

Convenis – Conveni

CONVENI Protocolo de colaboración entre el Ayuntamiento de Barcelona y la Dirección General de Tráfico para la reducción de la siniestralidad en motocicletas y ciclomotores.

Barcelona, 19 de diciembre de 2022

Las Partes

La Dirección General de Tráfico (en adelante, DGT) está representada por D. Pere Navarro Olivella, presidente del Organismo Autónomo Jefatura Central de Tráfico, cargo para el que fue nombrado por Real Decreto 838/2018, de 10 de julio, (BOE núm. 164, de 7 de julio de 2018), a quien corresponden las funciones señaladas en el artículo 11 del Real Decreto 734/2020, de 4 de agosto, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio del Interior.

El Ayuntamiento de Barcelona (en adelante, el Ayuntamiento) está representado por la Sra. Laia Bonet Rull, teniente de alcalde de la Agenda 2023, Transición Digital y concejal del Área de Movilidad, cargo para el que fue nombrada por la corporación municipal por delegación mediante Decreto de la Alcaldía de 10 de octubre de 2019 y 20 de septiembre de 2021, respectivamente. Actúa asistida por la Sra. Eva Redó Verdguer, secretaria delegada de Urbanismo según delegación del secretario general de la corporación de fecha 19 de noviembre de 2018, en ejercicio de las funciones de asesoramiento legal y fedatario de la Corporación.

Ambas partes, en la representación que ostentan, se reconocen mutua capacidad y competencia suficiente para el otorgamiento de este acto, en base a los siguientes:

Manifiestan

En 2021 fallecieron 38 ciclomotoristas, 11 menos que en 2019. El número de personas heridas hospitalizadas se ha reducido un 15%. En vías urbanas suceden la mayoría de los siniestros de ciclomotor (88%), y es donde se registran un mayor número de personas heridas hospitalizadas y no hospitalizadas (76%, y 88% respectivamente). En el caso de las personas fallecidas, el reparto es algo superior en vías urbanas (21) que en interurbanas (17).

En base a estos datos, así como a los incluidos en el Anexo: Información contextual del presente protocolo, la DGT considera que es imprescindible continuar avanzando en las actuaciones dirigidas a alcanzar la VISIÓN CERO también para motocicletas y ciclomotores, por lo que se propone impulsar una serie de actuaciones, que se describen a continuación:

- Estrategia de Seguridad Vial 2030 de la DGT: Los objetivos para el caso de colectivos y medios vulnerables son de mantener unos porcentajes respecto al total de personas

fallecidas, no superior al 50% y respecto al total de personas fallecidas o heridas grave, no superior al 60%.

Las líneas de actuación más específicas relacionadas con las diferentes áreas estratégicas son: Formación, Tolerancia cero con comportamientos de riesgo, Vías seguras y Vehículos seguros y conectados

- Fuera del ámbito de la DGT y de la Estrategia de Seguridad Vial 2030, la DGT ve que puede ser relevante una serie de actuaciones relacionadas con la infraestructura urbana, como son recomendaciones de diseño, de regulación: o de ordenación.
- Y por último, otras medidas impulsadas la DGT y que también tienen que ver con el mismo objetivo de mejorar la seguridad vial que afecta a este colectivo, como por ejemplo: sistemas de detección de ángulos muertos, campañas sobre movilidad moto compartida, cursos de formación y obtención de puntos, chaleco airbag i/o casco conectado.

El Ayuntamiento cuenta con un "Plan de Movilidad Urbana 2024", un instrumento de planificación que define las líneas de actuación que deben gobernar la movilidad urbana en los próximos años y que pretende conseguir que Barcelona sea una ciudad más segura, sostenible, equitativa y eficiente.

Barcelona es una de las ciudades europeas con más presencia de motocicletas y ciclomotores en la calle (12,6% de los vehículos que circulan con emisión de humo en la ciudad), con un índice de accidentabilidad que es necesario resolver y que se ha convertido en uno de los retos municipales en materia de seguridad viaria. El Ayuntamiento de Barcelona considera que es imprescindible continuar avanzando en las actuaciones dirigidas a alcanzar la VISIÓN CERO también para motocicletas y ciclomotores.

En atención a los antecedentes expuestos, ambas partes formalizan este protocolo de colaboración el cual se concreta en los siguientes:

Pactos

Objeto

Este protocolo tiene por objeto establecer el marco de declaración de intenciones entre las instituciones firmantes con la voluntad de colaborar en las iniciativas para aumentar el conocimiento sobre la movilidad asociada a la moto y al ciclomotor y en el desarrollo de pruebas piloto en el entorno urbano, orientadas a resolver la problemática relacionada con la siniestralidad de motocicletas y ciclomotores, en la ciudad de Barcelona.

Declaración de Intenciones

Este protocolo de colaboración tiene las siguientes intenciones:

1. Aumentar el conocimiento sobre la movilidad asociada a la moto y al ciclomotor:

a) Identificar las relaciones de movilidad en distintos modos.

- b) Realizar estudios y encuestas para caracterizar la movilidad, cumplimiento de la normativa y valoración de medidas del colectivo de usuarios de la moto y el ciclomotor.
 - c) Realizar encuestas y analizar el comportamiento de los usuarios de motosharing y repartidores para caracterizar sus hábitos de uso.
 - d) Obtener indicadores sobre el tráfico de motos / ciclomotores.
 - e) Investigar sobre las causas y medidas que habrían evitado o aminorado las consecuencias de los accidentes.
 - f) Realizar un trabajo de campo en forma de encuestas a motoristas y otros usuarios de movilidad sobre la seguridad vial asociada con motos y ciclomotores.
 - g) Abrir y facilitar el acceso de los datos relacionados con accidentes para permitir que investigadores y entidades puedan trabajar con ellos e identificar posibles propuestas de mejora.
 - h) Llevar a cabo un análisis diferenciado de información de incidentes y cuasi-incidentes asociados a motos y ciclomotores de los registros de Autonomous Ready.
2. Desarrollar pruebas piloto en el entorno urbano, orientadas a resolver la problemática relacionada con la siniestralidad de motocicletas y ciclomotores, teniendo en cuenta las siguientes perspectivas:
- a) Acción Conductual: la solución debe ser capaz de intervenir sobre el comportamiento a las personas que hacen uso de las motos, a fin de influenciar su conducta.
 - b) Innovación Tecnológica: la solución debe tener un destacado componente tecnológico innovador, se podrá aplicar al espacio, al vehículo, a las personas o a la combinación de estas.

Responsabilidades

Este protocolo de colaboración no genera ninguna obligación para los participantes en cuanto a financiación se refiere. Salvo que se establezca lo contrario, los participantes deben pagar los costes y gastos propios en que puedan incurrir en virtud de este protocolo.

Ambos participantes son responsables de cualquier pérdida u obligación que se derive de sus propias actuaciones, y ninguno de los participantes debe pretender que el otro se haga responsable de ninguna pérdida como consecuencia de este protocolo.

En este marco, las partes asumen las siguientes responsabilidades:

La DGT podrá aportar al proyecto:

1. El Registro de Vehículos de la DGT.
2. La nube DGT 3.0.
3. Posibles adaptaciones en la normativa de ámbito superior.

El Ayuntamiento de Barcelona podrá aportar al proyecto:

1. Información del Open Data Barcelona.
2. Posibles adaptaciones de las normativas de ámbito municipal.
3. Información no abierta del Centro de Gestión de la Movilidad del Ayuntamiento de Barcelona, en caso de justificada necesidad.
4. El Barcelona Innova Lab, con el objetivo de llevar a cabo pruebas piloto en el entorno urbano de la Ciudad de Barcelona.

Confidencialidad

Durante la vigencia de este protocolo de colaboración, las partes deberán cumplir sus obligaciones relativas a la información confidencial que hayan compartido durante la ejecución del mismo. Esto incluye la propiedad intelectual, los secretos comerciales, las ideas y todos los activos inmateriales relacionados con las acciones del memorándum.

Resolución de Conflictos

Cualquier conflicto o divergencia de opinión que surja de la interpretación, aplicación o implementación de este protocolo de colaboración se solucionará amistosamente mediante consultas y negociaciones entre las partes.

Modificaciones

Este protocolo de colaboración puede modificarse mediante el consenso mutuo de las partes. La parte que quiera hacer una modificación lo debe notificar a la otra por escrito, y la enmienda entrará en vigor cuando esta última parte haya notificado por escrito su consentimiento a la primera.

Vigencia y Rescisión

Este protocolo entrará en vigor en la fecha de la firma de las partes y continuará vigente por un periodo de dos (2) años a partir de la fecha de la firma inicial.

En la fecha de vencimiento, los signatarios revisarán la puesta en práctica de esta colaboración y la vigencia del protocolo se podrá prorrogar por acuerdo explícito de ambas partes.

Seguimiento

Con la finalidad de hacer el seguimiento de estos acuerdos, analizar el desarrollo de la relación de colaboración, decidir sobre las nuevas iniciativas a impulsar y resolver las incidencias que puedan ocasionarse, las partes constituirán una Comisión de seguimiento y decidirán los representantes de cada parte.

Esta Comisión podrá reunirse de manera presencial o virtual con la periodicidad que determinen las partes, levantando acta de cada una de las reuniones.

Causas de Extinció

Este protocolo se extinguirá si se produce una de estas causas:

- Cumplimiento de su objetivo.
- Transcurso del plazo de vigencia.
- Mutuo acuerdo de las partes.
- Incumplimiento grave y reiterado de cualquiera de las dos partes de alguna de las intenciones esenciales aquí previstas.
- Cualquier otra causa prevista en la normativa vigente de aplicación.

Estatus: Carácter Programático Del Presente Protocolo

Este protocolo no supone la formalización de compromisos jurídicos concretos y exigibles.

Las partes suscriben este protocolo de entendimiento con la voluntad de dejar constancia de sus intenciones en relación con los intereses comunes.

Con el fin de establecer la fórmula de colaboración conforme al interés general, las partes firmantes llevan a cabo el presente protocolo, teniendo en consideración lo que establece el párrafo segundo del artículo 47.1 de la Ley 40/2015, de 1 de octubre, de régimen jurídico del sector público, y el artículo 108.2 de la Ley 26/2010, de 3 de agosto, de régimen jurídico y de procedimiento de las administraciones públicas de Cataluña, otorgándole carácter programático y desarrollándolo, si resulta necesario, mediante los correspondientes expedientes administrativos que permitan cumplir los objetivos comunes de ambas partes.

Acordados estos puntos, las partes firman este protocolo en dos ejemplares iguales, igualmente válidos, en el lugar y la fecha arriba indicados.

Pere Navarro Olivella, director general de Tráfico. Dirección General de Tráfico. Ministerio del Interior.

Laia Bonet, tercera teniente de Alcaldía. Ayuntamiento de Barcelona

Eva Redó Verdaguer, secretaria delegada de Urbanismo.

ANEXO: INFORMACIÓN CONTEXTUAL

ANTECEDENTES

Objetivos de planes locales, autonómicos y estatales:

Plan local de Seguridad Vial 2019 - 2022. Objetivos:

- Reducción de un 20% de los fallecidos en 2022 respecto a 2018: 17 fallecidos en 2022.
- Reducción de un 16% de los heridos graves en 2022 respecto a 2019: 167 heridos graves en 2022.

Plan de Seguridad Vial 2021 - 2023 de Cataluña[1]. Objetivos:

- Reducir un 50% las víctimas mortales en 2030 respecto a 2020.
- Reducir un 15% las víctimas mortales en 2023 respecto a 2021.
- En 2023 respecto a 2021:
 - Reducción del 12 % de víctimas heridas graves
 - Reducción del 18 % de niños muertos
 - Reducción del 12 % de víctimas mortales por atropello
 - Reducción del 6 % de víctimas mortales y heridas graves ciclistas
 - Reducción del 3 % de víctimas mortales en personas mayores
 - Reducción del 6 % de víctimas mortales y heridas graves motoristas
 - Reducción del 6 % de víctimas mortales y heridas graves en siniestros viarios durante la jornada laboral y al ir y volver del trabajo

Estrategia de Seguridad Vial 2030[2]. DGT. Vías urbanas

- Usuarios de motocicletas y ciclomotores. Respecto a 2019. Reducción del 50% de fallecidos o heridos graves en 2030.
- Usuarios de bicicletas. Respecto a 2019: Reducción entre 15 y 50% en 2030.
- Usuarios de VMP. Monitorización, sin objetivo fijado.
- Personas fallecidas en vías urbanas no superior al 30% del total de fallecidos.
- Personas fallecidas o heridas graves en vías urbanas no superior al 50% del total en todas las vías.

También se monitorizará dentro de 8 indicadores clava el porcentaje de usuarios de vehículos de motor de dos ruedas y bicicletas que utilizan correctamente el casco.

1. MARCO GENERAL

1.1. SITUACIÓN ACTUAL Y EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA ACCIDENTALIDAD URBANA A NIVEL ESTATAL RELACIONADA CON VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

La cifra de fallecidos en vías urbanas que se desplazaban en moto o ciclomotor a nivel estatal sigue representando algo más del 29% del total en 2021, igual que en 2011.

Medio	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Dist. % 2021	Variación 2021/2011 ⁽¹⁾
Peatón	222	232	224	204	247	252	248	237	247	153	183	44%	-26%
Bicicleta	12	19	24	21	10	27	29	15	32	21	21	5%	-11
VMP ⁽²⁾										7	8	2%	n.d.
Ciclomotor	37	24	20	32	28	28	23	27	22	13	21	5%	-1
Motocicleta	97	94	98	99	82	109	108	118	126	121	102	24%	-19%
Vulnerables	368	369	366	356	367	416	408	397	427	315	335	80%	-22%
Turismo	75	71	72	71	61	80	82	69	62	64	66	16%	4
Furgoneta	5	2	3	5	9	3	6	7	6	4	6	1%	0
Camión hasta 3500 kg	2	2	0	1	0	1	1	1	0	1	1	0%	1
Camión más 3500 kg	2	0	1	2	1	5	2	3	2	1	0	0%	-2
Autobús	0	2	1	3	0	3	1	1	2	2	4	1%	2
Otro	5	15	7	3	3	11	9	11	20	8	5	1%	-15
TOTAL	457	461	450	441	441	519	509	489	519	395	417	100%	-20%

⁽¹⁾ Las diferencias se han calculado en % cuando el número de efectivos es mayor de 100 y en valores absolutos cuando el número es inferior a 100.

⁽²⁾ En 2019, de acuerdo con una encuesta realizada a policías locales (excluidos Cataluña y País Vasco) se registraron 5 personas fallecidas en vehículos de movilidad personal en vías urbanas. El dato no es comparable al de 2020, por lo que se ha incluido en la categoría "Otro".

La matriz de colisión de las víctimas de accidentes de tráfico en 2020 en vías urbanas en España mostraba la gran vulnerabilidad de los usuarios de motocicletas y ciclomotores ante accidentes en que intervienen otros vehículos, por lo que el enfoque de medidas debe ser transversal y orientado a todos los usuarios de movilidad.

	Número	Medio de desplazamiento que interviene en el accidente, distinto del de la víctima												Total	
		Más de un vehículo	Sin otro vehículo	Peatón	Bicicleta	VMP	Ciclomotor	Motocicleta	Turismo	Furgoneta	Camión hasta 3500 kg	Camión más 3500 kg	Autobús		Otro vehículo
Medio de desplazamiento de la víctima	Peatón	310	0	0	374	103	139	560	5.534	730	106	87	149	330	8.422
	Bicicleta	114	1.391	143	305	31	33	170	2.285	236	34	23	35	106	4.906
	VMP	11	337	21	39	17	5	23	621	65	11	1	11	12	1.174
	Ciclomotor	156	1.064	70	32	1	78	130	2.302	257	28	14	15	47	4.194
	Motocicleta	906	3.180	329	175	27	98	741	8.496	1.184	154	137	79	216	15.722
	Turismo	3.475	2.232	84	42	13	77	355	10.486	1.320	221	276	196	243	19.020
	Furgoneta	228	111	13	3	1	7	23	687	110	25	23	20	19	1.270
	Camión hasta 3500 kg	11	31	1	0	0	1	0	51	8	1	3	1	1	109
	Camión más 3500 kg	9	25	3	1	0	0	0	36	3	3	9	1	2	92
	Autobús	28	473	42	19	0	8	22	479	66	2	13	24	21	1.197
	Otro vehículo	54	284	51	39	0	10	52	613	80	6	13	4	41	1.247
	Total	5.302	9.128	757	1.029	193	456	2.076	31.590	4.059	591	599	535	1.038	57.353

En Barcelona, los valores de los últimos indicadores siguen siendo muy negativos para los motoristas[1]:

- Entre 2010 y 2020, el 51% de los fallecidos en accidentes de tráfico fueron motoristas.
- En 2021 fueron 8 de 12 fallecidos, un 67% del total.
- De todos los vehículos implicados en accidentes de tráfico en Barcelona entre 2010 y 2020, el 36% fueron motos o ciclomotores.
- El 37% de los accidentes con víctimas mortales de motoristas fue en cruces de calles

1.2. SITUACIÓN ACTUAL Y EVOLUCIÓN RECIENTE DE LA ACCIDENTALIDAD URBANA EN BARCELONA RELACIONADA CON VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS

1.2.1. PARQUE Y USO DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN BARCELONA

De los cerca de 812.000 vehículos del censo municipal en 2021[2], el 33% del total son motos y ciclomotores. Otros datos de interés en el mismo año son los siguientes.

- La edad media de las motos era de 12 años frente a los 11,2 de los turismos y los 12,9 de los ciclomotores.
- Destaca en todo caso el porcentaje de motos de entre 11 y 20 años y que es de un 35,1%, algo menor que para turismos en el que representa un 38,9%.
- Un 54,7% de las motos tienen ente 75 y 125 cc y algo más del 16% de los ciclomotores son de propulsión eléctrica.
- Casi un 17% de las motos no tenían distintivo ambiental frente a algo más de un 21% en 2019. En el caso de los turismos este indicador era de algo menos del 15% frente a casi el 22% en 2019.

- Destaca el gran incremento de ciclomotores dedicados a servicio público (mensajería, delivery, sharing) al pasar de 5.913 en 2019 a 10.398 en 2021 de forma que representan más del 21% del total.

Entre las referencias más destacadas de uso están los resultados de la EMEF (Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner) que se realiza anualmente en Barcelona y otros municipios próximos de la Región Metropolitana de Barcelona.

Los datos referidos a la movilidad interna y con el exterior en el municipio de Barcelona para 2021[1]son los siguientes:

Viajes en día medio laborable en el municipio de Barcelona por modos de transporte. 2021

Mijà de transport	Interns Barcelona		Connexió Barcelona		Total	
	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%	Desplaçaments	%
Caminant	2.566.613	58,1%	60.070	3,6%	2.626.683	43,0%
Bicicleta	144.950	3,3%	18.526	1,1%	163.476	2,7%
Cadires de rodes i vehicles de mobilitat personal	37.621	0,9%	43.667	0,7%
Total mobilitat activa	2.749.184	62,3%	84.642	5,0%	2.833.826	46,4%
Autobús	415.500	9,4%	122.565	7,2%	538.065	8,8%
Metro	466.323	10,6%	293.402	17,4%	759.725	12,4%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	77.491	1,8%	279.361	16,5%	356.853	5,8%
Resta transport públic	46.636	1,1%	20.745	1,2%	67.381	1,1%
Total transport públic	1.005.950	22,8%	716.073	42,4%	1.722.024	28,2%
Cotxe	364.506	8,3%	712.862	42,2%	1.077.367	17,6%
Moto i ciclomotor	276.217	6,3%	143.875	8,5%	420.091	6,9%
Furgoneta, camió i resta privats	19.373	0,4%	33.359	2,0%	52.732	0,9%
Total vehicle privat	660.096	15,0%	890.096	52,6%	1.550.190	25,4%
Total Barcelona	4.415.230	100%	1.690.810	100%	6.106.040	100%

Es decir que de los más de 6.100.000 viajes en día laborable que se desarrollan por el municipio, un 10,3% tienen lugar en vehículos de dos ruedas (motos, ciclomotores, bicicletas, VMP y sillas de ruedas) lo que supone más de 620.000 viajes diarios, de los que un 75% son internos

Teniendo en cuenta que la ocupación media de los turismos es de 1,2 personas y el de las motos y ciclomotores ligeramente por encima de 1, podría decirse que en Barcelona el número de movimientos de estos últimos vehículos es de un 30% sobre el total de movimientos de vehículos a motor.

La combinación de todas estas cifras con la superficie municipal y la extensión de la red viaria conduce a un condicionante que está siempre presente y que diferencia Barcelona de otros entornos:

la elevada densidad de tráfico. Sólo la evolución hacia un reparto modal con más presencia del transporte público y otros modos puede disminuir algo el peso de este condicionante.

1.2.2. EVOLUCIÓN DE LA SINIESTRALIDAD RELACIONADA CON EL USO DE VEHÍCULOS DE DOS RUEDAS EN BARCELONA

A partir de los datos estadísticos de la Guàrdia Urbana de Barcelona sobre siniestralidad de motociclistas en los últimos 3 años (2019, 2020, 2021 y hasta septiembre 2022) se puede concluir:

Año	Personas								
	Víctimas Conductor V2RM			Sexo					
				Hombre			Mujer		
Graves	Leves	Muertos	Graves	Leves	Muertos	Graves	Leves	Muertos	
2019	141	6.663	15	108	4.556	14	33	2.205	1
2020	100	3.963	8	75	2.661	8	25	1.302	-
2021	108	4.569	8	80	3.037	7	28	1.531	1
2022-30/9	79	3.444	15	59	2.301	13	20	1.143	2

i) Hay más víctimas hombre que mujer (tanto heridos leves, heridos graves como muertos) asociados a la siniestralidad donde hay una moto involucrada. Los hombres heridos graves representan el 75% de los heridos graves, los hombres heridos leves representan el 67% de los heridos leves y los hombres fallecidos representan el 92% de las vidas perdidas.

j) La principal causa directa de la siniestralidad asociada a motocicleta (tanto de hombres como de mujeres) es la alcoholemia. Dentro de los valores de alcoholemia hay que indicar que representa un mayor peso en los hombres que las mujeres, ya que son 3 de cada 4 personas víctimas de motocicleta en esta causa de alcoholemia.

k) La principal causa indirecta o mediata de la siniestralidad asociada a motocicleta (tanto de hombres como de mujeres) es el estado de la calzada.

l) La siniestralidad en vehículo de dos ruedas motor (V2RM) está más relacionada con las motocicletas que con los ciclomotores. Representando las motocicletas un 87% de todos los vehículos de dos ruedas motor siniestrados.

m) Respecto al sharing, los ciclomotores están en datos de siniestralidad algo por encima de las motocicletas.

n) El 26% de las víctimas en motocicleta conductor son hombres que poseen el carné B y el 12% de las víctimas en motocicleta conductora son mujeres que tienen carné B.