

UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE CARTAGENA

**FACULTAD DE CIENCIAS DE LA EMPRESA**

TITULACIÓN: GRADO ADMINISTRACION Y DIRECCION DE EMPRESAS

**TRABAJO FIN DE GRADO**



**“MEDIDAS DE RESPONSABILIDAD SOCIAL EN LAS ORGANIZACIONES PARA LA  
ATENUACION Y PREVENCION DE LOS ACCIDENTES DE TRAFICO”**



Alumno: Marta García Martínez

Director: Antonio Juan Briones Peñalver

## **RESUMEN**

---

---

Este Trabajo Fin De Grado , es un trabajo específico en el que se van a investigar todos los posibles motivos que pueden intervenir en los accidentes de circulación, el número de víctimas que dejan tanto fallecidos como heridos , veremos las medidas a tomar , los servicios que están implicados, como actúan las empresas de automoción para evitar la circulación de automóviles con demasiada antigüedad, la red de carreteras, la función que desempeñan los ayuntamientos en este tema, el impacto social y económico que tienen, las nuevas leyes o medidas, la renta de las personas, etc.

Todas estas variables que vamos a incluir en el estudio nos ayudaran a crear unas estrategias que irán enfocadas en prevenir o evitar estos accidentes.

## **ABSTRACT**

---

---

In this research we want to give a more in-depth answer to the causes of traffic accidents, the measures taken, the different services that are involved, as well as the automotive companies to avoid the circulation of automobiles with too much antiquity, the budgetary expenditure on the roads, the role that municipalities play in this issue, the social and economic impact they have, the new laws, the income of people, etc.

All variables that we are going to include in the study help us to create strategies focused on the prevention of fatal traffic accidents.

## ÍNDICE

---

---

RESUMEN .....	2
ABSTRACT .....	2
INDICE .....	3
INDICE DE ACRONIMOS .....	5
INDICE DE FIGURAS .....	6
1. INTRODUCCIÓN .....	7
1.1 PRESENTACION TRABAJO .....	7
1.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION .....	8
1.3 METODOLOGÍA .....	9
1.4 ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN .....	9
2. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA .....	10
2.1 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: INTRODUCCION .....	10
2.1.1 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: ANTECEDENTES .....	11
2.1.2 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: DEFINICIÓN .....	13
2.1.3 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: PRINCIPIOS BASICOS .....	15
2.1.4 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: BENEFICIOS .....	18
2.1.5 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: EN LAS EMPRESAS U ONGD ..	20
2.2 LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL .....	22
2.3 LA NORMATIVA DE REGULACIÓN DE TRÁFICO EN ESPAÑA .....	28
2.4 OTRAS NORMATIVAS A TENER EN CUENTA .....	29
3. ANÁLISIS DE LOS DIFERENTES FACTORES .....	30
3.1 EL ENFOQUE ECONÓMICO .....	30
3.2 EL ENFOQUE SOCIAL .....	37
3.2.1 LOS DATOS DE LOS ACCIDENTES .....	37
3.2.2 EVOLUCION ANUAL DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO .....	42
3.2.3 OTROS FACTORES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO .....	44
4. FORMULACIÓN DE ESTRATEGIAS .....	46

<b>5. CASOS ESPECÍFICOS DE LA REGIÓN DE MURCIA Y MEDIDAS CONCRETAS .....</b>	<b>50</b>
<b>CONCLUSIONES .....</b>	<b>57</b>
<b>BIBLIOGRAFÍA .....</b>	<b>60</b>
<b>WEBGRAFÍA .....</b>	<b>61</b>

## INDICE DE ACRONIMOS

---

---

ABREVIATURAS	SIGNIFICADO
<b>ABS</b>	Sistema Antibloqueo de Freno
<b>CEPES</b>	Confederación Empresarial Española de Economía Social
<b>DGT</b>	Dirección General de Tráfico
<b>EOI</b>	Escuela de Organización Industrial
<b>FORMASTER</b>	Asociación Profesional de Empresas Formadoras en Logística, Transporte y Seguridad Vial
<b>INE</b>	Instituto Nacional de Estadística
<b>IPC</b>	Índice de Precios al Consumo
<b>ITV</b>	Inspección Técnica de Vehículos
<b>OICA</b>	Organización Internacional de Constructores de Automóviles
<b>ONG</b>	Organización No Gubernamental
<b>ONGD</b>	Organización No Gubernamental de Desarrollo
<b>ONU</b>	Organización de las Naciones Unidas
<b>PIB</b>	Producto Interior Bruto
<b>RSC</b>	Responsabilidad Social Corporativa
<b>TFG</b>	Trabajo Fin de Grado

## INDICE DE FIGURAS

---

---

Tabla 1.RANKING DE PRODUCCION EN EL SECTOR AUTOMOVILISTICO.2018.....	24
Tabla 2.RANKING DE PRODUCCION EN EL SECTOR AUTOMOVILISTICO.2019.....	25
Tabla 3.RANKING DE VENTAS EN EL SECTOR AUTOMOVILISTICO.2019.....	26
Tabla 4.DESGLOSE DE LOS DIFERENTES TIPOS DE ACCIDENTE.AÑO2018.....	38
Ilustración 1.VENTAS TOTALES DE VEHICULOS.2005-2019.....	27
Ilustración 2.LA EVOLUCION DEL PRODUCTO INTERIOR BRUTO ESPAÑOL.....	31
Ilustración 3.EL IPC EN ESPAÑA: EVOLUCION .....	33
Ilustración 4.EVOLUCION DEL IPC CON LA VARIABLE: TRANSPORTE .....	34
Ilustración 5.EVOLUCION DE LA TASA DE DESEMPLEP ANUAL DE ESPAÑA .....	35
Ilustración 6.REPRESENTACION DE ACCIDENTES DE CIRCULACION EN ESPAÑA.	40
Ilustración 7.REPRESENTACION DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACION EN LA REGION DE MURCIA.....	41
Ilustración 8.REPRSENTACION DE VICTIMAS MORTALES EN ACCIDENTES.....	42
Ilustración 9.REPRESENTACION DEL INDICE DE LETALIDAD EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACION.DE 1993 A 2017 .....	43

# 1. INTRODUCCIÓN

---

---

## 1.1 PRESENTACION TRABAJO

---

Antes de comenzar la realización del siguiente Trabajo Fin de Grado (en adelante, TFG) se han visto una serie de modalidades y líneas de investigación. Finalmente se optó por realizar una investigación sobre las víctimas y las personas fallecidas en los accidentes de tráfico, Esta investigación tiene como finalidad analizar en profundidad si las estrategias y las normas tomadas a lo largo de los años en el territorio español y centrándonos en la Región de Murcia, han ayudado a reducir el porcentaje de personas que se han visto involucradas en un accidente de tráfico.

Después de la crisis sufrida que afectó económica y socialmente, de manera global, en la que se vieron repercutidos los cimientos de los sectores económicos españoles, hubo un aumento del número de afectados por un accidente de circulación, por esto, analizaremos la razón de este cambio de tendencia.

Tenemos que afirmar que el tema es muy amplio, desde las características económicas, sociales, tecnológicas etc. que puedan afectar a este sector por ello vamos a catalogar las más importantes a nivel nacional y nos centraremos en las que se han tomado en nuestra región, la Región de Murcia.

## 1.2 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACION

---

Uno de los principales objetivos que vamos a investigar es la evolución de los accidentes de circulación en los últimos tiempos en España y en especial en la Región de Murcia, en la cual nos centraremos más en profundidad, con la finalidad de conocer las principales causas que los han provocado.

Una vez explicado cuál es el objetivo central de la investigación, resulta interesante mencionar varios objetivos de carácter más específicos, ya que su consecución resultará clave para obtener conclusiones. También veremos cómo afecta la responsabilidad social, como se desenvuelven las empresas y su capacidad para contribuir en esta causa.

Vamos a destacar los objetivos que iremos viendo a lo largo de este trabajo:

- Analizar la responsabilidad social en las actividades económicas a lo largo del tiempo y su evolución.
- Identificar las características de la industria automovilística, la normativa existente y los datos más importantes sobre las ventas y la producción de vehículos.
- Identificar los principales factores sociales y económicos que afectan al número de fallecidos en accidentes de circulación.
- Establecer y formular las estrategias para poder construir un modelo enfocado en la prevención de los accidentes de tráfico.
- Señalar y analizar las medidas concretas que podrían haber evitado algunos casos de accidentes que han tenido lugar en la Región de Murcia.

### **1.3 METODOLOGÍA**

---

En este trabajo vamos a contar con los diferentes análisis de contenido de fuentes como informes, estadísticas, libros especializados, citas de autores, entre otros para apoyar nuestra investigación.

Estudiaremos los artículos científicos basados en este tema y en estudios anteriores que iremos extrayendo de soportes electrónicos.

Así como la realización de gráficos y tablas para ver cómo ha sido la evolución en los accidentes de tráfico ocurridos en territorio español y nos centraremos en los que han tenido lugar en la Región de Murcia y a su vez han tenido una mayor repercusión.

### **1.4 ESTRUCTURA DE LA INVESTIGACIÓN**

---

El contenido que vamos a desarrollar a lo largo de estas páginas está estructurado en cinco apartados, tras la presente introducción se expone en el apartado segundo una contextualización histórica del sector del automóvil, en la que veremos todo lo que incumbe a la responsabilidad social así como sus antecedentes, principios y beneficios que resultan de ella.

Seguidamente, se presenta el análisis de los principales factores económicos y sociales que repercuten en el sector del automóvil y a su vez en la probabilidad que existan víctimas en los accidentes de tráfico.

A continuación, en el cuarto y quinto apartado presentamos la construcción de un modelo enfocado en la dirección estratégica de la empresa, es decir la formulación de

estrategias basadas en las medidas que se han ido tomando a lo largo de los tiempos, y en el siguiente apartado, el análisis de casos concretos ocurridos en la Región de Murcia y analizaremos medidas que podrían haber evitado esos accidentes.

Finalmente se exponen en el quinto y último apartado las conclusiones y aportaciones obtenidas.

## **2. CONTEXTUALIZACIÓN HISTÓRICA**

---

Dentro de este punto, hablaremos de la responsabilidad social corporativa (en adelante, RSC) así como de los beneficios que aporta a la sociedad y también veremos los diferentes rangos históricos por los que ha ido evolucionando la industria automovilística en el territorio español, investigando los estudios de este sector y la normativa que sigue además de otros elementos importantes para este trabajo.

### **2.1 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: INTRODUCCION**

---

En la actualidad, la RSC está sumergida en un debate tanto social como económico, y también se ha visto salpicado políticamente en los países más desarrollados.

Aunque algunos autores, como Rovira (2016) afirman que la RSC puede ser otra “moda empresarial”, los más críticos creen que ha sido consecuencia de las deficiencias en las tareas de gestión anteriores, como pueden ser la planificación estratégica, calidad total, estrategias de *just in time* o de creación de valor para el accionista.

### 2.1.1 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: ANTECEDENTES

---

Las políticas de gestión irresponsables y los escándalos financieros de la banca de inversión norteamericana (como el caso Madoff y otros) en el año 2008, o los de las cajas de ahorro en España durante la misma etapa, presionaron sin duda a las grandes corporaciones tanto nacionales como internacionales a adoptar políticas de mayor responsabilidad en sus empresas.

Pero ya en el siglo XXI, la demanda de buenas prácticas era constante. El estudio Globescan para el Foro Económico Mundial de Datos (2005) señalaba la escasa confianza que despertaban las grandes compañías entre los ciudadanos.

Sin embargo, no existe acuerdo a la hora de datar una fecha de irrupción de la RSC en el entorno empresarial. Aunque algunos teóricos llegan a mencionar que tuvo su origen en los años 20, aunque por lo general se vinculan a la década de los cincuenta.

Por esta razón, vamos a hacer una recopilación de los periodos por los que ha ido evolucionando la RSC para entender mejor hasta el punto actual en el que se encuentra, ya que es una tarea a la que las empresas y la sociedad le han dado una posición muy importante a nivel mundial.

Al inicio, como argumentaba el economista liberal (Friedman, 1962), las preocupaciones en la RSC giraban principalmente en torno a los intereses de los accionistas y más adelante se vio como iba evolucionando esta definición más al ámbito de la moralidad, en el que las empresas y personas que se dedicaban a él tenían ciertas responsabilidades frente a la sociedad donde gestionaban su actividad empresarial ya

que entendían que si ellos hacían uso de los recursos sociales, una manera de devolver a la sociedad ese beneficio era con esta responsabilidad.

En este sentido, podemos remontarnos a principios del siglo veinte, donde nace la Organización Internacional del Trabajo para velar por la comodidad y bienestar en lo que respecta a los trabajadores, mejorando sus condiciones laborales y otros asuntos relacionados.

A lo largo de los años de este siglo, se abre paso a la conocida actualmente como la Organización de las Naciones Unidas (ONU), que va desarrollándose tanto a nivel social como económico y fundamenta los derechos humanos en 194 países.

Hasta que llegamos a los años sesenta, que es sobre todo cuando llega a Europa y surgen los estudios pioneros del recuento social, cuya finalidad era proporcionar información sobre todas aquellas actividades empresariales que contuviesen aspectos sociales.

A principios de estos años surge el movimiento de amnistía internacional de (Benenson, 1961), abogado y fundador de una organización cuya finalidad principal era defender los derechos humanos. También aparece la Organización GreenPeace (1971) que se centraba fundamentalmente en la defensa medioambiental.

Si continuamos por la década de los años noventa, para Porter (1990), uno de los académicos que más ha contribuido a la relevancia social de la empresa como institución social, afirma que estas corporaciones deben mostrar otras preocupaciones que no se ciñan únicamente a rendir cuentas al capital financiero que controla los mercados bursátiles.

Ya en los años 2000, surge la Declaración del Milenio donde se incorporaron nuevos objetivos para el desarrollo sostenible.

En 2005, un acontecimiento a destacar fue cuando entro en vigor la implantación del protocolo de Kioto que trata sobre los cambios climáticos.

Así, poco a poco, la polémica que se disputa sobre la RSC ha ido derivando hacia aspectos no estrictamente económico-financieros, y que exclusivamente ponían el acento en la mera obtención de beneficios empresariales sin que existiese retorno alguno de sus beneficios a la sociedad.

### 2.1.2 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: DEFINICIÓN

---

En primer lugar, partimos del hecho de que la responsabilidad corporativa establece un compromiso que debe ser llevado a cabo por ambas partes, que son las empresas y la sociedad, como afirma Francés (2004):

*“La RSC consiste en la asunción voluntaria por parte de las empresas de responsabilidades derivadas de los efectos de su actividad sobre el mercado y la sociedad, así como sobre el medio ambiente y las condiciones de desarrollo humano”.*  
(p.9)

Así, la RSC es básicamente económica lo que debe de tener en cuenta es que se cumplan todas las obligaciones legales. Por su parte, el Banco (BBVA, 2017) la define como:

*“El compromiso de aportar el máximo valor posible y equilibrado a los grupos de interés directos –accionistas, clientes, empleados y proveedores- y al conjunto de las sociedades en las que opera una empresa”.*

Hay autores que se decantan para definir la RSC por la que señala la Comisión Europea (2001), en su Libro Verde, el cuál destaca que haya un entorno europeo y atiende el concepto tal que así:

*“La integración voluntaria por parte de las empresas de las preocupaciones sociales y medioambientales en sus operaciones comerciales y en sus relaciones con los stakeholders”.*

O también la definición de El Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo sostenible (WBCSD, 2002) hace hincapié en las políticas de desarrollo sostenible:

*“La RSC es el compromiso continuo por parte de las empresas para comportarse de una manera ética y contribuir al desarrollo económico sostenible, al mismo tiempo que se mejora la calidad de vida de los trabajadores y sus familias, así como de la comunidad local y de la sociedad en general”.*

Por su parte, el Congreso de los Diputados (2007) expresa su apoyo a las medidas o estrategias de la RSC por su contribución en la economía del conocimiento, así como también apoya que haya una adecuada RSC que mire por el medio ambiente ya que esto es un elemento imprescindible de la Política Europea de Desarrollo Sostenible y del Modelo Social Europeo.

### 2.1.3 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: PRINCIPIOS BASICOS

---

Debemos entender que la RSC no es meramente una estrategia de *marketing* que solo tenga su finalidad en dar un servicio o servicios de mejor calidad a sus grupos de interés para generar una adecuada satisfacción por los servicios prestados. Es ante todo, un referente ético que debe dar sentido a toda actividad empresarial.

Como principio básico que debe tener la RSC, es velar con el mayor empeño posible los aspectos que engloban a la sociedad y al medio ambiente dentro del ámbito de inversión social responsable, que tenga en cuenta los impactos de las actividades de los clientes, así como otros principios fundamentales, como los «Principios de Ecuador» de la Corporación Financiera Internacional (IFC) en el asunto de los riesgos que sufre el medio ambiente y los riesgos sociales en la financiación y asesoramiento de proyectos; la gestión de riesgos medioambientales; la prevención del fraude ; las compras responsables con un código ético; los criterios de sostenibilidad para gestionar compras...

A continuación vamos a citar 13 principios básicos para las empresas responsables, ya que éstas, como mínimo deberían de cumplir los relacionados con los derechos humanos, el trabajo, el medio ambiente y la transparencia empresarial siguiendo la normativa de la Organización Internacional de Estandarización (ISO, 2010):

1. Fomentar la calidad empresarial:

Se deben impulsar acciones que implementen, desarrollen y mejoren la estructura de administración de la calidad para obtener como resultados mejores productos o servicios.

2. Fomentar la transparencia Corporativa:

La sociedad cada vez busca mas este tipo de métodos en las empresas, que haya transparencia empresarial y esto se consigue, como primer referente de actuación, a través de informes corporativos incluidos en la web de la empresa.

3. Creación de valor empresarial:

En la dirección estratégica de operaciones en empresas, la creación de valor es su principal objetivo para sociedades mercantiles. Por tanto, debemos de realizar acciones donde veamos reflejado ese valor empresarial.

4. Innovación empresarial:

En este punto, debemos utilizar estrategias que incluyan además de innovación en la gestión de la empresa, el concepto de mejora no solo hacer algo diferente sino en lo que ya esta creado realizar actuaciones que lo mejoren.

5. Incremento del liderazgo empresarial:

Con estrategias o acciones de calidad se puede aumentar el rendimiento del trabajo, el cual permite alcanzar las metas y objetivos impuestos por la empresa incrementando así los beneficios económicos y la competitividad empresarial, esto contribuye a favorecer el trabajo en equipo y mejorar el ambiente laboral.

6. Mejorar la posición de marca:

Debemos conseguir que los clientes a la hora de escoger nuestro producto o servicio tomen la elección de quedarse con nuestra marca, y valoren nuestra dimensión ética .Esto se consigue a través de estrategias que permitan dejar huella en la mente de sus clientes.

7. Gestión de Recursos Humanos y responsabilidad empresarial:

Este departamento dentro del ámbito de la empresa es responsable de la comprensión y relación de los empleados, con lo cual se debe identificar las necesidades de cada trabajador para que esto le ayude a ser más efectivo en su puesto de trabajo. Los empleados tienen una serie de derechos y de deberes, los cuales deben ser recogidos en el Manual de derechos de los trabajadores.

8. Clima laboral:

En relación al punto anterior, la empresa debe fomentar un clima laboral bueno para que el deber de cumplir todos los días con su trabajo por parte del empleado no suponga una pesada carga y conlleve a un mal ambiente laboral entre sus trabajadores.

9. Seguridad laboral:

Este punto empresarialmente va a depender del departamento de Recursos Humanos y hay que tener las medidas oportunas para evitar riesgos que puedan producirse en el entorno laboral.

10. Política de Derechos humanos:

La ONU establece una serie de fundamentos que incumben en las personas y que deben ser cumplidos por la empresa y van destinados tanto para los clientes como para los proveedores.

11. Conciliar vida laboral con familiar:

Con la nueva normativa, se le da al trabajador la facilidad de solicitar una adaptación de su jornada, bien que sea más flexible en cuanto a horarios, cambio de turnos o incluso teletrabajo. Estas políticas se deben llevar a cabo por la empresa como buenas prácticas para permitir que exista una compatibilidad entre la vida en el trabajo y la vida familiar.

## 12. Beneficios sociales:

Una empresa responsable debería insertar beneficios sociales para su trabajadores, estos van más allá de la retribución de su sueldo, y sirven para cubrir aspectos como el transporte, dietas, ayudas para contribuir en la educación de sus hijos o hijas, servicios médicos, etc.

## 13. Responsabilidad medioambiental:

Para que una empresa sea consecuente con el Medio Ambiente debe tener una mayor responsabilidad con éste, adoptando medidas y nuevas tecnologías que sean respetuosas así como el desarrollo preventivo frente a los retos medioambientales.

### **2.1.4 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: BENEFICIOS**

---

En las compañías o empresas, adoptar buenos programas de RSC no las previene de escándalos o de malas prácticas, ahora bien, sí que aporta al mundo empresarial una dosis de ética y moral a la relación que pueda llegar a tener la empresa con sus clientes y de esta manera conseguir objetivos óptimos.

El primer beneficio de la aplicación de estas políticas es desterrar de entrada la desconfianza de los consumidores ante una empresa que carece de iniciativa en este terreno, y que además no las plasma en una política de RSC que genere un informe anual.

Pero también las empresas responsables, además de mostrar preocupación por la bondad de sus productos y servicios, son receptivas de los temas que preocupan a una sociedad

y apoyan medidas para su mejora. Estas empresas suelen retener y atraer el «talento» a sus organizaciones. Sus clientes no solo están informados adecuadamente sobre los productos o servicios ofrecidos por estas compañías, además están satisfechos respecto al precio y a la calidad de los mismos, y eligen quedarse con estos antes que con los que ofrece la competencia.

Las sociedades que son responsables tienen siempre en cuenta la protección medioambiental y suelen orientar sus procesos en este sentido, y sus proveedores son igualmente empresas responsables que comparten principios de «comercio justo».

Todo ello hace que busquen realmente su ventaja competitiva en la mejor reputación que tienen frente a compañías rivales.

Las empresas que hacen buen uso de la responsabilidad social corporativa son capaces de llegar a resultados realmente beneficiosos, como los recuperados de la Escuela de Organización industrial (EOI, 2015) que detalla los siguientes:

- *“Diferenciación de la competencia.*
- *Mayor crecimiento empresarial.*
- *Mejorar la posición competitiva de la empresa.*
- *Contribuir al incremento de los beneficios empresariales.*
- *Reforzar la imagen de marca de la compañía.*
- *Mejores oportunidades de retener o conservar a trabajadores cualificados.*
- *Ayudar a minimizar los impactos negativos que puedan producirse en la actividad empresarial.*
- *Genera un clima de confianza en los stakeholders.*
- *Aumentar la credibilidad de la empresa.*

- *Menor número de reclamaciones legales.*
  - *Elevar las barreras de entrada frente a posibles competidores.*
  - *En ocasiones, es también una estrategia empresarial difícil de replicar”.*
- 

#### **2.1.5 LA RESPONSABILIDAD SOCIAL: EN LAS EMPRESAS U ONGD**

---

Antes de hablar de las acciones de las Organizaciones No Gubernamentales para el desarrollo, (en adelante, ONGD), y de las Organizaciones No Gubernamentales, (en adelante, ONG), debemos referirnos al denominado «Tercer Sector», el cual hace referencia a aquellas asociaciones que no tienen ánimo de lucro, y que incluyen a las ONG, ONGD, las fundaciones, asociaciones, así como las de la llamada «economía social», y que comprende a las entidades cooperativas y mutualidades.

Estas entidades se distinguen por carecer de ánimo de lucro, y, por tanto, no son entidades mercantiles que puedan llegar a generar beneficios que sean distribuidos entre sus socios capitalistas.

Las cifras de la Confederación Empresarial Española de Economía Social, (en adelante, CEPES) indican que la contribución económica de las organizaciones del Tercer Sector abarca unas 45.000 entidades, más de dos millones de empleos y facturan alrededor de los cien millones de euros.

CEPES y el tercer sector unen fuerzas para que las empresas, a través del Impuesto de Sociedades, destinen el 0,7% de la cuota íntegra que declaran a proyectos sociales.

Las ONG movilizan a 1,4 millones de socios, casi 25.000 trabajadores y más de 50.000 voluntarios. La financiación de estas organizaciones se hace en base a donaciones,

además de aportaciones económicas procedentes de subvenciones de las obras sociales y de fundaciones privadas o de las Administraciones.

Las ONGD cumplen una labor social fundamental en la sociedad española y aportan una gran masa de voluntariado. Y transmiten valores muy sólidos a la sociedad como son los de: solidaridad, compromiso, ayuda, atención directa a los desfavorecidos, entre otros.

Pero su misión no se acaba ahí, puesto que estos valores positivos deberían transmitirse también a la sociedad en general para que los sancione y apruebe y encuentre modelos de ejemplos de actuación en una sociedad cada vez más insolidaria.

En esta labor de «transmisión», ocupa un lugar primordial una adecuada estrategia de comunicación. Sin ella, es imposible además que las entidades lleguen a incrementar la visibilidad de su organización y mejorar el posicionamiento.

Para algunos expertos del sector, la comunicación externa cumpliría dos funciones importantes: atraer de forma eficaz a los asociados y patrocinadores, y captar financiación con menos dificultades.

Además, y con cierta frecuencia, las ONGD desarrollan acciones de comunicación para realizar campañas de denuncia y sensibilización social. De ahí que, en su conjunto, el Tercer Sector tiene una importante función respecto a la perceptibilidad social y a la movilización de la opinión pública.

Parece claro que en esta transmisión de valores, las entidades piensan en la importancia que tiene la comunicación. De hecho, se refleja en que solo poco más de un 3% de entidades no desarrollan nunca campañas de comunicación. Y, por el contrario, crece casi un 10% el número de entidades que realizan puntualmente estas campañas, casi el 40% del total.

## 2.2 LA INDUSTRIA DEL AUTOMOVIL

---

En este apartado veremos la histórica que ha tenido a lo largo del tiempo la industria del sector automovilístico y como se posiciona España respecto a otros países.

El sector de automóvil se encarga de diseñar, desarrollar, fabricar, comercializar y vender vehículos. Este sector, en los últimos años ha sufrido el paso de la crisis mundial, han ido desapareciendo marcas clásicas como *Hummer* o *Saab* aunque no por completo, a día de hoy se encuentran bajo capitales chinos, pero sin una presencia muy notoria en el mercado.

La *Organización Internacional de Constructores de Automóviles*, (en adelante, OICA), en el “*Salón Internacional del Automóvil*” de Ginebra, ha publicado una serie de datos. Según esta información, España en el año 2017, entraba en el 'top 10' de los países con mayor fabricación de automóviles y se ha mantenido en esta lista durante 2018 y 2019.

España cerró el ejercicio anterior con un volumen de fabricación de turismos y todoterrenos de 2.248.019 millones de unidades, lo que ha supuesto una subida apenas notable del 0.1%, pero, en lo que respecta al año 2018 es bueno ya que en ese año tuvo una reducción del 1% y, en este 2019, si que se ha mantenido. Mientras tanto en lo que respecta a la producción de vehículos comerciales el número ascendió a 574.336 unidades lo que se traduce en 22.167 de fabricaciones más respecto al año anterior.

China es el país que lidera el ranking mundial de productores de automóviles desde el año 2009 y se sigue manteniendo a día de hoy.

Aunque, en los dos últimos ejercicios pasados ha ido disminuyendo un 4.2% y un 7.5%, en 2018 y 2019 respectivamente, se ha mantenido líder con un total de 2.822.355 millones de vehículos fabricados.

En el ranking de los mayores fabricantes de automóviles en el año 2019 lo completó Japón con 8.328.756 millones de producciones, alcanzando un incremento de un 0.4% en 2018 y que se redujo en 2019 en un 0,5%, seguido de Alemania que cuenta con 4.661.328 millones producidas haciéndose así con la tercera posición y aunque ha tenido una disminución del 9% ha conseguido ganar una posición respecto al año anterior que se encontraba India por delante.

Le sigue India con 4.516.017 millones de fabricaciones en 2018 obtuvo un 8% más y en este último ejercicio ha tenido una bajada del 12.2%, aún así mantiene la cuarta posición.

Detrás de estos países se encuentra más igualados México con 3.986.794 millones de unidades, un 2.8% menos que el año anterior y Corea Del Sur con 3.944.988 de unidades totales de vehículos que también baja un 1.9% respecto al anterior año.

En 2018, Brasil pasa por delante de España con 2.879.809 millones de vehículos fabricados lo que se traduce en un aumento del 5,2% que repite posición en el 2019 y sigue aumentando en un 2.2%.

Y en el puesto número nueve, se encuentra España que como bien hemos visto antes en 2019 se supo mantener, y aunque disminuyeron las ventas de turismos y todoterrenos se compensaron con el aumento de las ventas de vehículos comerciales.

Este ranking es a nivel mundial, pero España a nivel Europeo se encuentra en la segunda posición como fabricante de coches, por detrás de Alemania que le supera en el total de fabricaciones de turismos, pero no de vehículos comerciales.

España se encuentra en una posición privilegiada en Europa, ya que está por delante de países como Francia o Italia que además de tener una gran consolidación en este sector cuenta con marcas de mucha importancia.

Todos estos datos mencionados los podemos ver en las siguientes dos tablas que muestran los primeros 10 países que se encuentran mejor posicionados.

**Tabla 1. Ranking de Producción en el Sector Automovilístico.2018.**

Tabla 1.RANKING DE PRODUCCION EN EL SECTOR AUTOMOVILISTICO.2018

Países	Vehículos	Vehículos Comerciales	Total	% cambio
China	23.529.423	4.279.773	27.809.196	-4.2%
USA	2.795.971	8.518.734	11.314.705	1.1%
Japón	8.358.220	1.370.308	9.728.528	0.4%
India	4.064.774	1.109.871	5.179.645	8%
Alemania	5.120.409	0	5.120.409	-9.3%
México	1.575.808	2.524.717	4.100.525	0.1%
Corea del Sur	3.661.730	367.104	4.028.834	-2.1%
Brasil	2.386.758	493.051	2.879.809	5.2%
España	2.267.396	552.169	2.819.565	-1.0%
Francia	1.763.000	507.000	2.270.000	2.0%

Fuente: Elaborada a partir de datos recogidos de OICA

**Tabla 2. Ranking de Producción en el Sector Automovilístico.2019**

Tabla 2.RANKING DE PRODUCCION EN EL SECTOR AUTOMOVILISTICO.2019

Países	Vehículos	Vehículos Comerciales	Total	% cambio
<b>China</b>	21.360.193	4.360.472	25.720.665	-7.5%
<b>USA</b>	2.512.780	8.367.239	10.880.019	-3.7%
<b>Japón</b>	8.328.756	1.355.542	9.684.298	-0.5%
<b>Alemania</b>	4.661.328	0	4.661.328	-9%
<b>India</b>	3.623.335	892.682	4.516.017	-12.2%
<b>México</b>	1.382.714	2.604.080	3.986.794	-2.8%
<b>Corea del Sur</b>	3.612.587	338.030	3.950.617	-1.9%
<b>Brasil</b>	2.448.490	496.498	2.944.988	2.2%
<b>España</b>	2.248.019	574.336	2.822.355	0.1%
<b>Francia</b>	1.675.198	527.262	2.202.460	-2.9%

Fuente: Elaborada a partir de datos recogidos de OICA

A continuación, vamos a ver el ranking de ventas en el sector automovilístico en el año 2019, lo analizaremos a nivel mundial y veremos qué países son líderes en ventas de vehículos.

Por ventas, España ocupa la posición catorce con un total de 1.501.260 unidades de vehículos matriculados, mientras que China por su parte vuelve a encabezar el pódium con 25.768.677 millones de vehículos vendidos en 2019, le sigue Estados Unidos con 17.480.004 millones de unidades y para completar este pódium cerramos con Japón con un total de 5.195.216 millones de vehículos matriculados.

Por lo general, todos los países obtuvieron una cifra de ventas menor en el año 2019 respecto al año anterior, como por ejemplo, la gran potencia mundial China disminuyó sus ventas en 2.311.900 unidades. Por su parte España, también bajo este número con 62.236 unidades menos de un año a otro.

### Tabla 3. Ranking de Ventas en el Sector Automovilístico.2019

Tabla 3.RANKING DE VENTAS EN EL SECTOR AUTOMOVILISTICO.2019

Puesto	País	Ventas 2019
1	CHINA	25.768.677
2	USA	17.480.004
3	JAPAN	5.195.216
4	ALEMANIA	4.017.059
5	INDIA	3.816.891
6	BRASIL	2.787.850
7	FRANCIA	2.693.977
8	REINO UNIDO	2.676.918
9	TURQUIA	2.496.720
10	ITALIA	2.131.916
11	CANADA	1.975.855
12	COREA DEL SUR	1.795.134
13	RUSIA	1.778.841
14	ESPAÑA	1.501.260
15	MEXICO	1.359.671

Fuente: Elaborada a partir de datos recogidos de OICA

Ahora bien, en el siguiente gráfico se representa las ventas de vehículos en términos globales, es decir, del conjunto mundial de países. Los datos van desde el año 2005 al 2019.

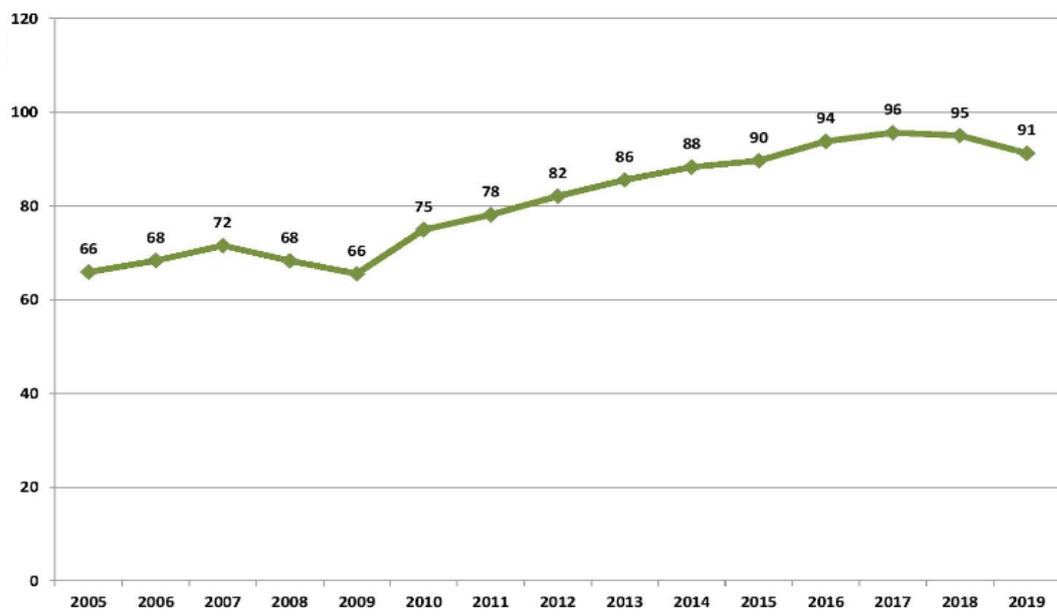
Como podemos observar a partir del 2010 comienza a subir la curva hasta alcanzar su máximo en 2018, y como hemos visto en la tabla anterior las ventas se vieron disminuidas y aquí se refleja esa disminución generalizada.

Esta bajada de ventas puede deberse a la incorporación de vehículos eléctricos en el mercado y que cada vez tienen más repercusión, pero entre la población hay

incertidumbre al ser un producto que lleva pocos años en el mercado, de ahí a que una posible causa sea esta por la indecisión de esperar a hacer una buena compra.

### Gráfico 1. Ventas Totales de Vehículos. 2005-2019

Ilustración 1. VENTAS TOTALES DE VEHICULOS. 2005-2019



Fuente: Recogida de datos de OICA

En 2015, el sector del automóvil sufrió una importante crisis debido a que diferentes marcas de este sector utilizaron una práctica engañosa al falsificar las pruebas que miden las emisiones de gases de los coches, la cifra que se databa era que se había realizado en más de 11 millones de automóviles en todo el mundo.

## 2.3 LA NORMATIVA DE REGULACIÓN DE TRÁFICO EN ESPAÑA

---

En este punto, vamos a atender a la normativa que regula el tráfico en el territorio español, que aprueba el texto refundido de la *Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial*, donde están recogidas las normas de circulación.

En España existe un organismo directivo como es la “*Dirección General de Tráfico*”, en adelante (DGT), de la Administración del Estado, en el que a través del *Ministerio del Interior* hacen que se ejecuten sus competencias ya que es responsable de que se lleven a cabo las políticas viales en toda la red de carreteras españolas.

La administración territorial está compuesta de cincuenta jefaturas provinciales de Tráfico, que se encuentran en cada una de las respectivas provincias, cuenta también con dos jefaturas situadas cada una de ellas en Ceuta y Melilla, respectivamente, y además hay catorce oficinas de tráfico. A cada una de ellas le compete todos los trámites relacionados con los vehículos y los conductores.

También es la encargada de los procedimientos sancionadores cuando hay infracciones cometidas por conductores en vías interurbanas. Para que todo cumpla su orden cuenta con el apoyo de la Guardia Civil de tráfico que fue creada en 1959.

La documentación que hay que llevar en el vehículo siempre es la siguiente:

- Documentos para probar su identidad.
- Pago del impuesto de circulación sobre el vehículo.
- El certificado ITV vigente.
- Póliza del seguro.
- Cualquier documento que tenga relación con el vehículo.

## 2.4 OTRAS NORMATIVAS A TENER EN CUENTA

---

En primer lugar tenemos que hablar del carnet de conducir, se deben cumplir ciertos requisitos para su obtención que están recogidos en (DGT, 2019):

- Ser residente en España
- Siendo miembro de la Unión Europea, si posees un permiso de conducir de igual clase no será necesario la obtención de uno nuevo.
- No estar privado del derecho de conducir por resolución judicial
- Reunir aptitudes psicofísicas, aunque también puedes obtener una licencia o permiso especial si padeces alguna incapacidad.
- Tener la edad mínima que se pide para cada permiso o licencia.

Por otro lado, hay que tener en cuenta la Inspección Técnica de Vehículos, en adelante (ITV), que se encarga de asegurar que los vehículos estén aptos para su circulación sin que representen ningún peligro para minimizar el riesgo de accidentes por causas técnicas y a través de la reducción de las emisiones de los gases de escape contribuir a proteger el Medio Ambiente.

### 3. ANÁLISIS DE LOS DIFERENTES FACTORES

---

Llegados a este punto veremos los diferentes factores que forman parte del enfoque económico y social y cómo repercuten dentro del ámbito de los accidentes de circulación.

Aportaremos datos de los accidentes que se han producido en España así como en la Región de Murcia, la evolución a lo largo de los años de diferentes variables.

#### 3.1 EL ENFOQUE ECONÓMICO

---

A finales del siglo XX, España se encontraba en pleno auge de crecimiento económico y entre los años 2000 y 2006 la economía española atravesaba una situación muy buena, tal que así que su Producto Interior Bruto se incremento en un 21 %, y quedo por encima de otros países europeos.

España y su economía, entre los años 2008 y 2013, se vio envuelta en una fuerte crisis lo que provoco una fuerte recesión y afecto a toda la sociedad en general. La situación fue mejorando poco a poco en los últimos años, pero los efectos aún se notan a día de hoy.

Para ello vamos a diferenciar cuatro variables claves para entender el entorno económico que nos puede influir en nuestro proyecto de empresa.

- **El Producto Interior Bruto (PIB)**

Se trata del conjunto final de bienes y servicios que se producen o bien en un país o una región en una franja de tiempo determinada y, generalmente, es de un año.

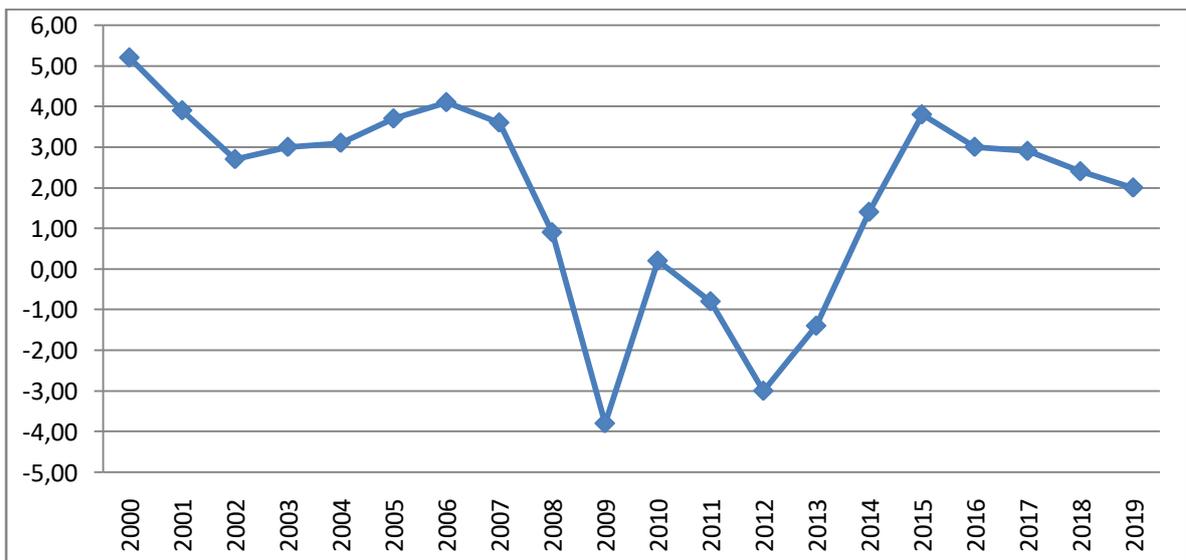
Este indicador solo suma los bienes y servicios finales, es decir, que no tiene en cuenta los utilizados en el trayecto intermedio de producción.

Si lo vemos en el campo automovilismo como ejemplo, la fabricación de un vehículo, éste sigue una cadena de producción en la que intervienen otros bienes y servicios intermedios como puede ser la batería de un coche, pero el PIB solo incluye ya el producto o bien terminado, que en este caso es el vehículo.

En el gráfico que tenemos a continuación veremos que evolución ha tenido el PIB en el territorio español en los últimos diecinueve años.

**Gráfico 2. La Evolución del Producto Interior Bruto Español.**

Ilustración 2.LA EVOLUCION DEL PRODUCTO INTERIOR BRUTO ESPAÑOL



Fuente: Elaborado a partir de los datos recogidos en Datosmacro.

El Producto Interior Bruto Español en los primeros años del milenio fue bajando, entre los años 2003 y 2005 fue estancándose, y en 2006 y 2007 se aprecia una leve subida, hasta que llega al año 2008 y 2009 donde vemos como se desploma, la consecuencia de esta grave disminución se debe a la crisis económica.

A lo largo de los siguientes años, en 2010 empezó a subir volviendo a tener otra caída en el año 2012 siendo años de inestabilidad económica, hasta alcanzar 2013 donde la curva empieza a ascender poco a poco y se nota una mejoría económica en el país.

Adquiere cierta estabilidad en el 2016 y en el 2017, consigue en nivel máximo alcanzado después de la crisis económica, posteriormente en 2018 sufre un leve descenso que se va disminuyendo en el año 2019.

Desde el año 2012 al 2019 la economía de nuestro país ha ido creciendo a ritmos de un 3% en años seguidos, esta mejora de las cifras se debe a una fuerte red de exportaciones, de consumo y de una inversión empresarial lo que se traduce en una recuperación del consumo familiar.

La previsión para el año 2020 es que esta línea siga disminuyendo y se prevé que haya una significativa caída del 8% a consecuencia de la situación extraordinaria por la que se está atravesando debido a la pandemia del COVID-19 que comenzó el pasado mes de marzo en España.

- **El Índice de precios al consumo (IPC)**

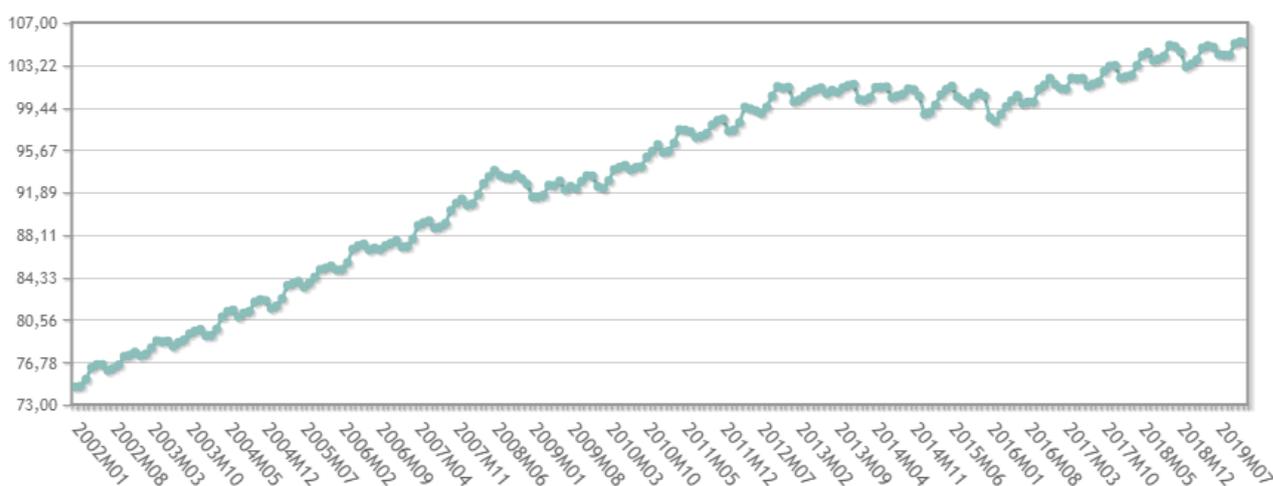
Lo definimos como la variable económica que mide o relaciona los precios de un conjunto de bienes y servicios, o cesta de productos de una familia, en un periodo de tiempo y en un lugar determinado.

Con este indicador económico se puede ver cómo va evolucionando el coste de la vida según el paso de los años. El Banco Central Europeo que para que el nivel de evolución de un país se estable debe permanecer sobre el 2%, por tanto, podemos hablar de deflación si el IPC nos da valores negativos, ésta la asociamos directamente cuando hay un menor crecimiento económico y si el IPC nos da valores muy altos significa que los ciudadanos están pasando por una situación de disminución de su poder adquisitivo.

El Instituto Nacional de Estadística, (en adelante, INE), calcula el IPC mensualmente, y gracias a ello hemos tenido acceso al siguiente gráfico que data desde el 2002 hasta el 2019.

### Gráfico 3. El IPC en España: Evolución

Ilustración 3. EL IPC EN ESPAÑA: EVOLUCION



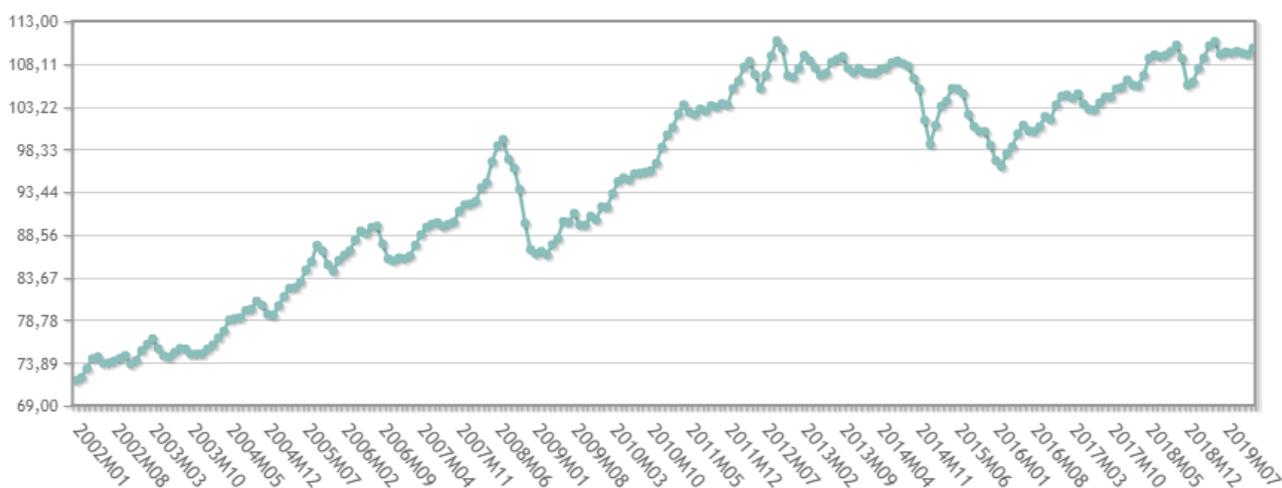
Fuente: Elaborado en la página de datos del INE.

Si observamos el gráfico vemos que va subiendo constantemente a lo largo de los años, con lo cual se puede decir que la vida cada año que pasa es más cara respecto al anterior año, visto en índices generales.

A continuación, vamos a ver cómo ha ido evolucionando el IPC respecto al transporte entre los años 2002 y 2019.

#### Gráfico 4. Evolución del IPC con la Variable: Transporte.

Ilustración 4. EVOLUCION DEL IPC CON LA VARIABLE: TRANSPORTE



Fuente: Elaborado en la página de datos del INE

Como podemos observar en el gráfico anterior, que representa el índice de precios al consumo con la variable del transporte, vemos como a partir del año 2008 sufre un grave desplome a raíz de la crisis económica, en 2014 y 2015 hay otra caída respecto a este sector que en 2016 se recupera poco a poco, pero siempre con una cierta inestabilidad

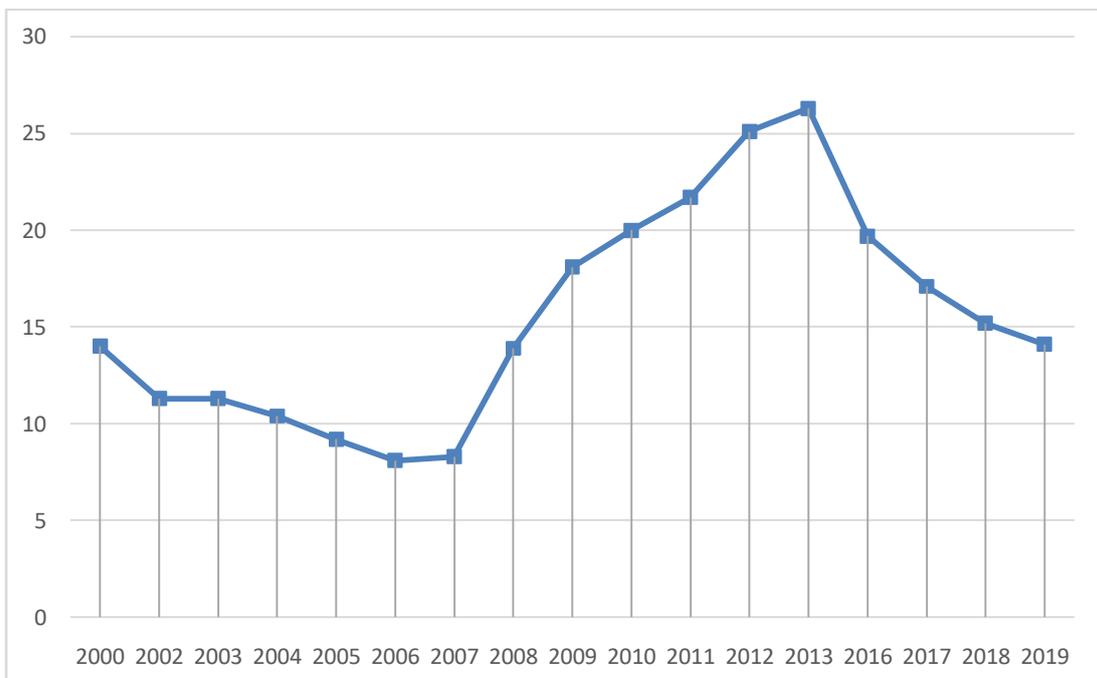
- **La tasa de desempleo**

Otro factor económico importante es el paro, porque es el mecanismo que nos asegura poder ofrecer más servicios y plazas, y así poder tener más benéficos y a su vez crecer y ofrecer mejores servicios.

En el gráfico siguiente vamos a ver como ha sido el porcentaje evolutivo del paro anual en nuestro país entre los años 2000 y 2019.

**Gráfico 5. Evolución de la Tasa de Desempleo Anual de España.**

Ilustración 5. EVOLUCION DE LA TASA DE DESEMPLEO ANUAL DE ESPAÑA



Fuente: Elaborado en la página de datos del INE.

Fijándonos en los datos aportados en el gráfico, vemos como la tasa de desempleo iba ascendiendo a partir de 2008, provocando una serie de consecuencias que veremos a continuación, y cómo en los años posteriores a este la cifra de parados comienza a incrementarse hasta llegar al máximo en el año 2013.

España como hemos visto en los apartados anteriores, en 2008 se ve afectada por la crisis económica mundial, de ahí que comenzara a subir la tasa de desempleo.

Esta crisis tuvo una serie de consecuencias, como fueron:

- Bajada considerable de sueldos que afectó a la mayoría de sectores de nuestro país.
- Aumento de la inestabilidad laboral que tuvo graves consecuencias para gran parte de trabajadores
- Se dispararon las tasas del paro.

Estas tres consecuencias provocaron una disminución en el consumo, se vieron afectados los bienes y servicios que eran considerados, por así decirlo, como adquisiciones de lujo, por lo que se vieron reducidos la adquisición de vehículos, entre otros tantos bienes o servicios.

Aún no se ha llegado a la plena recuperación del trabajo, de los salarios y del consumo de los hogares desde que se sufriera la crisis mundial en el año 2008, si que ha mejorado la situación desde este periodo, pero no a la recuperación total que teníamos anteriormente a dicha crisis.

Ahora bien, añadimos lo ocurrido recientemente en 2020 y es la situación de crisis sanitaria mundial a la que nos estamos enfrentando por la pandemia del COVID-19 y que va a provocar una situación económica en nuestro país a gran escala y específicamente esta variable de la que hemos hablado se prevé que cierre este año actual con una tasa de desempleo del casi 21%.

En resumen, los tres indicadores que hemos visto: PIB, IPC y la tasa de desempleo son variables que no están relacionadas directamente con la tasa de accidentalidad, pero indirectamente sí, ya que son factores que intervienen en la economía de la sociedad, y, por ejemplo, un buen resultado de estas variables puede hacer que crezca el sector automovilístico.

## **3.2 EL ENFOQUE SOCIAL**

---

En este punto veremos los principales datos estadísticos, evolución durante los últimos años y diferentes factores que influyen en los accidentes de tráfico.

Aportaremos datos a nivel nacional generalizados y nos centraremos en nuestra región, la Región de Murcia.

### **3.2.1 LOS DATOS DE LOS ACCIDENTES**

---

Comenzamos analizando los datos procedentes de las estadísticas que elabora la DGT sobre la tipología de los siniestros, para la región murciana y para la totalidad española, en concreto, del año 2018, ya que es el último periodo en que está toda la información completa.

Podemos diferenciar cinco variables que a continuación se detallan: los siniestros con víctimas, los siniestros mortales, los fallecidos, los heridos que han sido hospitalizados y los heridos que no han necesitado hospitalización.

Para continuar la investigación, podemos diferenciar los datos que pertenecen al conjunto del territorio español y de la Región murciana.

Así, podemos resumir todos los datos, en la siguiente tabla:

**Tabla 4. Desglose de los Diferentes Tipos de Accidentes. Año 2018**

Tabla 4. DESGLOSE DE LOS DIFERENTES TIPOS DE ACCIDENTE. AÑO 2018

Accidentes	SINIESTROS CON VICTIMAS	SINIESTROS MORTALES	PERSONAS FALLECIDAS	VICTIMAS HOSPITALIZADAS	VICTIMAS NO HOSPITALIZADAS
<b>Región de Murcia</b>					
Vías interurbanas	556	42	46	113	776
Vías urbanas	1.962	20	20	172	2.395
<b>Total</b>	<b>2.518</b>	<b>62</b>	<b>66</b>	<b>285</b>	<b>3.171</b>
<b>España</b>					
Vías interurbanas	37.892	1.195	1.317	4.451	53.124
Vías urbanas	64.407	484	489	4.484	76.550
<b>Total</b>	<b>102.299</b>	<b>1.679</b>	<b>1.809</b>	<b>8.935</b>	<b>129.674</b>

Fuente: Tabla elaborada con datos estadísticos de la DGT.

● **Respecto a España:**

Se observa en el siguiente gráfico, que la variable total (es decir de las vías interurbanas e urbanas) con más representación es la de heridos que no necesitaron ser hospitalizados con 129.674, la variable accidentes con víctimas con un 102.299 casos, en tercer lugar los heridos hospitalizados con 8.935, le siguen los 1.809 fallecidos/as y en último lugar, los accidentes mortales con 1.679 casos.

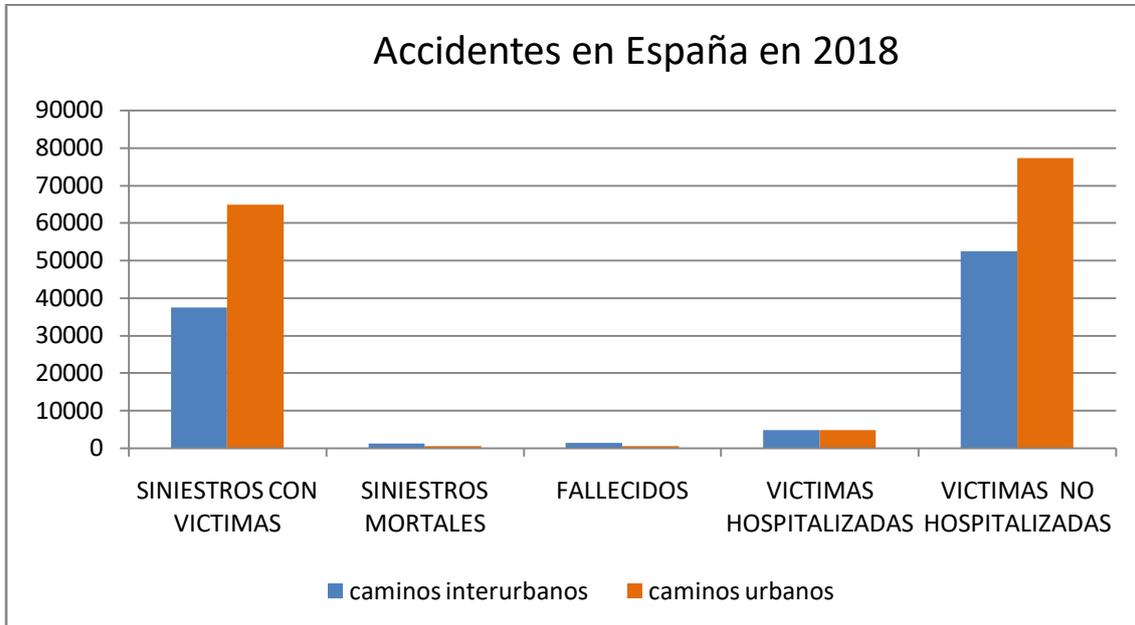
También podemos ver diferencias a la hora del tipo de vía donde se producen:

- En los accidentes con víctimas: destaca que el 63.22% de los accidentes se producen en vías de tipología urbana.
- En los accidentes mortales, aunque el dato es menor comparándolo con las otras cuatro variables, el 70.15% se producen en carretera interurbana mientras que en urbanas son un 29.85%.
- En los fallecidos/as, sigue la tendencia que la anterior variable, es decir tiene un número reducido comparándolas con las demás, en este caso el 72.18% se producen en vías interurbanas.
- Respecto a los heridos hospitalizados la cifra es muy igualada al 50% aproximadamente cada uno.
- En cuanto a los heridos que no requirieron hospitalización destaca que el 59.6% de siniestros han tenido lugar en vías urbanas.

Todos estos datos están representados en el siguiente gráfico:

### Gráfico 6. Representación de Accidentes de Circulación en España.

Ilustración 6. REPRESENTACION DE ACCIDENTES DE CIRCULACION EN ESPAÑA



Fuente: Gráfico elaborado con datos estadísticos de la DGT.

#### ●Respecto a la Región de Murcia:

Observamos que la variable total con más representación es herido no hospitalizados con 3.171 casos, seguido de la variable accidentes con víctimas con 2.518 casos, en tercer lugar los heridos hospitalizados con 285, le siguen los 66 fallecidos/as y en último lugar, los accidentes mortales con 62 casos.

También podemos ver diferencias a la hora del tipo de vía que queremos analizar:

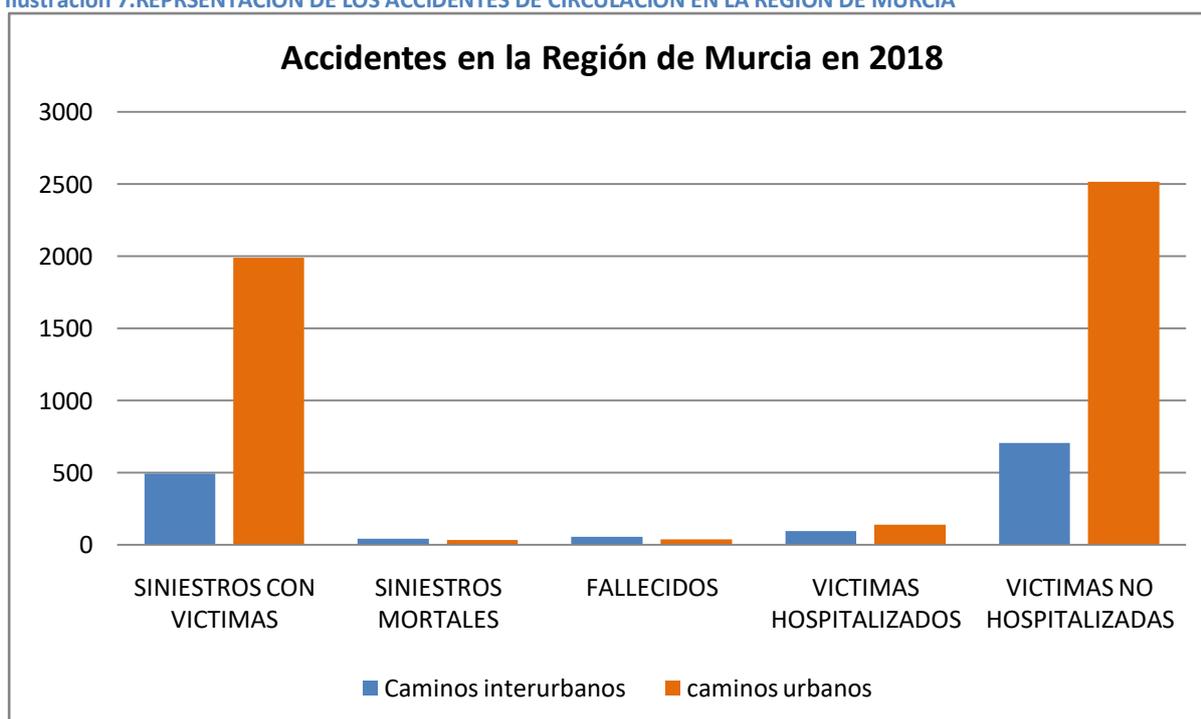
- En los accidentes con víctimas: destaca que el 80,24% de los accidentes se producen en las carreteras urbanas mientras que en las carreteras o caminos interurbanos presentan un 19,76%.

- En los accidentes mortales, sigue la anterior tendencia con mayor porcentaje en vías interurbanas con un 55.55%.
- En los fallecidos/as, sigue la tendencia, y el 60% se producen en las vías interurbanas.
- Los heridos hospitalizados destaca el 59,22% en vías urbanas respecto al 40,78% en las vías interurbanas.
- Los heridos no hospitalizados ascienden al 78,16% en vías urbanas y un 21,84% en vías interurbanas.

Todos estos datos están representados en el siguiente gráfico:

### Gráfico 7. Representación de los Accidentes de Circulación en la Región de Murcia

Ilustración 7. REPRESENTACION DE LOS ACCIDENTES DE CIRCULACION EN LA REGION DE MURCIA



Fuente: Gráfico elaborado con datos estadísticos de la DGT.

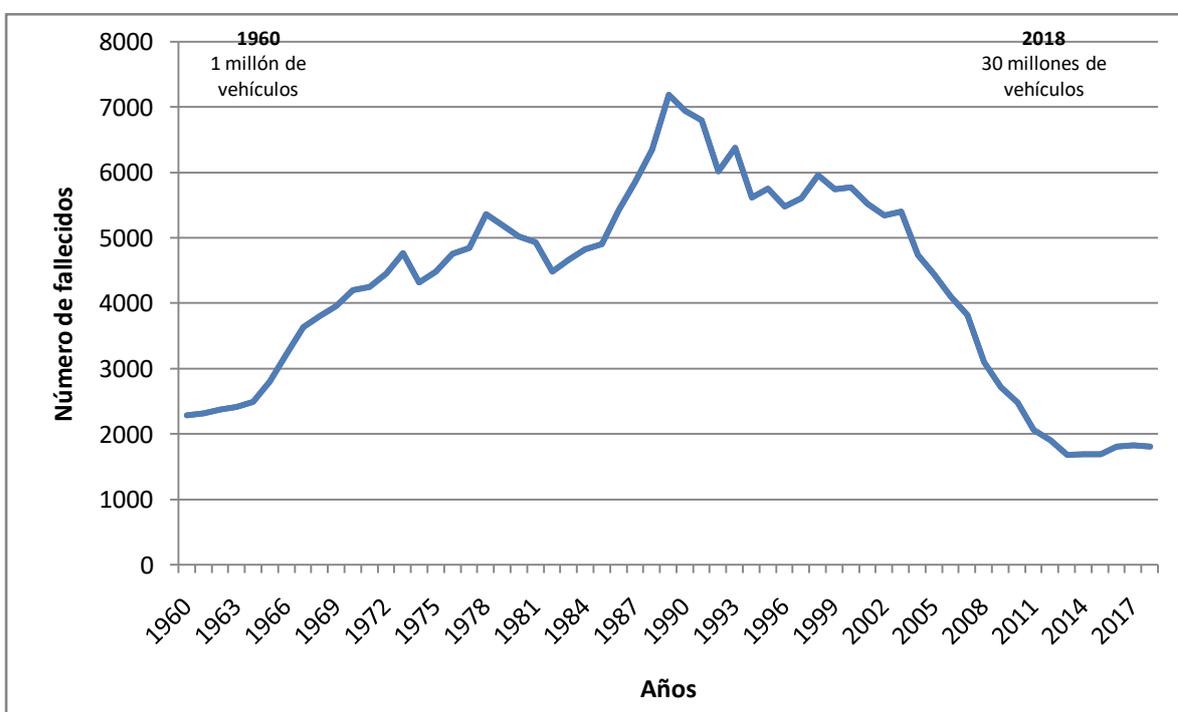
### 3.2.2 EVOLUCION ANUAL DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO

En este apartado detallaremos la evolución anual respecto al número de personas que han fallecido a causa de los siniestros de tráfico en el territorio español.

En primer lugar, vamos a ver un gráfico que data desde 1960 hasta 2018.

**Gráfico 8. Representación de Víctimas Mortales en Accidentes.**

Ilustración 8. REPRESENTACION DE VICTIMAS MORTALES EN ACCIDENTES



Fuente: Gráfico elaborado con datos estadísticos de la DGT.

Observando el gráfico anterior, podemos ver que esta variable es muy irregular y esta evolución nos muestra periodos diferenciados de los accidentes de tráfico en territorio español como el de los años 60,70 y 80, en los que se va incrementando hasta llegar al pico más alto de mortalidad en 1989 que asciende a las 7188 víctimas mortales a causa de los siniestros de tráfico en España.

Llegados a este punto, observamos como disminuye el número de víctimas resaltando que a partir de 2001 comienza a descender de manera más o menos acusada durante los próximos años hasta el 2013 donde se alcanza el mínimo de la serie histórica con 1680 fallecidos.

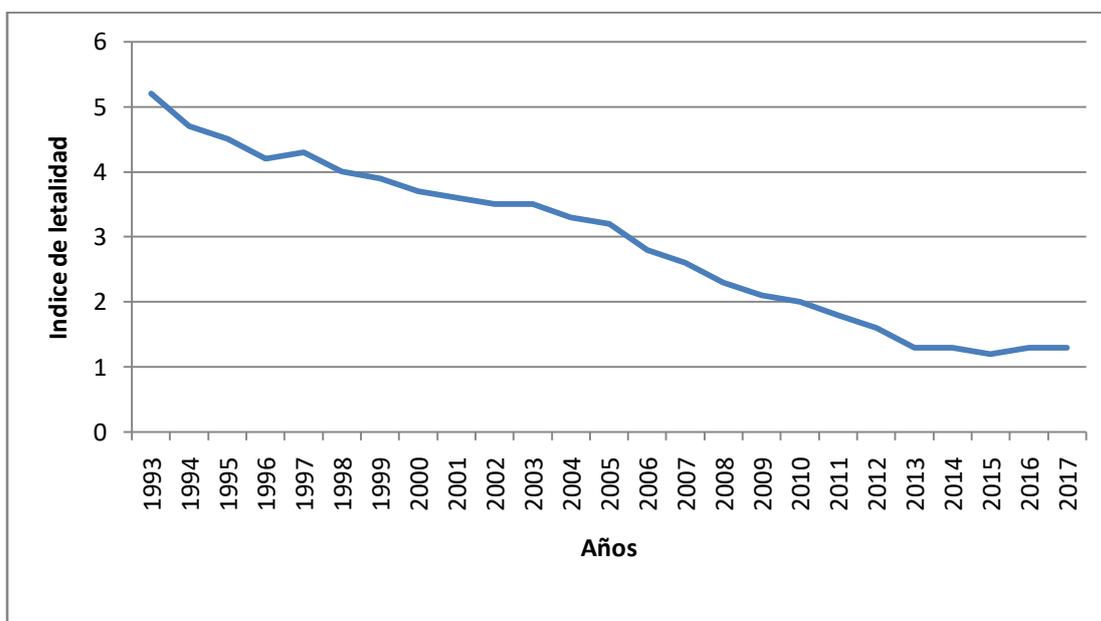
En el último año que hemos documentado, que es el año 2018, éste ha supuesto una disminución del 1% respecto de año anterior.

Son datos favorables, ya que si observamos el gráfico vemos que el parque automovilístico en la actualidad es muchísimo mayor y han bajado las cifras de accidentes de tráfico.

Ahora vamos a ver cómo han ido cambiando las cifras de los accidentes de circulación en los últimos tiempos respecto a la letalidad de éstos.

### **Gráfico 9. Representación del Índice de Letalidad en los Accidentes de Circulación. De 1993 A 2017.**

Ilustración 9. REPRESENTACION DEL INDICE DE LETALIDAD EN LOS ACCIDENTES DE CIRCULACION. DE 1993 A 2017



Fuente: Gráfico elaborado con datos estadísticos de la DGT.

En el gráfico anterior, hemos recogido los datos desde el año 1993 porque en este año se produce la entrada de una nueva aplicación estadística de accidentes de tráfico con víctimas, con nuevos procedimientos y nuevas definiciones que están reguladas en la Orden del Ministerio de Relaciones con los Costes y de la Secretaría de Gobierno de 1993 con la que fue modificada las medidas estadísticas de los accidentes en carreteras y en la que se introdujo un nuevo cuestionario estadístico.

Se entiende como letalidad la razón entre el número de personas fallecidas y el número de personas que fueron víctimas de siniestros y, como vemos en el gráfico, ha disminuido desde 1993, no sólo por la disminución de las muertes sino también porque han aumentado los registros de los heridos no hospitalizados, en el año 2017 fue de un 92% de las víctimas registradas respecto al 65% que se registró en 1993 y observamos como la letalidad de estos siniestros va descendiendo hasta alcanzar un 1,3%.

Todo este descenso es debido a las mejoras que se han ido realizando en las diferentes carreteras y tipos de vías de todo el territorio español, campañas impactantes en publicidad realizadas por la Dirección General de Tráfico, la concienciación por parte de la sociedad, la mejora de las tecnologías para poder prevenir los accidentes y, sobre todo, la disminución de los años del parque automovilístico en España.

### **3.2.3 OTROS FACTORES EN LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO**

---

En este punto vamos a hablar de otros factores a tener en cuenta que intervienen, en mayor o menor medida, provocando siniestros de tráfico con víctimas en carreteras. Nos vamos a basar en los datos obtenidos en el análisis estadístico del año 2018, ya que es el último año que esta datado completamente. A continuación detallamos los siguientes:

- **Antigüedad de los vehículos:** Según el estudio realizado en 2018 los vehículos que más implicados estuvieron en los accidentes de tráfico con víctimas, tanto en carreteras urbanas como interurbanas, fueron los vehículos entre 11 y 15 años de antigüedad.
- **Anomalías y defectos en los vehículos:** Respecto a este punto cabe destacar que el 52% de los siniestros que se produjeron en 2018 fueron de vehículos que no presentaban anomalías. El otro 48% de los vehículos sí que presentaban alguna anomalía o defecto, es un porcentaje alto que debemos considerar.

La mayoría de éstas eran por causa del mal estado de los neumáticos, seguidas de otras con defectos en los frenos y con un menor porcentaje los problemas en la dirección.

- **Luminosidad y factores atmosféricos:** La mayoría de accidentes en 2018 se produjeron con la luz del día, y con buen tiempo. Cabe destacar que cuando habían factores atmosféricos tales como niebla o lluvia incrementaron algo, pero por lo general, no influyeron de manera considerable.
- **Tipo de vía:** En el territorio español en el año 2018 fueron más comunes los accidentes en carreteras o caminos urbanos, respecto a la Región de Murcia esta variable se repite.
- **Infracciones de los conductores:** En general, la mayoría de accidentes con víctimas se produjeron por motivos de velocidad.
- **Número de vehículos implicados:** En 2018, la mayoría de accidentes de tráfico se produjeron por la implicación de dos vehículos.
- **Tipo de accidente:** En referente al punto anterior, los accidentes que se produjeron en su mayoría fueron por colisión entre dos vehículos.

#### 4. FORMULACIÓN DE ESTRATEGIAS

---

---

Llegados a este punto se formularan estrategias a partir de medidas vigentes para poder establecer un modelo adecuado y enfocado en la dirección y gestión de la accidentalidad.

En primer lugar, tenemos que hablar de las medidas principales puestas en práctica para la prevención de los siniestros en carretera en España desde el año 1970 y como se han ido actualizando hasta la actualidad. (Villalbí, J. R., & Pérez, C., 2006).

- Prohibición de conducir baja los efectos del alcohol o las drogas: Se implanto en 1973 y se ha ido endureciendo las medidas a lo largo de los años.
- Limitación de la velocidad máxima establecida e implantación de radares, vigente desde 1974 pero con una mejora y actualización de los elementos tecnológicos utilizados.
- Uso obligatorio de elementos de seguridad: Como son el cinturón de seguridad obligatorio ahora tanto en asientos delanteros como traseros y en cualquier tipo de vía (antiguamente solo era obligatorio en vías interurbanas y en asientos delanteros), el casco en motocicletas también de uso obligatorio en todas las carreteras, así como otros elementos para proteger nuestra seguridad como son las sillas para niños.
- Mejora de la seguridad de los vehículos: con nuevas medidas para pasar la ITV, así como “*Planes Renove*” para actualizar el parque automovilístico.
- Obras para renovar y mejorar la calidad de red de carreteras.
- Mejora en la distribución y el acceso a los servicios sanitarios, como es el transporte medicalizados.

La evolución de la normativa española y su adaptación a las recomendaciones propuestas por la Unión Europea, como por ejemplo, el uso obligatorio del cinturón de seguridad para todos los pasajeros en automóviles y más tarde en los autobuses, así como los test de drogas o espirómetros y las limitaciones de velocidad controlados por radares, móviles o fijos, han contribuido a una mejora en la disminución de accidentes de tráfico gracias a un mayor control respecto a lo citado.

La evolución en calidad que se ha hecho en las carreteras españolas y alternativas como, por ejemplo, los “*Planes Renove*” para sustituir los vehículos más antiguos.

Además de mejorar el campo automovilístico gracias a las nuevas tecnologías, como pueden ser el ABS y el airbag, sin olvidar la evolución favorable de nuestro sistema sanitario que implica los adelantos y mejoras empleados en las unidades de cuidados intensivos y en los servicios de emergencias médicas así como del transporte sanitario adaptado.

Todos estos adelantos y mejoras llevados a cabo a lo largo del tiempo han influido a la hora de que haya bajado el número de siniestros en nuestras carreteras y de fallecidos en ellos.

Vamos a ver cómo afectan tanto en las personas, en los vehículos, en el entorno físico y socioeconómico antes, durante y después de que se produzca un accidente de circulación.

Se ha mejorado la seguridad tanto activa como pasiva en los automóviles, para minorar el número de accidentes, se han ido implantando muchas mejoras así como: vigilancia de la velocidad, uso de radares, retirada de permisos o licencias de conducción a conductores con infracciones reincidentes todo esto junto a que el campo automovilístico, hoy en día, es mucho más seguro al igual que el entorno físico que

cuenta con mayor iluminación en travesías, incremento de glorietas en lugar de cruces, mayor número de autovías y autopistas.

También toma lugar el entorno socioeconómico con una legislación más efectiva, una ampliación de transporte público lo que provoca una disminución del uso de vehículos privados y un incentivo a la desaparición de vehículos antiguos o poco seguros.

Y por último, hablamos de una atención más efectiva de emergencias a la hora de que ya se haya producido el accidente así como una red asistencial accesible, sistemas de comunicación más efectivos y la mejora de equipos de emergencia.

Ahora bien, si enlazamos la responsabilidad social corporativa con lo expuesto podemos asegurar que puede llegar a cumplir un papel muy importante y obtener unos resultados óptimos.

Las organizaciones o empresas pueden usar todos sus métodos corporativos para colaborar con aspectos de seguridad vial, como pueden ser los siguientes:

1. Un mayor compromiso de las empresas con todos los temas relacionados con la seguridad vial
2. Colaboraciones tanto en eventos como en la creación de ellos enfocados en seguridad vial
3. Organización de cursos que sean específicos en temas de concienciación de medidas
4. respecto a la prevención de los siniestros como bien puede ser en universidades y colegios
5. Elaboración de modelos estadísticos y ofrecer los resultados obtenidos.

Por otro lado, lamentablemente los accidentes de circulación están a la orden del día y hay muchas personas que ya los han sufrido y una buena forma de implantar la responsabilidad empresarial en este ámbito es ayudando de manera individual o colectiva a quienes se han visto implicados. Es una manera muy buena, empresarialmente hablando, de plasmar todo lo que la responsabilidad social reúne y poder demostrar ese compromiso que tienen con la sociedad.

A continuación vamos a ver los puntos que serían más relevantes para ayudar a las víctimas de accidentes de tráfico:

1. Donaciones a organizaciones que tratan con víctimas de accidentes y con los familiares de éstos
2. Crear un departamento dentro de las empresas que brinden ayuda a estas víctimas ya sea de manera directa o indirecta, facilitándole ayuda o intermediando entre las personas que lo necesiten y las organizaciones específicas encargadas en estos temas
3. Apoyo financiero a hospitales especializados en lesiones graves de accidentes de circulación bien sea a través de campañas que recauden dinero o en donaciones.

Todas las medidas vistas anteriormente pueden posicionar a las empresas en un punto de mayor admiración para obtener mejores resultados y a su vez sirven de gran ayuda para la sociedad.

## 5. CASOS ESPECÍFICOS DE LA REGIÓN DE MURCIA Y MEDIDAS CONCRETAS

---

En este apartado analizaremos algunos casos concretos de accidentes de tráfico producidos en la Región de Murcia, analizando las medidas concretas que podían haber evitado o aminorado la gravedad de estos accidentes.

### A) Los accidentes de bicicletas o ciclistas:

En primer lugar, vamos a hablar de los accidentes en que las víctimas han sido usuarios de bicicletas, según los últimos datos analizados en la Región de Murcia, los heridos que resultaron graves en un accidente de tráfico fueron ciclistas con más de un 8%.

Estos datos están registrados por la DGT y han sido recogidos por la Asociación Profesional de Empresas Formadoras en Logística, Transporte y Seguridad Vial (en adelante, FORMASTER).

Podemos decir que los siguientes datos son “muy preocupantes” para FORMASTER, ya que España se encuentra en una media del 7.5%, lo que indica que la Región de Murcia tiene un valor bastante alto superando la media del resto de comunidades autónomas.

Según el estudio de la asociación citada, el porcentaje de fallecimientos de ciclistas en las vías murcianas también es alto, ya que el 1,7% de las personas que fallecen a causa de un siniestro de tráfico en Murcia es de bicicletas.

Viendo los diferentes tipos de accidentes de tráfico donde están involucrados ciclistas, podemos decir que el más común es la colisión lateral o frontolateral con un 24% de los accidentes. En segundo lugar, con un 14% de los siniestros son producidos por el alcance o la colisión trasera por causa de que el vehículo no redujese la velocidad ni guardase la distancia de seguridad oportuna.

Y en último, con un 11% de los accidentes se producen por la salida a la vía del ciclista.

Aunque no siempre estos accidentes son causados por culpa de los vehículos, los ciclistas también cometen infracciones que conllevan a dichos accidentes.

La infracción que más se repite por parte de los vehículos, con un 4,6%, en carretera es la de no respetar la distancia mínima de seguridad que establece la ley con el usuario de bicicletas, en segundo lugar de no respetar la prioridad en un cruce, con un 2,5%, y la tercera infracción es la de invadir el carril contrario.

En lo que respecta a los ciclistas, las infracciones más cometidas en vías urbanas con un 5% son la de no respetar la prioridad en los cruces, y con un 4,8% circular en sentido contrario.

Hay que recordar que el uso del casco en ciclistas es obligatorio, y que con un 82% en vías interurbanas se respeta, pero en el caso de las vías urbanas baja a un 28%.

"Esto se debe a que cada vez es más común en grandes ciudades el uso de bicicletas de alquiler para mejorar la movilidad eficiente de los ciudadanos", según el director de (FORMASTER).

Las medidas concretas que se pueden hacer, para evitar o reducir estos accidentes son las siguientes, entre otras:

- Campañas en los medios de comunicación de una manera más agresiva, para concienciar a los usuarios de bicicletas o ciclistas a llevar sistemas de seguridad y de iluminación adecuada.
- Campañas por parte de los agentes de circulación que sean específicas a la hora de poder controlar el índice de alcoholemia y de sustancias estupefacientes en usuarios de bicicletas.
- Concienciar a los alumnos/as de los colegios de la región del uso del casco, de los chalecos reflectantes, y demás medidas de seguridad cuando se sube a una bicicleta. Además, de explicar las normas esenciales de circulación.
- Mayor responsabilidad tanto de conductores como de ciclistas.

## **B) Accidentes entre dos vehículos:**

En este punto vamos a ver dos ejemplos de accidentes ocurridos en la región de Murcia y las medidas estratégicas con las que se podrían haber evitado.

### **B.1. Accidente frontal de jornaleros:**

En primer lugar, vamos a analizar el accidente que tuvo lugar el 20 de enero de 2018 en la localidad murciana de Torre Pacheco.

El accidente se produjo a las 7.43 horas cuando turismo y una furgoneta tuvieron un choque frontal en la carretera RM-313, provocando nueve heridos graves y dos fallecidos de las once personas que estuvieron implicadas.

El vehículo invadió el carril donde circulaban tres furgonetas, dos de ellas pudieron esquivarlo pero la tercera fue con la que chocó frontalmente, el accidente pudo haber

sido provocado como consecuencia de un despiste o cansancio por parte del conductor, según maneja la policía local.

El turismo iba ocupado por cinco personas, de los cuales fallecieron el conductor y uno de los ocupantes que iba en el vehículo.

Por su parte, en la furgoneta viajaban seis jornaleros que se dirigían a sus puestos de trabajo, los cuales resultaron heridos y junto a los tres ocupantes del turismo que también resultaron heridos de gravedad fueron trasladados inmediatamente al Hospital Los Arcos.

En el accidente se vio implicado un tercer vehículo, el cual no tuvo que lamentar ni heridos ni fallecidos.

*“Al lugar se desplazaron Policía Local y Guardia Civil , cinco bomberos del Consorcio de Extinción de Incendios y Salvamento (CEIS) de la Región de Murcia, dos UME , una ambulancia del Servicio de Urgencias de Atención Primaria, dos ambulancias convencionales , todas ellas con personal sanitario de la Gerencia de Urgencias y Emergencias Sanitarias del Servicio Murciano de Salud , así como cuatro ambulancias de Protección Civil de San Pedro Del Pinatar y de los Alcázares.”*

He querido resaltar este párrafo de la noticia, para que se vea la importancia de que se haya invertido en mejoras en equipos sanitarios y demás índole, que hemos ido resaltando a lo largo de este trabajo.

Las medidas concretas que se pueden hacer, para evitar estos accidentes serian las siguientes:

- Campañas de concienciación en los puestos de trabajo y en los jornaleros/as para que cumplan los sistemas de seguridad.
- Campañas para trabadores para que cumplan las horas de sueño.

- Controlar y vigilar las carreteras de distancias cortas por donde se mueven para que cumplan las normas de circulación.

### **B.1. Accidente frontolateral de jóvenes:**

En segundo lugar, vamos a analizar el accidente que se produjo la noche del 4 al 5 de Febrero de 2017 a las 23.53 horas en la carretera situada entre dos municipios murcianos (La Palma y Torre Pacheco).

El accidente tuvo la implicación de dos vehículos, en que viajaban 4 jóvenes varones en uno y el otro 4 chicas de edades similares, todos tenían entre 19 y 24 años de edad.

El turismo de los chicos perdió el control e invadió el carril por donde venía el coche de las chicas y se produjo un choque frontolateral, a consecuencia del cual fallecieron los cuatro varones y una de las chicas del otro vehículo, quedando las otras tres heridas de gravedad.

La carretera donde circulaban es una vía recta, estrecha, sin arcenes y apenas iluminada con ningún tipo de iluminación, la cual se ha cobrado la vida de más personas y en la que muchos conductores, por lo general, circulan a velocidades superiores a la recomendada por el tipo de vía.

Al lugar llegó un despliegue tanto de policía como bomberos y ambulancias, que a su llegada confirmaron el fallecimiento de cinco personas y la gravedad en el que estaban las tres chicas heridas.

El accidente conmocionó a todo el municipio de Torre Pacheco, de donde eran los 8 jóvenes y decretó tres días de luto.

Muestro una imagen para que ver como es la carretera que une ambas localidades y donde se produjo exactamente la colisión.



Las medidas concretas que se pueden tomar, para evitar o reducir estos accidentes son las siguientes, entre otras:

- Campañas más agresivas en los medios de comunicación para jóvenes.
- Controlar y vigilar las carreteras de distancias cortas como en la que se produjo este accidente para que cumplan las normas de velocidad.
- En este caso específico, los expertos hablaron que el accidente se podría haber evitado si en esa carretera hubiesen redondas.
- Más controles rutinarios por parte de los agentes de circulación en lo que se refiere a controles de alcoholemia y drogas.

### **C) Comportamiento inadecuado:**

En este punto vamos a detallar comportamientos inadecuados que hacen algunos conductores arriesgando la vida de otras personas y la de ellos mismos.

Hablamos de un video que fue grabado por un conductor y compartido en la red social de Facebook, muestra como dicho conductor realiza una serie de imprudencias en la A-30, dirección Murcia, a la altura de la pedanía de Patiño.

En el vídeo se ven las imprudencias cometidas por esta persona como acelerones y frenazos junto con más maniobras agresivas, este conductor hace varios cambios de carril en plena autovía y obliga a que otros vehículos hagan maniobras bruscas.

Las imágenes, que han servido de apoyo para denunciar al acosador por parte de la víctima y que han sido reproducidas en redes sociales más de un millón de veces.

Este mismo conductor ya había sido denunciado en anteriores ocasiones por conductas similares.

Las medidas concretas que se pueden hacer, para evitar esos accidentes pueden ser:

- Campaña en los medios de comunicación.
- Pedir la colaboración de los usuarios que visualicen en redes sociales para que denuncien este tipo de actos, para que puedan ser castigados por conductas tan inapropiadas y peligrosas.
- Modificar la normativa, endurecer leyes para que este tipo de conductas no sean repetidas por usuarios reincidentes.

## CONCLUSIONES

---

Para concluir con este trabajo, podemos decir que hemos ido cumpliendo todos los objetivos que marcábamos al comienzo de esta investigación.

Por un lado hemos estudiado lo qué es la Responsabilidad Social para comprender que existen empresas tanto privadas como ONGD, dedicadas a estudiar, analizar y concienciar a la sociedad de la gravedad y los peligros de los accidentes de tráfico, como es el caso de la acción de Atresmedia, o la campaña de publicidad “Ponle Freno”, dedicadas además a crear carreras solidarias por diversas ciudades para concienciar a la población.

En segundo lugar hemos analizado el sector del automóvil, donde hemos detectado que con la crisis económica, no se han vendido tantos automóviles nuevos, con lo cual repercute en el parque automovilístico español.

Sumado a que empresas multinacionales han sufrido una crisis de comunicación e identidad al hacer uso de medidas fraudulentas para conocer los niveles de contaminación de sus vehículos, así que algunos de los consumidores se encuentran en una situación de desconfianza hacia ciertas marcas.

Si miramos hacia el futuro, la situación excepcional por la que estamos pasando a nivel mundial a causa del COVID-19, va a traer consecuencias muy graves para el sector del Automóvil y para el sistema económico general, se nos presentan tiempos de incertidumbre.

En tercer lugar, la normativa por la que se rige la circulación en España, desde la normativa de circulación y tráfico, la obtención del permiso para conducir o la Inspección Técnica de Vehículos.

En cuarto lugar hemos hablado de ciertos factores que están presentes en el sector, destacando estos puntos a tener en cuenta:

- Factores económicos: A finales del siglo XX, España se encontraba en pleno auge de crecimiento económico. Entre los años 2000 y 2006 la economía española atravesaba una situación muy buena, tal que así que su Producto Interior Bruto se incremento en un 21%, y quedo por encima de otros países europeos. España y su economía, entre los años 2008 y 2013, se vio envuelta en una fuerte crisis lo que provoco una fuerte recesión y afecto a toda la sociedad en general. La situación fue mejorando poco a poco en los últimos años, pero los efectos aún se notan hoy en día.
- Factores sociales: concampañas impactantes en los medios de comunicación realizadas por la Dirección General de Tráfico y la concienciación del peligro de los siniestros de tráfico por parte de la sociedad, como el caso que hemos hablado unos párrafos anteriores de Atresmedia.
- Otros factores: la mejora de las tecnologías para poder prevenir los accidentes, la calidad y obras realizadas en las diferentes carreteras de todo el territorio español y sobre todo la disminución de los años del parque automovilístico en España.

A la hora de formular estrategias tenemos que diferenciar dos puntos:

- La adecuación de las normativas españolas a las recomendaciones impuestas de la Unión Europea, como la normativa de la obligatoriedad de los elementos de seguridad en los automóviles. Así se consigue mejorar la seguridad, endurecer las sanciones y con ello disminuir los siniestros y/o muertes en accidentes de tráfico.

- La mejora tecnológica del sector, por ejemplo: ha mejorado la seguridad tanto activa como pasiva en los automóviles, lo que ha ayudado a salvar muchas vidas.

Mi intención en esta investigación, era conocer los datos más profundamente que hacen que se produzcan tantos accidentes de tráfico a día de hoy, no cabe duda que las cifras han ido mejorando muchísimo gracias a las diferentes medidas y factores que se han ido imponiendo en los últimos tiempos y poniéndose a la altura de la actual sociedad en la que vivimos.

Pero aunque se cuente con todos estos avances, las cifras siguen siendo altas y hay que seguir concienciando a la población y tomando medidas a través de empresas y otros organismos estatales para poder seguir descendiendo ese número de víctimas.

Pero concluimos este trabajando teniendo algo muy claro y es que: “La responsabilidad de que se produzcan accidentes de tráfico es de TODOS”.

## BIBLIOGRAFÍA

---

- Arroyo, I., Baños, M. & Van-Wyk, C. (2013). Análisis de los mensajes audiovisuales del Tercer Sector en YouTube. *Revista Latina de Comunicación Social*, 68, 328-354.
- Asociación Española de Contabilidad y Administración de Empresas (2004). *Marco conceptual de la responsabilidad social corporativa*. Documentos AECA, Documento nº 1. Madrid.
- Calderón, J. R., del Castillo, J. D. D. L., Moleón, J. J., Claret, P. L., & Vargas, R. G. (2000). Variabilidad geográfica de la gravedad de los accidentes de tráfico en España. *Gaceta Sanitaria*, 14(1), 16-22.
- Capriotti, P. (2010). De la Responsabilidad Social Empresarial a la Ciudadanía Corporativa.
- Comisión Europea (2001). Libro Verde: fomentar un marco europeo para la Responsabilidad Social de las empresas. Bruselas: Comisión de las Comunidades Europeas.
- Congreso de los Diputados (2007). *Informe para potenciar y promover la responsabilidad social de las empresas*. Madrid, España: Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales. Centro de Publicaciones.
- Cortina, A. (2002). *Por una ética del consumo*. Madrid: Taurus.
- El Consejo Empresarial Mundial para el Desarrollo Sostenible (2002). *The World Business Council for Sustainable Development (2002). Corporate Social Responsibility*. Génova: The WBCSD's Journey.
- Francés, P. (2004). "La ética de los negocios". Bilbao: Desclée de Brouwer, p-9.

Friedman, M. (1962). "Capitalism and Freedom". Chicago, Estados Unidos: University of Chicago Press.

Gómez Nieto, B.; Tapia Frade, A. & Díaz Chica, O. (2012). *La comunicación corporativa a través de las páginas web: el caso de las ONGs españolas*. *Vivat Academia*, N° 120, pp. 1-20.

Porter, M. E. (1990). "La Ventaja competitiva de las Naciones". Buenos aires: Vergara.

Romero, E.; Azofra, V. & De Andrés, P. (2008). El Gobierno de las fundaciones en España. Patronatos sin patronos. *Universia Business review*, 18, 86-103.

Rovira, C. (2016). "Responsabilidad social competitiva: Empresas que hacen bien su trabajo y el bien con su trabajo". Barcelona, España: Ed. Empresa Activa.

Villalbí, J. R., & Pérez, C. (2006). Evaluación de políticas regulatorias: prevención de las lesiones por accidentes de tráfico. *Gaceta Sanitaria*, 20, 79-87.

## WEBGRAFÍA

---

Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones (2019). *Asociación Española de Fabricantes de Automoción*. ANFAC. Recuperado de: <http://www.anfac.com/portada.action>

Asociación Profesional de Empresas Formadoras en Logística, Transporte y Seguridad Vial. (2019). Siniestralidad Ciclistas. Recuperado de: <https://www.formaster.org/seccion/noticias/>

Beneson, P. (1961). The Forgotten Prisoners. "The Observe". Recuperado de: <https://www.es.amnesty.org/quienes-somos/historia/>

*Cinco personas mueren y tres resultan heridas en un choque frontal en Torre-Pacheco.* (“El Mundo”,2017). Recuperado de:

<https://www.elmundo.es/sociedad/2017/02/05/5896c9eee5fdeae1f8b4574.html>

Confederación Empresarial Española de Economía Social (2018). CEPES, (seis de mayo de 2019). Recuperado de: [https://www.cepes.es/noticias/563\\_cepes-tercer-sector-suman-fuerzas-para-divulgar-fines-sociales-impuesto-sociedades-entre-empresas-ec](https://www.cepes.es/noticias/563_cepes-tercer-sector-suman-fuerzas-para-divulgar-fines-sociales-impuesto-sociedades-entre-empresas-ec)

Datosmacro.com. (2020). *PIB-Producto Interior Bruto*. Recuperado de: <https://datosmacro.expansion.com/pib>

Dirección General de Tráfico (2019). *Estadísticas e indicadores*. Recuperado de: <http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/estadisticas-e-indicadores/publicaciones/anuario-estadistico-accidentes>.

Dirección General de Tráfico (2019). *Obtención del permiso de conducir*. Recuperado de: <https://sede.dgt.gob.es/es/permisos-de-conducir/obtencion-renovacion-duplicados-permiso/permiso-conducir/index.shtml>

*Dos muertos y ocho heridos en un choque frontal en Torre Pacheco.* (“El País”,2018). Recuperado de:

[https://elpais.com/politica/2018/01/20/actualidad/1516444686\\_188296.html](https://elpais.com/politica/2018/01/20/actualidad/1516444686_188296.html)

*El 8,3% de los heridos graves en accidente de tráfico en Murcia es ciclista, según un estudio.* (“Europa Press”,2018). Recuperado de:

<https://www.20minutos.es/noticia/3366747/0/8-3-heridos-graves-accidente-trafico-murcia-es-ciclista-segun-estudio/>

Escuela de Organización Industrial (2015). Artículo “Los Beneficios de la Responsabilidad Social Empresarial (RSE) para las empresas. Recuperado de: <https://www.eoi.es/es>

García Nieto, M. T. (2012). El voluntariado corporativo. Un modelo de responsabilidad empresarial para el desarrollo social. CIC Cuadernos de Información y Comunicación.

Vol. 17287-302. Recuperado de:

<http://revistas.ucm.es/index.php/CIYC/article/viewFile/39269/37852>

Inspección Técnica de Vehículos (2020). Murcia. ITV. Recuperado de:

<https://itv.com.es/las-novedades-de-las-itv>

Instituto Nacional de Estadística (2020). *Índice de precios al Consumo*. Recuperado de:

<https://www.ine.es/>

Instituto Nacional de Estadística (2020). *La tasa de Desempleo*. Recuperado de:

<https://www.ine.es/>

Organización Internacional de Constructores de Automóviles (20 de Enero, 2020).

Estadísticas de Producción. [Estadísticas 2019]. Recuperado de:

<http://www.oica.net/category/production-statistics/2019-statistics/>

Organización Internacional de Estandarización (2010). Norma ISO 26000.

Responsabilidad Social. Recuperado de:

<https://www.iso.org/obp/ui#iso:std:iso:26000:ed-1:v1:es>

Real Decreto Legislativo 6/2015, de 30 de octubre, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley sobre Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial.

BOE (Boletín Oficial del Estado). Madrid, 31 de octubre de 2015. Recuperado el 20 de

julio de 2019 de: [https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11722-](https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11722-consolidado.pdf)

[consolidado.pdf](https://www.boe.es/buscar/pdf/2015/BOE-A-2015-11722-consolidado.pdf)

*Un conductor graba cómo es acosado por otro coche en una autovía en Murcia.* (“El País”, 2018). Recuperado de:

[https://elpais.com/elpais/2018/01/17/videos/1516175354\\_082981.html](https://elpais.com/elpais/2018/01/17/videos/1516175354_082981.html)