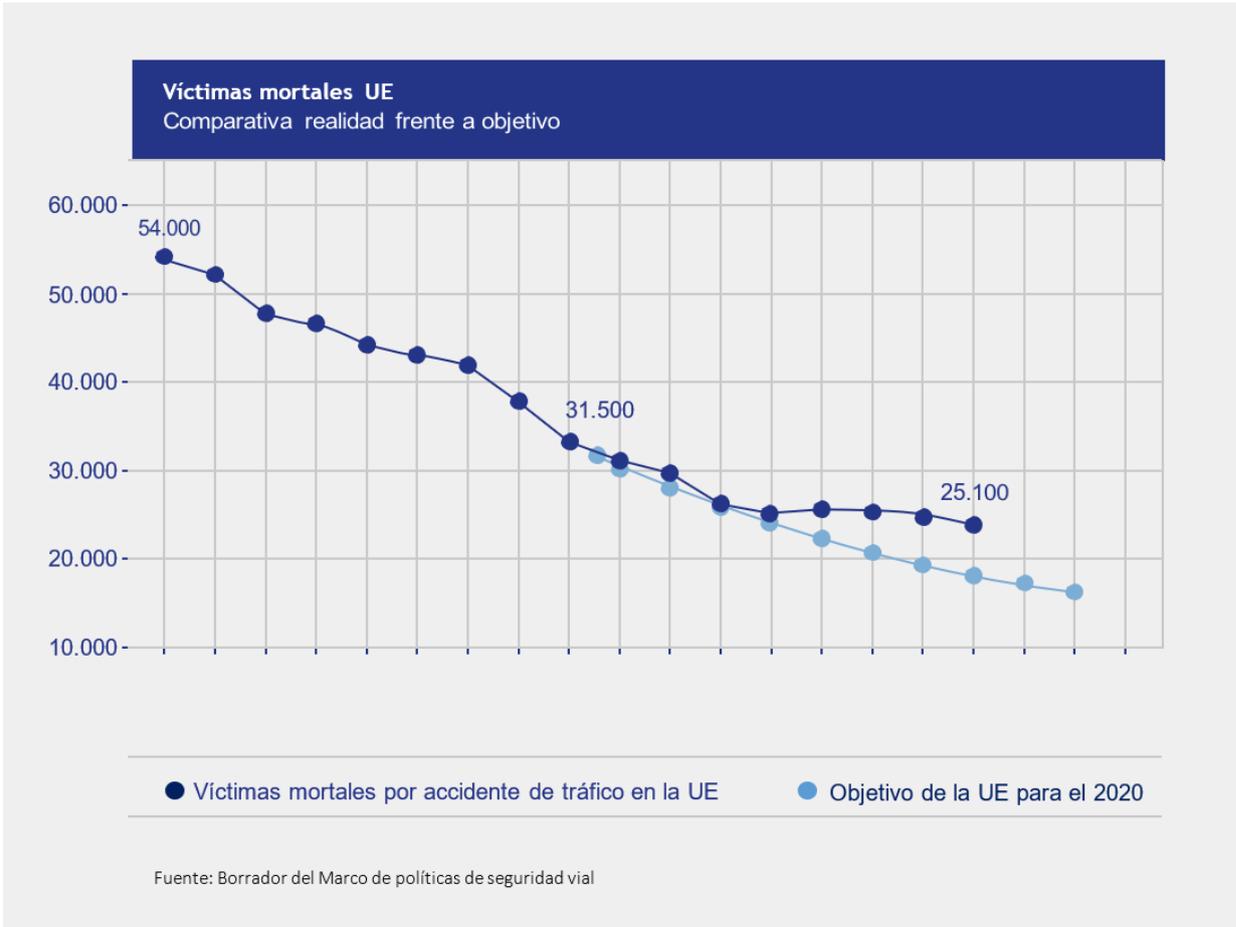
⁶ *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Asamblea de las Naciones Unidas. Octubre de 2015

⁷ *Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para el 2021-2030*. Documento de trabajo de los servicios de la Comisión Europea. Junio de 2019

El documento de trabajo de la Comisión Europea, en cualquier caso, ve como improbable que se logre el objetivo de reducir a la mitad las víctimas mortales por accidentes de tráfico entre el 2010 y el 2020, a causa del estancamiento del descenso de los últimos años, incluso en los principales países líderes en seguridad vial, así como por el repunte de algunos casos y por la reducción no representativa de la accidentalidad durante este 2020, que ha sido motivada por el descenso de la movilidad por culpa de la pandemia. La Comisión Europea, en cualquier caso, añade nuevas tendencias que han contribuido a este estancamiento y repunte localizado y que hay que tener en cuenta para reducir los accidentes de tráfico, como las distracciones causadas por el uso inadecuado de los dispositivos móviles.

Esta institución europea también menciona que hay otras tendencias de movilidad que, aunque dan oportunidades para luchar contra la congestión del tráfico y son más respetuosas con el medioambiente (carsharing, bikesharing o el uso de aplicaciones de movilidad personal), hay que analizar su seguridad y adaptar a estas nuevas realidades la situación, que hasta ahora dominaba el vehículo a motor.

El nuevo marco se basa en el enfoque del llamado Sistema Seguro, en el que las víctimas mortales y los heridos graves no se consideran un precio inevitable de la movilidad. Aunque seguirá habiendo accidentes, el Sistema Seguro parte de la base de que se pueden prevenir en gran medida las víctimas mortales y los heridos graves y que el objetivo central es conseguir una red vial más segura, aceptando el hecho de que las personas cometerán errores, pero construyendo una combinación estratificada de medidas que evite que haya muertos por culpa de estos errores humanos.



Hay que mencionar también la Declaración de Estocolmo, que surgió de la tercera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial de febrero de 2020, que establece una serie de propuestas para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible para el 2030. Los principales de ellos son:

- Lograr el objetivo final de reducir el 50 % de las víctimas mortales y heridos graves en 2030 para lograr llegar a la Visión Cero (0 víctimas mortales) en 2050
- Acelerar el cambio hacia medios de transporte más limpios y eficientes energéticamente y promover la movilidad activa, así como el uso del transporte público para conseguir la sostenibilidad

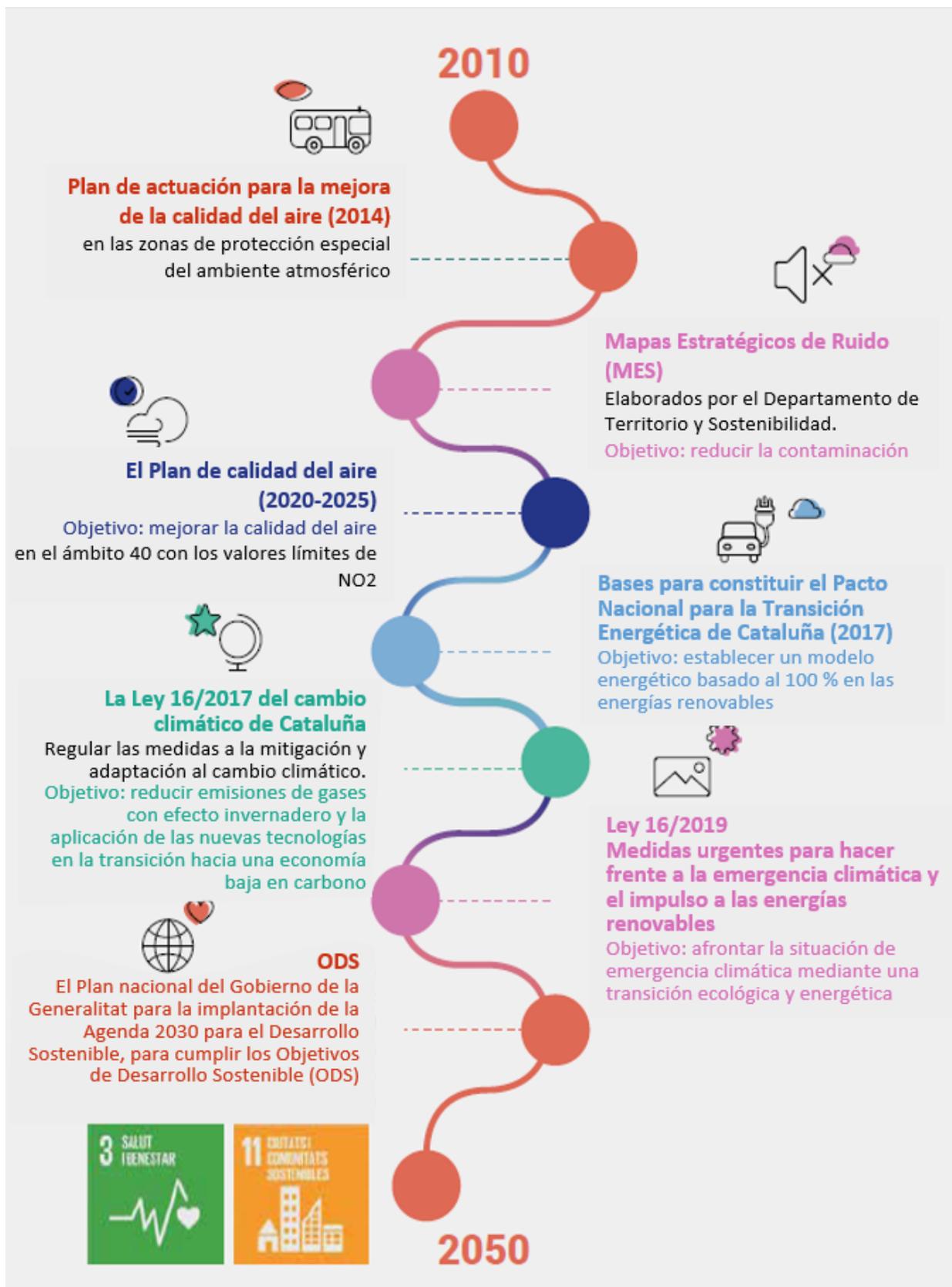
Para abordar las conexiones entre seguridad vial, salud mental y física, la educación, la equidad, la igualdad de género, las ciudades sostenibles y el medioambiente y el cambio climático hay que:

- Incluir la seguridad vial y los sistemas seguros en el diseño de las calles, de las carreteras, en la planificación del sistema de transporte y la gobernanza, especialmente en lo referente a los colectivos vulnerables
- Incluir dispositivos de seguridad en todos los vehículos
- Fomentar e incentivar el desarrollo de las tecnologías, existentes y futuras, y las innovaciones en seguridad vial, en prevención de las necesidades de los más vulnerables y con una mayor inversión en seguridad vial
- Lograr el acceso a los servicios de atención médicos de emergencia para los heridos y ofrecer apoyo psicológico, social y legal para las víctimas y los familiares
- Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad, promoviendo una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde las personas usuarias vulnerables de la red vial y los vehículos convivan de manera habitual en un mismo espacio. Una reducción de la velocidad tiene un efecto beneficioso en la contaminación acústica y es vital para reducir víctimas
- Establecer estrategias y planes de acción a escala nacional y regional y destacar la importancia de supervisar y presentar informes sobre los progresos que hay que realizar en relación con la consecución de los objetivos de seguridad vial

Finalmente, reafirmando el plan de acción aprobado en 2015, al que se hace referencia al principio de este apartado, y recordando los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la nueva Agenda Urbana, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó el 31 de agosto de 2020 una resolución de cuarenta puntos, entre los que destacaban los siguientes:

- La demanda de colaboración entre los estados para cumplir la Agenda 2030 y asumir la Declaración de Estocolmo
- La proclamación del periodo 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción por la Seguridad Vial con el objetivo de reducir las víctimas mortales de tráfico en un nuevo 50 %
- La elaboración por parte de la OMS de un plan de acción como documento orientativo que facilite la implementación de los objetivos del Decenio
- La invitación a los estados miembros a seguir invirtiendo en seguridad vial en todos los ámbitos
- La convocatoria de una reunión de alto nivel, a mucho tardar en 2022, sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo

1.2 Objetivos medioambientales



El dinamismo de la sociedad actual, junto con los derechos a la movilidad, la salud y la seguridad, es fundamental para la mejora de la calidad de vida y el bienestar de las personas. Sin embargo, cuando este dinamismo y estos derechos se ponen en práctica, además de la seguridad vial, hay que tener en cuenta otros impactos que tiene la movilidad, como su contribución a la contaminación atmosférica y acústica.

El Plan nacional para la Agenda 2030, con 920 compromisos únicos y el trabajo coordinado de 13 departamentos de la Generalitat de Cataluña para cumplir los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS), recoge los objetivos de reducción de la siniestralidad y de la mortalidad, el aprendizaje de la movilidad saludable, sostenible y segura a lo largo del ciclo vital y el fomento de estrategias de reducción del carbono, y potenciar la movilidad multimodal urbana sostenible o la mejora de las infraestructuras del transporte público.

La Ley 16/2017 del cambio climático⁸ pone en contexto el estado actual ambiental, provocado en parte importante por las emisiones de gases de efecto invernadero. Esta ley se crea para regular las medidas encaminadas a la mitigación y adaptación al cambio climático, así como para definir el modelo de gobernanza de la administración pública en relación con este impacto. Esta ley persigue cinco finalidades:

- Lograr que Cataluña reduzca las emisiones de gases con efecto invernadero y favorecer la transición hacia una economía baja en carbono
- Reforzar y ampliar las estrategias y los planes elaborados durante los últimos años
- Promover y garantizar la coordinación de todas las administraciones públicas catalanas y fomentar la participación de la ciudadanía, de los agentes sociales y de los agentes económicos
- Convertirnos en un país puntero en la investigación y la aplicación de nuevas tecnologías y reducir la dependencia energética de Cataluña de recursos energéticos externos
- Hacer visible el papel de Cataluña en el mundo, tanto en proyectos de cooperación como en la participación en foros globales de debate sobre el cambio climático

Asimismo, la ley tiene como finalidad reducir la vulnerabilidad a los impactos del cambio climático y favorecer la transición hacia una economía neutra en emisiones de gases de efecto invernadero, competitiva, innovadora y eficiente en el uso de recursos.

En el mismo sentido, el Gobierno de la Generalitat de Cataluña ha aprobado el Decreto ley 16/2019 de medidas urgentes para hacer frente a la emergencia climática e impulsar las energías renovables,⁹ que tiene el objetivo de adoptar medidas urgentes para afrontar la situación de emergencia climática mediante una transición ecológica y energética que permita alcanzar en el plazo más breve posible los objetivos fijados en la citada Ley de cambio climático.

Por otro lado, en 2017 se publicaron las bases para constituir el Pacto Nacional para la Transición Energética de Cataluña¹⁰, creadas a partir del diálogo de todas las fuerzas políticas y representantes de la sociedad civil, para dotar a la política energética catalana de una estabilidad a medio y largo plazo que permita cumplir los objetivos marcados.

⁸ **Ley 16/2017, del 1 de agosto, del cambio climático.** Publicada en el Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña núm. 7428 - 3.8.2017 por el Departamento de Presidencia

⁹ **Decreto ley 16/2019, de 26 de noviembre, de medidas urgentes para la emergencia climática y el impulso a las energías renovables.** Publicado en el Diario Oficial de la Generalitat de Cataluña núm. 8012 del 28.11.2019 por el Departamento de Presidencia

¹⁰ **Bases para constituir el Pacto Nacional para la Transición Energética de Cataluña.** Instituto Catalán de Energía. 2017

Los objetivos a largo plazo definidos en este Pacto son:

- Modelo energético basado al 100 % en las energías renovables preferentemente en el horizonte 2050
- Cumplimiento de los objetivos del nuevo paquete Clean Energy for All Europeans de la UE:
- 27 % del consumo bruto de energía final y el 50 % del mix eléctrico debe ser renovable
- 30 % de eficiencia energética en relación con las proyecciones de futuro
- 40 % de reducción de gases de efecto invernadero del sector energético en relación con 1990

El modelo energético 100 % renovable también debe permitir, según el Pacto:

- El abandono de la energía nuclear
- La reducción de la dependencia de los recursos fósiles
- El apoderamiento de la ciudadanía para adoptar un rol más activo y participativo, a través de una comunicación clara y motivadora
- La apertura del mercado energético a la competencia regulada, la creación de un marco legislativo e impositivo favorable a la transición energética

En el ámbito estatal, la Ley 34/2007 se mantiene vigente en sus objetivos de calidad del aire y de protección de la atmósfera con la renovación del marco legislativo de referencia sobre la prevención de la contaminación atmosférica. El objetivo de la ley es establecer las bases en materia de prevención, vigilancia y reducción de la contaminación atmosférica con el fin de evitar y, cuando esto no sea posible, atenuar los daños que se puedan derivar para las personas, el medioambiente y otros bienes de cualquier naturaleza. Uno de los aspectos más importantes de la ley es el perfeccionamiento del instrumento de prevención contemplado en la normativa española y europea mediante la renovación del Catálogo de Actividades Potencialmente Contaminadoras de la Atmósfera.

El Gobierno de Cataluña también desarrolló en 2014 el plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico,¹¹ un instrumento para planificar, incentivar y regular las actuaciones y los comportamientos para mejorar la calidad del aire en 40 municipios, con el objetivo de garantizar el cumplimiento de las directivas europeas de calidad del aire.

Este plan apuesta por la gestión integral de la movilidad, promoviendo un cambio de modelo basado en el transporte público y la movilidad activa, e impulsando los combustibles limpios y el vehículo eléctrico en la movilidad privada cotidiana. Asimismo, permite activar medidas efectivas en episodios de contaminación que afectan a la circulación de los vehículos privados.

¹¹ Acuerdo de Gobierno 127/2014, del 23 de septiembre, por el cual se aprueba el Plan de actuación para la mejora de la calidad del aire en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico. Departamento de Territorio y Sostenibilidad, 2014

Para poder cumplir los objetivos fijados en el plan de actuación y dada la complejidad de los orígenes de la contaminación del aire y la dispersión de las competencias para actuar sobre sus causas, en 2017 se adoptó un acuerdo político-institucional para la mejora de la calidad del aire en la conurbación de Barcelona, ratificado en marzo de 2019. Según este acuerdo, la Generalitat de Catalunya, los municipios del Ámbito-40, el Área Metropolitana de Barcelona, el Ayuntamiento de Barcelona, la Diputación de Barcelona, el Puerto de Barcelona y la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona tomaron más de 1000 compromisos para poder cumplir conjuntamente los objetivos finales en el plan de mejora de la calidad del aire.

El Plan de calidad del aire de Catalunya 2020-2025 prevé mejorar la calidad del aire en el ámbito 40 para respetar los valores límites de NO₂ fijados en el Real decreto 102/2011, del 28 de enero, coincidentes con los valores recomendados por la OMS, en los 40 municipios del alrededor de Barcelona declarados zonas de protección especial del ambiente atmosférico. Para garantizar el cumplimiento del valor límite anual de emisiones de NO₂ en el escenario 2025, se fija como objetivo de calidad del aire alcanzar el 90 % del valor límite anual (40 µg/m³), es decir, 36 µg/m³.

La reducción de emisiones de óxidos de nitrógeno en el Ámbito-40 debe cumplir como mínimo con los objetivos de reducción que figuran en el Acuerdo por la mejora de la calidad del aire:

- Un 10 % de reducción de las emisiones de NO_x procedentes de la movilidad en 5 años (2022)
- Un 30 % de reducción de las emisiones de NO_x global en 15 años (2032)

En Catalunya, las áreas de mejora prioritaria (AMP) están localizadas alrededor de los principales corredores viales y de actividad económica importante del Baix Llobregat, el área de Barcelona y el Vallès Oriental. La identificación de las AMP no implica que las medidas para mejorar su calidad del aire deban hacerse exclusivamente en estas áreas e incluso puede ser que las acciones principales deban llevarse a cabo fuera de ellas. Por ejemplo, si los niveles de calidad del aire están ocasionados por el transporte terrestre que no tiene su origen o destino en estas áreas, habrá que actuar sobre los puntos que generan o reciben esta movilidad. Si se analiza con más detalle la contribución del sector de producción y consumo energético en las emisiones de gases de efecto invernadero, se observa cómo el transporte tiene una contribución muy importante, en torno al 40 % del total de las emisiones, seguido de las industrias manufactureras y la construcción (23 %), según datos de 2017.

Según el inventario de emisiones a la atmósfera de 2017, el 47 % de las emisiones de NO_x y el 46 % de las emisiones de PM 10 se debieron al transporte terrestre, siendo el transporte rodado la principal fuente de contaminación en las zonas de protección especial del ambiente atmosférico.

Teniendo en cuenta las condiciones urbanísticas y de dispersión de los contaminantes emitidos, se constata que la contribución del transporte rodado motorizado a los niveles de calidad del aire de dióxido de nitrógeno (NO₂) en el centro de Barcelona es prácticamente del 70 %.

¹² Acuerdo político-institucional para la mejora de la calidad del aire en la conurbación de Barcelona del 6 de marzo del 2017

Dentro del transporte rodado motorizado, el gasoil es la energía de propulsión mayoritaria en la zona, oscilando entre un 65 % de los vehículos que se mueven en el ámbito urbano y un 72 % de los vehículos que circulan por las vías rápidas de la conurbación de Barcelona.¹³

Finalmente, hay que mencionar las acciones encaminadas a paliar la contaminación acústica provocada por la movilidad. Desde el Departamento de Territorio y Sostenibilidad se han elaborado los mapas estratégicos de ruido¹⁴ (MES), una herramienta para evaluar la exposición de la población al ruido en zonas determinadas. Estos mapas tienen especialmente en cuenta el ruido procedente del tráfico rodado, del ferroviario, de los aeropuertos y de las zonas industriales.



MES de la aglomeración del Barcelonès II. Indicador Ldia. Vista Google Earth

¹³ Según el estudio *Caracterización de los vehículos y de sus emisiones en Barcelona y el Área Metropolitana de Barcelona* realizado por Barcelona Regional con la coparticipación de FIA Foundation y el RACC Automóvil Club para el Ayuntamiento de Barcelona y el Área Metropolitana de Barcelona en octubre de 2017

¹⁴ Resumen mapas estratégicos de ruido 2012-2017. Departamento de Territorio y Sostenibilidad

2 - Contexto



La sociedad actual, como escenario en el que deben desarrollarse los nuevos objetivos de seguridad vial y las nuevas metas medioambientales, es dinámica y cambiante y, como no puede ser de otro modo, la movilidad también. Las tendencias y los nuevos hábitos entre la población han impactado de lleno en las formas de desplazamiento, con una eclosión de las tipologías de movilidad, en las que las nuevas tecnologías tienen y tendrán un papel central e indispensable.

Este cambio de conductas obliga a las administraciones y a todos los agentes implicados en las políticas de movilidad a replantearse la visión principalmente centrada en el desplazamiento motorizado, que hasta ahora se asociaba a la mayoría de personas usuarias de la vía, y a introducir correcciones en la evolución hacia el nuevo marco cultural que se había iniciado aún de un modo muy tímido a favor de unos desplazamientos seguros y sostenibles.

En este sentido, cabe destacar los siguientes retos y oportunidades que habrá que afrontar en un futuro inmediato:

2.1 Retos



Estancamiento del decrecimiento de la accidentalidad en la UE y en Cataluña



Dispersión espacial de los accidentes con ausencia de concentraciones relevantes



Escenario de movilidad creciente



Envejecimiento de la población



Accesibilidad universal



Cambio climático



Demanda social de pacificación del tráfico en los núcleos urbanos y en las travesías



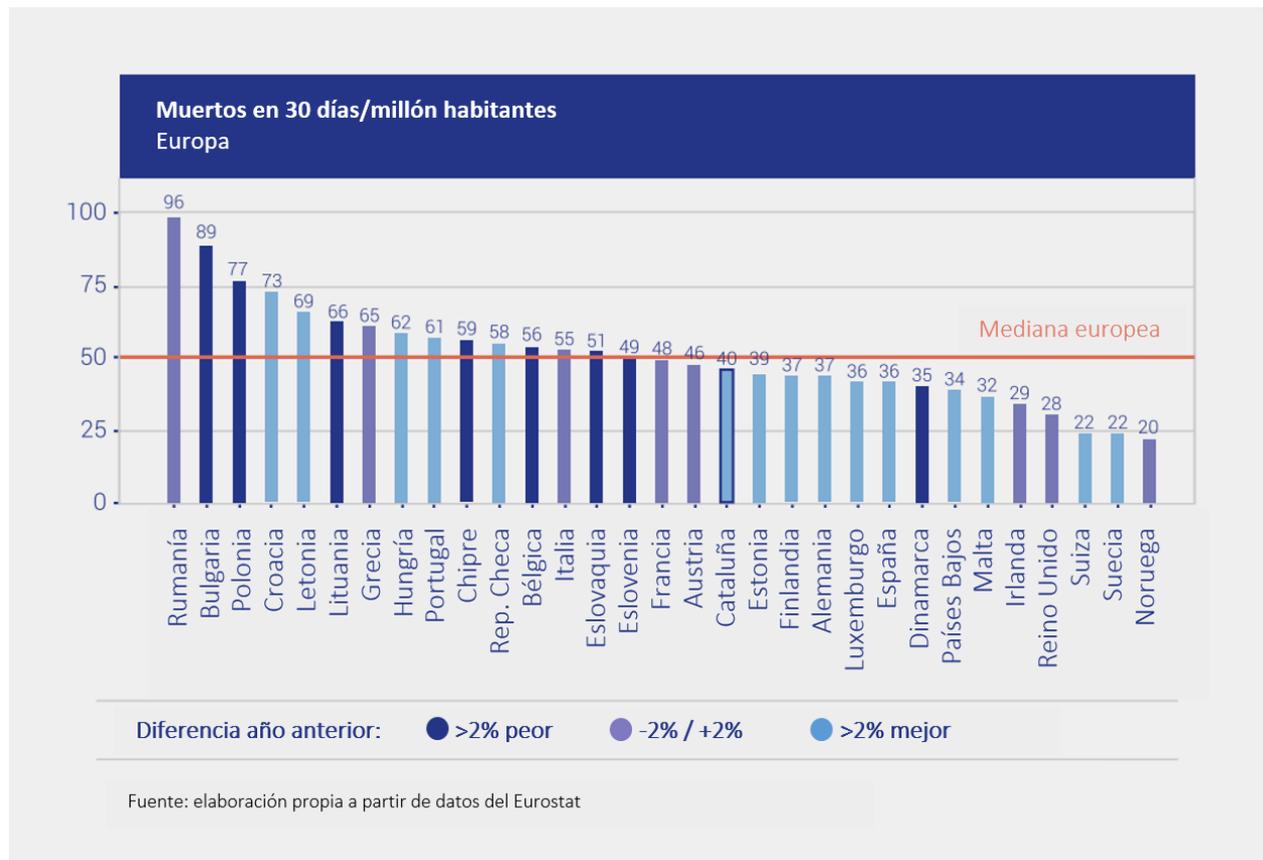
Estancamiento del decrecimiento de la accidentalidad en la UE y Cataluña

En 1999, el Servicio Catalán de Tráfico puso en marcha el primer Plan de seguridad vial de Cataluña con el objetivo de aumentar la seguridad vial. Desde aquel año, se han sucedido estos planes con una periodicidad trienal con el objetivo de reducir al máximo la siniestralidad y la cifra de muertos en la red vial catalana. En 2014, además, la Generalitat aprobó el Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020, un documento pionero que se alineaba con los objetivos mundiales y europeos a favor de un Sistema Seguro y una Visión Cero para el conjunto de la movilidad. Con esta base de trabajo, el Servicio Catalán de Tráfico ha registrado una reducción global en Cataluña de más de un 60 % de la siniestralidad en las carreteras y en los pueblos y las ciudades.

Sin embargo, si bien la tendencia de la accidentalidad durante el periodo 2000-2018 muestra una disminución notable hasta el año 2013, a partir de este año los accidentes tanto en las carreteras catalanas como en el interior de las ciudades se han estancado con ciertos repuntes, tanto con respecto a la cifra de muertos como a la de heridos graves.



Este estancamiento y los repuntes puntuales no son algo exclusivo de Cataluña o del Estado español, que hasta ahora se habían posicionado como territorios punteros en el ámbito europeo en cifras de siniestralidad por millón de habitantes, sino que se ha detectado como una tendencia generalizada en la mayoría de países europeos, incluso entre los líderes en seguridad vial.



Para seguir rebajando la cifra de muertos y heridos graves, habrá que aumentar la intensidad de las medidas y abordar las nuevas tendencias de movilidad que pueden afectar el comportamiento de las personas usuarias de la vía.

Si se tiene en cuenta la evolución de la cifra de muertos y heridos graves desde 2013, y a pesar de que durante el primer mandato de la Unión Europea de la década 2000-2010 se logró el objetivo de haber reducido las víctimas mortales en un 50 % el año 2010 con respecto al 2000, por ahora se está lejos de reducir en otro 50 % las víctimas mortales en 2020 con respecto al 2010.

A partir de los datos analizados, es importante seguir trabajando en la reducción de la siniestralidad y la lesividad de los accidentes y el instrumento que nos ofrece este Pacto es una buena herramienta para hacerlo.

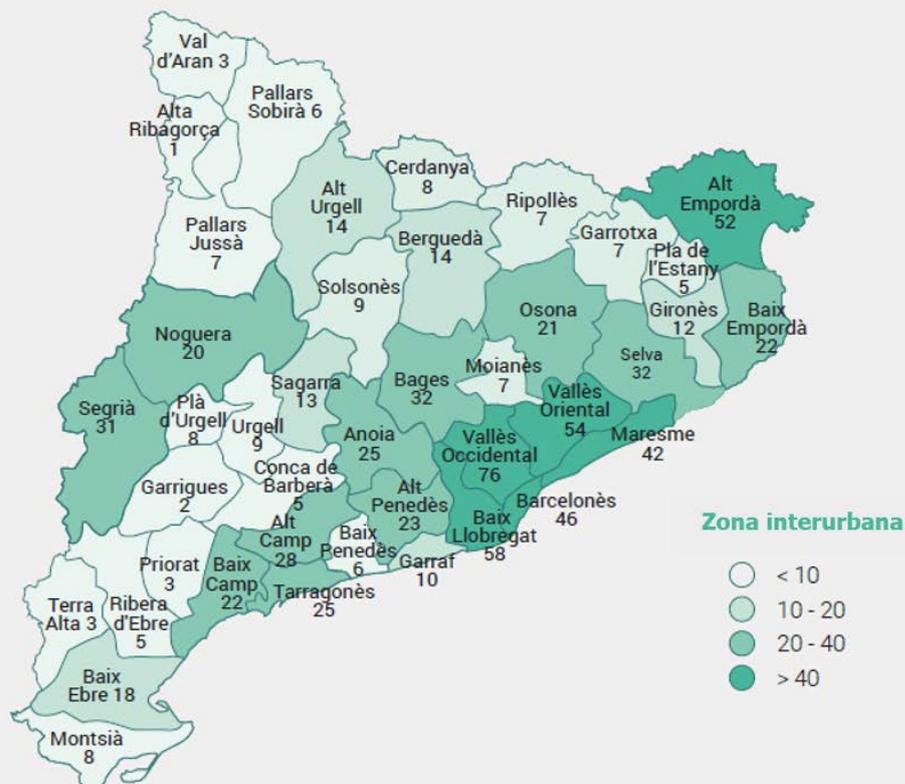


Dispersión espacial de los accidentes con ausencia de concentraciones relevantes

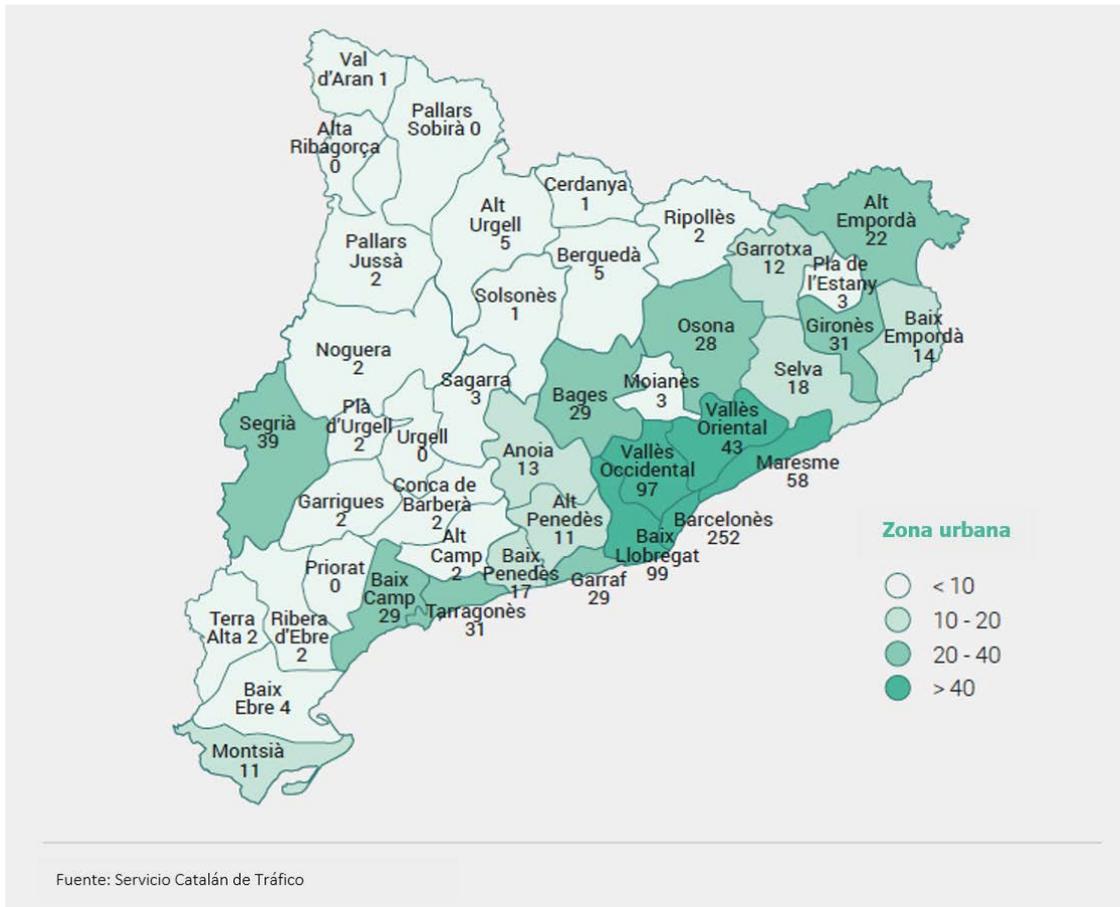
La actuación intensiva de reducción de la siniestralidad en aquellos tramos de concentración de accidentes más relevantes de la red vial, especialmente con el despliegue de cinemómetros, que han actuado como elemento disuasorio frente a la minoría de conductas incívicas, han acabado aportando buenos resultados, pero, por el contrario, ha dibujado un nuevo mapa de accidentalidad donde el escenario es más disperso y complejo a la hora de seguir reduciendo los siniestros hasta cero.

Los accidentes mortales se siguen produciendo tanto en zonas urbanas como interurbanas y su afectación es importante en todas las provincias, pero la casuística es plural y va más allá de los grandes factores de concurrencia (velocidad, alcohol y otras drogas o psicofármacos e incumplimientos de la normativa en general). Tal y como hemos apuntado, ya no se detectan tan claramente tramos o puntos de concentración de accidentes, sino que estos están más repartidos por la red vial. La falta de patrones claros hace que sea más complicado aplicar medidas concretas para reducir los accidentes.

Accidentes con muertos y heridos graves por comarca



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico

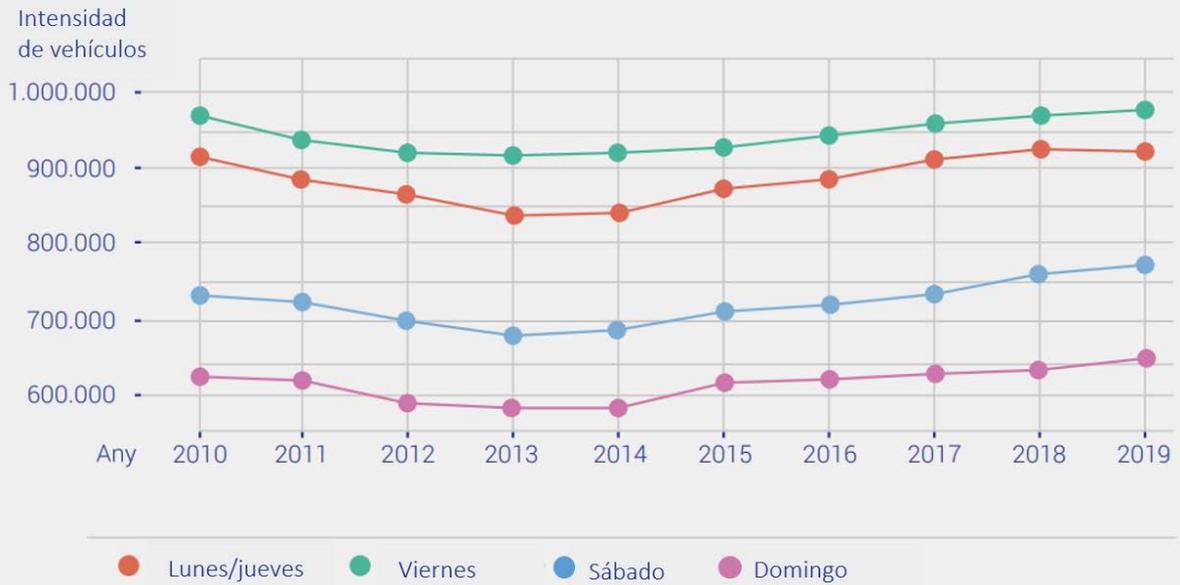


Escenario de movilidad creciente

En los últimos años, la recuperación de la crisis económica iniciada el año 2008 ha implicado un aumento en la movilidad. Desde septiembre de 2013, y especialmente ya desde el año 2014 en conjunto, cuando se interrumpió la tendencia decreciente, el año 2019 ha sido el primer año en el que se han estancado las cifras después de cuatro años consecutivos de crecimiento constante. Asimismo, se detecta un incremento importante en el uso de aplicaciones y elementos de movilidad que hasta ahora no estaban presentes en el tráfico habitual, sobre todo en el ámbito urbano.

En el contexto actual, habrá que ver los efectos económicos y sociales derivados de la pandemia de la COVID-19 y cómo estos se trasladan a la movilidad, lo que puede implicar cambios relativos al incremento del uso del vehículo privado y una menor ocupación de los vehículos, como elementos negativos, y el aumento del uso de la bicicleta en las ciudades como medio de transporte habitual o la ampliación de las zonas para peatones, como elementos positivos.

Intensidad media diaria (Vehículos/día)



Fuente: Servicio Catalán de Tráfico



Envejecimiento de la población

Cataluña tiene una esperanza de vida elevada: 83,3 años, un dato superior en 1,3 años más que la media de la Zona Euro (82 años) y con cifras similares a los territorios que encabezan este tipo de registro a escala mundial, como Hong Kong, Japón, Italia y España. Por sexos, destaca la esperanza de vida de las mujeres (86,3 años) en relación con la de los hombres (80,8 años).

Estas cifras significan que, como ocurre en la mayoría de países europeos, Cataluña vive un proceso de envejecimiento porque aumenta la proporción de gente mayor y disminuye paralelamente la proporción de gente joven.

Esto se traduce, afortunadamente, en una movilidad y capacidad de desplazamiento superior de las personas mayores, pero, al mismo tiempo, implica unas características específicas que sitúan a este colectivo como una prioridad entre los vulnerables en lo que respecta a la seguridad vial.



Accesibilidad universal

La Convención sobre los Derechos de las Personas con Discapacidad aprobada por la ONU en diciembre de 2006 con la adhesión sucesiva de los estados miembros y la Ley 13/2014 de accesibilidad catalana, del 30 de octubre, más recientemente, han situado la accesibilidad como condición indispensable para ejercer los derechos de las personas con discapacidad y ha establecido las obligaciones de impulsar y acelerar las medidas necesarias para conseguir un entorno accesible.

La cadena de la accesibilidad, concepto global en el que cada parte o ámbito dependen y afectan al resto, implica la necesidad de suprimir la continuidad de las barreras si estas existen. Cuantas menos barreras, más capacidad tienen las personas con limitaciones o discapacidad para moverse, acceder y usar todo tipo de servicios que, a su vez, también deben ser accesibles.

Asimismo, la movilidad resulta un componente esencial de esta cadena, como también la accesibilidad lo es para una movilidad segura, sostenible y autónoma. Por eso, es imprescindible disponer de espacios públicos e infraestructuras de transporte público e individual que sean seguras, que tengan en cuenta la diversidad funcional de la población y que también se anticipen a las nuevas formas de movilidad y avances tecnológicos, previendo en todos los casos que ninguna medida discrimine, excluya o perjudique a ningún colectivo.



Cambio climático

La lucha contra el cambio climático es uno de los retos centrales y el primero, sin duda, de la sociedad actual. Si se tiene en cuenta que este cambio está provocado en gran medida por la emisión de gases de efecto invernadero, es necesaria una transformación en el sector de la movilidad en uno de sus vectores principales, el tipo de vehículo, con el objetivo de reducir al mínimo las emisiones de gases contaminantes que producen los vehículos a motor.

Hay que promover medios de movilidad más sostenibles, que ya son mayoritarios en las grandes ciudades, si bien este crecimiento no se refleja con tanta contundencia aún en el urbanismo.

Los desplazamientos a pie, en bicicleta, en transporte público o las alternativas eléctricas son el camino para reequilibrar la preponderancia que en las últimas décadas han alcanzado los vehículos a motor.



Demanda social de moderación de la circulación en los núcleos urbanos y en las travesías

Año tras año, las nuevas dinámicas de los habitantes de las grandes ciudades ponen de relieve la necesidad y la voluntad de transformar el espacio que ha estado dedicado tradicionalmente a los vehículos para que se potencien unos medios de movilidad más activos y saludables, como el ir a pie, en bicicleta, en transporte público y, a su vez, proteger estos medios en los que el usuario es más vulnerable.

Además, cada vez hay una mayor concienciación por parte de la sociedad respecto a los problemas de salud pública vinculados a la contaminación atmosférica y acústica, y a la demanda de una mayor calidad de vida directamente relacionada con el aire que se respira.

2.2 Oportunidades



Incremento del uso de modos de movilidad sostenibles



Irrupción de operadores privados en la gestión de información del tráfico en tiempo real



Avances tecnológicos aplicados a los vehículos (vehículo autónomo) y a la vía



Incremento de la oferta de servicios de movilidad (MaaS)



Perspectiva de género en la movilidad



Incremento del uso de modos de movilidad sostenibles

Apostar por el uso de medios de transporte colectivos (autobús, metro, tranvía), ir en bicicleta, a pie o en vehículos de movilidad personal en vez de en vehículos privados como el coche o la moto tiene un impacto directo en las emisiones contaminantes y reduce, sobre todo, la contaminación local y al mismo tiempo evita otras externalidades como el ruido o las afectaciones relativas al uso del espacio público.

Reducir la presencia de vehículos privados, en consecuencia, también implica una disminución de la gravedad de los posibles accidentes, sobre todo los que tienen que ver con los colectivos más vulnerables, como los motoristas o los peatones.

La apuesta por los modos de movilidad sostenibles tiene efectos positivos sobre la salud de las personas, ya que se reducen las emisiones de contaminantes locales, causantes de múltiples enfermedades respiratorias. El modelo de movilidad y transporte centrado en los vehículos dependientes de los combustibles fósiles tiene unos elevados costes en la salud de las personas y en el cambio climático.

Por eso es necesario un cambio de paradigma que tenga en cuenta la reducción de los impactos sobre el medioambiente y la salud de las personas derivados del transporte y seguir trabajando para lograr una total descarbonización de la movilidad.

Para concretar este cambio cultural, uno de los principales elementos llamados a garantizar la movilidad, de acuerdo con los objetivos globales de preservación del medioambiente y de respuesta a la emergencia climática, es el incremento del uso de la bicicleta y medios similares de desplazamiento. Según el Barómetro de la Bicicleta 2019, el 40,3 % de la población, en Cataluña, usa la bicicleta con alguna frecuencia y concretamente un 4,8 % la usa cada día o casi.

En este sentido, el Gobierno de la Generalitat, con la participación directa del Servicio Catalán de Tráfico, ha aprobado la Estrategia Catalana de la Bicicleta 2020-2025, que se marca como objetivo general, de acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, duplicar la cuota modal de la bicicleta para llegar a un 8 % de los desplazamientos urbanos.



Irrupción de operadores privados en la gestión de la información del tráfico en tiempo real

La gestión de los datos de movilidad y la aplicación del fenómeno *big data* en los desplazamientos abre un nuevo abanico de posibilidades de cara al usuario final del servicio de transporte y repercute, en definitiva, en las políticas de seguridad vial.

La aplicación de nuevas tecnologías y el acceso a la información en tiempo real es un factor clave que permite crear una movilidad más sostenible y adecuada a las necesidades de las personas. En este sentido, la intermodalidad adquiere una mayor importancia, ya que el usuario puede decidir cuál es el medio de transporte más eficiente y sostenible para utilizar en cada momento.



Avances tecnológicos aplicados a los vehículos (vehículo autónomo) y a la vía

La aparición de nuevas tecnologías aplicadas a los vehículos está provocando un cambio en los hábitos de desplazamiento de la población y, en términos de seguridad vial, puede conllevar una reducción en la cifra de accidentes, así como en su lesividad.

Algunos ejemplos de consecución de resultados ya evidentes son las ayudas a la conducción, como el control del límite de carril, la alerta de proximidad, el limitador de velocidad, la llamada automática a emergencias o la generalización del freno ABS en el caso específico de las motocicletas.

Estos apoyos evitan accidentes por distracciones o, en cualquier caso, reducen la gravedad, que depende también de otros factores, como la velocidad en el momento de la colisión. En el mismo sentido, la aparición del coche autónomo tiene un gran potencial para reducir la cifra de accidentes y su gravedad, ya que elimina errores humanos.

La implementación de otras tipologías de tecnologías en el futuro inmediato es importante también para el potencial que tiene para reducir las emisiones contaminantes de los vehículos a motor. El papel del vehículo eléctrico, y de otras opciones que favorecen la descarbonización de la movilidad, minimiza buena parte de las externalidades relacionadas con la contaminación atmosférica.

Habrà que tener en cuenta que los cambios de hábitos y la aparición de nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad implicarán que haya que adaptar las infraestructuras, tanto con la incorporación de zonas de recarga para vehículos eléctricos como a la comunicación entre la vía y el vehículo, en lo que al vehículo autónomo se refiere.



Incremento de la oferta de servicios de movilidad (MaaS)

La aparición de la oferta de servicios de movilidad y el concepto de movilidad como servicio representa un cambio de paradigma específico en el ámbito de la movilidad segura y sostenible.

Uno de los efectos más notables son las plataformas para compartir vehículo (vehículos de movilidad personal, bicicletas, motocicletas o turismos) y también hay que tener en cuenta que disponer de una oferta de vehículos que se puedan usar sin ser su propietario provoca una disrupción en el sector, no solo desde el punto de vista de los fabricantes y de la renovación de las flotas, sino sobre todo de las personas usuarias.

El primer efecto es una diversificación en la elección de los medios de transporte, lo que beneficia a los medios de movilidad sostenibles y reduce la contaminación local, tanto atmosférica como acústica. A la vez, también se reduce la cifra de vehículos utilizados y disminuye el uso del espacio público necesario para aparcar los vehículos después de hacer los desplazamientos.

Otra consecuencia relevante del uso de este tipo de servicios es la cantidad de datos que se pueden extraer de los desplazamientos, incluyendo elementos para el análisis de la accidentalidad. Una buena gestión de estos datos puede ayudar a detectar posibles mejoras en vías, vehículos y personas usuarias.

En este sentido, es relevante la irrupción de operadores privados hasta ahora ajenos a la oferta de servicios de movilidad, como empresas dedicadas a las TIC, creadores y diseñadores de páginas web o emprendedores vinculados a la generación de aplicaciones para la telefonía móvil.

Es igualmente relevante la conversión del sector de la automoción desde el producto hacia el servicio, creando nuevas iniciativas para ofrecerlas en un paradigma de movilidad compartida.



Perspectiva de género en la movilidad

Durante muchos años, hombres y mujeres han manifestado pautas de movilidad y de estilo de conducción diferenciadas como consecuencia de la socialización diferencial de género.

Hombres y mujeres presentan diferentes estilos de conducción sobre la base de estos roles de género. La conducción más colaborativa y prudente de las mujeres contrasta con la conducción más competitiva y menos valorativa del riesgo de los hombres, consecuencia de los estereotipos y valores de género que la sociedad relaciona con determinados roles en función del sexo atribuido. De hecho, en el ámbito de la conducción, estos estereotipos, aún muy presentes, son los que provocan que los hombres asuman más conductas de riesgo, como signo afirmativo de su masculinidad.

En lo referente a las diferencias en las pautas de movilidad existentes, los estereotipos y los roles de género también inciden. Un ejemplo de ello lo encontramos en un mayor uso del transporte público por parte de las mujeres y un mayor uso del privado en el caso de los hombres.

El apartado i) del artículo 53 de la Ley 27/2015, del 21 de julio, de igualdad efectiva de mujeres y hombres, establece la necesidad de llevar a cabo una planificación de la movilidad que dé prioridad a los tiempos de los desplazamientos y que tenga en cuenta la accesibilidad en los itinerarios cotidianos relacionados con la organización de la vida personal, asociativa, familiar, doméstica y laboral.

Por eso resulta evidente que hay que seguir trabajando desde el ámbito de la planificación de las políticas públicas y, en concreto, en el ámbito de la movilidad segura y sostenible a fin de que las pautas de movilidad y las conductas en la conducción de los hombres y las mujeres se vayan equiparando cada vez más en el camino hacia una movilidad más segura y sostenible.

Asimismo, la perspectiva de género debe incidir, de manera transversal, en las diferentes políticas públicas que condicionan la movilidad, con respecto a aquellas cuestiones relativas a la organización del trabajo, la estructura familiar, la organización del tiempo, del ocio, las pautas de consumo, en aquellos ámbitos que condicionan los valores y los comportamientos diferenciales de los hombres y de las mujeres en el uso del vehículo y en sus pautas de movilidad.

Para terminar este punto, no podemos dejar de destacar la importancia de trabajar para incorporar la perspectiva de género en el ámbito educativo, aspecto fundamental para alcanzar una igualdad efectiva entre hombres y mujeres, introduciendo esta perspectiva en la formación en seguridad vial y movilidad sostenible en las aulas.

Conclusiones a los retos y oportunidades de la movilidad segura y sostenible

A modo de conclusión en este contexto de retos y oportunidades, hay que afirmar que el nuevo marco de movilidad requiere la máxima implicación y coordinación de los distintos agentes, tanto de las administraciones como de los sectores empresariales, económicos y sociales para garantizar la transición hacia una movilidad segura, sostenible, comprometida con la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad del aire, saludable, conectada y automatizada que permita la consecución en el año 2050 de un escenario de Visión Cero, sin víctimas mortales y sin heridos graves con secuelas para toda la vida.

Esta necesidad de colaboración transversal entre agentes públicos, privados y sociales es la que requiere la formulación del Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible.

Los nuevos hábitos de movilidad, así como la irrupción de nuevos modos de transporte, menos nocivos para la salud, conllevan un replanteamiento de la movilidad que debe continuar siendo aún más segura, sostenible y saludable. En este sentido, las políticas públicas deben promover acciones de mejora cada vez más transversales.

Es por este motivo que el Gobierno de la Generalitat acordó el 9 de julio de 2019 impulsar la elaboración del Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible.

El impulso del Pacto permite dar respuesta a nuevos retos en la movilidad que se están produciendo y quiere ser una herramienta como documento estratégico de carácter transversal, para facilitar la convivencia y la seguridad entre las personas usuarias de los distintos modos de transporte que confluyen en un mismo espacio público.

En definitiva, el Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible aglutina distintas disciplinas que hasta ahora se habían trabajado en ámbitos distintos: la seguridad vial, el medioambiente y la lucha contra el cambio climático, las innovaciones tecnológicas aplicadas a la movilidad y las nuevas formas de movilidad.

3 - El Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible



La elaboración del Pacto se acordó el 9 de julio de 2019 y contó con el apoyo de los principales agentes sociales y económicos en un acto posterior en el Palacio de la Generalitat, presidido por el Muy Honorable Presidente de la Generalitat de Cataluña, Joaquim Torra.

Su desarrollo se ha trabajado a partir de un proceso participativo presencial, que tuvo lugar en seis sesiones celebradas en noviembre y diciembre de 2019 en el Departamento de Interior, y a partir de un proceso participativo telemático que se completó durante el primer trimestre del año 2020.

3.1 Finalidad y objetivos

El objeto y la visión del Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible es garantizar la transición hacia una movilidad segura, sostenible, comprometida con la lucha contra el cambio climático y la mejora de la calidad del aire, saludable, conectada y automatizada que permita la consecución en el año 2050 de un escenario de Visión Cero, sin víctimas mortales y sin heridos graves con secuelas para toda la vida.

Por tanto, el Pacto, en el que participan agentes implicados directa o indirectamente en el ámbito de la seguridad vial y la movilidad sostenible, tiene por objetivo implantar una movilidad más segura y a la vez sostenible, saludable, conectada y automatizada.



Además de impulsar una movilidad más sostenible a través de los medios de transporte no motorizados, y de aquellos que no dependen de los combustibles fósiles, la movilidad activa y la promoción del transporte público, en el Pacto hay que tener en cuenta el desarrollo y la implantación de las nuevas tecnologías aplicadas a la industria de la automoción, a las infraestructuras viales y a los sistemas de información y de gestión del tráfico para liderar entre todos los agentes implicados la transición hacia una movilidad cada vez más conectada y autónoma.

El Pacto pretende, como documento estratégico de carácter transversal, aglutinar todos aquellos aspectos que están interrelacionados y condicionan y afectan a la movilidad.

El objetivo general del Pacto es promover una movilidad más segura, sostenible, saludable encaminada hacia la Visión Cero mientras se plantea los siguientes objetivos estratégicos:

Objetivos estratégicos

	Reducir en un 50 % las víctimas mortales de 2030 respecto al 2020
	Alcanzar la Visión Cero el año 2050 con conductores y conductoras que cumplan la normativa y usen correctamente los sistemas de seguridad circulando por carreteras de alto estándar de calidad
	Promover una movilidad más sostenible, saludable, conectada y autónoma
	Mejorar la calidad del aire

El Pacto como documento estratégico futuro tiene un alcance para los próximos diez años, con vigencia durante el próximo decenio 2021-2030.

3.2 Los seis ejes estratégicos del Pacto

El pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible se despliega en seis ejes principales, que incluyen por ámbitos las principales respuestas a los retos y oportunidades de futuro que se han planteado para la consecución de un nuevo escenario en la movilidad, que permita llegar con garantías a un cambio social y cultural también en seguridad vial.

En este sentido, los seis ejes estratégicos son los siguientes:

Eje 1. Replantear el espacio público hacia una movilidad más sostenible y segura

Eje 2. Adaptar las políticas de seguridad vial a las nuevas características de la accidentalidad

Eje 3. Crear una estrategia sensibilizadora y educativa para involucrar a toda la sociedad

Eje 4. Desarrollar un espacio de cooperación estratégica entre los distintos sectores implicados en la movilidad inteligente

Eje 5. Establecer los objetivos estratégicos para las infraestructuras respecto a los nuevos sistemas de movilidad

Eje 6. Desplegar la estructura necesaria para la gestión del cambio

Eje 1. Replantear el espacio público hacia una movilidad más sostenible y segura

El Eje 1 del Pacto se centra en establecer las pautas de convivencia entre las distintas personas usuarias de la vía pública (normativa, buenas prácticas, espacios ordenados...) y en reducir la contaminación atmosférica y el ruido pacificando los entornos urbanos y priorizando la movilidad a menos velocidad y no motorizada.

Los principales agentes implicados en este eje son: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Educación; Empresa y Conocimiento; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; la AMB; la ATM; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; policías locales; Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya; RENFE y otras entidades privadas y públicas del sector.

Eje 2. Adaptar las políticas de seguridad vial a las nuevas características de la accidentalidad

El Eje 2 del Pacto recoge las aportaciones para combatir la dispersión de los accidentes y el estancamiento del decrecimiento de la accidentalidad en un escenario de movilidad creciente y envejecimiento de la población, para aumentar los recursos destinados a la prevención y control de conductas de riesgo a la par con los países europeos más avanzados y para garantizar la movilidad segura para todo tipo de personas usuarias de la vía, en especial los colectivos vulnerables.

Los principales agentes implicados en este eje son: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Educación; Salud; Empresa y Conocimiento; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Políticas Digitales y Administración Pública, la ATM; las policías locales; el Instituto Catalán de las Mujeres; otras entidades públicas y privadas del sector y las asociaciones de víctimas.

Eje 3. Crear una estrategia sensibilizadora y educativa para involucrar a toda la sociedad

El Eje 3 del Pacto apuesta por desplegar las iniciativas para promover un cambio cultural hacia la conciencia de un futuro sin víctimas de tráfico y con una movilidad más sostenible y saludable, sumando sinergias con la incorporación de toda la sociedad y definiendo una estrategia comunicativa, transversal, intergeneracional y duradera en el tiempo para que la sociedad se sienta interpelada en la responsabilidad compartida por el derecho a la movilidad sostenible.

Los principales agentes implicados en este eje son: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Presidencia; Políticas Digitales y Administración Pública; Educación; Salud; Empresa y Conocimiento; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Justicia; Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; la ATM; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales, las policías locales; las asociaciones de víctimas; el Instituto Catalán de las Mujeres y otras entidades públicas y del sector.

Eje 4. Desarrollar un espacio de cooperación estratégica entre los distintos sectores implicados en la movilidad inteligente

El Eje 4 se centra en la coordinación estratégica público-privada para dinamizar todos los sectores implicados en la movilidad a favor de sistemas inteligentes, activar un espacio de diálogo en el ámbito de la movilidad en términos de eficiencia energética y avance tecnológico y profundizar en la colaboración entre administraciones, industria y sociedad para fomentar el transporte inteligente, así como los servicios de movilidad.

Los principales agentes implicados en este eje son: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Empresa y Conocimiento; Salud; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Políticas Digitales y Administración Pública; la ATM; diputaciones; las policías locales; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y del sector.

Eje 5. Establecer los objetivos estratégicos para las infraestructuras respecto a los nuevos sistemas de movilidad

El Eje 5 del Pacto pretende dar respuesta a los nuevos retos que los sistemas inteligentes puedan suponer para las infraestructuras, promover una red accesible y compatible para todo el mundo teniendo en cuenta a los colectivos vulnerables y los medios de transporte limpios, mediante la ordenación de espacios destinados a estos, y optimizar y homogeneizar la red vial con los sistemas inteligentes de transporte de última generación que aporten mejor resultado.

Los principales agentes implicados en este eje son: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; Territorio y Sostenibilidad; Empresa y Conocimiento; diputaciones; entidades locales y otras entidades públicas y privadas del sector.

Eje 6. Desplegar la estructura necesaria para la gestión del cambio

El Eje 6 del Pacto se centra en replantear las políticas de seguridad vial y movilidad con un enfoque que incorpore una perspectiva interdisciplinaria y colaborativa.

Este eje se concentra en replantear la estructura actual de la autoridad del tráfico para abordar los nuevos retos de movilidad y seguridad vial en el futuro y, al mismo tiempo, integrar en la estructura a las policías de tráfico y la gestión del crecimiento exponencial del sistema de sanciones.

Los principales agentes implicados en este eje son: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Educación; Salud; Empresa y Conocimiento; Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Justicia; la ATM; ayuntamientos; entidades locales; las asociaciones de víctimas y otras entidades públicas y privadas del sector.

3.3 Coordinación y gestión del Pacto

El Pacto es un Plan de planes y como tal es un documento estratégico de carácter transversal que está alineado con otros documentos de cariz estratégico elaborados por la Administración en aquellos aspectos que inciden en la movilidad, como son la lucha contra el cambio climático, la reducción de las emisiones contaminantes derivadas de los vehículos a motor, el fomento de las energías renovables, la movilidad sostenible, el desarrollo del vehículo eléctrico y la aplicación de las nuevas tecnologías a la movilidad, con el futuro del vehículo autónomo en el horizonte, entre otros aspectos.

Es importante hacer hincapié en la coordinación y cooperación entre las diferentes administraciones públicas (Generalitat de Cataluña, administraciones supralocales y locales) para facilitar la implementación de las acciones que se puedan derivar de este Pacto y hacerlo de un modo transversal y coordinado.

Teniendo en cuenta la transversalidad de las políticas de movilidad segura y sostenible, la ejecución de las líneas estratégicas del Pacto Nacional se llevará a cabo a través de planes de acción sectoriales, impulsados por los departamentos de la Generalitat de Cataluña correspondientes y con la participación del resto de administraciones públicas y de las entidades públicas y privadas, así como de la sociedad civil.

Estos planes concretarán los instrumentos y las acciones prioritarias para alcanzar los objetivos establecidos en este Pacto Nacional, estableciendo el presupuesto necesario para la realización de estas acciones. El Servicio Catalán de Tráfico elabora periódicamente los planes de seguridad viales trienales y es en estos documentos donde se despliegan los objetivos y ejes estratégicos del Pacto a través de las actuaciones concretas que realizarán los diferentes agentes que participan en él. Anualmente, estas actuaciones se concretan en el Programa de actividades, que desarrollan entidades públicas y privadas que trabajan para la mejora de la seguridad vial.

Para cumplir los objetivos del Pacto, es esencial involucrar no solo a los departamentos de la Generalitat de Cataluña, sino también al resto de administraciones y entidades públicas que tienen competencias en la materia.

Asimismo, es primordial la colaboración y cooperación de todas las entidades privadas y asociaciones que realizan actuaciones en el ámbito de la movilidad segura y sostenible.

Adhesiones

Las distintas administraciones supralocales y locales, así como otras entidades públicas y privadas, se pueden adherir al Pacto Nacional –comunicándolo a la Subdirección General de Seguridad Vial del Servicio Catalán de Tráfico– siempre que manifiesten su compromiso con los objetivos y principales líneas estratégicas del Pacto y presenten un plan de acción –o bien ya tengan un plan aprobado– que contenga el desarrollo de distintas medidas derivadas de los ejes estratégicos del Pacto y se designe a una persona coordinadora. En este sentido, el Pacto irá incorporando a todas aquellas entidades que se adhieran como agentes implicados en los diferentes ejes.

Mediante esta adhesión se permite involucrar a los diferentes sectores socioeconómicos afectados que se sientan interpelados para participar en el desarrollo de los ejes del Pacto y para alcanzar los objetivos establecidos.

La Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial (CIMSIV) hará cada 3 años un seguimiento de la realización de las líneas estratégicas contenidas en el Pacto a raíz del avance y el conocimiento de los distintos planes de acción sectorial, así como del conocimiento de las distintas acciones llevadas a cabo por las entidades públicas y privadas que se adhieran al Pacto, a fin de alcanzar los objetivos establecidos en este Pacto Nacional.

Por otro lado, se elaborará un informe de seguimiento del Pacto en el que se llevará a cabo una evaluación del cumplimiento de los objetivos establecidos y un análisis de las actuaciones realizadas para el desarrollo de los ejes estratégicos que lo estructuran.

4 - Desarrollo de los ejes

Eje 1 – Replantear el espacio público hacia una movilidad más sostenible y segura



El modelo imperante de movilidad basado en la preeminencia del vehículo privado a motor tiene unos altos costes en la salud de las personas y es un factor decisivo en el escenario actual de emergencia climática. Por eso es necesario garantizar la evolución hacia un cambio modal que potencie los modos de movilidad sostenibles en detrimento de los más contaminantes, en beneficio de la salud y la calidad de vida de las personas.

Los vehículos a motor constituyen una fuente importante de contaminación atmosférica, relacionada con enfermedades del sistema respiratorio, especialmente en las ciudades, a través de la emisión de partículas (PM) y de óxidos de nitrógeno (NOx). El dióxido de carbono (CO²), el monóxido de carbono (CO) y el metano (CH⁴), además, constituyen los principales gases de efecto invernadero procedentes de la combustión. En relación con la salud, también hay que mencionar la contaminación acústica procedente del tráfico de vehículos.

En la Unión Europea, los medios de locomoción fueron en 2019 los responsables del 25 % de las emisiones de CO², y los automóviles emitieron el 60,7 % del total, del 87 %, de las emisiones de CO y del 66 % de las de óxido de nitrógeno.

Por otro lado, la crisis sanitaria y social derivada de la pandemia de la COVID-19 está modificando y condicionando las pautas de movilidad de las personas, tanto en lo que se refiere al uso de los medios de transporte privado como respecto a un incremento de los modos de movilidad sostenibles y con una recuperación del espacio de la ciudad para los ciudadanos.

No podemos dejar perder esta oportunidad y desde las instituciones hay que potenciar los modos de movilidad más sostenibles y saludables, como son la bicicleta o el transporte público, por ejemplo, y disuadir de la dependencia de los vehículos de motor respecto a los combustibles fósiles. Eso implica necesariamente replantear los espacios comunes para dar cabida a todas las personas usuarias de la vía y fomentar la convivencia y el uso de la red vial para todos los modos de transporte.

En esta nueva situación, pues, es central trabajar para lograr ciudades más amables, orientadas a las personas, y para reconciliar a sus habitantes con el entorno urbano, ganando espacios para el peatón. Hay que dar respuesta a la demanda social de entornos urbanos de pacificación del tráfico (*traffic calming*) y, para lograrlo, hay que adaptar las infraestructuras urbanas y reducir la velocidad de uso, así como restablecer restricciones de circulación en espacios determinados como son las zonas de bajas emisiones o también las supermanzanas y los ejes de pacificación, las zonas 30, las calles con plataforma única y prioridad invertida o las zonas peatonales.

Incrementar el espacio público destinado al peatón promueve los desplazamientos a pie y la mejora de la calidad de vida de las personas, además de potenciar otros usos ciudadanos de este espacio.

Establecer zonas de bajas emisiones con restricciones a la circulación de los vehículos más contaminantes –medida que se ha empezado a implantar en ciudades como Barcelona– tiene un alto potencial de impacto en la lucha contra la contaminación producida por los vehículos a motor. Otra medida a tener en cuenta, introducida con éxito en otros países europeos, puede ser establecer un peaje urbano, cuya finalidad es reducir el tráfico mediante el pago de una tasa anticontaminación.

Es crucial continuar trabajando para potenciar el uso del transporte público y más en las circunstancias actuales –en las que se ha detectado una infrautilización por el miedo de la población al riesgo de contagio en un contexto de pandemia– recuperando la confianza en su uso, potenciándolo y dotándolo de más recursos para que pueda ser una alternativa factible al vehículo privado, sobre todo en la movilidad obligada. No obstante, hay que establecer mecanismos para que su actual infrautilización no implique un aumento de los modos motorizados.

Hay que potenciar la intermodalidad entre los distintos modos de transporte estableciendo una red de enlaces que fomente el uso de los modos de movilidad sostenible, con medidas como pueden ser la creación de aparcamientos de enlace y disuasorios en perímetros urbanos y estaciones de transporte público, y de aparcamientos seguros de bicicletas en las estaciones de trenes y autobuses.

Por otro lado, los nuevos servicios de movilidad compartida son una oportunidad para impulsar una movilidad más sostenible, porque disminuyen las externalidades negativas en comparación con las del vehículo privado. Así pues, los servicios de movilidad compartida, en sus distintas modalidades (*carsharing, motosharing, bicisharing...*) son una buena oportunidad para reducir la contaminación, para fomentar una movilidad más sostenible, mejorar la gestión del aparcamiento en las ciudades e impulsar una renovación del parque de vehículos existente potenciando el uso de vehículos con energías menos contaminantes, como la eléctrica.

Por otro lado, es importante adaptar las ciudades y los pueblos a los nuevos modos de movilidad sostenible que están apareciendo, como son los vehículos de movilidad personal (VMP), que han visto incrementado su uso en los últimos años de un modo considerable. Dada la aparición de este nuevo actor en la movilidad, es necesario homogeneizar sus criterios de uso y circulación a través de una regulación común y al mismo tiempo fomentar una convivencia segura en su interrelación con los peatones y los otros vehículos.

Asimismo, dentro del ámbito urbano, hay que seguir trabajando en la mejora de la seguridad vial local, haciendo extensivos los planes locales de seguridad vial a todos los municipios y continuando con la estrategia de evaluación y actualización contenida de los planes locales ya existentes, así como en la realización de trabajos técnicos de mejora de la seguridad vial para hacer frente a problemáticas concretas de los municipios en relación con aspectos como la pacificación del tráfico en un área concreta, la ordenación de un polígono industrial o de una urbanización con criterios de seguridad vial, o el estudio en una zona periurbana, entre otros.

Del desarrollo de este eje, se derivan los siguientes subejos y líneas estratégicas:



1.1 Estrategias para facilitar el cambio modal hacia medios de transporte más sostenibles y fomentar la intermodalidad entre distintos modos de transporte

1.1.1 Potenciar una movilidad segura, activa y sostenible

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Educación; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Salud; la ATM; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 1.1.1.1 Favorecer el uso de los modos de transporte seguros, activos y sostenibles, promocionando el uso de la bicicleta, de los vehículos de movilidad personal, el transporte público y la movilidad de los peatones
- 1.1.1.2 Implicar al sector logístico en el compromiso para la reducción de las emisiones de contaminantes atmosféricos y de gases de efecto invernadero, potenciando la distribución urbana de mercancías de última milla con vehículos eléctricos y no contaminantes
- 1.1.1.3 Impulsar los modos de transporte sostenibles en la movilidad laboral, fomentando los planes de desplazamiento de empresa
- 1.1.1.4 Llevar a cabo campañas de concienciación para fomentar la movilidad segura, activa y sostenible

1.1.2 Promocionar el uso del transporte público

Agentes implicados: departamentos de Territorio y Sostenibilidad; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Salud; la ATM; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 1.1.2.1 Proporcionar un sistema de transporte público seguro, asequible, accesible y sostenible para todos
- 1.1.2.2 Proporcionar un sistema de transporte público colectivo que sea competitivo con respecto al vehículo privado, especialmente para los desplazamientos territoriales
- 1.1.2.3 Facilitar el acceso del transporte público a las grandes ciudades con carriles para autobuses
- 1.1.2.4 Adecuar la oferta de transporte público a las necesidades de la movilidad laboral

1.1.3 Fomentar la intermodalidad

Agentes implicados: departamentos de Territorio y Sostenibilidad; Empresa y Conocimiento; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; la AMB; la ATM; Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya; RENFE; diputaciones; ayuntamientos; otras entidades supralocales y locales y otras entidades públicas y privadas.

- 1.1.3.1 Favorecer la intermodalidad entre los distintos modos de transporte
- 1.1.3.2 Potenciar las infraestructuras de enlace y disuasión para favorecer la conexión con los modos de movilidad sostenible
- 1.1.3.3 Facilitar el acceso a los polígonos industriales, por medio del transporte público, las conexiones intermodales y los modos de movilidad sostenible



1.2 Iniciativas para reducir la contaminación atmosférica y acústica

1.2.1 Llevar a cabo actuaciones para mejorar la calidad del aire y reducir la contaminación acústica

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; Territorio y Sostenibilidad; Salud; la AMB; la ATM; diputaciones; ayuntamientos, entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 1.2.1.1 Consolidar la implantación de estrategias sostenibles en las ciudades como la ampliación de las zonas de bajas emisiones y la implantación de medidas de restricción de la circulación por motivos medioambientales para disuadir del uso del vehículo privado en el interior de las ciudades
- 1.2.1.2 Armonizar las ordenanzas reguladoras sobre restricciones a la circulación por motivos medioambientales
- 1.2.1.3 Llevar a cabo campañas de comunicación explicando los beneficios para la salud de establecer zonas de bajas emisiones
- 1.2.1.4 Fomentar la renovación del parque de vehículos existente, tanto de los vehículos privados como las flotas de transporte de mercancías o pasajeros, con la incorporación de vehículos de bajas emisiones limpios y con energías renovables

- 1.2.1.5 Llevar a cabo acciones para mejorar la calidad acústica introduciendo cambios en los modelos de movilidad, fomentando los medios de transporte más silenciosos y saludables y la reducción del uso de los vehículos privados de motor
- 1.2.1.6 Potenciar la protección de zonas sensibles (centros escolares, centros hospitalarios, residencias, equipamientos, etc.) a fin de reducir la contaminación acústica



1.3 Nuevas tendencias en la movilidad urbana. Vehículos de movilidad personal y vehículos compartidos

1.3.1 Integrar los vehículos de movilidad personal en la dinámica de la seguridad vial

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Educación; diputaciones; la AMB; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 1.3.1.1 Establecer recomendaciones para la circulación segura de los vehículos de movilidad personal (VMP)
- 1.3.1.2 Llevar a cabo actividades formativas sobre el uso de los VMP

1.3.2 Potenciar el uso de los vehículos compartidos

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; diputaciones; la AMB; la ATM; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 1.3.2.1 Incentivar el uso de las distintas modalidades de vehículo compartido existente (turismo, autocar, moto, bicicleta, VMP)
- 1.3.2.2 Potenciar los vehículos compartidos eléctricos
- 1.3.2.3 Impulsar el uso de servicios de movilidad compartida en los centros de trabajo



1.4 Planificación urbana y adaptación de las infraestructuras a un modelo de ciudad más verde y sano

1.4.1 Incorporar en la planificación urbana criterios de movilidad segura, sostenible y accesible

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Salud; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; diputaciones; la AMB; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 1.4.1.1 Diseñar el espacio público a fin de potenciar los modos de movilidad sostenibles, seguros y accesibles, y minimizar la población expuesta a la contaminación atmosférica y acústica
- 1.4.1.2 Adaptar las infraestructuras urbanas a los modos de movilidad sostenible y segura
- 1.4.1.3 Integrar la seguridad vial en la planificación del municipio mediante los planes locales de seguridad vial
- 1.4.1.4 Tener en cuenta la planificación de la movilidad laboral en el planteamiento urbanístico

1.4.2 Ampliar medidas de pacificación del tráfico

Agentes implicados: departamento de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 1.4.2.1 Impulsar medidas de pacificación del tráfico en zona urbana
- 1.4.2.2 Ampliar las supermanzanas y los ejes de pacificación del tráfico, zonas 30, calles con plataforma única y prioridad para desplazamientos de proximidad, o las zonas de peatones
- 1.4.2.3 Implantar nuevas medidas de reducción de la velocidad en zona urbana

Eje 2 – Adaptar las políticas de seguridad vial a las nuevas características de la accidentalidad



Durante la década 2000-2010, Cataluña fue uno de los países de Europa que encabezaba la reducción de la siniestralidad mortal en la red vial, logrando reducciones de más del 50 % de las víctimas mortales por accidentes de tráfico.

Sin embargo, en la década 2010-2020 estas reducciones se han movido en torno aproximadamente al 30 % de las víctimas mortales, lejos de cumplir con el objetivo de reducción del 50 % que marca el Plan estratégico de seguridad vial 2014-2020 en Cataluña, porcentajes de reducción que coinciden con la mayoría de países europeos de nuestro entorno. Con todo, habrá que ver qué efectos de consolidación tendrá esta tendencia como consecuencia de la pandemia provocada por la COVID-19.

En cualquier caso, sin tener en cuenta la excepcionalidad del freno de la movilidad que ha supuesto inicialmente la crisis sanitaria, esta tendencia de cierta desaceleración en el cumplimiento de los objetivos de seguridad vial en toda Europa, en Cataluña se puede argumentar observando las últimas tendencias de accidentalidad que muestran un aumento de la dispersión de los accidentes y un estancamiento en el descenso de la mortalidad. La tendencia decreciente se modifica a partir de 2014, cuando la evolución de la mortalidad y la accidentalidad grave presentan variaciones y no se registra una reducción continuada a lo largo de los años.

Además, pese a haber aún tramos y puntos de concentración de accidentes, hoy en día los siniestros ya no se presentan tan agrupados en unos puntos determinados, sino que están repartidos de manera más dispersa por todo el territorio, de modo que la actuación en seguridad vial deber ir acompañada de un diagnóstico aún más preciso y de una cierta microcirugía.

También hay que tener en cuenta que con la última recuperación económica derivada de la crisis iniciada en 2007 se incrementó la movilidad con el consiguiente incremento de los accidentes. El cambio en la movilidad obligada –con tendencia creciente a la lejanía del lugar de residencia/trabajo/escuela– también es uno de los factores que puede explicar esta dispersión de los accidentes.

El exceso de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol y otras drogas o psicofármacos, así como la importancia creciente de las distracciones, con el uso del teléfono móvil en la conducción como un factor que no para de crecer, son algunos de los factores concurrentes que causan más accidentes de tráfico. Por eso, hay que trabajar para intensificar y reforzar las medidas de control de estos factores de riesgo.

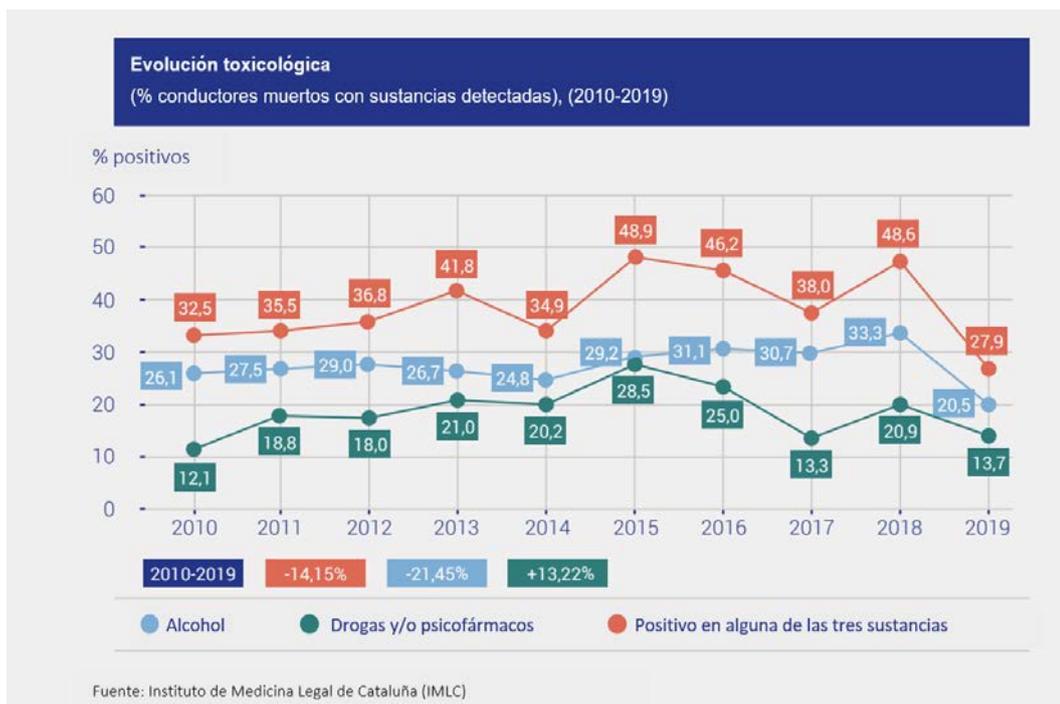
Por lo tanto, adaptar las políticas de seguridad vial a las nuevas características de la accidentalidad requiere, sobre todo, un enfoque múltiple y pluridisciplinario, que en esta nueva etapa debe centrarse aún más en el factor humano, que aún es responsable de más del 90 % de accidentes.

La protección de los colectivos vulnerables y la necesidad de incrementar el conocimiento sobre los factores concurrentes de la accidentalidad son clave en este ámbito, tanto en lo que se refiere a profundizar en las posibilidades técnicas que ofrece el *big data* como en lo que respecta a las medidas específicas que hay que tomar para evitar sectorialmente todos y cada uno de estos accidentes.

Aunque las administraciones cada vez están más y mejor preparadas para dotarse de los datos que les ayuden a entender y analizar la accidentalidad y sus causas, hay que trabajar para mejorar los sistemas de información de los accidentes y, sobre todo, la coordinación entre las distintas administraciones que intervienen, así como mejorar la coordinación policial entre las distintas policías de tráfico.

Esta necesidad de coordinación técnica y policial tiene que repercutir en la mejora del control de factores tradicionales y nuevos, desde la velocidad excesiva o inadecuada o el consumo de alcohol y otras drogas o psicofármacos hasta las distracciones. Hay que revisar los límites de velocidad permitidos y adaptarlos en función de cada vía con una tendencia decreciente, avanzando hacia el asentamiento de una tasa 0,0 % de consumo y consolidar el control sobre las conductas de riesgo basadas en el uso inadecuado de los aparatos electrónicos que han acabado formando parte de casi cada minuto de nuestras vidas.

La incidencia del consumo de alcohol, otras drogas y psicofármacos en la conducción es un factor de riesgo que causa un gran número de siniestros viales. Por eso, es importante incidir en su prevención y control. Según los datos de evolución toxicológica analizados por el Instituto de Medicina Legal de Cataluña (IMLC), que muestra el gráfico que se presenta a continuación, en 2019 un 20,5 % de los conductores fallecidos en accidente de tráfico habían consumido alcohol, un 13,7 % drogas o psicofármacos y un 27,9 % habían dado positivo en alguna de estas tres sustancias.



Tampoco podemos olvidar la importancia de seguir trabajando en unas infraestructuras seguras, aspecto que se tratará con detenimiento en el eje 5 del Pacto, con medidas que contribuyan a la reducción del número de accidentes, y en el desarrollo e implantación de las tecnologías de seguridad activa en la conducción como herramienta de mejora de la seguridad vial.

Si nos centramos en la diversidad de colectivos vulnerables (peatones, ciclistas, personas usuarias de vehículos de movilidad personal, motoristas y personas mayores), los ámbitos más preocupantes que requieren aún de un foco específico de actuación están encabezados por los motoristas y la gente mayor por su repercusión en el conjunto de la accidentalidad. Ambos colectivos no siguen los parámetros de decrecimiento generales e incluso aumentan los registros del inicio de la década 2010-2020. También los ciclistas merecen una atención especial por su ritmo de implantación y su consolidación creciente en la zona urbana.

Colectivo a colectivo, la prioridad de las políticas de tráfico, sobre todo en la zona urbana, debe partir de la protección de los peatones. En 2019 los atropellos de peatones aún representaban una causalidad principal en zona urbana y en zona interurbana superaban otras tipologías de accidentes, como volcar en la carretera o la colisión con obstáculo. La introducción de nuevas tecnologías en la conducción aplicadas a mejorar la seguridad de los peatones, como pueden ser los dispositivos de sistemas de detección o de innovación en la señalización de los pasos de peatones, además de la iluminación inteligente, pueden contribuir a mejorar la seguridad de este colectivo y todo ello puede repercutir en un urbanismo mejor y más adaptado.

Otra medida importante para promocionar la movilidad a pie y reducir la contaminación de los vehículos a motor es establecer medidas de pacificación del tráfico, como las zonas 30, las supermanzanas y ejes de pacificación, las manzanas para peatones y las calles con plataforma única de prioridad invertida, aspectos ya abordados en el eje anterior. Se trata de recuperar el espacio para el peatón en detrimento del destinado tradicionalmente al vehículo privado, porque tener espacios urbanos pacificados contribuye a mejorar la calidad de vida y la salud de las personas, así como a la reducción de los altos niveles de contaminación que aún se registran.

En cuanto a los ciclistas, el Servicio Catalán de Tráfico está implicado en el reto de potenciar el uso de la bicicleta, que últimamente se ha incrementado muy considerablemente. Según el Barómetro de la Bicicleta 2019,¹⁵ el 40,3 % de la población de Cataluña usa la bicicleta con alguna frecuencia y concretamente un 4,8 % la usa cada día o casi. El Gobierno de la Generalitat, por medio del Departamento de Territorio y Sostenibilidad y la participación directa del Servicio Catalán de Tráfico, ha aprobado la Estrategia Catalana de la Bicicleta 2020-2025,¹⁶ que se marca como objetivo general, de acuerdo con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, duplicar la cuota modal de la bicicleta para llegar a un 8 % de los desplazamientos urbanos y para que este incremento se haga sin que aumente la accidentalidad en este sector, que en los últimos años está atento a los efectos del impacto de compartir su espacio con el fenómeno de los vehículos de movilidad personal.

Muchos municipios están trabajando hoy en día para dotarse de infraestructuras para la bicicleta y para los vehículos de movilidad personal con la creación de una red básica pedaleable, incidiendo en el diseño del espacio urbano y desarrollando espacios destinados a la bicicleta con conexiones con los principales equipamientos de la ciudad y con el transporte público. Además, para potenciar una intermodalidad efectiva entre bicicleta y transporte público, hay que insistir en mejorar la accesibilidad a las estaciones y crear aparcamientos seguros de bicicletas y promover una buena convivencia con el resto de modos de movilidad.

Para reducir la siniestralidad de los motoristas, el Servicio Catalán de Tráfico plantea la formación como puntal de mejora, con la realización de cursos adaptados al tipo de conducción y a los riesgos específicos asociados. También es importante fomentar el uso de un equipamiento de protección adecuado y ajustado a las necesidades de cada tipo de usuario del vehículo de dos ruedas. Además de la formación y el equipamiento, es crucial adaptar la infraestructura vial a los motoristas y a las vulnerabilidades que conlleva la conducción sobre dos ruedas, donde la implantación de adaptaciones específicas que mejoren su protección, sobre todo en los tramos con presencia de motoristas que tengan una intensidad mediana más elevada o presenten mayores riesgos.

En lo que respecta a la gente mayor, el envejecimiento de la población tiene unas consecuencias muy visibles en la movilidad y la seguridad vial. La franja de víctimas mortales entre 65 y 74 años es la que menos se reduce en 2019 en relación con la referencia de 2010, menos de un 5 por ciento. Teniendo en cuenta este sector, es importante llevar a cabo acciones formativas destinadas a la gente mayor, que estén adaptadas a las características de su movilidad, y adaptar el espacio urbano a sus necesidades de movilidad, con medidas genéricas y específicas, como la protección del entorno de los equipos frecuentados por este colectivo o con la regulación semafórica adecuada para la dinámica propia de las personas mayores.

Otro aspecto importante en el que habrá que incidir en un futuro es la necesidad de establecer un mayor control de las funciones perceptivas, motrices y cognitivas de las personas con carné de conducir, adaptando las pruebas de renovación del carné en función de estas características específicas con la realización de un examen más completo en el caso de las personas mayores. También hay que mejorar la comunicación entre las autoridades de tráfico y las sanitarias a fin de dar la respuesta más adaptada posible a las necesidades de los distintos grupos de riesgo, respetando la privacidad de sus datos personales.

Por todo ello, hay que trabajar en los siguientes subejjes y líneas estratégicas:

¹⁵ Encuesta Barómetro de la Bicicleta 2019. Departamento de Territorio y Sostenibilidad

¹⁶ 6 Estrategia Catalana de la Bicicleta 2020-2025. Departamento de Territorio y Sostenibilidad



2.1 Estrategias para combatir la dispersión de los accidentes y el estancamiento en el descenso de la accidentalidad

2.1.1 Analizar los accidentes de tráfico a fin de identificar sus causas y establecer medidas correctoras

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales; el Instituto Catalán de las Mujeres y otras entidades públicas y privadas.

- 2.1.1.1 Mejorar el sistema de información de los accidentes de tráfico y de la movilidad en colaboración y coordinación con las policías de tráfico
- 2.1.1.2 Profundizar en la tipología y la causa de los accidentes en función de su gravedad
- 2.1.1.3 Definir y crear una unidad de modelización del tráfico y de los accidentes
- 2.1.1.4 Incorporar la perspectiva de género en el estudio de los accidentes y las conductas de riesgo en la conducción
- 2.1.1.5 Promocionar mecanismos de colaboración ciudadana (*apps*, por ejemplo) que faciliten la localización de situaciones de riesgo vial

2.1.2 Incidir en las conductas de riesgo en la conducción

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); las policías locales; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las asociaciones de víctimas y otras entidades públicas y privadas.

- 2.1.2.1 Reducir las conductas de riesgo contra la seguridad vial a través de acciones de prevención y control
- 2.1.2.2 Combatir la velocidad inadecuada o excesiva en la conducción
- 2.1.2.3 Trabajar para poner fin al uso de alcohol, otras drogas y psicofármacos en la conducción
- 2.1.2.4 Combatir el uso del móvil en la conducción y las distracciones al volante
- 2.1.2.5 Mejorar la coordinación de las policías de tráfico y los trabajos de vigilancia y control de seguridad vial
- 2.1.2.6 Hacer acciones de sensibilización sobre los efectos y las consecuencias de las conductas de riesgo en la conducción

- 2.1.2.7 Mejorar el procedimiento sancionador para una mayor eficacia de control de las conductas de riesgo
- 2.1.2.8 Incorporar la educación y la formación en la movilidad segura y sostenible, así como acciones de prevención en todos los ámbitos
- 2.1.2.9 Trabajar con la sociedad y la industria de las telecomunicaciones y de los dispositivos móviles para minimizar las distracciones en la conducción

2.1.3 Mejorar las infraestructuras en favor de una movilidad más segura

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; diputaciones y otras entidades públicas y privadas.

- 2.1.3.1 Revisar la señalización vertical y horizontal, así como tomar medidas para contribuir a reducir la cifra de accidentes frontales y frontolaterales con acciones como la implantación de carreteras 2+1
- 2.1.3.2 Elaborar una normativa de sistemas de contención adaptada a la realidad de la mayor parte de las carreteras catalanas

2.1.4 Incrementar la adaptación tecnológica del parque automovilístico catalán

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad y otras entidades públicas y privadas.

- 2.1.4.1 Establecer un marco de regulación consistente que fomente el desarrollo y la implementación de sistemas adaptativos de protección y observación de ocupantes
- 2.1.4.2 Preparar el entorno adecuado para el despliegue de sistemas de Seguridad terciaria que ayuden a mejorar y agilizar la respuesta de los equipos de emergencia y rescate en accidentes de tráfico



2.2 La prevención de los atropellos

2.2.1 Replantear el espacio público incorporando al peatón en el centro de las políticas públicas de urbanismo y movilidad

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Salud; la ATM; las policías locales; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y las asociaciones de víctimas.

- 2.2.1.1 Implantar nuevas zonas de pacificación del tráfico y de prioridad invertida para la movilidad del peatón
- 2.2.1.2 Establecer medidas de seguridad vial para proteger a los peatones

2.2.2 Controlar las conductas de riesgo para la protección de los peatones

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); las policías locales; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 2.2.2.1 Combatir las conductas de riesgo para la protección de los peatones (por ejemplo: las infracciones de los conductores de los distintos tipos de vehículos que pongan en peligro la integridad de los peatones, o bien las infracciones relacionadas con el incumplimiento de los semáforos y los pasos de peatones, así como vigilar las conductas antirreglamentarias que perjudiquen a las personas, etc.).

2.2.3 Fomentar medidas de protección de los peatones en zona interurbana

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; las policías locales; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las asociaciones de víctimas y otras entidades públicas y privadas.

- 2.2.3.1 Planificar caminos laterales, aceras para peatones o rutas alternativas en las vías interurbanas en las que haya una cierta intensidad de tráfico de peatones
- 2.2.3.2 Estudiar hacer obligatorio el uso de elementos reflectores y luminosos para circular a pie por las vías interurbanas

2.2.4 Promover la incorporación en los vehículos de dispositivos de seguridad ADAS para la protección de los peatones

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; Empresa y Conocimiento; Políticas Digitales y Administración Pública; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

2.2.5 Potenciar la educación vial para la movilidad segura y sostenible acerca de los riesgos y comportamientos de los peatones para mejorar su seguridad

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Educación; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); las policías locales; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.



2.3 Ciclistas: el reto de potenciar el uso de la bicicleta sin que aumente la accidentalidad

2.3.1 Fomentar acciones comunicativas, educativas y de formación del uso de la bicicleta

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); las policías locales; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas, privadas y asociaciones.

- 2.3.1.1 Ampliar las actividades formativas sobre el uso de la bicicleta
- 2.3.1.2 Lograr que la educación para la movilidad segura y sostenible en el uso de la bicicleta esté presente en el currículum escolar para los alumnos de educación primaria y secundaria
- 2.3.1.3 Estudiar la implantación de sanciones a ciclistas equivalentes a la asistencia obligatoria a sesiones de formación y concienciación
- 2.3.1.4 Colaborar en organismos nacionales e internacionales de la promoción de la bicicleta y con otras instituciones públicas y privadas
- 2.3.1.5 Hacer campañas para promover el uso de la bicicleta

2.3.2 Regular el ciclismo, investigar la accidentalidad y combatir la indisciplina vial

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); las policías locales; diputaciones; ayuntamientos y entidades locales.

- 2.3.2.1 Hacer propuestas legales para la bicicleta para que sea más segura
- 2.3.2.2 Promover el uso de elementos de seguridad como el casco y el uso de alumbrado de día
- 2.3.2.3 Elaborar estudios e informes que nos permitan conocer con más detalle las causas de la accidentalidad de los ciclistas y caracterizar su movilidad
- 2.3.2.4 Combatir la indisciplina vial tanto de los ciclistas como del resto de personas usuarias de la vía en su interacción con los ciclistas y establecer controles específicos e integrales con el objetivo de reducir la accidentalidad

2.3.2 Crear infraestructuras ciclables para garantizar una red continua

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Educación; las policías locales; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 2.3.3.1 Revisar el espacio destinado al usuario de la bicicleta en entornos urbanos a fin de evitar conflictos con las otras personas usuarias de la vía pública (vehículos motorizados, peatones y personas usuarias de los vehículos de movilidad personal)
- 2.3.3.2 Potenciar la creación de una red pedaleable interurbana conectada que enlace diferentes poblaciones mediante carriles bici
- 2.3.3.3 Estudiar la implantación de vías segregadas por las que circulen distintos modos de transporte en función de parámetros como la velocidad, la vulnerabilidad, el riesgo para terceros y la maniobrabilidad



2.4 Motoristas: ¿cómo mejoramos su seguridad?

2.4.1 Promover una formación continuada con la realización de actividades formativas de actualización y reciclaje

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); las policías locales; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 2.4.1.1 Fomentar la formación vial de los motoristas y también del resto de personas usuarias de la vía en relación con su interacción con los motoristas
- 2.4.1.2 Revisar las condiciones, la experiencia y los requisitos que se requieren para conducir motocicletas de las distintas categorías
- 2.4.1.3 Hacer campañas de comunicación y sensibilización dirigidas a los distintos colectivos de personas usuarias de la motocicleta según el tipo de movilidad (urbana, de ocio y/o fin de semana, personas usuarias de servicios de movilidad compartida, etc.)

2.4.2 Incidir en la mejora de la infraestructura vial y de protección para los motoristas

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y Territorio y Sostenibilidad; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 2.4.2.1 Mejorar la seguridad de las carreteras para los motoristas instalando sistemas de protección y garantizar unas buenas condiciones de mantenimiento de la infraestructura
- 2.4.2.2 Estudiar la implantación de distintas vías de segregación de carriles para motoristas

2.4.3 Fomentar sistemas de seguridad pasiva y activa para las motos y los motoristas

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad, Empresa y Conocimiento (Subdirección General de la Seguridad Industrial); Salud (Subdirección General de Drogodependencias); las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 2.4.3.1 Promover equipamientos de protección seguros para los motoristas y sus acompañantes
- 2.4.3.2 Invertir en la innovación de sistemas de seguridad activa para motocicletas
- 2.4.3.3 Favorecer la renovación del parque móvil de motocicletas y ciclomotores para incorporar avances en seguridad y promover los desplazamientos más sostenibles
- 2.4.3.4 Fomentar que los vehículos pesados se doten de sistemas de seguridad de ayuda a la conducción para la protección de colectivos vulnerables como motoristas o peatones

2.4.4 Combatir la indisciplina vial

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y las policías locales.

- 2.4.4.1 Combatir las conductas de riesgo por parte de los motoristas y las del resto de personas usuarias de la vía respecto a este colectivo



2.5 Efectos del envejecimiento de la población en la movilidad y la seguridad vial

2.5.1 Establecer un programa de formación continua sobre movilidad segura y sostenible a lo largo de todo el ciclo vital

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Salud; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales, las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 2.5.1.1 Establecer un sistema de formación continua dirigido a las personas mayores que ayude a mejorar sus aptitudes y actitudes en la conducción
- 2.5.1.2 Llevar a cabo acciones formativas específicas para personas mayores tanto en los centros de obtención y renovación del carné de conducir como en los centros de personas mayores o en los centros cívicos, con el objetivo de mejorar la seguridad en sus desplazamientos
- 2.5.1.3 Estudiar y proponer mejoras en las pruebas de renovación del carné de conducir en función de las capacidades físicas y cognitivas de las personas

2.5.2 Actuar en las infraestructuras para la protección de la movilidad de las personas mayores

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Salud; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 2.5.2.1 Reordenar el espacio urbano teniendo en cuenta la tendencia al envejecimiento progresivo de la población, incorporando las necesidades específicas de movilidad de las personas mayores en el diseño presente y futuro de los pueblos y de las ciudades

2.5.3 Estudiar nuevos requisitos de circulación para garantizar la movilidad de las personas mayores y la seguridad vial

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); diputaciones; ayuntamientos, entidades locales; las policías locales y las asociaciones de víctimas.

2.5.4 Impulsar las medidas de ayuda a la conducción, especialmente en vehículos pesados y en el transporte público para prevenir los atropellos de peatones

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

Eje 3 – Crear una estrategia sensibilizadora y educativa para involucrar a toda la sociedad

Ante el cambio de paradigma que se está produciendo en la movilidad y los retos y oportunidades que se derivan de él, así como para hacer frente a la situación de emergencia climática en la que nos hayamos, hay que destinar esfuerzos a elaborar una estrategia comunicativa y de sensibilización que promueva cambios sociales y culturales reales que redunden en una movilidad más sostenible, activa, saludable y segura.

A raíz del proceso participativo para la elaboración de este Pacto, se ha puesto de manifiesto la necesidad de un cambio en la manera de transmitir la información sobre seguridad vial y movilidad sostenible: hay que hacerlo de un modo más transversal y adaptado a los nuevos canales de comunicación, como las redes sociales, a fin de poder llegar de manera más rápida y eficaz a los distintos colectivos de personas usuarias de la vía pública y específicamente a aquellas más vulnerables.

Pero no solo hay que amplificar los canales y las formas de comunicar, sino que debemos reinterpretar la estrategia comunicativa más allá del hecho comunicativo intrínseco. Comunicar, en sentido amplio, es ser consciente del mensaje que reciben los ciudadanos a lo largo de todo el ciclo vital, a lo largo de todo el período educativo y formativo.

En los últimos tiempos, se ha detectado en la ciudadanía un refuerzo positivo del uso responsable de la vía y de las conductas cívicas, lo que ha permitido dejar de situar el foco exclusivamente en aquellas conductas minoritarias que incumplen las normas de seguridad vial. Por eso, además de realizar campañas de concienciación sobre las consecuencias de las conductas imprudentes, hay que poner de manifiesto aún más las actitudes y los comportamientos positivos respecto a la conducción. Otro ámbito que hay que potenciar son las acciones comunicativas que incentiven las formas de movilidad sostenible, como ir a pie, en bicicleta, en transporte público o en patinete, de forma segura.

Hay que trabajar para hacer llegar un mensaje de seguridad vial y movilidad sostenible a la población que sea transversal y que interpele a toda la sociedad, que incida en la seguridad de todas las personas usuarias de la vía y no solo en la de los conductores y conductoras. En este sentido, y a modo de ejemplo, desde las instituciones hay que continuar velando para que los mensajes publicitarios de fabricantes de coches y motocicletas no den una imagen positiva de la velocidad, aunque sea de manera subliminal, como también evitar contenidos que vulneren los derechos de una parte de la población o que legitimen las desigualdades de género y que sean contrarios a los valores de nuestra sociedad.

Por otro lado, hay que destacar la importancia de potenciar las sinergias comunicativas entre los diferentes actores involucrados en la movilidad y establecer mecanismos de participación para poder trabajar juntos administración y sociedad civil y lograr ser más eficientes en una responsabilidad compartida en la movilidad. Es necesario tejer dinámicas más sólidas entre las distintas administraciones, entidades y medios de comunicación, asociaciones y empresas que trabajen directamente o indirectamente en los ámbitos de la movilidad sostenible, la seguridad vial y el tráfico con el objetivo de transmitir el cambio en los patrones de movilidad existentes.

En cualquier caso, hay que continuar reforzando el ámbito de la educación y la formación viales como pilar básico para lograr un cambio cultural y también en la movilidad. Por eso es importante hacerla llegar en primer lugar a las escuelas y los institutos: incluyendo más contenidos de movilidad segura y sostenible en el currículum para fundamentar el desarrollo de hábitos y de conductas de movilidad responsables y con un enfoque desde la perspectiva de género. Hay que contar con un modelo pedagógico que incluya contenidos informativos, conceptuales y habilidades, pero también las actitudes y las emociones. Por eso es tan importante la reflexión, la experimentación, la práctica y el descubrimiento, sin los cuales no se adquieren las competencias en movilidad. Además, lo que se aprende debe ir acompañado de lo que se vive y por eso hay que impulsar los caminos escolares y un entorno de los centros educativos que consoliden esta visión, permitiendo el acceso al centro de un modo seguro y accesible.

También hay que impulsar la formación continua de los conductores y las conductoras, y adaptar esta formación a los nuevos retos de la movilidad para que puedan mejorar sus competencias y actualizar sus conocimientos en relación con los nuevos avances tecnológicos y las nuevas formas de movilidad. Asimismo, el aprendizaje continuo no debe limitarse solo a los conductores y las conductoras de vehículos, sino que también es esencial educar y concienciar sobre una movilidad segura y sostenible a toda la ciudadanía, independientemente del medio de transporte que utilicen, incidiendo especialmente en los nuevos modos de movilidad, como los vehículos de movilidad personal.

Otro aspecto a replantear es el tratamiento de los infractores que incumplen de manera reiterada la normativa que hace referencia a la conducción bajo el efecto del alcohol, otras drogas o psicofármacos. Hasta la fecha, el tratamiento que reciben es formativo, pero se requiere abordar la problemática de una manera integral, incluyendo medidas terapéuticas aplicadas desde el ámbito sanitario. Eso requiere una revisión de la normativa y hacer propuestas de reforma del ámbito legal.

Otros ejemplos de posibles acciones para impulsar serían la realización de una evaluación para detectar posibles conductas de riesgo en el momento de renovar el carné, la creación de un registro de conductores y conductoras que por causas médicas no estén en condiciones de conducir sin que esto conlleve tener que acceder a su historial clínico, o la sustitución de las sanciones económicas por la realización de cursos de formación y sensibilización o de otras medidas de tratamiento, si se considera necesario.

En cuanto a los centros de formación para la obtención del carné de conducir, es vital seguir trabajando para potenciar la mejora de su calidad con el impulso de acciones, como el sello de autoescuelas de calidad, y establecer mecanismos de evaluación y control, sin olvidarse de la promoción de la formación y el reciclaje de sus formadores con la creación, por ejemplo, de una oferta de actividades formativas de perfeccionamiento o la promoción de una titulación específica de profesor de seguridad vial.

La estrategia comunicativa, finalmente, no puede olvidarse de la seguridad laboral vial y del cambio modal e intermodal en los desplazamientos vinculados al lugar de trabajo. En esta línea, es importante seguir trabajando para incorporar este ámbito en los planes de prevención de riesgos laborales y potenciar el desarrollo de los planes de desplazamiento de empresa, que tienen que convertirse en herramientas básicas para la promoción y difusión de la movilidad segura y sostenible y la formación y conducción eficiente tanto en los desplazamientos para ir y volver del trabajo como en los desplazamientos durante la jornada laboral.

Si se quiere lograr una movilidad laboral más sostenible, es indispensable desde las instituciones públicas fomentar los desplazamientos para ir y volver del trabajo en medios de transporte sostenibles, así como el uso del transporte público. Para eso es importante la creación de aparcamientos disuasorios en las estaciones de transporte público y dotar la red de transporte público existente de una mejor capacidad de respuesta a las necesidades de los desplazamientos laborales y de mejoras como las relativas a las frecuencias de paso, por ejemplo, en los polígonos industriales. En el caso de que el lugar de trabajo no disponga de una conexión con el transporte público o que esta sea deficiente, además de emprender todas aquellas acciones necesarias para mejorar estas situaciones, también se puede impulsar la opción del vehículo compartido o los servicios de movilidad compartida a demanda de las personas usuarias.

También tiene efectos positivos en la movilidad la tendencia creciente a nuevas formas de organización del trabajo, como puede ser el teletrabajo, que contribuye a una racionalización y a un descenso de la movilidad, con los consiguientes beneficios medioambientales y de seguridad vial que conllevan.

Por todo lo expuesto, se pone de manifiesto trabajar sobre los siguientes subejjes y líneas estratégicas:



3.1 Sinergias comunicativas para incidir más eficientemente en una responsabilidad compartida en la movilidad

3.1.1 Incrementar las campañas comunicativas de sensibilización para una movilidad segura y sostenible

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Educación; Salud; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Justicia; la ATM; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales; el Instituto Catalán de las Mujeres y otras entidades públicas y privadas.

- 3.1.1.1 Articular en el ámbito comunicativo un discurso con un enfoque no solo centrado en las consecuencias y el peligro de adoptar conductas de riesgo, sino también en la actitud positiva de responsabilidad compartida y compatible por parte de todas las personas usuarias de la vía
- 3.1.1.2 Llevar a cabo campañas de comunicación, a través de los medios de comunicación y de las redes sociales, que incentiven los modos de movilidad segura, activa y sostenible
- 3.1.1.3 Difundir un mensaje de seguridad vial y movilidad sostenible adaptado a todas las personas usuarias de la vía
- 3.1.1.4 Aumentar los mensajes de seguridad vial en los medios de comunicación
- 3.1.1.5 Hacer acciones para promover que los crash test realizados por las marcas de vehículos incluyan dummies de forma equitativa
- 3.1.1.6 Programar campañas de promoción de la conducción colaborativa antepuesta a la conducción competitiva

3.1.2 Difundir conocimiento y mensajes de movilidad sostenible y segura mediante la participación y la colaboración de universidades e institutos científicos, y en eventos y jornadas

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Educación; Salud; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Justicia; la ATM; diputaciones; ayuntamientos; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.



3.2 Estrategia formativa para niños y jóvenes en el actual y futuro modelo de movilidad

3.2.1 Impulsar la educación en un futuro modelo de movilidad en los centros escolares, institutos, centros formativos y universidades

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Educación; Salud; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 3.2.1.1 Incorporar en el currículum educativo una formación en seguridad vial adaptada a cada nivel
- 3.2.1.2 Integrar de modo transversal la formación en competencias básicas de movilidad sostenible, segura y saludable con propuestas educativas para niños y jóvenes
- 3.2.1.3 Potenciar la formación de los profesionales que trabajan en la educación para la movilidad segura y sostenible
- 3.2.1.4 Colaborar con las administraciones, organizaciones y entidades públicas y privadas para hacer llegar la educación para la movilidad segura y sostenible
- 3.2.1.5 Promover las competencias de movilidad segura y sostenible dentro del marco de los estudios de Pedagogía, Psicología, Magisterio, entre otros, para la adquisición de estas competencias en los futuros nuevos educadores, profesorado y formadores

3.2.2 Promover una movilidad activa, segura y sostenible en las escuelas y realizar un manifiesto en defensa de esta movilidad

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Educación; Salud; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.



3.3 El aprendizaje a lo largo del ciclo vital ante los riesgos y necesidades de la movilidad segura, sostenible y saludable

3.3.1 Impulsar la formación continua a lo largo del ciclo vital

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Educación; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Salud; Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 3.3.1.1 Promover una formación continua en seguridad vial y movilidad sostenible a lo largo de todo el ciclo vital de las personas, de carácter experiencial, teniendo en cuenta los distintos colectivos a los que se dirige y los distintos modos de movilidad por los que optan
- 3.3.1.2 Adaptar la formación vial a las nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad para poder usarlas de forma segura

3.3.2 Impulsar la formación en materia de transporte

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); la ATM; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 3.3.2.1 Difundir información sobre normativa de transportes

3.3.3 Hacer difusión sobre los riesgos medioambientales y los factores de riesgo en la conducción mediante campañas comunicativas de sensibilización

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Salud; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 3.3.3.1 Difundir información sobre los riesgos medioambientales mediante campañas comunicativas de sensibilización



3.4 La formación de los conductores y las conductoras adaptada a los nuevos retos de la movilidad

3.4.1 Implantar un modelo integral de formación de conductores y conductoras para una movilidad segura y sostenible que combine la educación en valores y la formación experiencial

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Salud; las policías locales y otras entidades públicas y privadas implicadas.

- 3.4.1.1 Formar a los conductores y conductoras en los retos que representan los nuevos modos de la movilidad y hacer propuestas para modificar los contenidos formativos
- 3.4.1.2 Promover la introducción de acciones formativas de reciclaje de los conductores y conductoras en la renovación del carné de conducir, que les permitan actualizar sus conocimientos y adaptadas a los nuevos retos de la movilidad

3.4.2 Potenciar la mejora de la calidad de los centros de formación y de sus profesionales

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; otras entidades públicas y privadas.

- 3.4.2.1 Incentivar la excelencia en los centros de formación y renovación del carné de conducir con el impulso de mecanismos como el distintivo de autoescuelas de calidad

3.4.3 Promover la formación y el reciclaje de los formadores de autoescuelas

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; Educación; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); el Instituto Catalán de las Mujeres y otras entidades públicas y privadas.

- 3.4.3.1 Promover la creación de una titulación específica de profesor de seguridad vial enmarcada dentro del sistema educativo reglado
- 3.4.3.2 Fomentar el reciclaje y la actualización de conocimientos del profesorado y personal de las autoescuelas a través de un plan de formación del centro
- 3.4.3.3 Incluir los conocimientos de perspectiva de género en la formación del profesorado de las autoescuelas
- 3.4.3.4 Promover la profesión de profesorado de autoescuelas para que no sea una profesión tan masculinizada



3.5 Medidas preventivas y de control ante las conductas infractoras y reincidentes

3.5.1 Abordar la problemática de los conductores y conductoras reincidentes teniendo en cuenta los posibles problemas de adicción y su intervención terapéutica

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Salud (Subdirección General de Drogodependencias); Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Justicia y otras entidades públicas y privadas.

- 3.5.1.1 Detectar posibles conductas de riesgo en el momento de renovar el carné de conducir, mediante la realización de una evaluación de detección de riesgos, a fin de identificar posibles problemáticas o de informar de los factores de riesgo existentes

3.5.2 Promover nuevas medidas en sensibilización y reeducación vial

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Salud; Justicia; las policías locales y otras entidades públicas y privadas implicadas.

- 3.5.2.1 Fomentar una mejora de la eficacia de los cursos de formación en sensibilización y reeducación vial
- 3.5.2.2 Potenciar la realización de cursos de formación y sensibilización sustituyendo la imposición de sanciones económicas
- 3.5.2.3 Estudiar y proponer la implantación de mecanismos de refuerzo positivo para los conductores y conductoras no infractores
- 3.5.2.4 Proponer medidas dirigidas a conductores y conductoras reincidentes, como la realización de trabajos en beneficio de la comunidad o la limitación en la renovación del carné de conducir en el caso de los multirreincidentes
- 3.5.2.5 Evaluar el sistema de puntos y su incidencia en las infracciones de las normas de seguridad vial

3.5.3 Difundir las conductas reincidentes que ponen en peligro la seguridad de las personas

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Salud; Justicia; las policías locales y otras entidades públicas y privadas.

- 3.5.3.1 Llevar a cabo campañas de sensibilización sobre las consecuencias de la reincidencia en conductas que ponen en peligro la seguridad en la movilidad de las personas



3.6 Incrementar las acciones para mejorar la seguridad laboral vial

3.6.1 Potenciar la movilidad sostenible y la seguridad laboral vial en las empresas

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Salud; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Territorio y Sostenibilidad; Políticas Digitales y Administración Pública; Presidencia, la ATM, diputaciones; las policías locales; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas implicadas.

- 3.6.1.1 Integrar la seguridad laboral vial en los planes de prevención de riesgos laborales
- 3.6.1.2 Elaborar una guía para la gestión de los desplazamientos a las empresas por motivos laborales
- 3.6.1.3 Impulsar los planes de desplazamiento de empresa (PDE) para optimizar la movilidad de los trabajadores, favoreciendo el uso de medios de transporte alternativos al vehículo privado y racionalizando el uso del coche
- 3.6.1.4 Impulsar los planes de movilidad específicos para los polígonos industriales y zonas de actividad económica que lo requieran para favorecer la movilidad obligada segura y sostenible
- 3.6.1.5 Contribuir a crear un entorno de trabajo más saludable y más flexible con una mayor conciliación de la vida laboral y familiar potenciando la modalidad del teletrabajo
- 3.6.1.6 Promover el uso de medios de transporte sostenibles en los desplazamientos al lugar de trabajo

3.6.2 Obtener un mejor conocimiento de los accidentes laborales de tráfico (durante la jornada laboral y para ir o volver del trabajo) de acuerdo con las nuevas características de la accidentalidad

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Salud; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; las diputaciones; las policías locales; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas implicadas.

- 3.6.2.1 Conocer mejor la casuística de los accidentes laborales de tráfico para poder tomar medidas para su prevención

3.6.3 Promover la formación en seguridad laboral vial

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Salud; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; diputaciones; las policías locales; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas implicadas.

- 3.6.3.1 Diseñar y promover cursos de seguridad laboral vial ajustados a las necesidades de los colectivos específicos
- 3.6.3.2 Llevar a cabo campañas de sensibilización en las empresas sobre los modos de transporte más sostenibles, seguros y saludables para promover el cambio modal en los desplazamientos al lugar de trabajo

Eje 4 – Desarrollar un espacio de cooperación estratégica entre los sectores implicados en la movilidad inteligente



A raíz de la aparición de nuevos medios de transporte con combustibles más sostenibles que los procedentes de los derivados del petróleo, del desarrollo de las nuevas tecnologías aplicadas a la conducción y del nuevo concepto de la movilidad como servicio, se derivan una serie de retos y oportunidades que deben servir para impulsar una movilidad inteligente, automatizada y más respetuosa con el medioambiente y la salud de las personas.

Los vehículos eléctricos, en este sentido, se han convertido en una de las apuestas más claras de cara al uso de fuentes de energía renovables en el sector del transporte. El uso de la electricidad como fuente de combustión presenta muchas ventajas en lo referente a la emisión de gases contaminantes, siempre que provenga de fuentes renovables, y en la mejora de la calidad medioambiental de los núcleos urbanos.

Sin embargo, pese a la tendencia a la electrificación de la movilidad, hoy en día la fabricación y comercialización de este tipo de vehículos aún es incipiente. En los próximos años se prevé un incremento de su oferta en el mercado, con un abaratamiento de los precios y una expansión masiva de este tipo de vehículos en consonancia con una mayor conciencia medioambiental de las personas usuarias, que es algo que cada vez se tiene más en cuenta en la decisión de compra de un vehículo.

Para la mejora de la eficiencia energética de los vehículos de motor también será necesario prestar atención no solo a los vehículos que consuman energía eléctrica, sino también a aquellos que impliquen beneficios medioambientales en comparación con los de combustión, como son los de hidrógeno o híbridos. Así se pretende minimizar el uso de los combustibles derivados del petróleo en el camino hacia la descarbonización de la movilidad, favoreciendo que se prioricen aquellos que presenten un menor impacto sobre la contaminación atmosférica.

Todos estos puntos tendrán que interrelacionarse con la movilidad actual, actuando en las problemáticas existentes y haciendo frente a condicionantes como la baja ocupación de los vehículos, los desplazamientos extra que se generan en las ciudades con la búsqueda de aparcamiento o la carga de energía, y se intentará favorecer la multimodalidad entre los modos más sostenibles energéticamente y ambientalmente.

Además, será necesario un cambio cultural real en la priorización de los modos de transporte, dando más importancia al transporte público y a la movilidad activa por delante de los vehículos de motor.

En este debate social, hay que destacar los trabajos ya desplegados por el Gobierno en el Pacto Nacional para la Transición Energética, que establece una serie de directrices para avanzar hacia un nuevo modelo energético basado en la reducción de la dependencia del consumo de combustibles fósiles y potenciando el uso de energías renovables.

Este documento pone de manifiesto que, ante el escenario futuro de desarrollo masivo de las tecnologías de producción de energía eléctrica renovable y de crecimiento de la demanda eléctrica, asociada al vehículo eléctrico, y con la definición de un marco regulador y técnico adecuado, el sistema eléctrico de Cataluña tendrá que aumentar significativamente la capacidad de sus reservas de energía eléctrica, potenciando el desarrollo de sistemas de almacenamiento y distribución de energía eléctrica a grande, mediana y pequeña escala e incrementando las interconexiones eléctricas en lo referente a su distribución con fuentes de energía renovables. Este despliegue de generación y almacenamiento de energía eléctrica renovable implicará tener que hacer importantes inversiones en redes de transporte y distribución de la energía eléctrica.

También la Ley 16/2017, del 1 de agosto, del cambio climático, especifica que el 30 % de renovación del parque de vehículos sea eléctrico en 2025 y manifiesta la intención del Gobierno de la Generalitat de promover las medidas necesarias en el sector de la automoción para que los vehículos motorizados nuevos no sean de combustión interna fósil a partir de 2030. Además, especifica que estas prioridades deberán lograrse con el desarrollo y el impulso de una estrategia catalana de infraestructuras de recarga del vehículo eléctrico.

De hecho, la disponibilidad de puntos de carga es clave para el desarrollo del vehículo eléctrico. Hay que poner énfasis en la importancia de la adaptación de las infraestructuras para el vehículo eléctrico ante la necesidad de crear puntos de almacenamiento y de suministro que den respuesta al futuro sistema de movilidad. Del mismo modo, habrá que trabajar en la mejora del tiempo de carga de los vehículos para que se conviertan en una solución competitiva frente al consumo de combustibles fósiles, así como en lo que respecta a su vida útil y la mejora de la duración de las baterías.

Así pues, para lograr que el vehículo eléctrico sea una opción de movilidad cada vez más extendida, nos enfrentamos al reto, entre otros, de aumentar su autonomía y mejorar su eficiencia energética, y afrontar el reto del reciclaje o la reutilización de las baterías, especialmente en lo referente a componentes como el litio, para evitar los riesgos medioambientales que pueden suponer.

Por otro lado, este debate medioambiental y de cambio en la oferta del mercado hacia opciones más sostenibles está directamente vinculado a la aparición de nuevos operadores privados en los sistemas de gestión de tráfico y la movilidad. El impacto de la llamada *Mobility as a Service* (MaaS), los nuevos operadores de movilidad apuntados sobre sistemas de transporte inteligentes y nuevas tecnologías de gestión e información, será una oportunidad en el camino hacia una mayor eficiencia y sostenibilidad en las pautas de movilidad.

Hay que destacar la importancia de impulsar servicios de movilidad integrados para que permitan entender la movilidad en Cataluña como un sistema global, que proporciona la información más adecuada en cada caso y para cada usuario, con un objetivo común de lograr entre todos una movilidad más sostenible, saludable y segura. Es evidente que las nuevas formas de movilidad emergentes tendrán un rol clave en los tiempos futuros, como también lo harán el desarrollo de nuevas tecnologías que permitan hacer llegar más rápido y a un mayor conjunto de la población toda la información disponible en tiempo real.

Es importante, en este sentido, favorecer desde las administraciones públicas la accesibilidad de estos datos de movilidad en un sistema abierto en el marco de los objetivos genéricos de transparencia que se están implantando en los últimos años, más aún desde el punto de vista de que la disponibilidad de estos datos revierte directamente en el beneficio del bien común a favor de unos trayectos más seguros y fluidos.

Por otro lado, será necesario desarrollar normas específicas que permitan tanto a operadores privados como a la administración pública regular la información y los datos existentes, con la consecución de un nuevo sistema, lo más transparente posible y evitando la creación de monopolios.

El modelo de movilidad futuro basado en el vehículo autónomo y conectado implicará en cualquier caso un cambio radical en el concepto de movilidad tal y como lo habíamos entendido hasta ahora. Desde una perspectiva social, este cambio puede presentar muchas ventajas en lo referente a las externalidades negativas tradicionales del sistema de movilidad, como son la accidentalidad y la congestión del tráfico, y contribuirá a una mayor eficiencia energética y ambiental. Asimismo, también puede provocar cambios en lo que respecta a la organización del tiempo, porque se dispondrá de tiempo libre en los desplazamientos para la realización de actividades laborales o lúdicas.

Desde la perspectiva de la accidentalidad, la eliminación del factor humano como causa de un accidente puede suponer una erradicación casi total de los siniestros viales. De hecho, en un horizonte totalmente automatizado, la accidentalidad sería causada no por el factor humano, sino por un mal funcionamiento de los vehículos o por factores externos, como los relativos a las condiciones meteorológicas o a factores relacionados con la ciberseguridad, con el cambio que todo esto representa en lo referente a la responsabilidad civil en la conducción.

La movilidad autónoma y conectada presenta, por tanto, una serie de ventajas, pero también importantes retos entre los cuales emerge, entre otros, además del desarrollo de las tecnologías inteligentes que la posibiliten, la necesaria adaptación de las infraestructuras, especialmente, en lo que respecta a inversión y gestión de las vías, considerando la posibilidad de realizar colaboraciones público-privadas y la necesidad de plantear unos protocolos de seguridad para hacer frente a los posibles ataques cibernéticos y establecer una normativa y una regulación al respecto.

El desarrollo y la aplicación de la tecnología del internet de las cosas (*Internet of things*) en la movilidad proporciona la inteligencia digital y la automatización necesaria para el desarrollo del vehículo autónomo y conectado. Del mismo modo, posibilita la movilidad como servicio y, por otro lado, tiene un gran potencial de mejora en la movilidad y la gestión del tráfico aplicada a los vehículos conectados y autónomos, a las infraestructuras, al transporte público y a la gestión del tráfico en las ciudades inteligentes.

La transición hacia una movilidad autónoma, en cualquier caso, debe ser y será gradual, tal como establece el Departamento de Tráfico de Carreteras de la Administración Nacional de Seguridad del Transporte de Estados Unidos (NHTSA), que ha definido cinco fases para su implantación, que van desde la fase 1, en la que nos encontramos en parte a día de hoy, en la que un número creciente de vehículos dispone de una serie de ayudas automatizadas para la conducción, pasando por las fases 2 y 3, en las que el vehículo es capaz de actuar de forma independiente en determinadas situaciones, aunque se requiera la atención continuada del conductor, hasta las fases 4 y 5, en las que irá disminuyendo la supervisión humana hasta desaparecer por completo.

En definitiva, hay que tener en cuenta que, para la gestión del periodo de transición hasta lograr una movilidad totalmente automatizada, será necesario un cambio de mentalidad social que permita integrar la movilidad autónoma y conectada en la sociedad actual, sin que llegue a ser ni un problema de seguridad vial ni un problema de exclusión social.

Por eso, hay que continuar trabajando para definir el futuro modelo de movilidad, de acuerdo con los siguientes subejos, de los que derivan las siguientes líneas estratégicas:



4.1 La mejora de la eficiencia energética de los vehículos a motor. La electrificación de la movilidad

4.1.1 Promover factores energéticos y tecnológicos para una movilidad más sostenible

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; Territorio y Sostenibilidad; Empresa y Conocimiento (Instituto Catalán de Energía – Dirección General de Industria); la Agencia Catalana de Energía, la ATM y otras entidades públicas y privadas.

- 4.1.1.1 Fomentar la diversificación de la oferta energética sostenible potenciando, además del vehículo eléctrico, el uso de otros vehículos que funcionen con energías renovables
- 4.1.1.2 Promover la investigación de nuevas tecnologías destinadas a reducir el impacto ambiental de la movilidad

4.1.2 Impulsar la movilidad con modos más eficientes energética y ambientalmente

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; Territorio y Sostenibilidad; Empresa y Conocimiento (Instituto Catalán de Energía – Dirección General de Industria); la ATM; diputaciones; yuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 4.1.2.1 Potenciar el vehículo eléctrico y las mejoras relativas al tiempo de carga y duración de las baterías
- 4.1.2.2 Crear una red de infraestructuras habilitadas para el vehículo eléctrico con la extensión de puntos de carga y electrolineras a lo largo de todo el territorio
- 4.1.2.3 Optimizar el sistema de revisión técnica de vehículos para lograr una movilidad limpia
- 4.1.2.4 Impulsar la multimodalidad con sistemas energéticamente más eficientes



4.2 La movilidad como servicio (MaaS). Transporte inteligente y nuevas tecnologías para mejorar la gestión y la información del tráfico. La oportunidad de los nuevos operadores privados en los sistemas de gestión del tráfico

4.2.1 Impulsar la movilidad como servicio

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; Territorio y Sostenibilidad; Políticas Digitales y Administración Pública; la ATM; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 4.2.1.1 Impulsar plataformas integradoras de servicios de movilidad (MaaS) adaptadas a las distintas realidades territoriales de Cataluña y a los distintos perfiles y necesidades de movilidad de los ciudadanos, así como al transporte de mercancías
- 4.2.1.2 Fomentar desde la Administración la gestión de operadores privados como proveedores de información a la ciudadanía y a la Administración pública, estableciendo una concertación entre sector público y privado en lo referente a la regulación y la transparencia de los datos que comparten
- 4.2.1.3 Adaptar los servicios de movilidad a los distintos perfiles de personas usuarias en relación con los vehículos que usan y también respecto a la movilidad derivada del transporte de mercancías

4.2.2 Desarrollar sistemas de gestión e información del tráfico

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Empresa y Conocimiento (Subdirección General de Seguridad Industrial); Políticas Digitales y Administración Pública; diputaciones; las policías locales; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 4.2.2.1 Potenciar un cambio cultural que favorezca la adaptación social en lo que respecta al uso de sistemas inteligentes aplicados a la movilidad, incidiendo en el ámbito educativo en una movilidad responsable adaptada a las nuevas tecnologías y a las nuevas formas de movilidad
- 4.2.2.2 Estimular el desarrollo de sistemas inteligentes de información para la gestión del tráfico con incorporación de nuevas tecnologías
- 4.2.2.3 Fomentar la difusión de información relevante para el conductor con el objetivo de mejorar la seguridad vial
- 4.2.2.4 Promover el desarrollo de mejoras tecnológicas en la conducción para la mejora de la seguridad vial



4.3 Los retos de la movilidad autónoma y conectada

4.3.1 Promover el desarrollo del vehículo autónomo

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Empresa y Conocimiento (Dirección General de Industria); Políticas Digitales y Administración Pública, la ATM; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 4.3.1.1 Promover infraestructuras preparadas con conectividad 5G en todo el territorio para la implantación del vehículo autónomo y establecer la interconectividad entre vía, personas usuarias y vehículos
- 4.3.1.2 Gestionar el impacto en inversión y gestión de infraestructuras derivado de la movilidad autónoma y conectada, tanto en lo que respecta al transporte de pasajeros como al de mercancías
- 4.3.1.3 Elaborar protocolos de ciberseguridad en lo referente a establecer normas, regulaciones y homologaciones
- 4.3.1.4 Adaptar la legislación vigente a los requerimientos de la movilidad autónoma y conectada
- 4.3.1.5 Fomentar la colaboración público-privada para gestionar el uso compartido de los datos generados por vehículos autónomos
- 4.3.1.6 Trabajar para la mejora de la seguridad de las personas usuarias de la vía con medidas específicas por cuestiones de género, edad o vulnerabilidad



4.4 Gestión del periodo de transición hasta lograr una movilidad totalmente automatizada

4.4.1 Gestionar el proceso de transición hacia la movilidad autónoma y conectada

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; Territorio y Sostenibilidad; Empresa y Conocimiento (Dirección General de Industria); Salud; Políticas Digitales y Administración Pública; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 4.4.1.1 Fomentar el uso de espacios para llevar a cabo pruebas piloto en las que hacer ensayos con vehículos autónomos y conectados, como el proyecto Catalunya Living Lab
- 4.4.1.2 Diseñar el proceso de transición hacia una movilidad autónoma y conectada que garantice una convivencia segura entre los sistemas actuales y la implementación de los nuevos sistemas derivados de la movilidad autónoma
- 4.4.1.3 Trabajar en la aceptación psicosocial ante los cambios sociales que representa el vehículo autónomo

Eje 5 – Establecer los objetivos estratégicos para las infraestructuras respecto a los nuevos sistemas de movilidad



La implantación del futuro vehículo autónomo y su contribución a una movilidad eficiente, segura y sostenible ya no es un escenario de futuro, sino de presente casi inmediato. Por eso, el Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible debe tener en cuenta esta evolución social y tecnológica por el impacto que supondrá como cambio cultural, como vía de reeducación de toda la movilidad y también como herramienta estratégica para cumplir con los objetivos de seguridad vial de la Visión Cero.

El reto de adaptar la red vial a los sistemas inteligentes de transporte y a una movilidad autónoma y conectada presenta grandes oportunidades y desafíos tanto en el ámbito tecnológico como en el legislativo, financiero o de gestión de los mismos servicios. El nuevo mundo que se abre es ahora mismo incalculable y muy probablemente inalcanzable con las herramientas de las que disponemos y, por lo tanto, la necesidad de adaptación será también muy grande.

Las oportunidades de una movilidad autónoma y conectada van desde la optimización de la gestión de grandes volúmenes de vehículos y de tráfico hasta el uso eficiente de las infraestructuras y la mejora de la eficiencia energética, así como de la seguridad y la comodidad de los usuarios.

Para responder a las nuevas necesidades de la conducción autónoma y conectada, en primer lugar, hay que dotar las vías de capacidades compatibles y posibilitadoras que puedan dar respuesta a las necesidades de este tipo de vehículos. Adaptar la infraestructura a la circulación del vehículo autónomo y conectado implica una adecuación técnica de los sistemas de comunicación vehículo-vehículo y vehículo-infraestructura.

En este sentido, y tal como comentábamos en el eje anterior, el desarrollo del internet de las cosas (IoT), que transformará las carreteras en carreteras inteligentes y posibilitará la interacción de los vehículos conectados, proporciona la red de interconexión digital necesaria entre dispositivos y vehículo para la interacción y el intercambio de datos, dotando al vehículo de la inteligencia digital necesaria para su automatización.

Por otro lado, la misma infraestructura debe ser objeto de una homogeneización de los parámetros de diseño y de mantenimiento con el objetivo de facilitar la implementación de los sistemas tecnológicos necesarios para el desarrollo del vehículo autónomo y conectado.

El despliegue de la tecnología 5G asociada al vehículo conectado posibilitará, a su vez, el desarrollo mismo de la automoción al permitir llevar a gran velocidad la cantidad de información que necesita el vehículo autónomo, relativa a la digitalización de la conducción, a los sistemas de posición propia, al registro del estado del vehículo y a los datos sobre el entorno y la situación del tráfico.

Ante este hecho, hay que definir un marco para el intercambio de datos del vehículo que incorpore reglas, herramientas y métodos para evaluar y validar sistemas, así como establecer protocolos de ciberseguridad que garanticen la seguridad de los datos y, en definitiva, la adaptación de la legislación vigente a los requerimientos de la movilidad autónoma y conectada.

La jerarquización y sensorización de la infraestructura debe permitir priorizar la aplicación de criterios de optimización de la movilidad, con la posibilidad de replantear las infraestructuras poniendo en primer plano a los usuarios más vulnerables no motorizados, haciéndolas más permeables y adaptando las velocidades de los conductores y conductoras a nuevos criterios, así como priorizando el transporte público colectivo, la distribución de mercancías y los vehículos de emergencias.

En relación con este punto, el diseño seguro de las infraestructuras para los colectivos vulnerables pone de manifiesto esta oportunidad de adaptar el escenario de la movilidad a una escala más humana, con la revisión de las velocidades en las carreteras secundarias y de acuerdo con los distintos tipos de personas usuarias de la vía más habituales, tanto en tramos interurbanos como urbanos, el diseño de una segregación física para proteger a los distintos colectivos de la movilidad, una mayor adaptación de la infraestructura para todos los sistemas de desplazamiento y una capacidad de particularizar las condiciones de circulación según la accidentalidad o la capacidad ambiental.

Así pues, el futuro desarrollo del vehículo autónomo presenta el reto de acceso a unos sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todo el mundo. Asimismo, la automatización y la interconexión también pueden provocar, si no se usan correctamente, más tráfico, emisiones contaminantes y oportunidades de movilidad desigual.

Para acabar, hay que poner de manifiesto que, durante el periodo de transición y hasta la total implantación del vehículo autónomo, habrá que garantizar la seguridad vial en unos entornos en los que circularán vehículos con distintos grados de automatización, en convivencia con peatones, ciclistas y personas usuarias de vehículos de movilidad personal.

La realización de pruebas en entornos reales y en vías de alta capacidad, como son las autopistas, puede proporcionar un entorno controlado único para la implantación de los vehículos conectados y autónomos, al tratarse de entornos con accesos controlados en los que la fricción es menor y al estar mucho más sensorizados y preparados que el resto de las vías de la red.

Este eje se estructura en los siguientes subejjes y líneas estratégicas:



5.1 El reto de adaptar la red vial a los sistemas inteligentes de transporte y a una movilidad autónoma y conectada

5.5.1 Adaptar las infraestructuras para el uso de la movilidad autónoma y conectada

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; Territorio y Sostenibilidad; Políticas Digitales y Administración Pública; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 5.1.1.1 Promover la adaptación de las infraestructuras a una movilidad autónoma y conectada
- 5.1.1.2 Jerarquizar las infraestructuras diseñando corredores específicos viales (tren/mercancías/pasajeros) y corredores de última milla
- 5.1.1.3 Desarrollar plataformas tecnológicas que permitan una gestión multimodal y sostenible del sistema de transporte
- 5.1.1.4 Establecer la sensorización de las redes de transporte para obtener datos en tiempo real para la mejora de la gestión (*big data*) y para evitar atropellos, accidentes o atascos
- 5.1.1.5 Implantar el nuevo Plan de mantenimiento de los equipos ITS (sistemas inteligentes de transporte) en la red vial de Cataluña
- 5.1.1.6 Identificar la red vial según criterios como la velocidad, la capacidad de las vías, el número y la tipología de personas usuarias que circulan por ellas para establecer la prioridad en la adaptación
- 5.1.1.7 Desarrollar sistemas de asistencia al conductor que interactúen con el entorno del vehículo
- 5.1.1.8 Redefinir el modelo de mantenimiento de las infraestructuras de movilidad
- 5.1.1.9 Estudiar el equipamiento mínimo básico de la infraestructura para que sea apta para la movilidad autónoma
- 5.1.1.10 Establecer una estandarización de las condiciones de la vía (asfaltado, sistema de drenaje, materiales inteligentes...) para el despliegue del vehículo autónomo
- 5.1.1.11 Fomentar la investigación y la aplicación de nuevos materiales avanzados en las infraestructuras de movilidad



5.2 El diseño seguro de las infraestructuras con dedicación específica

5.2.1 Implantar carreteras más seguras para todas las personas usuarias de la vía

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico; Territorio y Sostenibilidad; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas.

- 5.2.1.1 Identificar los requisitos de seguridad de las distintas personas usuarias de la movilidad para mejorar su seguridad en el uso de las infraestructuras
- 5.2.1.2 Incorporar criterios de seguridad vial en el diseño y mantenimiento de las infraestructuras de movilidad y transporte y hacer evaluaciones de seguridad vial
- 5.2.1.3 Adoptar criterios de diseño seguro para las infraestructuras utilizadas por colectivos vulnerables
- 5.2.1.4 Desplegar infraestructuras para potenciar los modos de transporte sostenibles
- 5.2.1.5 Establecer como objetivo de seguridad vial para las carreteras en las que se concentra el 95 % de los kilómetros recorridos un nivel mínimo de tres estrellas según la metodología iRAP

Eje 6 - Desplegar la estructura necesaria para la gestión del cambio para involucrar a toda la sociedad



Para poder hacer frente a los retos y a las necesidades que requieren un entorno tan cambiante como el del transporte y la movilidad, es prioritario replantear las políticas públicas de seguridad vial y de movilidad.

Los entornos sociales en los que las dificultades por superar son cada vez más transversales y no afectan solo o exclusivamente a una política pública o, mejor dicho, de un solo ámbito, hacen que sea necesario tratar los problemas desde una perspectiva interdisciplinaria y menos enfocada a un único objetivo, ya que la seguridad vial y la movilidad inciden y afectan a muchos ámbitos al mismo tiempo, como pueden ser el medioambiente y el cambio climático, la salud y la seguridad de las personas, la educación y la formación, el urbanismo o los aspectos jurídicos.

Así, hay que destacar las políticas de movilidad, las políticas relativas a infraestructuras y nuevas tecnologías, las políticas de seguridad vial y de gestión del tráfico, las políticas medioambientales, las políticas centradas en la salud de las personas, las políticas educativas y de formación para las que, sin una aproximación transversal, no será posible crear un marco que permita hacer frente a los retos de la movilidad.

Esta colaboración y coordinación entre las distintas administraciones públicas debe comprender distintos aspectos fundamentales que hasta ahora, a menudo, se han tenido en cuenta de forma separada, y muchas veces aislada, para poder dar respuesta al cambio en el modelo de movilidad que hemos descrito a lo largo de todo este documento.

Ante este nuevo escenario, la Administración debe regular y potenciar el uso de combustibles alternativos no dependientes de energías contaminantes, la implantación de ayudas a la conducción, el desarrollo del vehículo autónomo con los distintos niveles de automatización según su evolución, la nueva situación de gestión del tráfico y los nuevos tipos de vehículos de movilidad personal, entre otros aspectos.

Implantar avances tecnológicos en el ámbito de la movilidad implica desde la Administración establecer las condiciones y el marco legal adecuado para su desarrollo y aprovechar el momento de impacto añadido de las nuevas tecnologías aplicadas a la movilidad para ofrecer una mejor gestión e información del tráfico a las personas usuarias finales, lo que les permitirá tomar las decisiones de desplazamiento de la forma más eficiente posible.

Por otro lado, las nuevas fuentes de datos de tráfico obtenidas a través de la tecnología *big data* y su tratamiento y almacenamiento permiten la obtención de información del tráfico y de cómo se está circulando por aquella vía estableciendo nuevas posibilidades de mejora de la gestión del tráfico y de la seguridad vial.

En lo referente a la planificación de la movilidad, es importante seguir trabajando en los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), en la planificación supramunicipal de la movilidad y en planes específicos dirigidos a problemáticas y grupos objetivos concretos (planes de desplazamiento de empresa, estudios de evaluación de la movilidad generada...) A menudo estos planes han tratado la movilidad como un elemento aislado dentro del ecosistema urbano o interurbano, cuando, en realidad, esta forma parte del engranaje básico de nuestra sociedad, con una vinculación directa con el territorio, su actividad económica y las grandes tendencias sociales.

Acercas de la planificación de la seguridad vial, se considera importante continuar elaborando los planes locales de seguridad vial a fin de reducir accidentes con víctimas en el ámbito local y mejorar la seguridad vial del municipio. Al mismo tiempo, hay que tener en cuenta los planes de movilidad urbana para incidir en una movilidad activa y segura. Por otro lado, la seguridad vial debe estar presente en la construcción de infraestructuras para los distintos modos de movilidad, en la regulación de estos modos, en la realización de transformaciones urbanísticas de nuestros pueblos y ciudades, en la educación de niños y jóvenes y en la formación continua de los adultos, así como, en un futuro, en los nuevos paradigmas que se dibujan de la movilidad conectada y autónoma o de la movilidad como servicio.

En consecuencia, el Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible tiene que servir para fortalecer la autoridad del Servicio Catalán de Tráfico como organismo dinamizador de una política más transversal de las competencias actuales. Es necesario, por tanto, un organismo de referencia y líder en este ámbito dentro del territorio catalán y también de asesoramiento en la materia para el resto de administraciones públicas catalanas que posibilite la interconexión de propuestas, ideas, sugerencias y la colaboración con entidades públicas y privadas, así como con la sociedad civil, para ser un referente en el ámbito de la investigación y la innovación en estas materias.

Por eso hay que reforzar los mecanismos de colaboración y participación de la sociedad civil en la elaboración y la implementación de las políticas de seguridad vial y movilidad sostenible.

Ante el escenario de movilidad actual y una vez transcurridos más de veinte años desde la entrada en vigor de la Ley de creación del Servicio Catalán de Tráfico en el año 1998, es necesario establecer un nuevo marco regulador con una nueva Ley que integre las funciones que ha ido asumiendo el SCT con el paso del tiempo, a fin de dar respuesta a las necesidades de movilidad actual de manera segura y donde se definan las competencias y las funciones que realizará el SCT, los órganos colegiados dependientes y la configuración de la estructura necesaria.

Por otro lado, también se pone de manifiesto la necesidad de aumentar los recursos existentes, por ejemplo, en la gestión de las sanciones derivadas de un incremento de la actividad de control y sancionadora con el objetivo de equipararse al nivel de otros países europeos punteros en este ámbito.

El incremento de recursos también implica un incremento de las tareas de planificación y ejecución de proyectos para incidir de un modo más transversal y efectivo en la movilidad segura.

Asimismo, se pone de relieve, a raíz de estos últimos veinte años de competencias por parte del Servicio Catalán de Tráfico, como autoridad del tráfico en Cataluña, la necesidad de disponer de más control sobre el trabajo de las policías de tráfico, en especial en vía interurbana, en ámbitos que van desde compartir datos hasta la planificación de estrategias y operativos, pasando por la asignación y dotación de recursos de estas unidades, tal y como se hace en otros países de nuestro alrededor.

En lo que respecta a las policías de tráfico, ante la situación de accidentalidad cada vez más dispersa, es necesario establecer mecanismos de control a través de medios aéreos y con una extensión y flexibilización del patrullaje policial.

Por otro lado, las administraciones públicas con distintas competencias sobre la materia deben trabajar de forma coordinada y colaborar entre ellas para seguir avanzando hacia un modelo de movilidad segura y sostenible.

Las asociaciones y entidades supramunicipales deben tener un papel clave en esta mayor coordinación de las políticas de movilidad para crear un marco común que establezca las bases de este modelo de movilidad. Por lo tanto, hay que establecer los mecanismos de gobernanza adecuados que permitan esta interrelación y que favorezcan la toma de decisiones conjunta.

Los municipios tienen también un papel muy importante en la toma de decisiones de movilidad en el ámbito local. Las medidas para conseguir una movilidad más segura, sostenible y saludable para las personas deben formar parte de las políticas públicas del municipio. Para lograrlo, hay que establecer mecanismos de coordinación, colaboración y asesoramiento entre las distintas administraciones competentes en la materia y debe haber un compromiso de los municipios también en este sentido.

Hay que dar respuesta a las nuevas necesidades de prevención y control en el ámbito de los gobiernos locales, en lo referente a las necesidades de reordenación del espacio vial, de pacificación del tráfico y de potenciación de una movilidad más sostenible con una creciente preocupación por las cuestiones medioambientales y por una reordenación del espacio vial en favor de las personas usuarias vulnerables de la vía, a las que se quiere garantizar su protección, al mismo tiempo que aparecen nuevas necesidades de control con respecto a su movilidad.

Es importante seguir trabajando con los ayuntamientos en el ámbito de la mejora de la seguridad vial y de la movilidad y, en este sentido, se propone crear un Consejo de Ciudades para la movilidad segura y sostenible, de intercambio de buenas prácticas y de experiencias, de compartir los retos y, al mismo tiempo, las oportunidades que plantean las nuevas formas de movilidad y poder hacer propuestas.

La creación de este Consejo de Ciudades debe promover la movilidad segura y sostenible como una política propia del municipio, incentivar el mundo local en función de los buenos resultados obtenidos, mejorar la recogida de información sobre los accidentes con víctimas de los municipios y la creación de un comité técnico asesor en materia de seguridad vial urbana.

Es crucial afrontar los retos y las oportunidades que tenemos por delante, y el cambio de paradigma que conllevará una movilidad cada vez más conectada y autónoma. La sociedad en general y en especial las administraciones públicas deben abordar muchos de los aspectos que planteará este cambio, dando prioridad a tratar los cambios que se deben producir para las personas y acerca de su protección. Por eso, es necesario tratar aspectos legales, de responsabilidad en caso de accidente, de seguridad informática, de regulación de nuevas tecnologías y, a su vez, formular propuestas legales que tengan en cuenta no solo los vehículos a motor, sino también todas las formas de movilidad, la movilidad como servicio, la movilidad compartida y el suministro de mercancías para hacerla más eficiente.

Por todas estas razones, se pone de manifiesto actuar en los siguientes ámbitos de acuerdo con los siguientes subejjes y líneas estratégicas:



6.1 Las políticas públicas de movilidad y seguridad vial: replantear la estructura necesaria para abordar los nuevos retos de la movilidad

6.1.1 Disponer de una nueva estructura para abordar los nuevos retos de la movilidad

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Empresa y Conocimiento (Instituto Catalán de Energía); Justicia; Salud; Educación; Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas implicadas.

- 6.1.1.1 Dotar al Servicio Catalán de Tráfico de la estructura necesaria para abordar los nuevos retos de la movilidad segura y sostenible mediante la elaboración de una nueva Ley del Servicio Catalán de Tráfico en la que se definan las competencias, así como las funciones que debe realizar, los organismos colegiados y la estructura necesaria para ejercer las competencias y funciones otorgadas
- 6.1.1.2 Implantar la nueva estrategia de seguridad vial en Cataluña de acuerdo con el Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible (PNMSS)
- 6.1.1.3 Analizar la distribución de competencias entre las diferentes administraciones para mejorar la eficacia y la eficiencia de las políticas de movilidad y seguridad vial
- 6.1.1.4 Definir mecanismos de gobernanza de la movilidad y la seguridad vial que incluyan la participación del sector privado y del tejido asociativo
- 6.1.1.5 Definir políticas públicas dirigidas a la promoción de diferentes fuentes de energía limpia
- 6.1.1.6 Establecer políticas transversales para lograr una movilidad activa, saludable, segura y descarbonizada, mediante la adhesión al Pacto de las distintas administraciones públicas y entidades públicas y privadas



6.2 Reforzar la coordinación y la colaboración con las entidades supralocales y locales

6.2.1 Impulsar políticas públicas de seguridad vial y movilidad sostenible en el ámbito local y supralocal

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Justicia; Salud; Educación; Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; diputaciones; ayuntamientos y entidades locales.

- 6.2.1.1 Crear un Consejo de Ciudades para la Movilidad Segura y Sostenible
- 6.2.1.2 Impulsar políticas de movilidad segura y sostenible a escala mundial, mediante:
 - Los planes locales de seguridad vial
 - Integrar la seguridad vial en el POUM y en los mecanismos urbanísticos de su implantación, así como en los planes de desplazamiento de empresa
 - La realización de informes y análisis de accidentalidad en vías urbanas
 - El asesoramiento técnico a los municipios
- 6.2.1.3 Establecer criterios a fin de armonizar políticas públicas de ámbito local que afecten a la movilidad segura y sostenible con la colaboración de las entidades supralocales y locales en lo referente a:
 - Gestión del aparcamiento respecto a horarios, efectos disuasorios, tarifas...
 - Modos de transporte sostenibles como la bicicleta y los vehículos de movilidad personal
 - Carriles bici
 - Carga /descarga
 - Bonificación del vehículo eléctrico
 - Normativas de referencia
- 6.2.1.4 Promover y dar apoyo a las actividades de promoción del transporte activo en el marco del PINSAP (Plan Interdepartamental e Intersectorial de Salud Pública)



6.3 Proponer un marco legal para adaptar la movilidad segura y sostenible al cambio cultural

6.3.1 Disponer de un marco normativo adecuado que dé respuesta a los retos de la movilidad actual

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Justicia; Salud; Educación; Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; diputaciones; ayuntamientos y entidades locales.

- 6.3.1.1 Hacer propuestas legales para crear una nueva Ley de movilidad y seguridad vial y regular los nuevos modos de movilidad
- 6.3.1.2 Hacer propuestas legales para la regulación e integración de la movilidad autónoma y conectada
- 6.3.1.3 Impulsar iniciativas legislativas para lograr una movilidad más sostenible y segura



6.4 Planificar las estrategias de la movilidad segura y sostenible

6.4.1 Planificar la movilidad segura y sostenible para establecer estrategias y actuaciones que den respuesta a los retos de movilidad actual

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Empresa y Conocimiento (Subdirección General de Seguridad Industrial); Justicia; Salud; Educación; Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; la ATM; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales y otras entidades públicas y privadas implicadas.

- 6.4.1.1 Planificar las distintas actuaciones de la movilidad segura y sostenible mediante los planes trienales de seguridad vial

- 6.4.1.2 Involucrar a las distintas instituciones público-privadas en la promoción, difusión y planificación de la movilidad segura y sostenible
- 6.4.1.3 Hacer proyectos técnicos para el análisis y/o la mejora de la seguridad vial



6.5 Atención a las víctimas de accidentes de tráfico

6.5.1 Mejorar la atención a las víctimas de accidentes de tráfico

Agentes implicados: departamentos de Interior a través del Servicio Catalán de Tráfico y la Dirección General de la Policía; Territorio y Sostenibilidad; Trabajo, Asuntos Sociales y Familias; Justicia; Salud; Educación; Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación; diputaciones; ayuntamientos; entidades locales; las asociaciones de víctimas y otras entidades públicas y privadas implicadas.

- 6.5.1.1 Mejorar la atención postaccidente a las víctimas ampliando los servicios que ofrece el Servicio de Información y Atención a las Víctimas de Accidentes de Tráfico y la difusión de este servicio en el ámbito internacional
- 6.5.1.2 Mejorar la atención psicológica inmediata a las víctimas de tráfico
- 6.5.1.3 Colaborar con entidades y asociaciones de víctimas en la realización de proyectos relacionados con la seguridad vial

Anexo 1.

Proceso de concertación del Pacto Nacional para la Movilidad Segura y Sostenible



El 9 de julio de 2019, el Gobierno de la Generalitat de Cataluña acuerda impulsar el Pacto Nacional para una Movilidad Segura y Sostenible (GOV/99/2019, del 9 de julio).

Por otro lado, el 12 de julio de 2019, se presentan los principales ejes estratégicos de este Pacto ante los miembros del Gobierno y de las entidades públicas y privadas relacionadas con la seguridad vial y la movilidad.

A partir de entonces, el proceso de concertación del Pacto se desarrolla de la siguiente forma:

- 12 de noviembre de 2019: constitución de la mesa de entidades del sector de la movilidad y la seguridad vial y presentación del documento de impulso del Pacto, en el que se informa de la constitución de seis grupos de trabajo, uno para cada eje temático.
- La mesa de entidades contó con la asistencia de más de 100 personas representantes de la Administración, el ámbito local, el empresarial y del tejido asociativo.
- Del 26 de noviembre al 9 de diciembre de 2019 se llevaron a cabo seis sesiones presenciales en torno a seis ejes temáticos definidos, con este calendario:
 - **26 de noviembre: sesión GT Eje 1.** Replantear el espacio público hacia una movilidad más segura y sostenible. Participaron 29 personas (45 % de la Administración, un 14 % del sector empresarial y un 41 % de asociaciones)
 - **27 de noviembre: sesión GT Eje 2.** Adaptar la seguridad vial a las nuevas características de la accidentalidad. Participaron 32 personas (31 % de la Administración, 23 % del sector empresarial y un 44 % de asociaciones)
 - **28 de noviembre: sesión GT Eje 3.** Crear una estrategia comunicativa para involucrar a toda la sociedad. Participaron 36 personas (36 % de la Administración, 22 % del sector empresarial y un 42% de asociaciones)
 - **3 de diciembre: sesión GT Eje 4.** Desarrollar un espacio de cooperación estratégica entre los sectores implicados en la movilidad inteligente. Participaron 18 personas (39 % de la Administración, 28 % de asociaciones y un 33 % del sector empresarial)
 - **4 de diciembre: sesión GT Eje 5.** Establecer los objetivos estratégicos para las infraestructuras respecto a los nuevos sistemas de movilidad. En la sesión presencial de este grupo participaron 18 personas (44 % de la Administración, 22 % del sector empresarial y 33 % de asociaciones)
 - **9 de diciembre: sesión GT Eje 6.** Desplegar la estructura necesaria para la gestión del cambio. En la sesión presencial de este grupo participaron 7 personas (4 representando a la Administración, 2 representando a las asociaciones y una del sector empresarial)
- El desarrollo de los grupos de trabajo consistió en la respuesta a cuestionarios externos en línea para un posterior resumen y retorno de las respuestas en un trabajo, en un debate de grupo de los asistentes y en una puesta en común de los aspectos trabajados en cada grupo.
- Durante el primer trimestre de 2020 se abrió un proceso participativo en línea para poder hacer aportaciones al Pacto Nacional.
- La segunda quincena del mes de octubre de 2020, se abre un periodo para hacer aportaciones en línea a todos los miembros de la Comisión Interdepartamental para la Mejora de la Seguridad Vial (CIMSV) y a todos los miembros de la mesa de entidades del Pacto.
- El 27 de octubre se presenta el Pacto a la CIMSV y el 3 de noviembre se presenta a la mesa de entidades, para hacer un retorno de las aportaciones y presentar el texto del documento del Pacto.

Anexo 2.

Relación de la mesa de entidades del sector de la movilidad y la seguridad vial



- Abertis
- AECOC (Asociación Española de Codificación Comercial)
- Ayuntamiento de Barcelona. Área de Prevención y Seguridad
- Ayuntamiento de Barcelona. Dirección de Servicios de Movilidad
- Ayuntamiento de Barcelona. Regidoría de Movilidad
- Policía Local de Igualada
- AMTU (Asociación de Municipios por la Movilidad y el Transporte Urbano)
- ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas)
- Applus IDIADA

- Asociación Catalana de Municipios y Comarcas
- Asociación ICIL (Institute for Careers and Innovation in Logistics & Supply Chain)
- ASTAC (Asociación de Transportes Agrupados Condal)
- ATM (Autoridad del Transporte Metropolitano)
- AUDICA (Asociación de Empresarios de Transporte Discrecional de Cataluña)
- Autobuses de Lleida, SA (Grupo Sarbus) - Moventia
- Catalunya Camina
- CCOO (Comisiones Obreras)
- CCUB (Coordinadora Catalana de Usuarios de la Bicicleta)
- CETCAT (Confederación Empresarial de Transportes por Carretera de Cataluña)
- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña
- Colegio de Ingenieros Industriales de Cataluña
- Colegio Oficial de Psicología de Cataluña. Sección de Psicología del Tráfico y de la Seguridad
- Consorcio Transporte Público del Camp de Tarragona
- Departamento de Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación.
- Departamento de Justicia. Dirección General de Ejecución Penal en la Comunidad y Justicia Juvenil
- Departamento de la Presidencia. Dirección General de Coordinación Interdepartamental
- Departamento de Salud. Secretaría de Salud Pública
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Transportes y Movilidad
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Infraestructuras de Movilidad
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural
- Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias. Dirección General de Igualdad
- Promoción de la Accesibilidad y de Supresión de Barreras
- Departamento de Educación. Dirección General de Currículum y Personalización
- Departamento de Empresa y Conocimiento. Dirección General de Turismo
- Departamento de Empresa y Conocimiento. Dirección General de Energía, Seguridad Industrial y Seguridad Minera
- Departamento de Interior. Ministro
- Departamento de Interior. Dirección General de la Policía

- Departamento de Interior. Dirección General de Protección Civil
- Departamento de Interior. Policía de la Generalitat de Cataluña- Mossos d'Esquadra
- Departamento de Interior. Secretaría General
- Departamento de Interior. Servicio Catalán de Tráfico. Subdirección General de Gestión del Tráfico
- Departamento de Interior. Servicio Catalán de Tráfico. Dirección
- Departamento de Interior. Servicio Catalán de Tráfico. Subdirección General de Seguridad Vial
- Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias. Dirección General de Relaciones Laborales, Trabajo Autónomo y Calidad en el Trabajo - Instituto Catalán de Seguridad y Salud Laboral
- Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias. Dirección General de Acción Cívica y Comunitaria
- Diputación de Barcelona
- Diputación de Girona
- Diputación de Lleida
- Diputación de Tarragona
- EMT - AMB (Entidad Metropolitana del Transporte)
- FAC (Federación de Autoescuelas de Cataluña)
- FECAV (Federación Catalana de Autotransportes de Viajeros)
- Federación de Municipios de Cataluña
- FGC (Ferrocarrils de la Generalitat de Cataluña)
- Fomento del Trabajo Nacional
- Fundación Abertis
- Fundación Instituto Guttmann
- Fundación RACC (Fundación Real Automóvil Club de Cataluña)
- Guardia Urbana de Barcelona
- ICD (Instituto Catalán de las Mujeres)
- Infraestructuras de la Generalitat de Cataluña, SAU
- MIFAS (Minusválidos Físicos Asociados)
- OCUC (Organización de Consumidores y Usuarios de Cataluña)
- P(A)T (Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico)
- PIMEC (Pequeña y Mediana Empresa de Cataluña)
- Prefectura Provincial de Tráfico de Barcelona

- PrevenControl ITV
- PTP (Asociación para la Promoción del Transporte Público)
- RACC (Real Automóvil Club de Cataluña)
- Cercanías de Cataluña
- SEAT
- SEM, S.A. (Servicio de Emergencias Médicas)
- Servicios Territoriales de Interior en Tarragona
- STOP Accidentes
- TRAM (Tranvía Metropolitano)
- TRANSPRIME (Asociación Española de Empresas Cargadoras)
- UAB (Universidad Autónoma de Barcelona)
- UCC (Unión de Consumidores de Cataluña)
- UCEAC (Unión Catalana de Entidades Aseguradoras de Cataluña)
- UGT (Unión General de Trabajadores)
- UNO-ACET (Organización Empresarial de Logística y Transporte)
- UPC (Universidad Politécnica de Cataluña)
- Red de ciudades y pueblos hacia la sostenibilidad

Anexo 3.

Relación de los miembros de los grupos de trabajo



GT Eje 1. Replantear el espacio público hacia una movilidad más segura y sostenible

- FEM Bici (Federación de Entidades para la Movilidad en Bicicleta de Cataluña)
- Ayuntamiento de Barcelona
- ACM (Asociación Catalana de Municipios y Comarcas)
- ADEVIC (Asociación para el Desarrollo de la Educación Vial en Cataluña)
- Ayuntamiento de Terrassa
- IERMB (Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona)
- Applus IDIADA
- P(A)T (Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico)

- ATAAC (Asamblea de Trabajadores Asalariados de Autoescuelas de Cataluña)
- ATM Barcelona
- ATM Tarragona
- ATM Lleida
- AUDICA (Asociación de Empresarios de Transporte Discrecional de Cataluña)
- CCOO
- CCUB (Coordinadora Catalana de Usuarios de la Bicicleta)
- Clustermoto
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Servicio de Estudios y Evaluación
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Políticas Ambientales y Medio Natural
- Diputación de Barcelona
- Federación Catalana de Automovilismo
- Fundación RACC (Fundación Real Automóvil Club de Catalunya)
- PTP (Asociación para la Promoción del Transporte Público)
- Servicio Catalán de Tráfico. Subdirección General de Gestión del Tráfico
- Som Mobilitat
- Stop Accidentes
- UNO-ACET (Asociación Catalana de Empresas de Transporte de Mercancías)

GT Eje 2. Adaptar las políticas de seguridad vial a las nuevas características de la accidentalidad

- Abertis
- ACM (Asociación Catalana de Municipios y Comarcas)
- ADEVIC (Asociación para el Desarrollo de la Educación Vial en Cataluña)
- AECOC (Asociación Española de Codificación Comercial)
- IERMB (Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona)
- ANESDOR (Asociación Nacional de Empresas del Sector de Dos Ruedas)
- Applus IDIADA

- ASCREME (Asociación Catalana de Centros de Reconocimientos Médicos)
- ATAAC (Asamblea de Trabajadores Asalariados de Autoescuelas de Cataluña)
- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña
- Departamento Agricultura, Ganadería, Pesca y Alimentación. Servicio de Prevención de Riesgos Laborales
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Infraestructuras de Movilidad
- Diputación de Barcelona
- FECAV (Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros)
- Federación Catalana de Automovilismo
- Gremio del motor
- Guardia Urbana de Barcelona
- HIS (Honda Instituto de Seguridad)
- Infraestructuras de la Generalitat de Cataluña, SAU
- Instituto Guttmann
- ISTAS/ CCOO
- P(A)T (Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico)
- PAD (Plataforma de Autoescuelas Digitales)
- Policía Local de Igualada
- Prevencontrol
- RACC (Real Automóvil Club de Cataluña)
- Servicio Catalán de Tráfico. Subdirección General de Seguridad Vial
- Stop Accidentes
- UNESPA (Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras)

GT Eje 3. Crear una estrategia comunicativa para involucrar a toda la sociedad

- EGARSAT
- ACV GLOBAL
- ADEVIC (Asociación para el Desarrollo de la Educación Vial en Cataluña)
- Ayuntamiento de Barcelona
- AMB/IERMB (Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona)

- ATAAC (Asamblea de Trabajadores Asalariados de Autoescuelas de Cataluña)
- CCOO (Comisiones Obreras)
- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña
- Colegio Oficial de Psicología de Cataluña
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático
- FAC (Federación de Autoescuelas de Cataluña)
- FAST Parcmotor
- Federación Catalana de Automovilismo
- Guardia Urbana de Barcelona
- IMU (Unión Internacional de Defensa de Motociclistas)
- Mossos d'Esquadra. Coordinadora de monitores del EMS
- P(A)T (Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico)
- PAD (Plataforma de Autoescuelas Digitales)
- RACC (Real Automóvil Club de Cataluña)
- SER Cataluña
- Servicio Catalán de Tráfico. Servicio Territorial de Tráfico de Barcelona
- Servicio Catalán de Tráfico. Oficina de Prensa
- Servicio Catalán de Tráfico. Subdirección General de Seguridad Vial
- Stop Accidentes
- TRACE (Asociación Catalana de Traumatismos Craneoencefálicos y Daño Cerebral)
- UAB – Grupo de Investigación ERES'V
- Departamento de Trabajo, Asuntos Sociales y Familias. Dirección General de Relaciones Laborales, Trabajo Autónomo y Calidad en el Trabajo- Instituto Catalán de Seguridad y Salud Laboral

GT Eje 4 - Desarrollar un espacio de cooperación estratégica entre los sectores implicados en la movilidad inteligente

- Abertis
- ADEVIC (Asociación para el Desarrollo de la Educación Vial en Cataluña)
- AMB-IERMB (Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona)

- Applus IDIADA
- ATM Barcelona
- ATM Tarragona
- AUDICA (Asociación de Empresarios de Transporte Discrecional)
- Clustermoto
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Infraestructuras de Movilidad
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Transportes y Movilidad
- Departamento de Políticas Digitales y Administración Pública. Secretaría de Políticas Digitales
- FECAV (Federación Empresarial Catalana de Autotransporte de Viajeros)
- Federación Catalana de Automovilismo
- Fundación RACC (Fundación Real Automóvil Club de Cataluña)
- Infraestructuras de la Generalitat de Cataluña, SAU
- P(A)T (Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico)
- UNESPA (Unión Española de Entidades Aseguradoras y Reaseguradoras)
- UNO-ACET (Organización Empresarial de Logística y Transporte)

GT Eje 5. Establecer los objetivos estratégicos para las infraestructuras respecto a los nuevos sistemas de movilidad

- Abertis
- AMB-IERMB (Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona)
- Applus IDIADA
- ASETRANS Girona - CETCAT (Asociación de Empresarios de Transporte) y (Confederación Empresarial de Transportes por Carretera de Cataluña)
- ATM Camp de Tarragona
- Cámara de Comercio de Barcelona
- Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña
- Colegio de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas de Cataluña
- Cyclocat: red ciclista segura
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Infraestructuras de Movilidad

- Diputación de Barcelona
- Federación Catalana de Automovilismo
- Infraestructuras de la Generalitat de Catalunya, SAU
- P(A)T (Asociación Española de Prevención de Accidentes de Tráfico)
- Servicio Catalán de Tráfico. Subdirección General de Seguridad Vial
- Universidad Politécnica de Catalunya- BIT
- UNO-ACET (Organización Empresarial de Logística y Transporte)

GT Eje 6. Desplegar la estructura necesaria para la gestión del cambio

- IERMB (Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona)
- ATAAC (Asamblea de Trabajadores Asalariados de Autoescuelas de Catalunya)
- ATM Camp de Tarragona
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Infraestructuras de Movilidad
- Departamento de Territorio y Sostenibilidad. Dirección General de Calidad Ambiental y Cambio Climático
- Fundación RACC (Fundación Real Automóvil Club de Catalunya)
- UGT Catalunya

