



PROPUESTAS PARA MEJORAR LA SEGURIDAD VIAL

Marzo de 2019

Los siniestros de tráfico en España constituyen una de las principales causas de mortalidad entre la población joven, así como la primera causa de discapacidad. Este hecho hace de la seguridad vial una cuestión social de atención prioritaria.

La Unión Europea, la OCDE y el Banco Mundial han definido como principio para las políticas de seguridad vial el derecho de los ciudadanos a trasladarse por los distintos tipos de vías públicas en unas condiciones de movilidad adecuadas y seguras con el mínimo impacto ambiental posible; en el ejercicio de este derecho todos, tanto los ciudadanos como los agentes implicados, tenemos nuestra parcela de responsabilidad.

Tras una década de notable descenso en el número de siniestros, heridos y muertos en Europa, que situaron a España como uno de los países con mejores resultados gracias a una política de seguridad vial basada en el **consenso** y en la **responsabilidad compartida** entre las administraciones públicas y la sociedad civil (asociaciones, fundaciones, clubes de automovilistas, universidades, medios de comunicación, empresas...), se ha producido un cambio de tendencia desde el año 2014, con una preocupante evolución al alza o al estancamiento en cuanto a las cifras de víctimas mortales y graves.

Los últimos datos consolidados de 2017 se pueden resumir en:

- **Un total de 25.260 personas murieron** en un siniestro de tráfico en la **Unión Europea**.
- En **España** fallecieron **1.830 personas** (seguimiento a 30 días) **y 9.546** resultaron heridas y necesitaron ingreso en un centro hospitalario.
- Lo anterior supone en nuestro país **5 fallecidos al día y 39 fallecidos por millón de habitantes**.
- De los fallecidos, 351 eran peatones, 78 eran usuarios de ciclomotor, 359 motociclistas y 78 ciclistas.



Los datos citados no son simplemente números, son personas, familias... Por tanto, el objetivo de todos debe ser **“CERO VÍCTIMAS”**, y como fechas concretas en el caso de los fallecidos proponemos fijar el año **2050** en carretera y el año **2030** en ciudad.

Por ello, trasladamos a los partidos políticos que concurren a los próximos comicios una serie de **propuestas** con la esperanza de que las incluyan en sus respectivos programas electorales:

1. LA SEGURIDAD VIAL, UNA PRIORIDAD POLÍTICA.

- Que en el **programa electoral** se recoja un **apartado** dedicado a la **seguridad vial** con las acciones propuestas para hacer frente a los siniestros de tráfico y sus consecuencias.
- Que la implicación institucional y el consenso político en temas de seguridad vial sean máximos, asumiendo la firma de un **Pacto de Estado por la Seguridad Vial**.
- Que se incluya en dicho pacto del Objetivo Cero lesiones graves y mortales como único objetivo éticamente defendible en nuestras sociedades.
- **Que se contemplen dotación presupuestaria e incentivos fiscales** para que se puedan desarrollar las propuestas.
- Que se cree de una **Agencia Estatal de Seguridad Vial**, adscrita a la Vicepresidencia del Gobierno y con amplias facultades ejecutivas de coordinación interministerial.
- Que se potencie la Comisión Parlamentaria sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, dándole la capacidad de iniciativa legislativa y responsabilidad para aprobar definitivamente los planes nacionales de seguridad vial y realizar un seguimiento en tiempo real de su cumplimiento.
- Que se elaboren **nuevas Estrategias de Seguridad Vial en el ámbito autonómico**, que den continuidad a las que ya se han desarrollado, así como en el ámbito municipal, y que estén coordinadas con la estrategia a nivel estatal.
- Que se trabaje de manera coordinada en todas las administraciones bajo la **Estrategia “Sistema Seguro”**, tanto en el ámbito urbano como en el interurbano.
- Que se revise el Reglamento General de Circulación en cuanto a la no obligatoriedad del uso del casco ciclista de forma generalizada, ampliando la necesidad de su utilización a otros vehículos, como los patinetes eléctricos.
- Aprobación del Consejo Superior de Tráfico



2. SANIDAD

- Que se establezcan unos tiempos de referencia para disminuir el tiempo de respuesta -“**hora dorada**” o, en la actualidad, “minutos de oro”- y trasladar al herido lo antes posible al centro hospitalario más adecuado a su lesión.
- Que se incorpore en las Urgencias de los hospitales a **psicólogos especializados en urgencias y emergencias**, para que las víctimas de siniestros de tráfico, violencia de género, catástrofe o de cualquier otra índole puedan ser atendidas adecuadamente desde su llegada al hospital.
- **Que se amplíe** el número de “**unidades sanitarias públicas de lesionados graves**” (cerebrales y medulares), para que las personas con estas lesiones sean tratadas precozmente y cuenten con una asistencia especializada multidisciplinar.
- **Que se recupere la “Unidad de Lesionados Medulares”** del Hospital Universitario La Paz: no puede ser que Madrid sea una de las pocas Comunidades Autónomas sin un centro puntero de referencia en el tratamiento integral de las personas que tienen una lesión irreversible de este tipo como consecuencia de un siniestro de tráfico.
- Que se mejore la capacidad de comunicación de los **médicos** (Atención Primaria o Especialistas), para que puedan **trasladar a la Administración** la información relevante de sus pacientes que pueda afectar negativamente a la conducción de un vehículo (medicación, enfermedad...), sin incumplir la Legislación en materia de Protección de Datos.
- Que se establezca un mecanismo de **comunicación médico-administración en casos diagnosticados de especial gravedad o de cambios sustanciales en el estado de salud de los conductores**. En dicha comunicación, el médico podría solicitar una nueva revisión del estado de salud del usuario a fin de certificar la aptitud para la conducción, sin esperar a la caducidad del permiso al final de su periodo de vigencia original.
- A la luz de **investigaciones sobre la influencia del estado de salud en la siniestralidad de conductores mayores**, que se reconsideren **los protocolos de exámenes psicotécnicos para conductores a partir de una edad** (70 o más años), pudiendo proponerse como resultado de dicha revisión un estudio más exhaustivo de las limitaciones de la persona (vista, oído, medicación, somnolencia, problemas psiquiátricos, etc.) y limitaciones, cuando sea necesario, del número de kilómetros a recorrer, velocidad, ámbito de circulación u horas de conducción.



- Que se mejore y aumente el número de **inspecciones de los centros de reconocimiento** para garantizar el rigor de los exámenes psicofísicos.
- Como parte de la revisión psicotécnica de los conductores, que se establezca la obligatoriedad de un examen oftalmológico más detallado que el actual por parte de un especialista.
- Que se incorporen los pictogramas relativos a su posible influencia en la conducción en las recetas entregadas al usuario y la interacción de los medicamentos.

3. INFRAESTRUCTURAS

3.1. CARRETERAS INTERURBANAS

- **Que se incrementen las dotaciones presupuestarias para conservación de carreteras**, hasta superar, al final de la Legislatura, el déficit actual, que se ha cifrado en más de 7.000 millones de euros en la red del Estado y las redes autonómicas y de Diputaciones Forales. En particular, se debe aumentar la inversión en conservación de firmes y la dotación en equipamiento viario (barreras de seguridad, señalización vertical, horizontal, elementos de balizamiento e iluminación), incrementando en 300 millones de euros durante un período de ocho años las partidas destinadas a conservación y refuerzo de firmes en los Presupuestos Generales del Estado.

Respecto a las carreteras dependientes de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Forales, para acabar con el déficit de que adolecen se requeriría destinar 600 millones de euros más al año –durante al menos ocho ejercicios- a su mantenimiento (esta cantidad ha sido calculada para el conjunto de las autonomías).

- Que se diseñe e implante un **Plan Específico de Seguridad Vial en Carreteras Convencionales**, por las que circula aproximadamente el 40% del tráfico total del país, y donde se producen cada año el 75% de los siniestros y de las víctimas mortales. Según un reciente informe de la Asociación Española de la Carretera, actuando en la mejora de la infraestructura sobre 1.120 kilómetros de la red convencional y con una inversión cifrada en 730 millones de euros se podría evitar casi 70 muertos y más de 200 heridos en tres años,
- Que se implante un programa de “**carreteras que perdonan**” para dar solución a la accidentalidad por salida de vía, que supone el 40% de los siniestros y los fallecidos. Se trata de carreteras que compensan los posibles errores de los usuarios. Para ello, debe existir una zona próxima a la vía



libre de obstáculos y sin pendientes fuertes; si no es posible que exista esta zona de seguridad, se debe instalar los sistemas de contención apropiados para todo tipo de usuarios.

- Que se potencie un **Plan de Carreteras 2+1**, en las que cada sentido de circulación alterna la existencia de un carril adicional durante un número determinado de kilómetros, eliminándose el choque frontal como consecuencia de adelantamientos y reduciéndose el riesgo de impacto frontolateral. Ya existen experiencias en España que han mostrado un buen funcionamiento en términos de reducción de la siniestralidad.
- Que se fomente el uso de las vías con menores índices de peligrosidad frente a las más inseguras. En particular, y puesto que su índice de mortalidad es muchísimo menor que el de las vías convencionales, que se promueva el uso de vías desdobladas (autopistas y autovías). En concreto, se han probado con éxito en nuestro país trasvases del tráfico de vehículos pesados a autopistas de peaje que podrían ser replicables en otros itinerarios.
- Que se limiten los accesos de unos u otros vehículos en aquellas vías, carriles y secciones en las que las diferencias entre pesos y velocidades sean incompatibles desde el punto de vista de la seguridad y la eficiencia.

Y allí donde se identifique la necesidad de dicha coexistencia, que se construyan secciones transversales *ad hoc* para garantizar su seguridad.

- Que se cree el marco normativo adecuado para que los proyectos de **corrección de tramos** peligrosos o de concentración de **accidentes** se contraten por **procedimientos de urgencia**, en todas las Administraciones, como si se tratase de obras en tramos afectados por desastres o catástrofes naturales.
- Que se incrementen las dotaciones presupuestarias a fin de cubrir en plazos muy reducidos (**no más de un año**) la corrección de tramos peligrosos o de concentración de accidentes.
- Que se dote suficientemente de recursos humanos, tecnológicos y financieros a la Unidad Central de Seguridad Vial **del Ministerio de Fomento** y se creen otras homólogas en **cada Comunidad Autónoma** y en cada Demarcación de Carreteras.
- Que se implanten progresivamente **auditorías e inspecciones de seguridad vial en todas las redes de carreteras**; la revisión de la Directiva Europea de Seguridad en Infraestructuras viarias, que se va a publicar en 2019, supone la ampliación del ámbito de aplicación de estas herramientas, por lo que sería muy positivo generalizar su práctica en todas las vías, aunque dicha generalización no tenga carácter obligatorio. El Estado español y los parlamentarios europeos



españoles deberían apoyar sin fisuras dicha propuesta de revisión de esta Directiva, presentada por la Comisión Europea en la primavera de 2018.

- Tanto la potenciación de las unidades de seguridad vial como de las auditorías comportan nuevas exigencias formativas, por lo que es necesario que se implementen los **procesos de capacitación oportunos en materia de inspecciones y auditorías viales**, así como en cuanto a otras herramientas de mejora de la seguridad de las infraestructuras.
- **Que se garantice la seguridad de los usuarios más vulnerables** (peatones, ciclistas y motociclistas) con carácter urgente, tanto en el entorno urbano como en el interurbano (su representatividad en las cifras globales de fallecidos ha pasado de un 30% en 2011 a un 50% en 2018). En el ámbito de la infraestructura, se proponen soluciones a través de vías específicas para ciclistas, itinerarios con refuerzo de la señalización e incluso restricciones de tráfico motorizado en determinados itinerarios y tramos horarios.

Asimismo, ante las cifras que se han registrado en 2018 (los datos correspondientes a vías interurbanas y dentro de las primeras 24 horas tras el siniestro refieren 49 peatones fallecidos en vías de gran capacidad y 65 en vías convencionales), es imprescindible que se promuevan soluciones para garantizar la seguridad de quienes se desplaza a pie en este tipo de vías.

- Que se dote a las diferentes administraciones de Sistemas Informáticos que les permitan compartir información en tiempo real y **definir acciones coordinadas** en operaciones especiales.
- Que se analice y dé solución al problema de accesibilidad y seguridad de las paradas de autobús en zonas interurbanas, por el riesgo que presentan en un buen número de casos para los peatones que las utilizan.
- Que se universalicen las **bandas longitudinales sonoras** en zonas con riesgo de accidentes por salida de vía o cambio involuntario de carril de circulación.

3.2. VÍAS URBANAS

- Que se diseñe una **Estrategia de “Sistema Seguro” específicamente aplicada al espacio urbano**, donde se potencie el papel de la infraestructura en la reducción de las consecuencias de los errores humanos que, inevitablemente, seguirán produciéndose.
- Que se garantice que la **movilidad con medios alternativos, como la bicicleta**, se realiza en las ciudades españolas atendiendo a **principios básicos de seguridad**, tratando de evitar las situaciones de riesgo para un usuario muy vulnerable que comparte el espacio con vehículos de



gran tamaño y elevada velocidad de circulación: intersecciones, circulación alrededor de vehículos pesados, vehículos aparcados, etc.

- Que se desarrolle un **programa específico para la seguridad de los usuarios de vehículos de movilidad personal** (patinetes, hoverboards y dispositivos similares) **y otros usuarios de las vías públicas**, restringiendo su uso exclusivamente a las calzadas donde no haya coexistencia con tráfico motorizado a gran velocidad y garantizando su salida del espacio reservado para los peatones. Que se asegure la homogeneidad en las soluciones que se adopten en distintos municipios. Un reciente estudio de Fundación MAPFRE y la Asociación Española de la Carretera (AEC) indica que tanto peatones como usuarios de estos vehículos demandan mayor seguridad (incluida seguridad normativa) respecto a estos nuevos modos de movilidad.
- Que se generalicen las **inspecciones de seguridad vial de los itinerarios de acceso a los colegios**.
- Que se desarrollen **propuestas específicas para mejorar la movilidad segura de los usuarios de edad avanzada**, tanto conductores como peatones o ciclistas, desde el punto de vista del diseño vial.
- Que se garantice que los **diseños viarios de los nuevos desarrollos urbanísticos** atienden a los criterios de **máxima seguridad de los peatones, ciclistas y usuarios de vehículos de movilidad personal** por medio de infraestructuras específicas.
- Incorporar, en las flotas de vehículos municipales, los nuevos y eficaces sistemas de prevención de accidentes (ADAS). Otorgar puntos adicionales en las licitaciones públicas a las empresas con mejores registros y programas de seguridad vial laboral. Desarrollar una Ordenanza municipal, tomando el ejemplo de Barcelona (plazo hasta 2021), para que autobuses, furgonetas y vehículos pesados, que circulen por nuestras calles, incorporen sensores o tecnología que detecten los ángulos muertos y alertas en tiempo real, que permitan reaccionar al conductor, para proteger al usuario vulnerable. Las características de este tipo de vehículos fomentan la creación de dichos ángulos muertos, letales para este grupo de usuarios.
- Discriminación positiva de la flota general de vehículos, en base a la tecnología de seguridad que incorporen y no solo en base a su eficiencia o emisiones. De este modo, un vehículo con etiqueta que acredite que incorpora tecnología de prevención de accidentes (ADAS) podría circular por determinadas zonas, en las que los usuarios vulnerables son más numerosos o activos; podría aparcar en zona restringida, tener una reducción en la tasa del impuesto de circulación, etc.



4. VEHÍCULOS

- El Estado español y los parlamentarios europeos deben apoyar sin fisuras la propuesta de revisión del Reglamento General de Seguridad de los Vehículos, presentada por la Comisión Europea en la primavera de 2018, con la intención de incorporar, paulatinamente, todos aquellos sistemas de seguridad de los vehículos con eficiencia demostrada en la reducción de lesiones. Por ejemplo, un estudio del año 2016 de Fundación MAPFRE y CESVIMAP demostró que el sistema de control inteligente de la velocidad reduciría en España aproximadamente un 22% los siniestros mortales entre vehículos y un 30% los atropellos mortales. Y un informe de la DGT, de 2017, concluye que los sistemas de asistencia a la conducción ADAS permiten la reducción del riesgo de siniestro, pudiendo ayudar a evitar o mitigar las consecuencias del mismo y señala que este tipo de sistemas tendrían efecto directo en más del 57% de los accidentes registrados en España, un total de 51.000 accidentes que se evitarían o cuyas consecuencias se verían mitigadas significativamente.
- Al margen de lo anterior, que se propicie que los fabricantes de automóviles sigan acortando los plazos de **incorporación**, como elementos de serie y desde las versiones más económicas, de los avances tecnológicos en materia de **seguridad activa y pasiva** de los vehículos. Ello exige la creación de un marco de beneficios fiscales suficientemente incentivador.
- Que se impulse un nuevo Plan PIVE para facilitar la **renovación del parque automovilístico**, garantizando que se fomente un parque de vehículos más seguros y ecológicos. El nuevo plan debe incluir, además de criterios relativos a consumos y emisiones, criterios relativos al equipamiento de seguridad de los vehículos. Asimismo, los planes han de incorporar medidas de impulso al vehículo eléctrico y requisitos claros de mejora de la seguridad vial de los mismos.
- Que se promueva la instalación voluntaria de **cajas negras**, limitadores de velocidad en todos los tipos de vehículos a motor y, lo más importante, “**alcolocks**” en los vehículos de conductores profesionales y en aquellos que utilicen las personas con problemas de adicción al alcohol.
- Que las administraciones públicas lideren con el ejemplo la incorporación de requisitos de seguridad en los vehículos de sus flotas y en las licitaciones de servicios públicos que impliquen movilidad.



5. EDUCACIÓN

- Que se promueva una Ley de Educación consensuada por los partidos mayoritarios, que recoja la educación vial y la movilidad saludable y segura con contenidos a lo largo del currículo escolar (infantil, primaria, secundaria, bachiller y ciclos), que incida en la movilidad segura y sostenible, incluyendo la transmisión de valores cívicos y sociales y la implicación de padres y abuelos.
- Que se establezca en los planes de estudios universitarios, grados o postgrados, asignaturas relacionadas con la seguridad vial, la accesibilidad universal y la discapacidad, para conseguir profesores y profesionales expertos en estas materias y con cierta sensibilidad y empatía para afrontar su trabajo pensando en las personas.
- Que se potencie y apoye públicamente al Foro Compromiso por la Educación como grupo de trabajo específico de amplia representación social y con gran capacidad para contribuir en este ámbito fundamental de la educación vial (si educamos a los niños, no tendremos que castigar a los adultos, indicó Pitágoras).
- Que se recuperen los niveles de supervisión de la norma anteriores a la crisis económica de la última década. Según un reciente estudio de Fundación MAPFRE, un aumento del 10% en dicha supervisión reduciría en un 5% aproximadamente las víctimas graves y mortales (se salvarían alrededor de 90 vidas al año y se evitarían unos 500 heridos hospitalizados anuales).
- Que se refuercen los cursos de sensibilización de conductores para la recuperación de puntos, añadiendo al formato actual la realización de entrevistas individuales para comprobar que se mantienen las condiciones y actitudes necesarias para la conducción segura.
- Que se centren los esfuerzos en educación en aquellos factores de riesgo persistentes y de alto impacto en la siniestralidad vial: uso de cinturón de seguridad, casco y sistemas de retención infantil (alrededor del 20% de los ocupantes fallecidos en automóviles y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad), el consumo de alcohol, drogas y medicamentos, las distracciones (en particular, las causadas por el teléfono móvil) y los excesos de velocidad.

6. FORMACIÓN

- Que se mejore la formación de los nuevos conductores, incluyendo un mínimo de **10 horas de clases teóricas obligatorias presenciales de seguridad vial.**



- Que se promueva el uso de los **simuladores de conducción** como complemento a la formación actual teórica y práctica para la obtención del permiso de conducir.
- Que se incluya en los planes de estudios (FP2) una titulación de “Profesor de Seguridad Vial” para los profesores de autoescuelas.
- Que se fomenten los “**cursos de conducción segura**” para las personas con poca experiencia o con más de 20 años de carné.
- Que se promueva la formación en primeros auxilios para toda la población.
- Que se implanten cursos obligatorios para quienes vayan a obtener la convalidación para llevar motos de 125 cc con el permiso B y tres años de antigüedad.
- **Que se supervise la asistencia efectiva al curso** que permite pasar del **A2 (48 caballos máx.)** al **A** (moto sin limitación de potencia) y que se considere la inclusión de un **examen teórico-práctico**.
- Que se regulen las “**Escuelas de Perfeccionamiento de Conducción**”, estableciendo los requisitos mínimos en cuanto a formación y contenidos sobre seguridad que imparten las mismas.
- Que se fomente la educación-formación continua en materia de seguridad vial a lo largo de todo el ciclo vital.
- Que se analicen los beneficios que implica **mejorar el actual sistema de acceso gradual al permiso de conducción** (programas *Graduated Driving License*, o GDL).
- **Que se fomenten la educación y formación viales en las empresas** como parte de sus programas de seguridad laboral, incluidos los desplazamientos *in itinere*, en donde se produce el mayor número de siniestros mortales de tráfico relacionados con el trabajo. Que se potencien incentivos fiscales a aquellas empresas que incorporen en sus flotas vehículos con nuevos y eficaces sistemas de seguridad y medioambientales. Y que se otorguen puntos adicionales en las licitaciones públicas a las empresas con mejores registros y programas de seguridad vial laboral. Un reciente estudio de Fundación MAPFRE y QUIRÓN PREVENCIÓN desvela que cerca del 80% de las empresas españolas carecen de planes para evitar siniestros laborales de tráfico.
- Al igual que se ha indicado en la sección anterior, que se orienten los esfuerzos en formación hacia aquellos factores de riesgo persistentes y de alto impacto en la siniestralidad vial: uso de cinturón de seguridad, casco y sistemas de retención infantil (alrededor del 20% de los ocupantes



fallecidos en automóviles y furgonetas no utilizaban el cinturón de seguridad), el consumo de alcohol, drogas y medicamentos, las distracciones (en particular, las causadas por el teléfono móvil) y los excesos de velocidad.

7. JUSTICIA

- **Inmediatez** de la justicia (fomento de los juicios rápidos) y aplicación estricta de la ley, evitando variabilidad injustificada en condenas, sentencias.
- Que se agilicen los procedimientos judiciales y mejore la atención **a las víctimas** en los Tribunales de Justicia.
- Que intervenga el Ministerio **Fiscal** en todos los procesos penales por siniestros con alguna persona fallecida o con heridas graves.
- **Que se incrementen las opciones de formación para fiscales y magistrados** sobre el baremo de indemnización a víctimas que entró en vigor el 1 de enero de 2016.
- Que se elaboren los **atestados** siguiendo unos **protocolos** unificados, incluyendo la comunicación e información a las víctimas de su situación.
- Que se tipifique en el Código Penal el **uso del móvil en el transporte escolar y de viajeros como conducción temeraria**.

8. INVESTIGACIÓN E INNOVACIÓN

- Que se avance en la consideración de las carreteras como **espacios de movilidad, accesibilidad y cohesión**, promoviendo la generalización de **tramos de ensayo para la validación de nuevas tecnologías, servicios y aplicaciones** (por ejemplo, movilidad autónoma y conectada), cuya implicación en la seguridad vial es innegable. Que se realicen proyectos piloto para la validación de la efectividad de soluciones de seguridad y como paso previo a su despliegue generalizado o inclusión en la normativa vial correspondiente.



- Que se desarrollen proyectos de investigación encaminados a **mejorar el conocimiento** científico en materia de siniestralidad vial, los cuales nos permitan conocer las causas de los accidentes para así poder tomar las decisiones y medidas necesarias: “Investigación Aplicada”.
- Que se unifiquen y compartan las **estadísticas** de los cuerpos de policía/guardia civil con las de la red de hospitales, para poder **conocer las lesiones de los heridos graves**. Y que se promueva la investigación en las compañías de seguros.
- Que se desarrolle, partiendo de iniciativas similares ya existentes en otros países, un sistema (tipo software experto) para la evaluación de la eficiencia de las medidas de seguridad vial que permita su priorización y la cuantificación de sus efectos esperados. Y que se avance en el uso de dicho sistema como herramienta básica para el diseño y seguimiento en base a criterios objetivos de las políticas y planes de seguridad vial.

9. SEGURIDAD VIAL EN EL ENTORNO URBANO

En las ciudades, en donde fallecieron 509 personas en 2017 (el 28% del total) y se registraron 4.780 heridos hospitalizados, queda claro que es necesario que se refuerce especialmente su seguridad, sobre todo teniendo en cuenta que ciertos tipos de siniestralidad urbana están aumentando (en particular, aquella tristemente protagonizada por los usuarios vulnerables). Que el peatón se convierta en la preocupación fundamental en cuanto a la seguridad vial en las ciudades: 248 peatones fallecieron en vías urbanas en 2017, el 71% del total.

- **Que se promueva el aumento de zonas 30 km/h, que ayudan a calmar el tráfico y a proteger a los más vulnerables.** Es imprescindible la aprobación inmediata de la propuesta de modificación del Reglamento de Circulación elaborada por la Dirección General de Tráfico y pendiente de ser aprobada por el Consejo de Ministros. Un estudio de Fundación MAPFRE del año 2017 constató que alrededor del 80% de los conductores que circulan por zonas 20-30-40 km/h no respetan esos límites específicos de velocidad, por lo que es preciso reforzar la concienciación, educación y supervisión de dichos límites (además de utilizar a la infraestructura vial como elemento “educador” y “supervisor”, aplicando el concepto de vías legibles o autoexplicativas).
- Dado que el 40% de los peatones fallecidos presentaron resultados positivos en sangre a drogas y/o psicofármacos y/o alcohol, es **necesario que se lleven a cabo campañas de concienciación y sensibilización, no solo entre los conductores, sino también entre los peatones.** Estas



campañas también deben incidir en los peligros del uso de las nuevas tecnologías (teléfono móvil, por ejemplo) como peatón, pues muchos atropellos se deben a distracciones provocadas por su uso.

- Que se mejore la **accesibilidad** de las **ciudades** para que las personas con movilidad reducida, las personas mayores y las familias con bebés que pasean por nuestras calles, puedan desplazarse sin ninguna barrera (bordillos, escaleras, aceras con socavones...). Que se renueven progresivamente todas las bajadas de bordillo a cota cero y se mantenga adecuadamente su estado de conservación para que las sillas de ruedas no vuelquen.
- Que se fomente el respeto a las zonas de **aparcamiento** destinadas para personas con **discapacidad**, mediante la sensibilización o multa si la plaza fuera ocupada por un vehículo no autorizado.
- Si queremos que los **ciclistas** circulen por la ciudad (por carriles bicis segregados en carreteras o aceras o por una calle cualquiera), debemos exigir que, al igual que los conductores de otros vehículos, cuenten con el suficiente conocimiento de las normas y las cumplan: no olvidemos que los ciclistas pertenecen al grupo de “vulnerables”.
- Que se insista en que los ciclistas deben llevar encendido el alumbrado mientras circulan y portar prendas de colores fluorescentes o, sobre por la noche, reflectantes, para que sean visibles para el resto de usuarios de la vía.
- Que se haga obligatorio el **uso del casco** en las ciudades para todos los ciclistas, ya que ante cualquier caída en la vía sin contrario, o contra un coche, su no uso podría suponer la diferencia entre la muerte, o una lesión cerebral irreversible, y la vida. Además, no es un buen ejemplo que un padre o una madre circulen en bicicleta con varios hijos (por ejemplo, uno de 12, otro de 15 y otro de 17) y que dos niños usen el casco y el tercero y el padre o la madre se desplacen sin él. ¿Qué mensaje estamos lanzando a nuestros hijos, que aprenden por imitación? ¿Qué pasa si se cae el de 17 sin casco y sufre un traumatismo craneal? ¿Qué responsabilidad tendría en este caso también el legislador?
- Los resultados de las investigaciones demuestran que un ciclista sin casco tiene entre dos y tres veces más probabilidades de sufrir una lesión en la cabeza en caso de accidente.
- Que se realicen campañas de información y de sensibilización en los medios, que recojan las normas básicas que debe conocer un ciclista, y se distribuya esta información en los puntos de venta, cuando adquieran cualquier artículo relacionado con la bicicleta.



- Que existan un mayor control policial de infracciones cometidas tanto por los conductores de vehículos a motor como por los ciclistas, con la sanción correspondiente a la infracción cometida.
- Que se elabore y cumpla un plan estratégico de movilidad, adaptado a los problemas y necesidades de cada ciudad, en todas aquellas poblaciones con más de 50.000 habitantes.

El modelo de “sociedad de las prisas” debe de contrarrestarse con un modelo de sociedad que reclama una eco-movilidad sostenible y segura. Crear la cultura de la seguridad vial significa un compromiso institucional que comience por un pacto de sociedad: porque de la vida todos somos responsables.

Mar Cogollos
AESLEME

Jesús Monclús
FUNDACIÓN MAPFRE

Jacobo Díaz Pineda
AEC

Madrid, 13 de marzo de 2019