

08.3. Ciudades seguras

Ciudades seguras

8.3.1. El tema

Esta Área estratégica comprende las actuaciones que las entidades locales pueden, con la cooperación de otras Administraciones, liderar, coordinar y ejecutar para asegurar una movilidad urbana segura. Se incluyen ámbitos como la gobernanza y planificación locales; la armonización de la normativa de tráfico; la gestión integral de la velocidad, el diseño seguro y la accesibilidad universal; la seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones; la distribución urbana de las mercancías; y la conectividad y digitalización.

La seguridad vial urbana es un ámbito de gran transversalidad, por lo que hay aspectos relevantes que son desarrollados en otras Áreas estratégicas. Los principales son:

- Educación y concienciación: desarrollados en el Área “Personas formadas y capaces”.
- Vigilancia de comportamientos de riesgo: desarrollada en el Área “Tolerancia cero con comportamientos de riesgo”.
- Seguridad en travesías: desarrollada en el Área “Vías seguras”.
- Planes de movilidad sostenible y segura para las y los empleados públicos de entidades locales, así como

cadena de valor y criterios de seguridad en licitaciones públicas: desarrollados en el Área "Administraciones, empresas y organizaciones seguras".

- Recogida de datos sobre siniestros, movilidad e indicadores clave de rendimiento: desarrollada en el Área "Datos y conocimiento para una gestión basada en riesgos".
- Gobernanza con otras Administraciones y capacitación de técnicos locales: desarrollados en el Área "Políticas integradas y cooperación internacional".

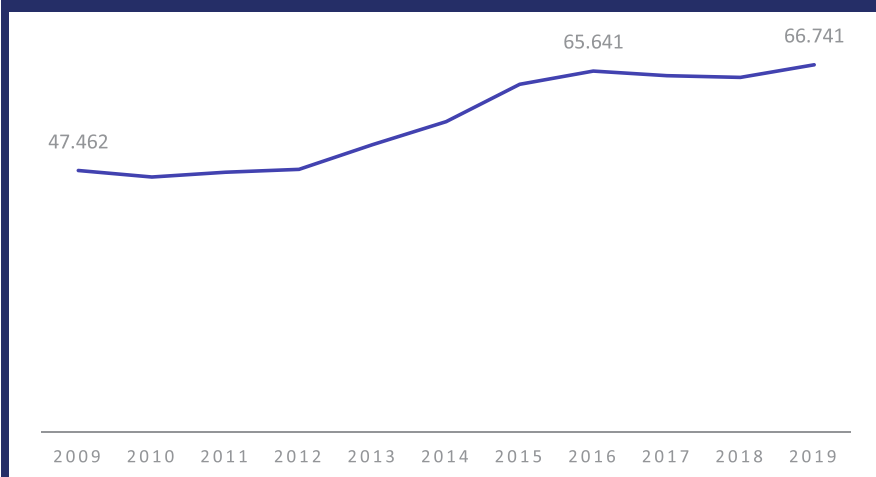
8.3.2. Los datos

En términos de siniestralidad, la situación de la seguridad vial en el ámbito urbano ha tenido en los últimos 10 años una evolución diferente a la de las vías interurbanas. El número de siniestros con víctimas ha aumentado un 44%, si bien parte de este crecimiento se debe a la mayor notificación de siniestros no mortales por parte de las policías locales. El número de personas fallecidas y gravemente heridas se ha mantenido prácticamente constante.

Las vías urbanas registraron en el año 2019 el mayor número de siniestros con víctimas de la serie histórica: 66.741 siniestros, el 64% del total de ese año.

Evolución del número de siniestros con víctimas en vías urbanas. España, 2009-2019

Figura 37.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, DGT.

08.3.

Ciudades seguras

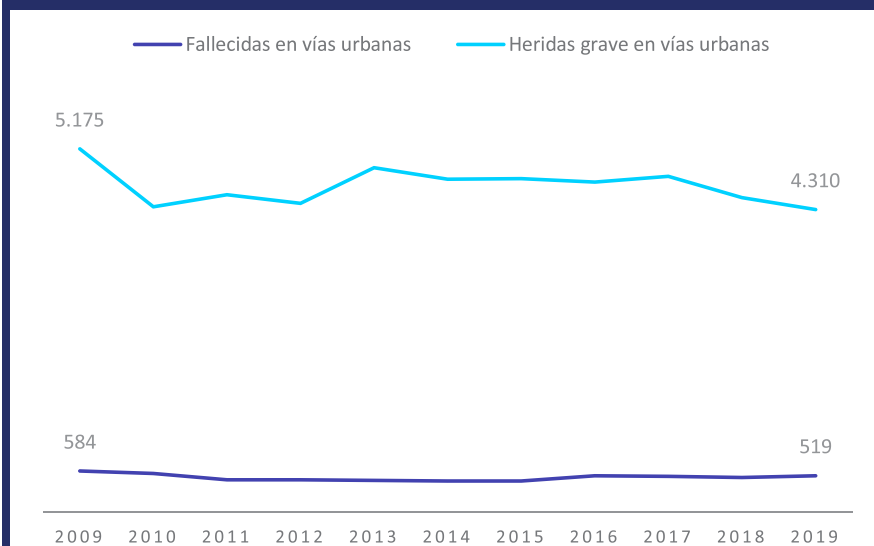
08.3.

Ciudades seguras

El número de personas fallecidas en vías urbanas aumentó en 2019, volviendo a valores de 2016 (519). El promedio en los últimos 4 años (2016-2019) ha sido de 507, frente a los 448 de promedio de los 4 años previos (2012-2015).

Evolución de personas fallecidas y heridas grave en vías urbanas. España, 2009-2019

Figura 38.



Fuente: Observatorio Nacional de Seguridad Vial, DGT.

Las cifras anteriores urbanas incluyen los siniestros ocurridos en travesías, los cuales presentan una mayor gravedad media que los del resto de las vías que transcurren por suelo urbano. En las travesías fallecieron 43 personas en 2019, la misma cifra que el año anterior.

En 2019, los colectivos y medios vulnerables supusieron el 82% de las personas fallecidas en vías urbanas. En todos ellos (peatones, bicicleta, motocicleta) ha aumentado el número de personas fallecidas respecto al año anterior; aunque de forma global se aprecia un estancamiento de las cifras durante todo el último decenio. En promedio, en todo este tiempo los colectivos y medios vulnerables han supuesto un 81% del total de personas fallecidas. Las personas mayores de 64 años conforman un colectivo especialmente vulnerable en caso de siniestro: 225 personas de esta franja de edad fallecieron en vías urbanas en 2019, el 43% del total. El crecimiento respecto a 2009 es de un 35%, explicado en parte por el aumento de la población de personas mayores y su creciente movilidad activa: el 70% de los peatones fallecidos en 2019 eran mayores de 64 años, pese a que este grupo de edad supone el 19% de la población.

Las personas usuarias de motocicleta y ciclomotor son el colectivo que más ha incrementado su presencia en los siniestros urbanos durante los últimos diez años y, después de los peatones, son lo que más fallecimientos sufren. En el año 2019 fallecieron 126 personas usuarias de motocicleta, la cifra más alta de todo el

último decenio. Un dato significativo es que más del 40% de las personas usuarias de motocicleta fallecidas en ciudad sufrieron siniestros en los que no estuvo involucrado ningún otro usuario de la vía (vehículo o peatón). Las características más habituales de estos siniestros son:

- Los periodos con mayor concentración de siniestros con víctimas fueron de lunes a viernes entre las 07:00 y las 20:00.
- Los tipos de siniestros con víctimas más frecuentes son las colisiones con otros vehículos: frontales, frontolaterales o alcances. En 2019 supusieron el 61% de los casos
- La mayoría de las víctimas son hombres, siendo el rango de edad más numeroso el de 15 a 54 años, que supone el 87% del total de víctimas y el 80% de las víctimas mortales.
- En cuanto al tipo de permiso, el grupo más numeroso de los implicados en siniestros es el permiso B+3: un 39%, más de la mitad de ellos con entre 5 y 14 años de antigüedad.
- En cambio, de los implicados en siniestros mortales, el más numeroso es el permiso A: un 37%; y dentro de estos últimos, 4 de cada 10 tienen 25 años o más de antigüedad.
- La gran mayoría de las víctimas usaba casco en el momento del siniestro.

Un fenómeno de creciente importancia en los últimos años en el ámbito urbano es el de uso de vehículos compartidos, o motosharing, sobre cuya siniestralidad empieza a disponerse de datos significativos. Según estos, La siniestralidad global de las personas usuarias de motosharing es similar a la de las usuarias de motocicletas en propiedad, con leves diferencias:

- Los días de mayor incidencia son viernes, sábados y domingos.
- Casi la mitad de los siniestros de motocicletas y ciclomotores de motosharing se han producido por caídas, lo que parece apuntar hacia falta de pericia en la conducción.

Las personas usuarias de bicicleta también han tenido en 2019 la cifra de fallecimientos en vías urbanas más alta de los últimos 10 años, con 32 personas fallecidas. En el 41% de estos casos no hubo otro vehículo implicado, y en el 28% se produjo una colisión contra un turismo.

En cuanto a las personas usuarias de vehículos de movilidad personal, en el año 2020 (año con mayor representatividad que 2019), fallecieron 8 personas, 97 resultaron heridas hospitalizadas y 1.097 fueron heridas no hospitalizadas. Los siniestros se produjeron mayoritariamente en vías urbanas (98%), que es donde se registra el número mayor de víctimas usuarias de VMP

08.3.

Ciudades seguras

08.3.

Ciudades seguras

con 7 personas fallecidas, 93 hospitalizadas y 1.074 heridas no hospitalizadas.

8.3.3. El contexto

Junto a los datos de siniestralidad expuestos, hay que tener en cuenta la evolución prevista a corto y medio plazo en el desarrollo de las ciudades, de sus habitantes y de sus hábitos de movilidad:

- La concentración de población en núcleos urbanos.
- La creciente población de personas mayores de 64 años, colectivo particularmente vulnerable.
- La irrupción de nuevas formas de movilidad, como los vehículos de movilidad personal.
- El aumento continuo de la motocicleta como medio de transporte cotidiano.
- La distribución urbana de mercancías derivadas del comercio tradicional y del electrónico, este último en rápido crecimiento.
- La tendencia en aumento del pago por uso de los medios de movilidad compartida (sharing), frente a la tradicional adquisición del vehículo en propiedad.
- El impacto que la pandemia de COVID-19 ha tenido sobre los servicios de transporte público.
- La creciente importancia de la conectividad y la digitalización, así como de las aplicaciones para planificar los desplazamientos (MaaS: Mobility as a Service).
- La creciente preocupación por las condiciones medioambientales y la forma en que los medios de movilidad influyen directamente en estas.

Una de las principales características del tráfico dentro del ámbito urbano es su gran heterogeneidad. Los diferentes modos de movilidad (peatones, bicicletas, motocicletas, vehículos de movilidad personal, turismos, transporte público, furgonetas, camiones), con características y necesidades muy dispares entre sí, deben compartir el espacio público. Se debe asegurar la convivencia pacífica y segura entre todos ellos, y proteger especialmente a los colectivos y medios vulnerables.

La crisis provocada por la pandemia por COVID-19 ha tenido una considerable influencia en la movilidad y la seguridad vial en las zonas urbanas, llevando a muchas ciudades a tomar medidas temporales de promoción de los desplazamientos a pie y en bicicleta. Cabe indicar que el objetivo de aumentar la cuota modal de la movilidad activa (a pie y en bicicleta) ya

estaba incluido antes de la pandemia en numerosos planes y estrategias, como forma de mejorar la salud y reducir el impacto medioambiental del transporte. La pirámide de prioridades actualmente de referencia es la elaborada por el Instituto para la Diversificación y el Ahorro de la Energía (IDAE), en la que los medios de transporte urbano están ordenados del siguiente modo: peatones, ciclistas, transporte público, distribución urbana de mercancías, vehículos compartidos y vehículos particulares. Faltan en esta relación los vehículos de movilidad personal, hacia los que las ciudades están adoptando aproximaciones distintas.

Pirámide de la movilidad urbana

Figura 39.



Fuente: Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, (Ref. 30).

La promoción de la movilidad peatonal y en bicicleta ocupa un papel central en, entre otros, los siguientes documentos:

- La Declaración de Estocolmo, que recomienda “acelerar el cambio hacia modos de transporte más seguros, limpios, eficientes energéticamente y asequibles, y promover mayores niveles de actividad física, como caminar y andar en bicicleta, así como integrar estos modos con el uso del transporte público para lograr la sostenibilidad”. Con objeto de responder al reto que una mayor movilidad a pie y en bicicleta supone para la seguridad vial, la misma declaración resolvía “exigir una velocidad máxima de 30 km/h en zonas donde los usuarios vulnerables de la vía y los vehículos se mezclan de forma frecuente y

08.3.

Ciudades seguras

08.3.

Ciudades seguras

planificada”.

- La Estrategia paneuropea de la bicicleta, que indica cómo debe promocionarse la bicicleta en el reparto modal europeo.
- La Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 Y la Estrategia Estatal por la Bicicleta, ambas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), que marcan los objetivos y prioridades nacionales en el ámbito de la movilidad activa.
- La Estrategia de Promoción de la Salud y Prevención del Ministerio de Sanidad, que tiene entre sus objetivos promover estilos de vida saludable, así como entornos y conductas seguras. Para ello contempla, entre otras, diversas intervenciones comunitarias en el entorno urbano para potenciar la actividad física, entre las que están incluidas acciones en relación al transporte y la movilidad, como por ejemplo: transporte activo a la escuela y rutas seguras, programas de promoción de ir a pie y en bicicleta o los paseos saludables. Para facilitar el desarrollo, implementación y seguimiento del plan local en cada municipio que se adhiera a la Estrategia, se cuenta con un convenio de colaboración con la Federación de Municipios y Provincias para potenciar la Red Española de Ciudades Saludables (RECS).
- El proyecto de Ciudades Saludables de la Organización Mundial de la Salud, que en España se concreta en la Red Española de Ciudades Saludables.

La presente Estrategia debe aspirar a reducir la siniestralidad en las ciudades en los próximos años, adoptando las herramientas necesarias para responder a la evolución en la movilidad, siendo flexible en aplicación, y actuando en coordinación con los planes y estrategias que se ocupen de la movilidad, particularmente en el ámbito urbano, siendo las más destacables la Agenda Urbana Española (Ref. 38) y la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030 (Ref. 40), ambas del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA).

La Nueva Agenda Urbana de las Naciones Unidas (Ref. 43) establece normas y principios para la planificación, construcción, desarrollo, gestión y mejora de las zonas urbanas en sus cinco pilares de aplicación: políticas urbanas nacionales, legislación y normativas urbanas, planificación y diseño urbano, economía local y finanzas municipales e implementación local. Es un recurso para guiar los esfuerzos en materia de desarrollo de las ciudades para una amplia gama de actores, entre otros el gobierno nacional, líderes municipales y regionales, organizaciones de la sociedad civil y sector privado. De esta forma, este documento estratégico, de adhesión voluntaria, presenta el desarrollo urbano como un instrumento poderoso para lograr el desarrollo sostenible en el marco de los ODS de la Agenda 2030.

En esta línea, la Unión Europea ha mostrado en diferentes documentos, como la Agenda Urbana de la UE (Ref. 64), su compromiso con la mejora de la movilidad y seguridad vial en las ciudades, indicando la necesidad de actuar con medidas concretas que respondan a las necesidades, capacidades y particularidades locales. El objetivo es alinear la seguridad vial con otros objetivos de la sociedad: salud, derechos de la infancia, sostenibilidad en los transportes, medio ambiente y ciudades más habitables. Los pueblos y ciudades están bien posicionados para desarrollar estas sinergias.

En España, esto se concreta, como se ha indicado anteriormente, en la Agenda Urbana Española (AUE), del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Ref. 38), que aspira a ser la referencia para todos los actores, públicos y privados, que intervienen en las ciudades y que buscan un desarrollo equitativo, justo y sostenible desde sus distintos campos de actuación.

En esta nueva movilidad, los protagonistas son las personas, que hoy en día cuentan con multitud de opciones para desplazarse dentro de los sistemas de transporte. Los peatones y las personas usuarias de bicicleta y transporte público tienen un papel protagonista, y uno de los mayores desafíos a los que se enfrentan las ciudades en el ámbito de la movilidad es garantizar la seguridad de los colectivos y medios de desplazamiento vulnerables. Los gobiernos nacionales y locales deben abordar también la regulación de nuevas formas de movilidad, como los vehículos de movilidad personal (VMP). La mayoría de países europeos están aprobando normas sobre las características técnicas de estos vehículos (potencia, velocidad máxima o los sistemas de frenado e iluminación) y aspectos como la edad mínima, el uso del casco o el seguro de responsabilidad civil.

Otra tendencia destacable para el próximo decenio es la que persigue uno de los diez objetivos incluidos en el Libro Blanco del Transporte de la UE (Ref. 63): reducir a la mitad el uso de automóviles de “propulsión convencional” en el transporte urbano en 2030, y eliminar estos vehículos en las ciudades en 2050; así como lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO₂.

Acorde con lo anterior está la propuesta, entre otros organismos, de UNECE (Ref. 45). Considera que la capacidad vial para el transporte motorizado privado tiene que reducirse en los centros de las ciudades, al mismo tiempo que se aumenta la capacidad vial del transporte público en superficie, bicicletas y zonas peatonales ampliadas. Para ello es conveniente fomentar la movilidad activa (a pie y en bicicleta) y la intermodalidad entre el transporte público, el automóvil y la bicicleta, a través de infraestructuras adecuadas y seguras y espacios de estacionamiento para bicicletas, particularmente en estaciones de transporte público.

Otra de las tendencias que se observa es la reducción de los

08.3.

Ciudades seguras

08.3.

Ciudades seguras

límites de velocidad, como la llevada a cabo recientemente en nuestras ciudades. Está ampliamente demostrado que el exceso de la velocidad es uno de los factores que más influyen tanto en el número de siniestros como, especialmente, en la gravedad y mortalidad de los mismos. Por esto, la propuesta de múltiples organismos internacionales, como la OMS (Conferencia de Estocolmo, Ref. 49), el Banco Mundial (GRSF, Ref. 3) o la Comisión Europea (Ref. 71), es la de reducir la velocidad de circulación en aquellas vías con posibles conflictos entre automóviles y colectivos y medios vulnerables, implementando medidas de calmado de tráfico cuando sea necesario.

Y, en el ámbito de las ciudades modernas, una de las grandes preocupaciones es la distribución urbana de mercancías (DUM), especialmente en la etapa final de esta distribución, la llamada “última milla”. El gran aumento del comercio electrónico y de la entrega just-in-time amenaza con producir fuertes congestiones en grandes aglomeraciones. Los técnicos, gestores y planificadores involucrados en la distribución urbana de mercancías deberán disponer de soluciones potenciales que permitan mitigar los efectos de los vehículos de mercancías en las ciudades y ayudar a diseñar y planificar mejores soluciones para una DUM más eficiente.

Todos estos retos y desafíos que deben afrontar las ciudades en la actualidad y en el futuro próximo se expusieron y debatieron recientemente en el “VI Encuentro de ciudades para la seguridad vial y la movilidad sostenible. Ciudades 2030”, organizado por la Dirección General de Tráfico, el Ayuntamiento de Zaragoza y la Federación Española de Municipios y Provincias, y celebrado en Zaragoza en octubre de 2021. La declaración del Encuentro⁴, suscrita por todos los asistentes, y el planteamiento del presente capítulo de la Estrategia se encuentran plenamente alineados. Como indica la conclusión de la Declaración: “convenimos en la necesidad de Integrar la seguridad vial en las estrategias locales de movilidad sostenible y hacer de la movilidad sostenible y la accesibilidad universal valores fundamentales en la planificación y gestión de nuestras ciudades. Demandamos ciudades para vivir.”

8.3.4. La visión

En el año 2030, nuestras ciudades disfrutaran de una movilidad urbana plenamente diseñada y gestionada desde los principios del Sistema Seguro, adecuada a las necesidades de movilidad y seguridad de todas las personas usuarias de las vías, especialmente las más vulnerables; haciendo uso para ello, de forma eficaz, de las posibilidades tecnológicas que ofrecen la conectividad y la digitalización en el entorno urbano.

Esta visión se concreta en lo siguiente:

- Las ciudades españolas disponen de Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) y ordenanzas de movilidad en

⁴* Disponible en: <https://www-org.dgt.es/imag-es/2021/022.1315.-Declaracion-VI-Encuentro-Ciudades.pdf>

los que la seguridad vial está plenamente integrada y el peatón, la bicicleta y el transporte público están lo más alto de la pirámide de prioridades.

- Se logran velocidades seguras en todas nuestras calles, mediante una gestión integral que combine límite de velocidad, gestión del tráfico y diseño viario.
- El reparto del espacio público se lleva a cabo de acuerdo con la pirámide de prioridades de la movilidad.
- Se garantiza el principio de accesibilidad universal a través de itinerarios peatonales continuos, accesibles y seguros, así como un adecuado diseño del transporte público.
- Las ciudades españolas disponen de órganos de consulta en los que las políticas de movilidad y seguridad vial son discutidas con todos los actores locales relevantes.
- Las posibilidades tecnológicas que ofrecen la conectividad y la digitalización son utilizadas para hacer un control activo de factores de riesgo (velocidad, alcohol, distracciones). Los datos generados son utilizados para realizar análisis prospectivos y retrospectivos de los riesgos.
- La normativa de tráfico urbano se adapta de manera continua a las nuevas realidades de la movilidad urbana.
- Se aplican condiciones de seguridad en todas las autorizaciones y concesiones de movilidad compartida.
- El transporte público y los sistemas públicos de alquiler operan en máximas condiciones de seguridad, tanto para las personas que los utilizan como para el resto de usuarias de las vías públicas.
- La distribución urbana de mercancías es regulada de acuerdo con los principios de optimización de los flujos de tráfico, seguridad de las operaciones e interacción segura con colectivos y medios vulnerables.
- Los distribuidores urbanos de mercancías en motocicletas, bicicletas o VMP (conocidos coloquialmente como riders) disfrutan de condiciones de seguridad similares a las de otros profesionales de la distribución urbana de mercancías.

08.3.

Ciudades seguras

08.3.

Ciudades seguras

8.3.5. Las Líneas de actuación

Para dar respuesta a los problemas planteados en los apartados anteriores, o mitigar sus consecuencias, desde el enfoque del Sistema Seguro, se propone actuar dentro de las siguientes Líneas de actuación, plenamente alineadas con la Declaración del VI Encuentro de ciudades para la seguridad vial y la movilidad sostenible “Ciudades 2030”:

Potenciar el diseño viario seguro y realizar una gestión integral de la velocidad

De acuerdo con los principios del Sistema Seguro, debe existir una correspondencia entre función, diseño y límite de velocidad de una vía urbana. Algunos aspectos clave son:

- Planificación del uso del territorio: se requiere abordar la evaluación y análisis de los distintos modos de transporte y los niveles de tráfico para conocer la necesidad de los usuarios en relación con el espacio.
- Gestión de la multimodalidad: sobre la base anterior, el diseño de las infraestructuras urbanas debe atender a criterios de máxima seguridad para todos los tipos de movilidad, particularmente los colectivos y medios vulnerables y el transporte público, favoreciendo el transporte intermodal, y la sustitución del vehículo privado por modos de desplazamiento más sostenibles y saludables, en línea con la pirámide de prioridades de la movilidad.
- Jerarquización de las vías: se promoverá una adecuada jerarquización de las vías urbanas, para conseguir velocidades más apropiadas y ajustadas a la norma.
- Implementación de soluciones de diseño que favorezcan velocidades seguras: se promoverá la aplicación de soluciones de diseño que faciliten la elección de velocidades seguras de forma intuitiva por parte de quien conduce, según las circunstancias de cada vía urbana concreta.
- Criterios de planificación y diseño de vías segregadas para usuarios de bicicletas y de vehículos de movilidad personal.

La implantación de los nuevos límites genéricos de 30 y 20 km/h —en calles de un carril por sentido y calles de plataforma única, respectivamente— ha supuesto un avance importante, que debe suponer el marco en el cual las ciudades planifiquen la gestión del tráfico y las mejoras de diseño del viario urbano. Para ello, en el marco de esta Estrategia se promoverán las siguientes actuaciones:

- Monitorizar la implantación de los nuevos límites y evaluar

su impacto en la seguridad.

- Difundir y extender la aplicación de soluciones de diseño que favorezcan la implantación efectiva de velocidades seguras en las vías urbanas y el calmado del tráfico.
- Identificar y estudiar los tramos urbanos de mayor peligrosidad o riesgo, teniendo en cuenta la siniestralidad, el grado de exposición al riesgo, la tipología de usuarios y las características del viario.
- Aplicar procedimientos de gestión de la seguridad enfocados en los colectivos y medios vulnerables. Aunque hasta la fecha procedimientos como auditorías, inspecciones o evaluaciones de seguridad han tenido un mayor nivel de desarrollo y aplicación en vías interurbanas, existen ya experiencias en entornos urbanos que pueden ser útiles, especialmente en áreas de especial consideración, como los entornos escolares.

Garantizar una accesibilidad universal

Los peatones supusieron en 2019 casi la mitad de las personas fallecidas en ciudad, y un 70% de ellas tenían 65 años o más. Por ello, resulta imprescindible analizar las necesidades de accesibilidad de este colectivo, comprender la relación entre los atropellos que sufren y las características del entorno en el que se producen, así como documentar buenas prácticas en el ámbito de itinerarios peatonales continuos, seguros y accesibles. Este conocimiento permitirá a las entidades locales avanzar más allá de las exigencias mínimas de la normativa de accesibilidad y conseguir la mayor seguridad de las personas que se desplazan a pie.

En el marco de esta Estrategia, se pretende publicar directrices y recomendaciones que ayuden a las entidades locales a avanzar en un mejor conocimiento de los siniestros para comprender la influencia que tienen sobre estos las características de los itinerarios peatonales disponibles para las personas atropelladas, en aspectos como los tiempos de fase verde de los semáforos, la distancia entre pasos de peatones, la visibilidad en los pasos de peatones o el espacio accesible en las aceras. Deben tenerse en cuenta, además, las necesidades de accesibilidad de niños y personas con movilidad reducida, así como los caminos escolares seguros y zonas de elevada concentración de peatones, como centros escolares, hospitales y centros de salud, edificios culturales o zonas comerciales.

También es necesario favorecer la linealidad de los itinerarios a pie o en bicicleta, ya que esto servirá tanto para mejorar su seguridad, como para potenciar la movilidad activa, por hacerla una opción más fácil y más atractiva para la ciudadanía.

08.3.

Ciudades seguras

08.3.

Ciudades seguras

Integrar la seguridad vial en otras políticas municipales

Una movilidad sostenible, por definición, debe ser segura. Los planes de movilidad urbana sostenible (PMUS), así como cualquier otra política local que pueda tener relación con la movilidad y el transporte, han de considerar la seguridad vial como un elemento clave. Además, para la efectividad de estas políticas, resulta decisiva una gobernanza en el ámbito local adaptada a las mismas. Por ello, junto con los procesos de audiencia y consulta públicas, abiertos a la ciudadanía, es conveniente promover la existencia de órganos que se reúnan periódicamente y en los que estén representados todos los actores relevantes en la movilidad y la seguridad vial.

En el marco de esta Estrategia, se elaborarán y difundirán, en colaboración con las entidades locales, directrices metodológicas que faciliten la integración de la seguridad vial en los PMUS y las ordenanzas de movilidad.

Respecto a los órganos de gobernanza, varias ciudades españolas disponen ya de mesas de diálogo y consejos sobre movilidad, tanto genéricos como específicos de determinados ámbitos, tales como movilidad laboral, bicicleta o motocicleta. En el ámbito de esta Estrategia, se documentarán los casos ya existentes y se promoverá su extensión a otras ciudades.

Potenciar la conectividad y la digitalización para una movilidad segura

Las necesidades de movilidad y los sistemas implementados para satisfacerlas evolucionan en respuesta a las innovaciones tecnológicas y demandas sociales. Es necesario abordar el desarrollo de soluciones integradas que cubran los ámbitos más relevantes de la movilidad urbana y permitan a operadores de movilidad y usuarios privados adoptar decisiones informadas que minimicen los riesgos viales y el impacto medioambiental del tráfico de vehículos.

En el marco de esta Estrategia, se promoverán soluciones estandarizadas; en concreto, desde la Dirección General de Tráfico se favorecerá la extensión de la conectividad de las entidades locales con la plataforma DGT 3.0 para diferentes casos de uso, incluyendo la localización y características de:

- Zonas de bajas emisiones (ZBE).
- Regulaciones de acceso de vehículos en áreas urbanas (UVAR).
- Zonas de carga y descarga.
- Áreas de especial consideración, dando prioridad a los entornos escolares.
- Identificación de plazas de parking disponibles.

Para cada una de ellas, se determinarán los protocolos de comunicación de la información con los Ayuntamientos y de distribución de la información entre los proveedores de servicios de movilidad. Se explorará la adhesión voluntaria de datos anónimos de flotas de renting de vehículos y flotas de empresa, entre otros colectivos.

Se pone de manifiesto, igualmente, la importancia de apoyar a los equipos de desarrolladores de tecnologías para vehículos e infraestructura y el desarrollo de investigaciones para mejorar la movilidad y la seguridad vial mediante el uso de la tecnología.

Adaptar la normativa a la realidad de la movilidad urbana

El envejecimiento de la población, el aumento de la población urbana y la aparición de nuevas formas de movilidad son tendencias que marcan el presente y el futuro a corto y medio plazo de la movilidad urbana. Por ello es necesario que el marco jurídico relacionado con la seguridad vial urbana se ajuste de forma constante a estas novedades, con el objetivo de hacerlo más claro y homogéneo en todo el territorio nacional, y con la vista puesta siempre en la mejora de la seguridad de los colectivos y medios más vulnerables. Partiendo siempre del respeto a la autonomía local, esta adaptación y armonización debe realizarse en colaboración con los municipios, analizando conjuntamente los problemas y necesidades, y encontrando los puntos de acuerdo.

Una regulación actualizada, uniforme y vinculante para todo el territorio nacional, tanto en materia de tráfico como de ordenación territorial y urbanismo:

- proporciona cobertura a la interrelación entre la movilidad segura y sostenible;
- establece un marco de derechos y obligaciones para los principales actores de la movilidad urbana, prestando especial atención a los más vulnerables;
- regula las nuevas formas de movilidad asegurando una convivencia pacífica.

De acuerdo con todo ello, se considera prioritaria la actualización del Reglamento General de Circulación (cuya redacción actual está fuertemente orientada al ámbito interurbano), para ampliar su ámbito de aplicación y, en particular, establecer las condiciones de uso de las nuevas formas de movilidad —edad mínima, uso de equipamiento de protección—, dotar de mayor seguridad a los colectivos y medios vulnerables y regular las zonas compartidas entre peatones, usuarios de bicicleta o de vehículos de movilidad personal y vehículos de motor.

08.3.

Ciudades seguras

08.3.

Ciudades seguras

Aumentar la seguridad en flotas públicas, concesiones y autorizaciones

Las flotas de vehículos utilizadas por las Administraciones públicas, o que dependan de concesiones o autorizaciones públicas, suponen la oportunidad de extender la presencia de determinados sistemas de seguridad e implantar condiciones de operación que favorezcan una circulación segura. En el ámbito urbano, debe tenerse en cuenta, en primer lugar, los vehículos dedicados al transporte público, que deben proteger tanto a las personas que se desplazan en ellos como a los colectivos y medios vulnerables (peatones, bicicleta y motocicleta) con los que comparten las vías públicas. Pero los mismos requisitos de seguridad se deben exigir a los vehículos que cumplan cualquier otro servicio público (como policía, bomberos, ambulancias o limpieza), así como a todos aquellos cuya operación en las vías urbanas dependa de concesiones o autorizaciones (flotas de alquiler de bicicletas o micromovilidad, sharing). Los contratos de adquisición, concesión, autorización u operación de todos estos servicios deben incluir requisitos relacionados con la seguridad vial de sus usuarios y del resto de personas. También se debe favorecer el uso de tecnologías que favorezcan la operación segura de todos estos servicios, principalmente en dos aspectos cruciales en el ámbito urbano: el control de la velocidad y la vigilancia de los ángulos muertos.

En el marco de esta Estrategia, entre otras actuaciones, se desarrollarán recomendaciones de seguridad para la adquisición de vehículos de flotas de transporte público. Para estos vehículos, en el aspecto mencionado del control activo de la velocidad, se están ya desarrollando proyectos piloto en el ámbito del denominado geofencing: autobuses híbridos geolocalizados en los que, en determinadas zonas de la ciudad, la velocidad se limita automáticamente a 30 km/h y el vehículo funciona exclusivamente en modo eléctrico. Se trata, por tanto, de una medida integrada, que mejora tanto la seguridad vial como la calidad del aire. Prácticas como ésta serán documentadas y difundidas.

Y respecto a las flotas de movilidad compartida (sharing) de vehículos de movilidad personal, bicicletas, ciclomotores y motocicletas —cuya oferta se ha ampliado notablemente en los últimos años, tanto en sistemas públicos como en iniciativas privadas— en el marco de esta Estrategia se promoverán estudios sobre sus riesgos, y se elaborarán y promoverán recomendaciones sobre requisitos de seguridad que los Ayuntamientos puedan establecer en sus concesiones y autorizaciones.

Aumentar la seguridad de la distribución urbana de mercancías (DUM)

La distribución urbana de mercancías está experimentando un gran aumento, impulsada por el crecimiento del comercio electrónico. Garantizar la seguridad de este sector cada vez más numeroso y cada vez más heterogéneo (furgonetas, turismos, bicicletas, VMP, ciclomotores y motocicletas) supone un reto para las ciudades.

Es necesario racionalizar la distribución, pero también disminuir su impacto medioambiental y sobre los siniestros, a través de actuaciones como:

- Diseño seguro de las zonas de carga y descarga y los espacios compartidos con otros usuarios, con el fin de disminuir los riesgos.
- Segregación de flujos, por medio de la distribución nocturna o en determinadas franjas horarias, o la obligación para determinados vehículos de utilizar ciertas rutas.
- Disminución de los recorridos de los vehículos de distribución, por medio de la gestión inteligente de los espacios de carga y descarga, la posible tarificación, o el establecimiento de restricciones geográficas o temporales.
- Promoción de la distribución en vehículos más seguros y eficientes, mediante restricciones y zonas de bajas emisiones en función de las características de los vehículos y creación, cuando sea conveniente, de Centros de Consolidación Urbana (CCU) o redes de “micro-hubs” que favorezcan una última milla más eficiente al sustituir los camiones de gran tamaño por vehículos alternativos de menor tamaño.
- Condiciones de circulación y de estacionamiento para la ciclogística y logística con vehículos de movilidad personal, con principios comunes armonizados en el ámbito nacional.

Para desarrollar todas estas iniciativas, se proponen actuaciones concretas tales como el traslado al planeamiento y normativa urbanística correspondiente de los elementos de la red logística dentro de la zona estrictamente urbana; así como promover la elaboración de guías municipales, donde se traten todos los posibles criterios de regulación relacionados con la distribución urbana de mercancías, así como el tratamiento de las zonas de carga y descarga en las ordenanzas municipales.

Un aspecto concreto en el que la Dirección General de Tráfico apoyará las políticas municipales relacionadas con la DUM es mediante la identificación en el Registro General de Vehículos de los vehículos que se dedican a esta actividad, identificando, entro

08.3.

Ciudades seguras

08.3.

Ciudades seguras

otros aspectos, el tipo, servicio y tamaño del vehículo. El uso de nuevas formas de movilidad en la DUM será abordado mediante la regulación de las características de los vehículos de movilidad personal destinados al transporte de mercancías.

01

Evolución y situación actual de la siniestralidad

02

Las grandes tendencias

03

El contexto Internacional

04

El contexto nacional. Un camino en compañía

05

Un sistema seguro y humano