

MEMÒRIA 2006



Fundació



Índex

Patronat	4
Editorial	5
Presentació	7
Seguretat viària	9
• Les persones	
• Les infraestructures	
• Els vehicles	
Mobilitat	23
• La gestió de la mobilitat	
Medi ambient	29
• El repte de la mobilitat sostenible	
Comunicació	34
Formació	36
Accions de la Fundació el 2006	38

Patronat



Juan Antonio Samaranch
President d'Honor



Sebastià Salvadó
President

VOCALS:



Enric Cucurella



Josep Manuel Basáñez



Lluís Bassat



Jaume Tomàs Sabaté



Josep Miquel Abad

Joan Jordi Bergós, *Secretari no-Patró*

Josep Mateu Negre, *Director General del RACC*

Miquel Nadal Segalà, *Director de la Fundació RACC*

Joan Torres Carol, *Assessor*

Alfons Perona Gómez, *Secretari Executiu*

Editorial



Sebastià Salvadó
President

Després d'haver entrat en la seva segona dècada d'existència, la Fundació RACC s'ha convertit en un veritable referent en qüestions de mobilitat i seguretat viària al nostre país, amb un gran prestigi internacional i una forta capacitat per vertebrar propostes de signes molt diversos que conflueixen en un objectiu comú.

La Fundació RACC va néixer per donar forma legal i jurídica a unes accions que, de fet, són inherents a la mateixa creació del nostre Club el 1906, com eren ajudar els automobilistes, millorar les carreteres i fer més segurs els vehicles. Amb el temps, aquestes preocupacions que en un primer moment atenien les necessitats bàsiques de mobilitat (instal·lar indicadors en camins sense cap senyalització, demanar l'asfaltatge d'una xarxa viària molt precària, assegurar el subministrament de carburant o proveir de recanvis els conductors i els tallers) han evolucionat fins al punt que ara se centren en aspectes cabdals per a la societat actual: la promoció d'una mobilitat sostenible i respectuosa amb el medi ambient, les auditories de seguretat de vehicles i de carreteres, o la formació dels usuaris de la via pública ja des de l'etapa escolar.

Probablement la iniciativa pionera de crear una Comissió d'Experts per cercar solucions al greu problema de la sinistralitat viària dels joves, un dels projectes més destacats del 2006, constitueix el paradigma de la capacitat d'innovació de la Fundació RACC i de la seva disposició per recaptar la col·laboració dels millors experts a banda i banda de les nostres fronteres. Envoltar-nos dels millors sempre ens fa ser millors.

Al RACC ens agrada parlar de l'especial esperit de Club que impregna totes les nostres accions, un esperit que inspira en els socis un sentiment integrador i identificatiu i que es tradueix en les nostres activitats en un doble objectiu: oferir sempre el compromís d'excel·lència en el servei als socis i ser conscients del nostre paper públic i de l'obligació moral que tenim d'aportar tots els mitjans i tota la nostra experiència per fer la societat una mica millor. En aquest sentit, la Fundació RACC és el resultat de l'esperit de Club que ens ha caracteritzat al llarg de cent anys, des del nostre naixement, i que fa que més d'un milió de socis dipositin la seva confiança en nosaltres.

La Fundació RACC ha mostrat la seva capacitat de treballar amb rigor, credibilitat i especialització, sabent escoltar la veu dels usuaris i traslladant les seves preocupacions a les administracions públiques. Però, com diem sempre, l'experiència i el prestigi aconseguits fins ara no servien de res si no hi hagués al darrere la voluntat ferma de seguir millorant any rere any.



Presentació

L'any 2006, que és el que abraça aquesta memòria, ha estat un any de gran expansió de les actuacions de la Fundació RACC. El nombre d'activitats presencials a tot Espanya ha estat molt elevat, mentre que les accions de comunicació que s'han portat a terme han augmentat considerablement. En conjunt, la Fundació ha reforçat el seu paper com una de les institucions de referència en l'àmbit de la mobilitat sostenible al nostre país.

Tan important com aquesta extensió de les activitats ha estat la focalització progressiva en algunes iniciatives principals, que s'estendran al llarg d'un any i escaig. En efecte, el 2006 la Fundació ha prioritzat quatre grans projectes: el dels accidents dels joves, el de la congestió viària en els accessos a la ciutat de Barcelona, el de les distraccions en la conducció i el de la realització d'una auditoria de seguretat sobre més de 14.000 quilòmetres de la xarxa de vies ràpides espanyoles. A les pàgines següents es fa un repàs exhaustiu de tots aquests projectes.

A banda d'aquests projectes, cal destacar també, per la seva singularitat, la participació en el programa iRAP, que té com a objectiu el millorament de la seguretat viària a les carreteres arreu del món. Els tècnics de la Fundació, juntament amb tècnics de l'AAA (l'Automòbil Club dels Estats Units), han endegat un programa pilot per assessorar els governs de Costa Rica i de Xile i ajudar-los a avaluar l'estat de les seves xarxes principals de carreteres. Aquest programa continua en marxa durant el 2007.

Les activitats de la Fundació han tingut lloc en un context en què l'interès social per les qüestions de mobilitat és cada cop més gran. La posada en marxa el juliol passat del permís per punts (una iniciativa que des del RACC es reclama des de fa més de deu anys) ha servit per col·locar la seguretat viària en el punt àlgid del debat públic al nostre país. D'altra banda, no hi ha dubte que les qüestions relatives al medi ambient (moltes de les quals vinculades al transport) han rebut una atenció creixent al llarg del 2006.

Tots aquests canvis suposen nous reptes per a la Fundació. A mesura que s'aconsegueixen certes fites o que, a nivell social, apareixen noves preocupacions, és imprescindible que la Fundació, com a entitat de referència que és, renovi el seu discurs i les seves activitats. Això s'aplica tant als programes que porta a terme, com a la manera com els comunica.

El futur es presenta, doncs, ple d'estímul. La Fundació disposa d'uns actius importants per donar-hi resposta, entre els quals, una trajectòria consolidada de molts anys i una marca, el RACC, que li atorga una gran credibilitat i una gran capacitat d'arribada. I, juntament amb aquests factors, compta amb un equip humà jove, capaç i il·lusionat que és el pilar per seguir treballant amb empena i rigor.

Miquel Nadal

Director de la Fundació RACC



Seguretat viària

Les persones, les infraestructures i els vehicles són els tres factors principals que influeixen en la seguretat viària.

La Fundació RACC porta a terme una tasca d'investigació sobre tots aquests elements per tal de determinar què és el que cal millorar, per promoure la reflexió social i per proposar solucions innovadores i pràctiques.

RACC
Automòbil Club

Fundació

Les persones

Entre el 2002 i el 2006, el nombre de morts en accident de trànsit a Espanya es va reduir un 25%, mentre que la xifra d'accidents va disminuir en un tant per cent molt similar.

En els últims temps, les administracions espanyoles han pres consciència de l'elevada accidentalitat que hi ha a les nostres carreteres. Tanmateix, se segueixen registrant uns nivells relatius de sinistralitat que mantenen el nostre país molt allunyat dels estats europeus on aquests índexs són considerablement més baixos.

Mentre que les dades generals conviden a l'optimisme, l'anàlisi detallada de les causes que rauen al seu darrere assenyalen la necessitat d'incidir sobre determinats aspectes. Els estudis més solvents del sector confirmen que el factor humà és, amb una gran diferència, l'element concurrent més habitual com a causa d'accidentalitat. Uns quants d'aquests estudis remarquen que l'error humà és determinant en un percentatge que se situa entre el 70 i el 90% dels accidents greus de trànsit. Per aquest motiu, la Fundació RACC segueix centrada en l'anàlisi del comportament humà, a partir de la detecció de les causes d'aquests errors per intentar evitar-los. Davant el repte que suposa enfrontar-se a aquesta qüestió amb rigor i sentit pràctic, la Fundació RACC ha dissenyat noves eines i nous sistemes de treball que han permès fer un pas qualitatiu endavant i establir les bases per al desenvolupament d'accions integrals. Algunes de les iniciatives més destacades han estat la creació de la Comissió RACC Joves i Conducció i l'elaboració d'un estudi sistemàtic de les distraccions en la conducció. Aquestes accions complementen les moltes altres activitats que s'han portat a terme, com ara les campanyes informatives i els programes de formació destinats, sobretot, als escolars i a la gent gran.



COMISSIÓ RACC JOVES I CONDUCCIÓ

L'epidèmia silenciosa

Les tasques de la Comissió RACC Joves i Conducció són un exemple de la manera d'actuar de la Fundació RACC que, des que es va crear l'any 1994, treballa per convertir la seguretat viària en matèria de debat polític i, en definitiva, per ajudar a reduir els elevats índexs de sinistralitat que encara es registren al nostre país.

A partir d'aquest punt de vista, la Fundació RACC va plantejar la necessitat de situar en el centre del debat l'elevada sinistralitat que es registra entre el col·lectiu dels joves (entre 15 i 29 anys), en el qual la reducció del nombre d'accidents es produeix a un ritme més lent que en les altres franges d'edat. Les estadístiques assenyalen que cada dia moren a Espanya quatre joves en accidents de trànsit, la qual cosa converteix aquesta qüestió en una autèntica epidèmia silenciosa. Com a punt de partida, la Fundació RACC va promoure la creació d'una

comissió multidisciplinària d'experts, nacionals i internacionals, vinculats a la mobilitat, a la seguretat viària i a la joventut. Presidida pel bicampió del món de ral·lis Carlos Sainz, la Comissió RACC congrega advocats, metges, polítics, accidentats, periodistes, psicòlegs, joves, pedagogs, sociòlegs, economistes, etc.

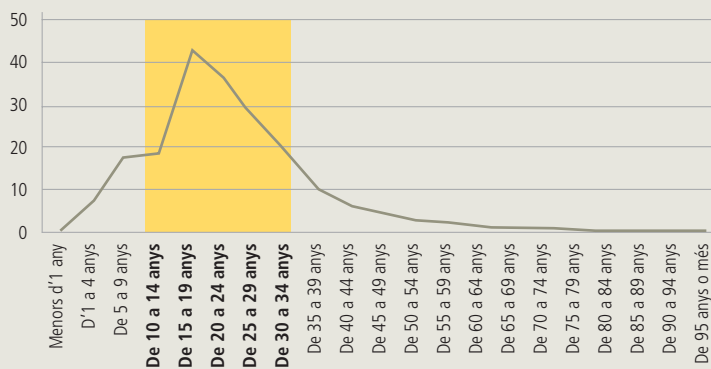
Creada al maig del 2006, la primera tasca de la comissió va ser l'elaboració d'un informe de ponències, en el qual cada expert va abordar la qüestió de la sinistralitat del trànsit des de la seva especialitat. Aquestes ponències van permetre analitzar, en profunditat i des de diferents punts de vista, les causes de les elevades xifres de víctimes que hi ha entre aquest col·lectiu. Per exemple, la presència entre els experts de la comissió de diversos psicòlegs va permetre tractar qüestions com la percepció del risc entre els joves i la importància de la pressió

social, de la diferència de gènere i del paper dels agents educatius (l'escola, la família i els mitjans de comunicació). La Comissió RACC va sintetitzar en dos factors l'elevada sinistralitat entre els joves: en primer lloc, és una qüestió d'aptitud, ja que la manca d'experiència provoca que els joves tinguin menys perícia al volant; en segon lloc, és una qüestió d'actitud, ja que els joves, sobretot els nois, mostren una propensió més gran al risc.

Vuit mesos després de la seva creació, la Comissió RACC Joves i Conducció va presentar un informe de conclusions i recomanacions al voltant de la problemàtica de l'elevada sinistralitat entre els joves. Les dades i les conclusions de la comissió, presentades en diverses ciutats espanyoles, van tenir una important repercussió en els principals mitjans de comunicació del país. A més de l'elaboració i la difusió de l'informe, aquest projecte inclou un pla de treball a curt termini que permeti omplir de contingut les propostes que es presenten. Entre les primeres accions que s'han portat a terme destaca la realització d'un vídeo divulgatiu que, protagonitzat per Iván Corretja –víctima d'un accident de trànsit–, vol transmetre un missatge de seguretat i de prudència als joves espanyols.

ELS ACCIDENTS DE TRÀNSIT, EL PITJOR ENEMIC DE LA JOVENTUT

Morts en accidents de trànsit sobre morts totals per franges d'edat a Espanya



FONT: Institut Nacional d'Estadística i elaboració pròpia. Dades del 2004.

Tipologia d'accident. La taxa de mortalitat és quatre vegades més gran entre els nois joves respecte a les noies joves i el 60% dels accidents amb víctimes tenen lloc de divendres a diumenge. Prop del 40% dels joves morts l'any 2004 van donar un índex d'alcoholèmia positiu.



ACTUAR ÉS POSSIBLE

Conclusions de la Comissió RACC Joves i Conducció

- Cal millorar la informació disponible sobre les causes, la tipologia, els factors concurrents i les conseqüències dels accidents.
- Cal promoure campanyes de conscienciació dirigides específicament als joves.
- Cal educar des de la infància, a través de la incorporació dels continguts d'educació viària i mobilitat en el currículum escolar.
- Cal introduir la conducció acompanyada, que permet adquirir experiència en la conducció abans d'obtenir el permís.
- Cal modificar l'examen per a l'obtenció de la llicència per conduir ciclomotors, igualant-ne les exigències a les de l'obtenció del permís de conduir.
- Cal fixar un límit zero per a l'índex d'alcohol a la sang en el cas dels conductors novells.
- Cal ampliar l'oferta de transport públic, sobretot a la nit i els caps de setmana.
- Cal ajudar les víctimes dels accidents de trànsit, mitjançant la creació d'un registre, i millorar el suport psicològic que se'ls dona.
- Cal concloure un pacte entre l'Estat i la societat per una mobilitat més segura per als joves, en el qual s'han d'involucrar tots els agents rellevants.

La Comissió RACC Joves i Conducció proposa concloure un pacte entre l'Estat i la societat per una mobilitat més segura per als joves.



LES DISTRACCIONS EN LA CONDUCCIÓ

Una qüestió oblidada

L'altra línia d'actuació de la Fundació RACC en l'àmbit de la seguretat viària orientada a les persones és l'estudi de les distraccions o la conducció mancada d'atenció. Aquesta línia d'investigació va començar el 2003 i, dos anys després, va donar els primers fruits amb la presentació de l'enquesta DBQ (Driving Behaviour Questionnaire), centrada en una autoavaluació dels conductors a partir de l'adaptació d'un qüestionari desenvolupat per la Universitat de Manchester (Gran Bretanya) el 1990. El 2006, la Fundació va presentar l'estudi *Les distraccions en la conducció*, elaborat en col·laboració amb l'Institut de Trànsit i Seguretat Viària de la Universitat de València (INTRAS).

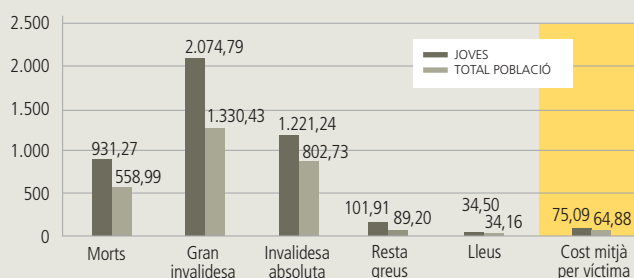
Tot i la importància de les distraccions, causa concurrent en prop del 40% dels accidents de trànsit, aquesta manca

d'atenció encara no és percebuda com un aspecte rellevant ni per les administracions públiques ni pels automobilistes espanyols, que consideren més perillosos l'alcohol, les drogues, les infraccions i la conducció agressiva. A escala internacional, la manca d'atenció sí que es considera un dels factors que provoca més accidents de trànsit. Una de les raons que potser explica aquesta percepció és la dificultat d'investigar la qüestió a causa de la varietat de situacions que engloba i el desconeixement que hi ha sobre les distraccions cognitives. Per aquesta raó, la Fundació RACC ha desenvolupat un sistema de treball multidisciplinari que agrupa tres tipus d'estudis: documental (anàlisi de la literatura científica existent), epidemiològic (visió objectiva dels accidents causats per les distraccions mitjançant una anàlisi estadística) i poblacional (enquesta a una mostra de conductors).

La primera tasca de l'estudi va ser establir una definició vàlida del concepte de distracció: *"Estat de manca d'atenció i procés que consisteix a reconèixer amb retard la informació necessària per conduir d'una manera segura"*. Una vegada establerta la base teòrica, es va elaborar una enquesta a escala estatal que va corroborar l'escassa importància que els conductors espanyols atorguen a aquesta qüestió, i que va assenyalar els joves (de 18 a 25 anys) i els majors de 70 anys com els grups que més condueixen amb manca d'atenció.

Com a conclusions de la línia d'investigació desenvolupada en els últims anys, la Fundació RACC considera que cal oferir la màxima informació als conductors sobre la importància que té mantenir la concentració, així com

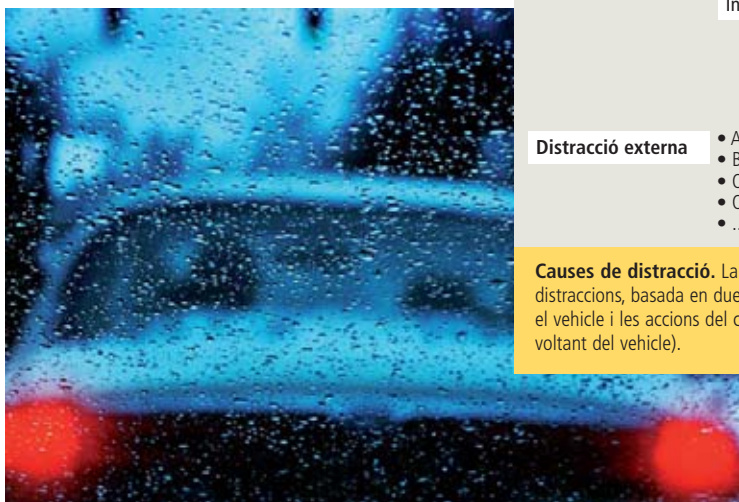
COST MITJÀ DE LES VÍCTIMES JOVES DELS ACCIDENTS DE TRÀNSIT (En milers d'euros)



FONT: Elaboració pròpia, a partir de les dades del 2005.

Quant val una vida? La Fundació RACC ha analitzat per primera vegada el cost econòmic d'un accident de trànsit d'una persona jove. A més del drama humà, les xifres fan palès que socialment és rendible invertir des de l'Administració pública per tal d'afrontar el problema de la mortalitat per accident de trànsit entre aquest col·lectiu. La Comissió RACC va fixar el cost econòmic agregat dels accidents de trànsit entre els joves en prop de 4.200 milions d'euros l'any. El cost que suposa un jove afectat de paraplegia se situa al voltant dels 2 milions d'euros, mentre que el d'una víctima afectada d'invalidesa absoluta s'estima en 1,2 milions d'euros. El cost d'un jove mort se situa pels volts d'un milió d'euros.

millorar els aspectes que poden provocar distraccions (la senyalització, l'ús del mòbil, la tipologia de les vies, etc.) i els dispositius tecnològics dels vehicles.



TIPUS DE DISTRACCIONS

Distracció interna

Situació personal

- Estrès o nerviosisme
- Pressa
- Fatiga
- ...

Interior del vehicle

- Parlar pel telèfon mòbil
- Treure o encendre un cigarret
- Conversar o discutir
- Mirar un mapa
- Manipular ràdios, navegadors
- ...

Distracció externa

- Aproximació d'un vehicle d'emergència
- Buscar un pàrquing
- Observar un paisatge
- Obres
- ...

Causas de distracció. La Fundació RACC ha establert una classificació de distraccions, basada en dues situacions: distraccions internes (tot allò que hi ha dins el vehicle i les accions del conductor) i distraccions externes (tot allò que hi ha al voltant del vehicle).



Les infraestructures

Paral·lelament a l'anàlisi de les qüestions relacionades amb el pes del factor humà com a causa dels accidents, la Fundació RACC ha seguit potenciant el desenvolupament de les accions destinades a l'estudi de la qualitat de les infraestructures iniciades anys enrere.

Fins a l'actualitat, aquesta línia d'actuació ha consistit a implicar-se directament en l'elaboració d'estudis com ara EuroRAP (centrat en la detecció dels principals trams de risc de la xarxa viària) o EuroTAP (que avalua el nivell de seguretat dels túnels europeus), finançat per la Comissió Europea.

La Fundació RACC exerceix en aquest àmbit un paper tant d'investigador com de generador d'opinió i consultor per a les administracions públiques, responsables directes de la construcció i el manteniment de les infraestructures. La Comissió Europea mateix assenyalava que el nombre de víctimes dels accidents a les carreteres es podria reduir entre un 12% i un 16% mitjançant el millorament de la gestió de les infraestructures.

L'accelerat creixement de la mobilitat, tant de persones com de mercaderies –en línies generals, superior al del conjunt de l'economia–, obliga a desenvolupar nous mètodes d'anàlisi de la xarxa de carreteres. El camí emprat per la Fundació RACC parteix d'una visió transversal de la qüestió, cosa que permet combinar l'estudi quantitatiu (nombre d'accidents, quilòmetres de via, densitat del trànsit, etc.) i l'anàlisi qualitativa (estudi in situ de les característiques de les vies, de l'eficàcia dels elements de seguretat passiva, etc.). Aquesta

via d'estudi requereix unes noves metodologies d'anàlisi basades, en la majoria dels casos, en l'aplicació de les noves tecnologies.

En aquesta línia, el RACC ha estat pioner a Espanya en l'aplicació del sistema Road Protection Score (RPS), que valora el grau de protecció de les vies en funció dels seus elements de seguretat passiva. Juntament amb aquest projecte, la Fundació RACC té previst ampliar diverses iniciatives més en el camp de les infraestructures. És el cas de l'estudi EuroRAP, que s'estendrà a noves comunitats autònomes després d'haver-se desenvolupat en diverses fases a Catalunya, al País Basc i a Navarra, i a la xarxa principal de carreteres de l'Estat.

La Fundació RACC també preveu ampliar el seu programa Via Directa, que l'any 2006 va celebrar el desè aniversari. Via Directa fomenta la implicació dels socis del RACC en la gestió de la mobilitat, atenent els seus suggeriments i les seves queixes sobre qüestions relacionades amb la mobilitat. Els tècnics de la Fundació RACC s'encarreguen d'estudiar les propostes dels socis i, si es considera pertinent, de presentar una proposta de millora a l'administració corresponent.

D'altra banda, la Fundació RACC segueix incrementant la seva presència internacional a través del consorci EuroTest, un grup de treball integrat pels principals clubs d'automobilistes europeus. L'objectiu d'EuroTest és desenvolupar projectes d'avaluació dels serveis als conductors a escala europea, com els túnels (estudi EuroTAP), les àrees de servei, les estacions de tren, la senyalització, etc.



ROAD PROTECTION SCORE (RPS)

Examen de la seguretat passiva de les vies ràpides

Durant l'any 2006, la Fundació RACC va desenvolupar el projecte Road Protection Score (RPS), una iniciativa que suposa un notable avanç qualitatiu pel que fa als programes d'estudi de les infraestructures elaborats fins a l'actualitat. El referent immediat de l'RPS és el programa EuroRAP, que estableix el grau de risc que hi ha de patir un accident en uns trams determinats de la xarxa viària, a partir de paràmetres com ara la intensitat del trànsit i el nombre d'accidents que s'hi registren. La combinació dels resultats d'EuroRAP i de les conclusions del nou projecte RPS permet reflectir un retrat fiable i pràctic del grau de seguretat de les principals carreteres de la xarxa espanyola.

La principal aportació de l'RPS és que, gràcies a un protocol molt detallat, permet establir el grau de protecció que ofereixen les carreteres als usuaris en cas d'accident. En el marc del projecte RPS es va analitzar la seguretat passiva de més de 14.000 quilòmetres de vies ràpides (7.000 quilòmetres, anada i tornada) de la Xarxa de Carreteres de l'Estat. Concretament, es va estudiar el grau de protecció que ofereixen els tres elements implicats en els tipus d'accidents més habituals a Europa: les mitjanes de separació (col·lisions frontals), les proteccions laterals (sortides de via) i els diversos tipus d'intersecció (col·lisions fronto-laterals). L'RPS permet detectar els trams que presenten més deficiències de seguretat passiva, susceptibles de millora amb unes inversions no gaire ele-

vades. L'RPS classifica les vies analitzades mitjançant un sistema d'estrelles: quatre per a les bones, tres per a les acceptables, dues per a les deficientes i una per a les molt deficientes.

El treball de camp de l'RPS, que la Fundació RACC va portar a terme amb el suport del Ministeri de Foment i de Mercedes-Benz, es va realitzar al llarg de quatre mesos, durant els quals es van recórrer 14.299 quilòmetres de vies ràpides. Dos tècnics del RACC, titulats com a auditors de seguretat viària i carreteres, van analitzar les vies previstes amb el laboratori mòbil de la Fundació, el Movitest, una furgoneta Mercedes Vito equipada amb un navegador GPS i un ordinador amb un software específic d'auditoria de carreteres i una taula digitalitzada d'adquisició de dades. La informació recollida es va completar amb amb fotografies digitals i imatges enregistrades amb una càmera professional.

A partir dels resultats es van atorgar quatre estrelles al 47,5% de les vies analitzades, tres al 48,6%, dues al 3,2% i una al 0,6%. Pel que fa a l'anàlisi dels elements de seguretat passiva, l'estudi va assenyalar les proteccions per a les sortides de via com l'element més deficient de les carreteres espanyoles, amb un suspens per al 28% de les vies, seguit de les mitjanes (en suspens l'11,5%) i les interseccions (1,6%).

La Fundació RACC té previst estendre l'aplicació d'aquesta metodologia d'anàlisi a diferents tipologies de vies de totes les comunitats autònomes espanyoles.



AUTOPISTES I AUTOVIES ANALITZADES PER L'ESTUDI RPS

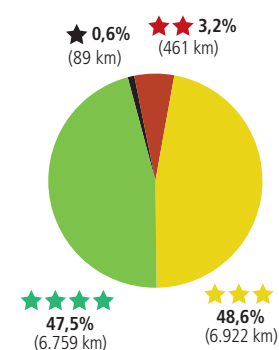
14.229 quilòmetres recorreguts i 7.114 quilòmetres inspeccionats



LA REPRESENTACIÓ CARTOGRÀFICA DE L'ESTUDI ES REALITZA A TRAVÉS DE LA COMBINACIÓ DE QUATRE COLORS. LA VALORACIÓ, FETA PER TRAMS, ES REPRESENTA MITJANÇANT ESTRELLES (MÍNIMA 1 I MÀXIMA 4).

- ★★★★ BONA
- ★★★ ACCEPTABLE
- ★★ DEFICIENT
- ★ MOLT DEFICIENT
- VIA EN OBRES

RESULTATS TOTALS DE LES AUTOPISTES A ESPANYA



Seguretat passiva a les vies ràpides. L'estudi RPS mostra que el concepte de límit de velocitat no es refereix únicament a la màxima velocitat permesa legalment, sinó també a la màxima velocitat a partir de la qual la conducció deixa de ser segura. Així, les vies més ràpides han d'estar equipades amb uns millors sistemes de seguretat passiva perquè, si s'hi pateix un accident en unes condicions normals (velocitat correcta, ús del cinturó i vehicle amb una puntuació d'Euro NCAP de 4 estrelles com a mínim), la mateixa infraestructura aporti el grau adequat de protecció als usuaris.

RESULTATS TOTALS PER COMUNITATS AUTÒNOMES

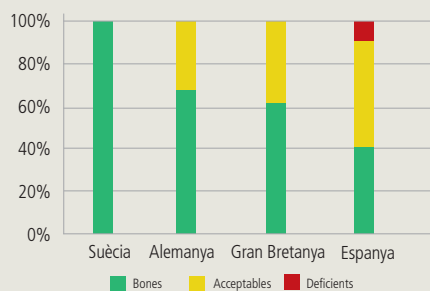
En ordre descendent en funció de la proporció d'autopistes i d'autovies d'1 i 2 estrelles

CC AA	Total km estudiats	% de trams segons la seva classificació				
		★★★★	★★★	★★ + ★	★★	★
La Rioja	219,61	1,7	77,3	21,0	21	0
País Basc	266,60	61,0	31,8	7,2	6,4	0,8
Andalusia	2.793,15	42,5	51,8	5,8	5	0,8
Castella-la Manxa	1.795,27	42,9	51,8	5,3	4,1	1,2
Extremadura	465,62	15,4	80,3	4,3	4,3	0
Catalunya	1.251,90	69,2	26,8	4,0	3,5	0,5
ESPANYA	14.229,41	47,5	48,6	3,8	3,2	0,6
Astúries	322,02	63,1	33,2	3,8	2,9	0,9
Castella i Lleó	2.598,60	41,8	54,8	3,4	3,1	0,3
Comunitat de Madrid	769,50	71,0	26,4	2,5	0,4	2,1
Navarra	79,69	7,2	90,4	2,5	1,4	1,1
Cantàbria	204,55	79,2	19,4	1,4	0,3	1,1
Aragó	776,00	52,0	46,9	1,2	1,2	0
Múrcia	323,30	77,5	21,4	1,1	0,5	0,6
Galícia	1.239,00	48,5	50,5	0,9	0,6	0,3
Comunitat Valenciana	1.124,60	38,9	60,3	0,8	0,8	0

L'RPS classifica les vies analitzades mitjançant un sistema d'estrelles i permet delimitar els trams que presenten deficiències de seguretat passiva susceptibles de millorament amb inversions de baix cost.

VALORACIÓ COMPARATIVA AMB EUROPA

En vies segregades: autopistes i autovies



Quilòmetres analitzats: Suècia: 7.000 km; Alemanya: 8.000 km; Anglaterra: 1.500 km; Espanya: 7.000 km

A la cua. L'aplicació d'un protocol d'anàlisi comú permet analitzar la qualitat dels elements de seguretat passiva de diversos països amb precisió i fiabilitat. Si es comparen les dades registrades per la Fundació RACC amb les recollides als altres països on s'ha aplicat l'RPS (Suècia, Alemanya i Gran Bretanya), les carreteres espanyoles apareixen com les menys segures.



Els vehicles

Els vehicles, el tercer factor determinant en la seguretat viària, han experimentat en els últims temps una notable evolució quant a l'equipament de protecció als usuaris.

L'extraordinària competència que hi ha en el sector automobilístic, combinada amb la progressiva sensibilització de la majoria dels usuaris sobre la importància de la seguretat, ha impulsat els fabricants a seguir invertint en la investigació i l'aplicació de nous sistemes, tant pel que fa a la seguretat passiva com a l'activa. Paral·lelament, cal remarcar l'enduriment de la normativa i de l'acció punitiva quant a l'obligatorietat de l'ús d'elements com ara el cinturó de seguretat i el casc, un ús que ja és generalitzat entre la majoria dels ciutadans.

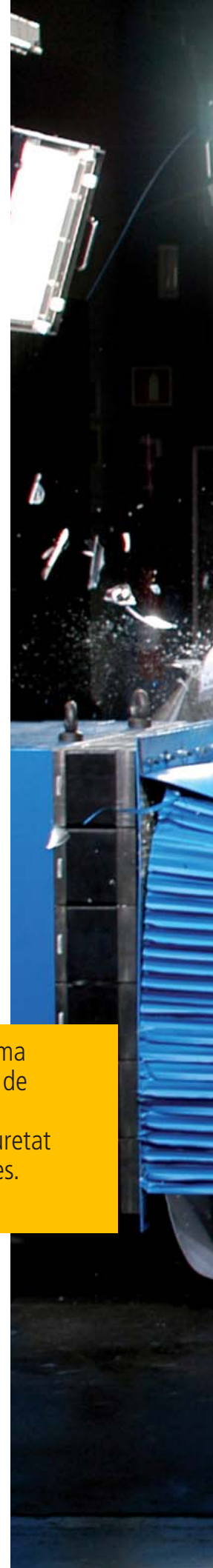
Respecte a aquesta qüestió, la Fundació RACC ha desenvolupat, en col·laboració amb diverses entitats del sector, nombroses campanyes de difusió sobre l'ús d'aquests elements i ha portat a terme una tasca d'avaluació de la seguretat dels vehicles que hi ha al mercat. Una de les iniciatives més exitoses en aquest sentit ha estat Euro NCAP, un consorci centrat en l'anàlisi de la seguretat passiva a partir d'un sistema propi i independent de valoració. El sistema d'avaluació del programa Euro NCAP ha esdevingut l'índex de referència acceptat per tots els agents del sector sobre l'efectivitat de la seguretat que incorporen els vehicles.

Després d'assolir plenament els objectius fundacionals d'Euro NCAP, la Fundació RACC ha començat a obrir noves vies d'investigació pel

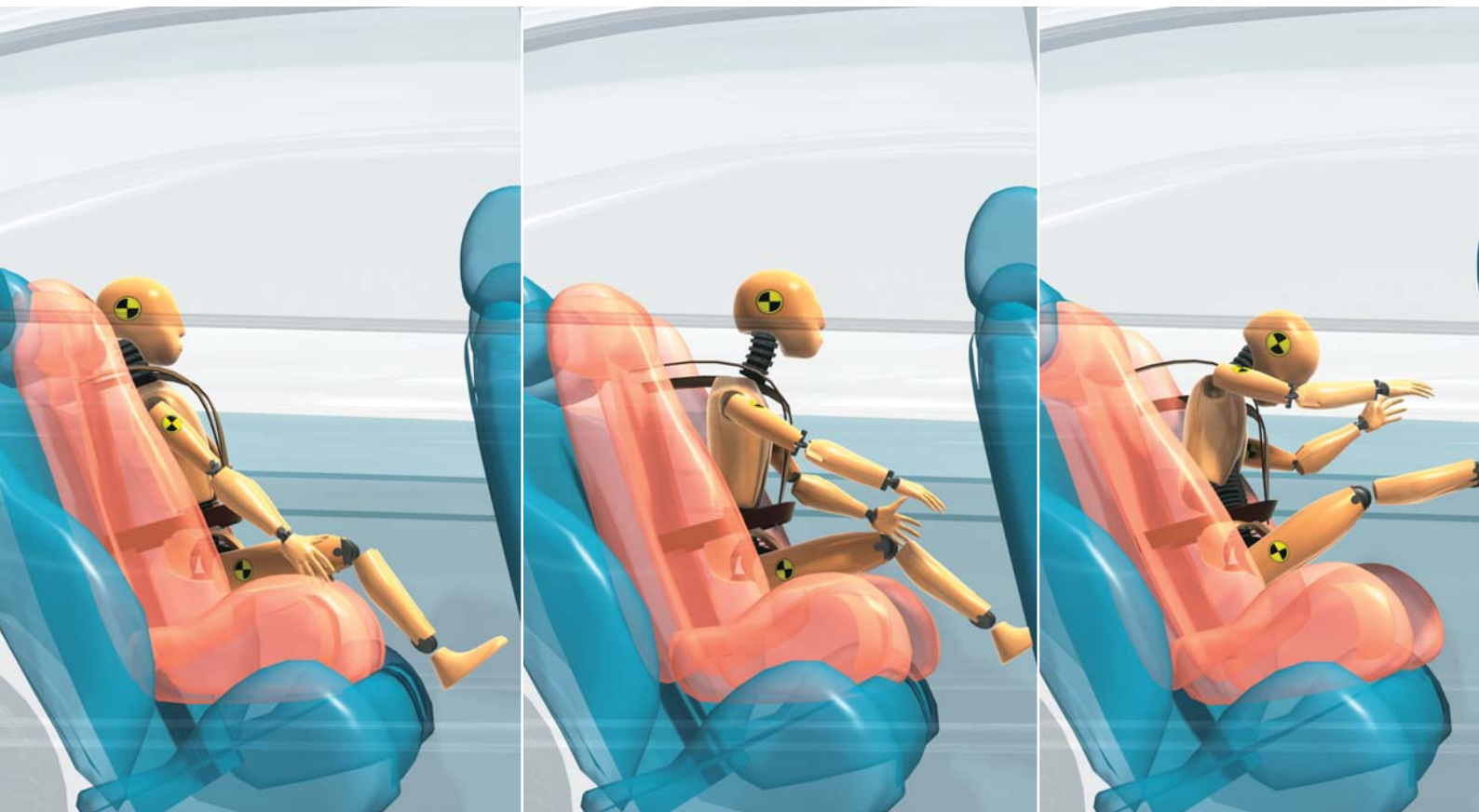
que fa als aspectes que cal millorar quant a la seguretat dels vehicles, tant respecte als ocupants com als altres usuaris de la via. En aquest sentit, el Club ha potenciat el seu acord de col·laboració amb l'Automòbil Club Alemany (ADAC), amb el qual elabora conjuntament nombrosos estudis sobre els nous components de seguretat dels vehicles.

D'altra banda, la Fundació RACC treballa en el disseny de nous estudis centrats en el millorament de la seguretat activa, una de les qüestions que la indústria ha posat com a centre d'acció i que desperta un gran interès entre els consumidors. Aquesta nova línia de treball s'articula a través de la participació del Club en diversos consorcis d'àmbit europeu, així com en el desenvolupament de projectes propis.

El sistema d'avaluació del programa Euro NCAP ha esdevingut l'índex de referència del sector pel que fa a l'efectivitat dels elements de seguretat passiva que incorporen els vehicles.







EURO NCAP

L'èxit de la valoració mitjançant estrelles

Els resultats de les successives fases del programa Euro NCAP són el millor exemple de l'evolució pel que fa a l'efectivitat dels sistemes de seguretat passiva dels vehicles del mercat. Aquest consorci, creat l'any 1995, està format per administracions públiques i clubs d'automobilistes i de consumidors i compta amb el suport de la Comissió Europea i de la FIA. A partir d'un sistema d'anàlisi propi, basat en la realització d'assaigs de xoc, Euro NCAP ha aconseguit establir un sistema d'anàlisi efectiu i independent, completament consolidat com l'únic mètode d'avaluació de la seguretat dels vehicles acceptat pels diversos agents implicats en la seguretat viària. La millor mostra del seu èxit és que que els mateixos fabricants utilitzen el sistema de valoració mitjançant estre-

lles d'Euro NCAP en la publicitat de les prestacions dels seus vehicles. D'altra banda, els "protagonistes" dels assajos d'Euro NCAP, els *dummies*, han esdevingut un símbol de la importància de la seguretat viària que el conjunt de la societat reconeix.

Tot i l'esforç dels fabricants, el punt més feble quant als elements de seguretat del vehicle segueix essent la protecció del vianant en cas d'accident. Tanmateix, el fet que l'any 2006 un dels vehicles analitzats obtingués quatre estrelles en aquest apartat –una puntuació que val a dir que encara s'ha de considerar un fet aïllat– demostra que és possible dissenyar uns vehicles pensats per protegir també els actors més fràgils en l'àmbit de la mobilitat, és a dir, els vianants.

A part d'estudiar la seguretat passiva dels vehicles, actualment es comença a analitzar l'efectivitat dels sistemes de retecció infantil, tot i que val a dir que l'ús, sovint incorrecte, que en fan els usuaris és susceptible de millorament.

D'altra banda, la Fundació RACC ha analitzat la seguretat dels autocars. Espanya és el país de la Unió Europea amb més morts per accident d'autocar durant els últims deu anys, sobretot a causa de l'escassa utilització del cinturó (més del 80% de les víctimes mortals són passatgers que surten projectats a fora de l'autocar). L'objectiu d'aquest estudi és conscienciar l'Administració, el sector i els usuaris sobre la necessitat d'utilitzar el cinturó en aquest mitjà de transport.



La seguretat activa és un dels aspectes en els quals s'ha centrat la indústria i que avui en dia desperta un major interès.



NOVES LÍNIES D'INVESTIGACIÓ

Seguretat activa

Una de les línies d'investigació més prometedores iniciada en col·laboració amb l'ADAC és l'estudi de la seguretat activa dels vehicles, un aspecte poc desenvolupat ara per ara però que es presenta com un dels principals camps de batalla de la indústria. Aquest estudi va sotmetre els onze vehicles de gamma mitjana-baixa més venuts a Alemanya a un test per avaluar l'efectivitat dels seus elements de seguretat activa, principalment l'ESP (control d'estabilitat). Aquesta investigació va demostrar que aquest sistema és molt efectiu per evitar accidents i, consegüentment, danys greus o mortals als ocupants dels vehicles. Davant aquests resultats, l'ADAC i el RACC van considerar que l'ESP hauria d'estar inclòs de sèrie en tots els vehicles.

Juntament amb l'estudi sobre els elements de seguretat activa, l'ADAC i el RACC han presentat altres investigacions sobre aspectes molt diversos:

- Fiabilitat i avaries més freqüents de prop de vuitanta models del mercat europeu.
- Perillositat dels accessoris per a l'interior dels vehicles (suports mans lliures per al mòbil, navegadors i DVD portàtils).
- Seguretat, muntatge i confort de models de portabicicletes per als automòbils.
- Eficàcia de l'airbag a les motocicletes, a partir de l'aparició al mercat d'un model que incorpora aquest sistema de seguretat passiva.

Noves tecnologies: eSafety

La Fundació RACC s'implica en l'anàlisi de nous sistemes de seguretat activa. Mitjançant la seva participació en diverses iniciatives i fòrums europeus, contribueix a l'estudi d'aplicacions telemàtiques d'última generació —eSafety—, que incideixen directament en la millora de la gestió de la mobilitat i en la reducció del risc d'accidentalitat. Uns sistemes que permeten la comunicació en temps real entre les autoritats de trànsit i els vehicles, o entre els vehicles entre si, capaços de prendre decisions com ara aturar el vehicle o fer una trucada automàtica d'emergència.







Mobilitat

L'extraordinari creixement que ha experimentat la mobilitat a escala internacional en els últims anys requereix organitzar-ne la gestió amb l'objectiu de millorar-ne l'eficiència. La gestió de la mobilitat persegueix tant la millora de l'accessibilitat dels diferents col·lectius com de la qualitat de vida del conjunt de la societat.

RACC
Automòbil Club

Fundació

La gestió de la mobilitat

La reducció dels costos del transport, el predomini d'un patró urbanístic cada vegada més difós o la implantació de sistemes de producció descentralitzats es presenten com algunes de les causes principals de l'accelerat creixement de la mobilitat –tant de persones com de mercaderies–, per sobre del conjunt de l'economia.

Si el PIB ha augmentat aproximadament un 150% entre mitjan dècada dels setanta i l'any 2005, durant el mateix període el nombre de viatgers per quilòmetres recorreguts s'ha incrementat més d'un 250%. Aquest extraordinari i exponencial ritme de creixement ha obligat les institucions públiques a plantejar-se la necessitat de trobar unes solucions que permetin gestionar aquest avanç adequadament. La Comissió Europea va ser l'encarregada de situar aquesta qüestió al centre del debat mitjançant el *Llibre blanc del transport* (2001), que proposava desvincular el creixement econòmic del creixement de la mobilitat i, alhora, assenyalava la necessitat de desenvolupar unes alternatives eficaces al transport per carretera. Més de cinc anys després, les propostes de la Comissió no s'han complert i la mobilitat ha seguit creixent a un ritme elevat, un fet que ha evidenciat el fracàs de la política de limitació i la necessitat de treballar sobre la gestió de les externalitats negatives que provoca la mobilitat: els accidents de trànsit, la congestió i també la contaminació.

La Fundació RACC acumula un notable coneixement sobre la gestió de la mobilitat, fruit de la seva col·laboració amb nombrosos ajuntaments espanyols en l'estudi i el plantejament de solu-

cions específiques sobre diversos aspectes de la mobilitat urbana. Alguns exemples d'aquestes accions són l'elaboració d'una guia de plans de mobilitat amb la Junta d'Andalusia, o la publicació del quadern *Criteris de mobilitat: Zones 30*, que recull les recomanacions dels tècnics de la Fundació per a l'aplicació d'aquest sistema de pacificació del trànsit a les zones urbanes. A més a més, la Fundació RACC col·labora habitualment amb administracions municipals i autonòmiques, a les quals ofereix un servei d'assessorament en l'aplicació d'uns criteris de mobilitat sostenible.

A part, la Fundació RACC manté la seva participació en projectes tecnològics a escala internacional, destinats a l'aplicació de solucions telemàtiques per millorar la gestió del trànsit, i ha desenvolupat una nova línia de treball centrada en l'estudi de la congestió i en la proposta de solucions pràctiques per reduir-la. Mitjançant totes aquestes accions, la Fundació RACC pretén contribuir al desenvolupament d'unes noves eines eficaces per als usuaris i, al mateix temps, generar un debat social en matèria de política d'infraestructures.



The background image is a blurred photograph of a car's rear, showing a red taillight and a rear wheel. In the foreground, on a brick-paved road, is a circular speed limit sign with a red border and the number '30' in black on a white background.

La Fundació RACC participa en diversos projectes tecnològics a escala internacional, destinats a aplicar solucions telemàtiques a la millora de la gestió del trànsit.



PLA D'ESTUDI A MIG TERMINI

Es pot evitar la congestió viària?

En el seu pla de desenvolupament d'accions diferencials sobre aspectes amb potencial de millora en el terreny de la mobilitat, la Fundació RACC ha iniciat durant l'any 2006 un projecte d'anàlisi en profunditat i de seguiment de la congestió viària així com dels seus efectes. Juntament amb l'increment de situacions d'estrès i de frustració entre els conductors, la congestió té unes altres conseqüències socials negatives a mig termini com ara l'augment dels efectes contaminants de la conducció (costos ambientals) a causa dels continuats canvis de velocitat i de les acceleracions i de les frenades, i la pèrdua de la capacitat de l'activitat productiva (costos socioeconòmics).

La primera fase d'aquest projecte va estudiar l'ús dels carrils de circulació a les vies d'alta capacitat i les rutines d'avançament per determinar la seva incidència en la congestió viària. L'estudi va concloure, entre altres coses, que les maniobres brusques provoquen retencions a les vies d'alta capacitat perquè obliguen a reduir la velocitat. L'estudi es va difondre al juliol del 2006, coincidint amb l'augment dels desplaçaments a les autopistes i a les autovies en el període de vacances estiuenques. A la presentació de les conclusions, la Fundació RACC va donar a conèixer una sèrie de recomanacions pràctiques per als conductors i de consells de gestió de les infraestructures per a les administracions.



LA NOVA GESTIÓ DEL TRÀNSIT

Tecnologies intel·ligents de transport

Anys enrere, la Fundació RACC es va convertir en una entitat pionera a Espanya pel que fa a la investigació d'una sèrie de solucions telemàtiques per millorar la gestió del trànsit. La participació de la Fundació RACC en alguns d'aquests projectes es gestiona mitjançant la seva presència a ERTICO, una organització europea que engloba diferents organismes públics i privats i que promou els Sistemes de Transport Intel·ligents (ITS en són les sigles en anglès) a Europa a través de la gestió de projectes d'I+D amb la col·laboració de la Comissió Europea. Cal remarcar dos d'aquests projectes:

- CVIS (Cooperative Vehicle Infrastructure Systems), que treballa per a la millora de la gestió del trànsit i de la seguretat viària a partir de sistemes de comunicació entre el vehicle i

l'entorn. Aquests sistemes permeten millorar la qualitat de la informació que reben els conductors sobre els elements que intervenen en el trànsit (localització, condicions meteorològiques i de la via, etc.) per facilitar una reacció adequada davant les situacions imprevistes.

- Safety Technopro, que pretén desenvolupar una metodologia innovadora de formació de professionals (venedors de concessionaris, tècnics en la reparació de vehicles, etc.) en l'àmbit dels nous sistemes eSafety que incorporen els vehicles, com els sistemes electrònics d'estabilitat i d'assistència a la frenada o l'eCall, una trucada auto-

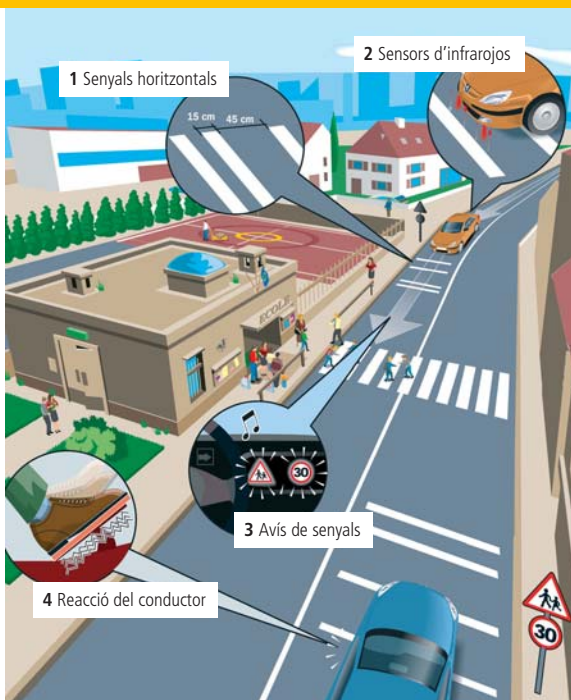
màtica d'emergència. Aconseguir que totes aquestes tecnologies arribin a l'usuari és una tasca essencial de la Fundació RACC.

D'altra banda, la Fundació RACC també col·labora amb diverses entitats espanyoles en el projecte TMC Urbà, que desenvolupa la tecnologia necessària perquè els navegadors dels cotxes rebin informació en temps real sobre l'estat de les vies. Les sigles TMC responen a les inicials de Traffic Message Channel, un sistema de difusió d'informació de trànsit en temps real als conductors a través d'un canal de ràdio. Aquest sistema compta amb notables avantatges d'aplicació, com per exemple que funciona independentment





Juntament amb les conseqüències en l'estat d'ànim dels usuaris, la congestió viària té uns costos ambientals i socioeconòmics considerables.



Exemple de noves tecnologies aplicades a la seguretat dels vehicles. 1) Uns senyals horitzontals de color blanc estan pintats de manera que funcionen com un codi de barres. 2) Uns sensors d'infrarojos situats sota el vehicle llegeixen el codi de barres. 3) Immediatament avisen el conductor sobre el tipus de risc i a quina distància està. 4) Si el conductor no reacciona, el sistema és capaç fins i tot d'aturar per si mateix el vehicle.

Infografia: Peugeot-Citroën.

de l'idioma, mitjançant un sistema compost de codis numèrics que l'aparell receptor és capaç d'interpretar en funció de la llengua que hagi triat l'usuari. A través d'aquest sistema és possible difondre qualsevol incidència que afecti el trànsit (els accidents, les retencions, els trams en obres, etc.), un fet que permet que els conductors puguin adaptar la seva ruta en funció de les condicions reals del trànsit en cada moment. Encara que el TMC ja està disponible per als conductors espanyols, pocs usuaris coneixen la seva existència. Per aquest motiu, una de les iniciatives en les quals la Fundació RACC treballa activament és la millora de la qualitat del servei i de la seva difusió.





Medi ambient

En els últims anys, sembla que mobilitat i medi ambient són dos termes incompatibles. Sens dubte, l'imparable creixement del parc automobilístic mundial, que implica un inevitable augment de les emissions contaminants, obliga a dissenyar uns programes a llarg termini que aconseguixin unir mobilitat i medi ambient.

RACC
Automòbil Club

Fundació

El repte de la mobilitat sostenible

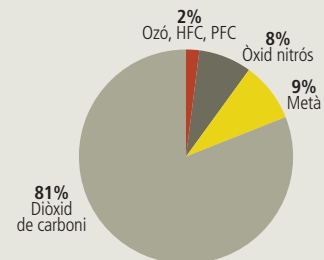
La relació entre mobilitat i medi ambient es difon i s'articula a través de nombrosos canals, que no sempre apunten en la mateixa direcció.

D'una banda, es pot parlar d'una relació positiva en la mesura en què la mobilitat facilita el creixement econòmic, el qual és una condició necessària per al desenvolupament d'unes polítiques mediambientals ambicioses. D'altra banda, és indubtable que la construcció d'infraestructures i l'empremta que representen en el territori, així com la contaminació aèria i acústica causada pel trànsit de persones i de mercaderies, impacten negativament sobre l'entorn. Aquest últim efecte, pel fet que és el més visible, se situa al centre del debat, fins a l'extrem que s'ha tendit a plantejar la relació entre mobilitat i medi ambient en termes de *trade off*, és a dir, de conceptes substitutius o fins i tot incompatibles.

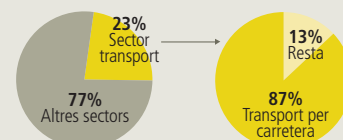
Tanmateix, si la mirada es projecta cap al futur, és probable que aquest estat de coses canviï. En el cas que, per exemple, en vint anys 4.500 milions de persones tinguin accés a un automòbil (avui en són només 1.500 milions), s'haurà d'imposar un nou paradigma en el qual mobilitat i medi ambient passin a ser conceptes complementaris que, en benefici propi, es reforcin mútuament. Dit d'una altra manera, o es treballa per una mobilitat veritablement sostenible, o si no, mobilitat i sostenibilitat, i creixement econòmic i medi ambient, acabaran ressentint-se'n.

En l'àmbit institucional, hi ha nombrosos estaments que s'ocupen del tema. L'interès se centra, fonamentalment, en dues qüestions, ambdues referides a la contaminació aèria que genera el transport. D'una banda, les emissions de CO₂, que contribueixen a l'escalfament del planeta a causa de l'anomenat efecte hivernacle; i el transport és el responsable de prop de la quarta part d'aquestes emissions. Tot i que el Protocol de Kyoto fixa uns límits màxims per a les emissions de CO₂ per a cada país, la limitació aplicable en l'àmbit de la mobilitat està molt menys condicionada, i es fixa, primordialment, sobre la base dels acords als quals arriben la indústria i l'Administració.

CONTRIBUCIÓ DE LES EMISSIONS A L'EFFECTE HIVERNACLE



ORÍGEN DE LES EMISSIONS DE CO₂





D'altra banda, hi ha la contaminació generada per contaminants locals i per partícules nocives per a la salut humana que, com a mínim a la Unió Europea, s'ha anat regulant d'una manera cada vegada més severa, amb l'objectiu de reduir-ne el volum. Així i tot, cal assenyalar que la Comissió Europea estima que la contaminació local podria ser un factor concurrent de mortalitat per a prop de 370.000 persones cada any a la Unió Europea.

Conscient de la responsabilitat dels agents implicats en la mobilitat quant al respecte al medi ambient, una de les principals línies d'actuació de la Fundació RACC és contribuir a la reducció dels nivells de contaminació aèria i acústica causada pel transport. Aquest objectiu s'articula, principalment, a partir de tres objectius estratègics:

- Contribuir a augmentar el coneixement i la conscienciació de la societat en relació als aspectes mediambientals.
- Difondre unes pràctiques que millorin la protecció del medi ambient.
- Elaborar propostes que permetin millorar la protecció del medi ambient.

Aquest pla de treball s'articula mitjançant accions com ara la col·laboració amb entitats públiques en la realització de campanyes específiques sobre aquesta qüestió, l'elaboració i la difusió de l'estudi EcoTest, l'organització d'activitats formatives (cursos Ecodriving) o l'elaboració de propostes concretes d'actuació. En aquest sentit, destaca la publicació l'any 2006 de la proposta de reforma de la fiscalitat sobre l'automòbil a Espanya, basada principalment en una reformulació de les taxes que graven l'ús de l'automòbil a partir d'uns criteris mediambientals.



Es calcula que l'any 2025 gairebé 4.500 milions de persones arreu del món tindran accés a un automòbil, davant els 1.500 milions de persones que en posseeixen un actualment.



Una reforma necessària

El debat sobre la necessitat de complir els compromisos adquirits a través del Protocol de Kyoto pels països signants té a Espanya una especial rellevància. Els grans esforços que fan els fabricants d'automòbils per millorar l'eficiència energètica dels motors s'han vist superats per l'augment del parc automobilístic i de les cilindrades dels vehicles, i per l'increment dels quilòmetres recorreguts. Una de les conseqüències d'aquest desequilibri és un considerable augment de les emissions de CO₂ –del 45% l'any 2003– que allunyen Espanya dels compromisos de Kyoto que fixaven un augment màxim del 15% fins l'any 2012 respecte als nivells del 1990. És urgent atallar aquesta situació i cal trobar solucions a mig termini, que han de començar per la reforma de la fiscalitat a partir d'uns criteris i uns objectius medians.

Davant la reforma de la fiscalitat que prepara el Govern, la Fundació RACC va portar a terme una detallada anàlisi de la situació a Espanya i a Europa per plantejar finalment una proposta pròpia. A grans trets, la Fundació RACC considera que la reforma de la fiscalitat sobre l'automòbil no ha de suposar un augment de la càrrega fiscal global, sinó que ha de fixar una prima per als vehicles menys contaminants i penalitzar els que contaminen més (vegeu el quadre adjunt). Aquestes conclusions se situen en la línia de les directrius de la Comissió Europea, que considera que l'aplicació d'una reforma d'aquestes característiques permetria reduir les emissions de CO₂ en un 5%, segons els càlculs més conservadors.

LA PROPOSTA DE LA FUNDACIÓ RACC

La nova fiscalitat sobre l'automòbil

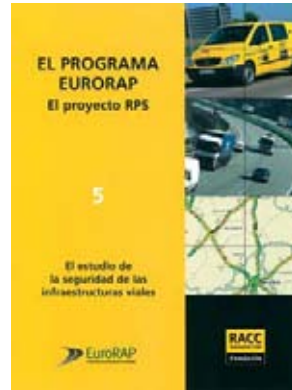
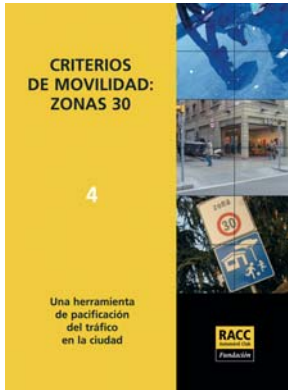
Bàsicament, la proposta de la Fundació RACC se situa en la línia de la proposta de directiva de la Comissió Europea, que ja va plantejar la necessitat d'eliminar l'impost de matriculació, potenciar l'impost sobre la circulació i també reestructurar la base imposable per tal de vincular-la a les emissions de CO₂. Segons la Fundació, la reforma de la fiscalitat a Espanya hauria d'incorporar els següents elements tributaris:

- Definició de la base imposable de l'impost de circulació en funció de les emissions de CO₂ per quilòmetre.
- Aplicació de tipus impositius progressius (que augmentin amb el nivell d'emissions i estructurats per trams), i iguals per als vehicles de gasolina i de gasoli.
- Establiment d'un mínim exempt de tributació en un determinat volum d'emissions.
- Dues bonificacions:
 - Desgravació fiscal de 300 euros en l'impost de circulació en l'adquisició de vehicles nous de gasoli que incorporin filtres de partícules.
 - Potenciació del Pla Prever per tal de promoure la renovació del parc de vehicles.
- Establiment d'un període de transició (deu anys) per als vehicles que, quan entri en vigor la nova fiscalitat, hagin suportat l'actual impost de matriculació.



Comunicació

La comunicació és una qüestió estratègica per a la Fundació RACC en l'objectiu de promoure la mobilitat sostenible. La col·laboració amb els mitjans de comunicació és essencial per poder influir en els usuaris, en les administracions públiques i en les empreses privades que operen en el sector de la mobilitat.



Durant l'any 2006, la Fundació RACC ha consolidat la seva política de comunicació basada en presentacions públiques als mitjans de comunicació de tot Espanya dels principals estudis i activitats que porta a terme. L'enfocament social de les qüestions que es tracten, enriquit amb les opinions dels socis del RACC i de la societat en general i avalat per l'*expertise* tècnic generat a la Fundació, ha permès obtenir una audiència anual de més de 300 milions d'impactes.

La política comunicativa s'ha basat en un ritme intens i planificat de rodes de premsa per diferents territoris (prop de cinquanta anuals) i notes de premsa que complementen i transmeten a la societat el treball realitzat per la Fundació en tots els seus àmbits d'actuació. Des de l'àmbit periodístic han arribat 1.352 peticions d'informació i d'entrevistes.

Publicacions

En consonància amb la seva estratègia de divulgació, la Fundació RACC ha plasmat el seu coneixement tècnic a través de la seva línia editorial amb la publicació el 2006 dels següents llibres: *El programa EuroRAP: la determinació del risc viari*; *Criteris de mobilitat: Zones 30*; *El programa EuroRAP: el projecte RPS*.

També s'han publicat fullets i tríptics informatius per promocionar totes les activitats formatives, els seminaris i els actes de relacions públiques que ha organitzat l'entitat.

Àrea audiovisual

Una imatge val més que mil paraules. A partir d'aquest paràmetre, la Fundació atorga una especial importància a les simulacions informàtiques que han estat realitzades amb l'objectiu que els usuaris de la mobilitat coneguin i comprenguin les qüestions vinculades a la seguretat viària. En aquesta línia, durant el 2006, s'han realitzat simulacions informàtiques sobre l'anomenat efecte acordió, al qual van associades les maniobres incorrectes que fan alguns automobilistes en situacions de trànsit intens, i les principals conseqüències per als ocupants d'autocars i de vehicles quan no es fa un ús adequat dels cinturons de seguretat i dels sistemes de retenció infantil, respectivament.



Formació

L'educació és un factor clau per influir en les actituds. Per aquesta raó, des de la seva creació la Fundació RACC ha portat a terme una gran tasca formativa, basada en el disseny i el desenvolupament de programes educatius dirigits a col·lectius específics de la societat.

Programa d'Educació per la Mobilitat

En el curs 2003-2004, la Fundació RACC va iniciar la difusió del nou Programa d'Educació per la Mobilitat (PEM), que actualitzava el programa d'educació viària que la entitat havia posat en marxa l'any 1994. La creació del PEM va respondre a la necessitat d'incorporar les noves tecnologies al programa formatiu i, al mateix temps, fomentar nous conceptes relacionats amb la mobilitat, com el respecte a la resta d'usuaris de les vies i la cura del medi ambient. Al mateix temps, l'innovador mètode d'ensenyament desenvolupat pels tècnics de la Fundació RACC facilitava la seva difusió als col·legis de tot Espanya. El PEM es dirigeix als alumnes de segon i de tercer cicle de primària, amb activitats específiques per a cada nivell. Aquest programa consta d'una guia didàctica per al professor, d'un vídeo específic per a cada cicle i d'un CD-ROM amb activitats per a totes les àrees curriculars, entre altres recursos.



STOP. Una nova aventura dels Superagents de la Ketty

Segons la mateixa filosofia que guia l'aplicació del PEM, la Fundació RACC també ha desenvolupat l'obra teatral *STOP. Una nova aventura dels Superagents de la Ketty*, dirigida als escolars de 6 a 12 anys. Aquesta obra mostra des d'una òptica lúdica com moure's d'una manera segura i cívica, i aprofita l'entorn teatral, fora de l'àmbit escolar, per dirigir-se als infants mitjançant un llenguatge més amè i també més accessible. L'obra incideix en la facetta de vianants dels escolars mitjançant l'aprenentatge del significat dels senyals de trànsit, però també pretén contribuir a la formació dels conductors del futur. *STOP. Una nova aventura dels Superagents de la Ketty* ja ha estat representada en onze ciutats espanyoles, amb un nombre total d'espectadors que supera els 6.000 infants.



Programes formatius per a la gent gran

Conscient de l'augment de la població major de 65 anys i davant les necessitats de mobilitat específiques d'aquest col·lectiu, la Fundació RACC ha dissenyat un programa formatiu basat en la publicació de fullets amb recomanacions específiques i en el treball presencial als centres de gent gran. Aquestes jornades i publicacions incideixen en el rol de les persones grans com a conductors i vianants a partir de les particularitats físiques d'aquesta franja d'edat (respostes més lentes, reducció de la capacitat visual, dificultat d'adaptació en determinades condicions, etc.). Al mateix temps, treballa sobre la influència d'aquest col·lectiu en els menors, ja que atorga un gran valor a la seva capacitat de prescriptors de mobilitat per als més petits. En aquest sentit, la Fundació RACC ha realitzat cursos de formació per a la gent gran en col·laboració amb "la Caixa".



Accions de la Fundació el 2006

Durant aquest any, la Fundació RACC ha desenvolupat, per iniciativa pròpia i mitjançant acords amb altres entitats, una sèrie d'accions destinades a donar a conèixer diferents aspectes del sector de la mobilitat.

RACC
Automòbil Club

Fundació

ANDALUSIA

PRESENTACIÓ DE LLIBRES

- Guia de Mobilitat (19/10)
- Zones 30 a Màlaga (12/12)

JORNADES

- Jornada mèdica amb el Col·legi de Metges de Sevilla (18/01)
- Jornada amb Stop Accidentes a Alcalá de Guadaira (12/05)
- Jornada mèdica Visió i Conducció a Sevilla (22/05)
- Jornada de Mobilitat Sostenible a Còrdova (28/09)

CONVENIS

- Ajuntament de Dos Hermanas (24/05)

SEMINARIS I CONFERÈNCIES

- Prevenció de sinistres de trànsit a Almeria (24/11)
- Congrés Internacional Justícia i Violència Juvenil (29/11)
- Congrés ITS (Sistemes Intel·ligents de Transports) a Màlaga (02/12)

CAMPANYES DE SEGURETAT VIÀRIA

- Operació Sortida a Alcalá de Guadaira (01/07)
- Ús del Casc entre els Motoristes a Dos Hermanas (19/09)

PRESENTACIONS

- IX Enquesta de Mobilitat: resultats sobre velocitat a Màlaga (17/01)
- Programa d'Educació per la Mobilitat a:
 - Dos Hermanas (25/04)
 - Lebrija (23/10)

ACTIVITATS EDUCATIVES

- Programa d'Educació per la Mobilitat

CURSOS

- Conducció Ecològica a Sevilla (20-23/11)

PREMIS

- Lliurament del premi atorgat per la Policia Local d'Almeria (26/12)



CATALUNYA

JORNADES

- Auditoria d'Àrees Verdes de la Primera Corona de Barcelona (30/01)
- Fòrum Barcelona de Seguretat Viària (04/05)

CONVENIS

- Ajuntament de Lleida (23/03)
- Diputació de Barcelona (Exposició 'El risc a l'asfalt') (20/07)
- Servei Català de Trànsit (obra de teatre *STOP*) (30/10/06)

SEMINARIS I CONFERÈNCIES

- *Workshop* a l'Escola de Prevenció i Seguretat Integral a la UAB (26/05)
- Jocs de la Mobilitat Sostenible a la Setmana de la Mobilitat (25/09)
- Jornada de Portes Obertes al Circuit de Catalunya, pel centenari del RACC (10-11/06)

CAMPANYES DE SEGURETAT VIÀRIA

- "A Lleida, conductors i vianants segurs i responsables" (03/06)

PARTICIPACIÓ EN FIRES I SALONS

- Festa de la Mobilitat de Lleida

PRESENTACIONS

- Zones Verdes a Barcelona (30/01)
- Distraccions a Barcelona (22/03)
- Estudi autocars (28/03)
- Estudi Nens i Mobilitat amb Jané (05/04)
- EuroTAP a Barcelona (27/04)
- Estudi SRI Jané a Barcelona (27/09)
- EuroRAP a Barcelona (19/12)

ACTIVITATS EDUCATIVES

- Obra de teatre *STOP*
(deu representacions)
- Gent Gran a Lleida i a Barcelona
- Bicivisme a quatre localitats catalanes
- Programa d'Educació per la Mobilitat

ESTUDIS DE MOBILITAT

- Sitges
- Centelles
- Alcarràs
- La Seu d'Urgell
- Bell-lloc d'Urgell
- La Garriga
- Begues
- La Llagosta
- Alcocer
- Sant Cugat del Vallès
- Viladecans

REUNIONS

- Comissió d'Experts per a l'estudi de la problemàtica dels joves i la seguretat viària

PREMIS

- Ajuntament de Lleida,
per les actuacions realitzades amb la Guàrdia Urbana





GALÍCIA-ASTÚRIES

PRESENTACIÓ DE LLIBRES

- Zones 30 a la Corunya (24/10)
- Zones 30 a Gijón (08/11)

CONVENIS

- Obra Social Caixa Galicia (10/04)
- Ajuntament de Santiago de Compostel·la (18/07)
- Ajuntament de la Corunya (25/10)

SEMINARIS I CONFERÈNCIES

- *eSafety Regional Meeting* a Vigo (15/05)
- Jornada Gallega de Seguretat Viària (15/11)

CAMPANYES DE SEGURETAT VIÀRIA

- "Cinturó de seguretat" a Gijón
- "Operació sortida" a Ourense (23/06)
- "Condueix dolçament" a Galícia (02/07)
- "Dia sense cotxes" a la Corunya (22/09)

PARTICIPACIÓ EN FIRES I SALONS

- Fira de Mostres Internacional a Oviedo

PRESENTACIONS

- IX Enquesta de Mobilitat: resultats sobre velocitat a la Corunya (22/02)
- IX Enquesta de Mobilitat: resultats sobre velocitat a Oviedo (31/05)
- Estudi SRI Jané a Gijón (27/09)

ACTIVITATS EDUCATIVES

- Obra de teatre a Gijón (28/04)
- Gent Gran Galícia (04/05)
- Gent Gran Astúries (20-28/09)
- Programa d'Educació per la Mobilitat

REUNIONS

- Defensor del Poble de Galícia (15/03)

PREMIS

- Lliurament del premi atorgat per la campanya "Posa't un 0 en alcohol" a Ourense (11/06)
- Comissió d'Experts per a l'estudi de la problemàtica dels joves i de la seguretat viària



LLEVANT (C. Valenciana, Múrcia i Balears)

JORNADES

- Atenció i Distracció a Múrcia (28/02)
- Jornada Seguretat Viària a Elx (29/11-01/12)

CONVENIS

- Universitat de Múrcia (28/02)
- Ajuntament d'Elx (09/06)
- Universitat de València i Bancaja
- Ajuntament de Palma de Mallorca (22/09)

SEMINARIS I CONFERÈNCIES

- Jornada Palma Stop (08/03)
- Curs Seguretat Viària Bancaja (01/05)
- Carnet per Punts a la Universitat de les Illes Balears (29/05)

PRESENTACIONS

- IX Enquesta de Mobilitat: resultats sobre velocitat a Múrcia (08/02)
- Estudi EuroRAP a València (19/12)

ACTIVITATS EDUCATIVES

- Obra de teatre *STOP* a Elx (27/11)
- Palmastop (01/06)
- Programa d'Educació per la Mobilitat

CURSOS

- Conducció Ecològica a Palma de Mallorca (17/11)

MADRID

PRESENTACIÓ DE LLIBRES

- Llibre de Fiscalitat de l'Automòbil (21/12)

JORNADES

- Jornada sobre el carnet per punts amb la DGT (25/04)
- Jornada Stop Accidentes a Madrid (09/05)

SEMINARIS I CONFERÈNCIES

- Presentació sobre la Seguretat Viària i la Gestió de la Mobilitat a Espanya, a la Comissió de la Seguretat Viària i Prevenció d'Accidents de Trànsit, i a la Comissió de Foment del Congrés dels Diputats (23/05)
- Curs sobre pneumàtics a la Guàrdia Civil (11-15/09)

PARTICIPACIÓ EN FIRES I SALONS

- Col·laboració amb Localia al Saló de l'Automòbil de Madrid (maig)

PRESENTACIONS

- Seminari "Plan Azul"
- Estudi europeu túnels EuroTAP (27/04)
- Estudi sobre congestió i l'ús del tercer carril (29/07)
- Estudi SRI Jané (27/09)

ACTIVITATS EDUCATIVES

- Teatre *STOP* a Fuenlabrada (28/05)
- Bolcador a Fuenlabrada (19-20/05)
- Programa d'Educació per la Mobilitat



