



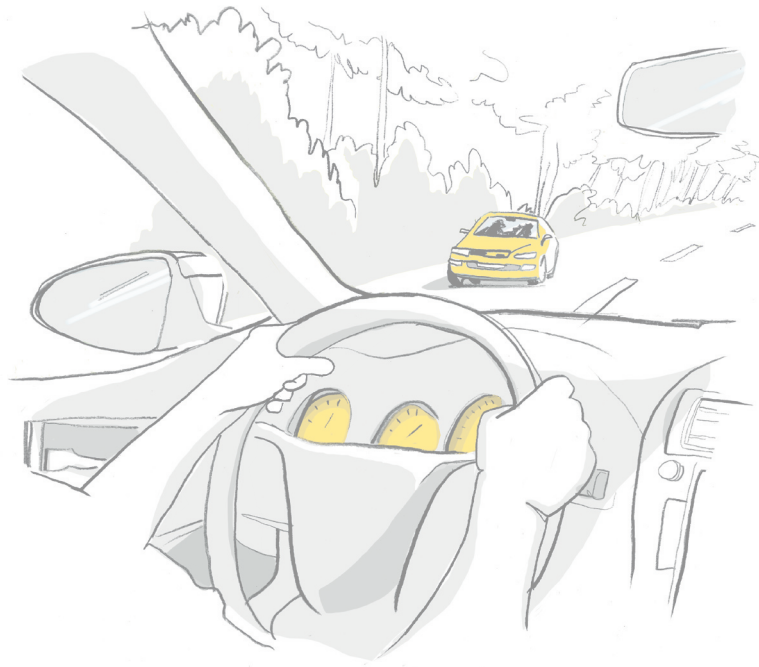
www.fundacionracc.es

SEGURIDAD VIAL 20 MEDIDAS PARA EL 2020

SEGURIDAD VIAL

20 medidas para el 2020





SEGURIDAD VIARIA





20 medidas
para el 20

© 2016 Fundació RACC
Avda. Diagonal, 687
08028 Barcelona
www.fundacioracc.cat

© de los textos, Fundació RACC y Ton Lladó
© de las ilustraciones, Mercè Godàs
Dirección de arte, diseño y maquetación: Digital Screen



Sumario

Presentación	6
Visión cero: un enfoque irrenunciable	8
Los accidentes de tráfico, una realidad poliédrica... ... pero con caras muy diferenciadas	10
20 MEDIDAS PARA EL 2020	14
 LAS PERSONAS	
Jóvenes: profundizar en el modelo de éxito.....	16
Gente mayor, reto clave de futuro.....	18
Los peatones, la lucha ante la vulnerabilidad.....	20
Las bicicletas, una oportunidad que hay que potenciar.....	22
Los motociclistas, con nivel de riesgo todavía demasiado elevado	24
Los conductores, el núcleo de la cuestión	26
 FACTORES DE RIESGO	
La velocidad, protagonista en los accidentes más graves.....	28
Sustancias psicotrópicas, demasiado presentes aún en la siniestralidad grave..	30
La distracción, el riesgo más habitual y traidor.....	32
 LOS VEHÍCULOS	
Un parque de vehículos más moderno es más seguro.....	34
 LAS INFRAESTRUCTURAS	
Gestión y mantenimiento de infraestructuras, claves para la seguridad viaria..	36
POR UNA NUEVA ÉTICA DE LA MOVILIDAD.....	38

Veinte medidas para hacer realidad la movilidad segura de las personas

La seguridad viaria ha vivido una profunda transformación en los últimos tiempos. Hace 25 años en España morían 131 personas a la semana en accidentes de tráfico y actualmente esa cifra se ha reducido a 32. Como suele ocurrir en la mayoría de grandes cambios sociales, han sido muchos los factores que han intervenido en ello. La obligatoriedad del uso del casco, el uso generalizado del cinturón de seguridad, la incorporación de sistemas de seguridad en los vehículos, el comportamiento cada vez más responsable de buena parte de los usuarios, la implantación del permiso por puntos y la mejora de la red viaria han sido factores clave para reducir el número de accidentes de tráfico en nuestro país en las últimas décadas.

Esta tendencia, sin embargo, se ha visto frenada desde 2013. Las medidas que en su momento fueron determinantes en la reducción de la siniestralidad han dejado de ser suficientes para continuar avanzando en la lucha contra los accidentes de tráfico. Es hora, pues, de redoblar la apuesta y de introducir nuevas medidas que nos permitan seguir progresando.

Seguramente, en el horizonte de 2030 una parte importante de los coches que circulen será totalmente autónoma y ello propiciará una reducción de los accidentes. Pero hasta llegar a ese punto hay muchas medidas que pueden ponerse ya en marcha y que pueden tener efecto de aquí al 2020.

Es el momento de hacer microcirugía, de introducir mejoras en todos y cada uno de los factores que intervienen en la accidentalidad: las personas, los factores de riesgo, los vehículos y las infraestructuras.

- Teniendo en cuenta las circunstancias específicas de los jóvenes, la gente mayor, los ciclistas, los motoristas, los peatones y los conductores, fomentando la convivencia entre todos ellos.
- Reduciendo la incidencia de los factores de riesgo más frecuentes en los accidentes como la velocidad, las distracciones o el consumo de alcohol y drogas.
- Modernizando el parque automovilístico con vehículos más seguros, incorporando sistemas de seguridad de serie.
- Mejorando las infraestructuras, fijando objetivos cuantitativos para elevar el nivel de seguridad de las vías.

Nuestro objetivo ha de ser situarnos entre los países a la vanguardia en seguridad viaria, como Gran Bretaña, Suecia u Holanda y conseguir reducir en un 50% en 2020 el número de muertos en accidentes de tráfico respecto al 2010. Pero si este ha de ser nuestro objetivo, nuestra ambición ha de ser la de reducir a cero los accidentes de tráfico, porque estamos seguros de que la Visión Cero es alcanzable.

Por esta razón desde el RACC proponemos veinte medidas, la aplicación de las cuales es factible y viable. No confiamos en fórmulas mágicas, ni en la inercia de políticas del pasado, creemos en el análisis, el rigor y la decisión de actuar, porque la movilidad sin accidentes de tráfico es posible y con la implicación de todos podemos hacerla realidad a partir de hoy.

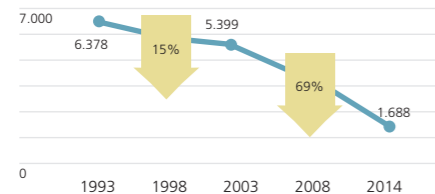
Josep Mateu
Presidente del RACC

Visión cero: un enfoque irrenunciable

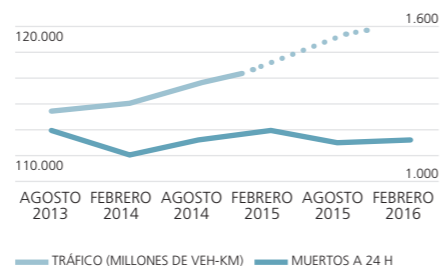
Pocos países en el mundo han tenido una evolución tan positiva de sus cifras de accidentalidad viaria como España y Cataluña a lo largo de los últimos 15 años. En ambos casos, los muertos en accidentes de tráfico se han reducido casi un 70% desde el año 2000, pasando así de los últimos puestos en la clasificación de la Unión Europea a situarse en cabeza. Es cierto que en los últimos dos años se observa un estancamiento en la reducción de la accidentalidad, seguramente

vinculado al aumento de la movilidad derivada de la mejora del contexto económico. Por tanto, cabe preguntarse: ¿hay margen para seguir mejorando los registros de seguridad viaria, teniendo en cuenta que es probable que en los próximos años la actividad económica continúe creciendo? ¿Es posible lograr el objetivo que fija la Unión Europea para el año 2020 de reducir un 50% el número de muertos en accidentes de tráfico del año 2010?

VÍCTIMAS MORTALES EN ACCIDENTE DE TRÁFICO
MUERTOS A 30 DÍAS



VÍCTIMAS MORTALES EN CARRETERA A 24 HORAS
MEDIAS MÓVILES DE 12 MESES

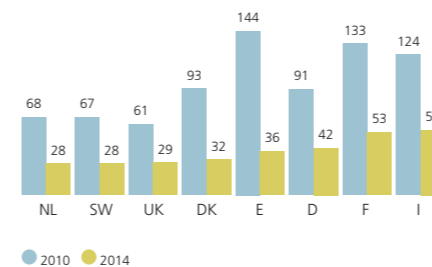


Alcanzar la visión cero supone actuar de forma simultánea sobre personas, vehículos e infraestructuras. La idea básica de este enfoque es que el ser humano comete errores y el sistema, primero, debe tratar de reducir la probabilidad de que se cometan y, segundo, ha de intentar minimizar las consecuencias cuando finalmente los errores se produzcan.

Con este documento el RACC quiere poner sobre la mesa de debate 20 medidas nuevas, primero, para ayudar a lograr el objetivo que nos marca la Unión Europea para el 2020 y, después, para avanzar de forma decidida hacia la visión cero.

La respuesta a estas preguntas solo puede ser una: sí. Sí que es posible seguir mejorando de forma significativa nuestros registros de seguridad viaria y sí que podemos conseguir el objetivo europeo, y esto es así porque a pesar de los progresos de los últimos años, todavía tenemos por delante países que están mucho mejor que nosotros. Holanda, Suecia o Reino Unido tienen actualmente una tasa de riesgo de morir en accidente de tráfico un tercio inferior a la nuestra. Está claro, pues, que hay un amplio margen de mejora.

TASA DE MORTALIDAD EN ACCIDENTE DE TRÁFICO
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE HABITANTES

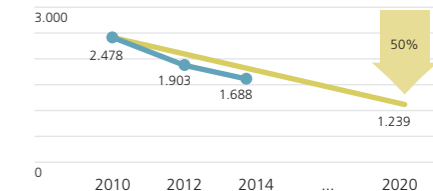


No hay que olvidar, además, que estos países no se conforman con los éxitos logrados, sino que todos ellos están pensando ya en cómo seguir reduciendo sus cifras de siniestralidad, y es así como de forma explícita están abrazando la denominada visión cero: un entorno en el que los accidentes y las víctimas mortales de tráfico tienden a desaparecer. Si hace treinta años la visión cero era un principio inspirador de las políticas de seguridad viaria, hoy ha pasado a ser un objetivo asequible.

España y Cataluña también deberían asumir la visión cero como un objetivo explícito por el que trabajar. Solo si tenemos metas ambiciosas y ponemos en marcha las medidas que nos permitan lograrlas seremos capaces de consolidar los éxitos del pasado y seguir reduciendo hasta eliminar el riesgo de sufrir un accidente en nuestras calles y carreteras.

Necesariamente, conseguir la visión cero supone adoptar el llamado *safe system approach*, una visión holística de la seguridad viaria que prevé actuar de forma simultánea sobre personas, vehículos e infraestructuras. La idea básica de este enfoque es que el ser humano siempre cometerá errores y que el sistema, primero, debe tratar de reducir la probabilidad de que se cometan y, segundo, ha de intentar acomodarlos (es decir, minimizar las consecuencias) cuando finalmente los errores se produzcan.

VÍCTIMAS MORTALES EN ACCIDENTE DE TRÁFICO. OBJETIVO 2020
MUERTOS A 30 DÍAS



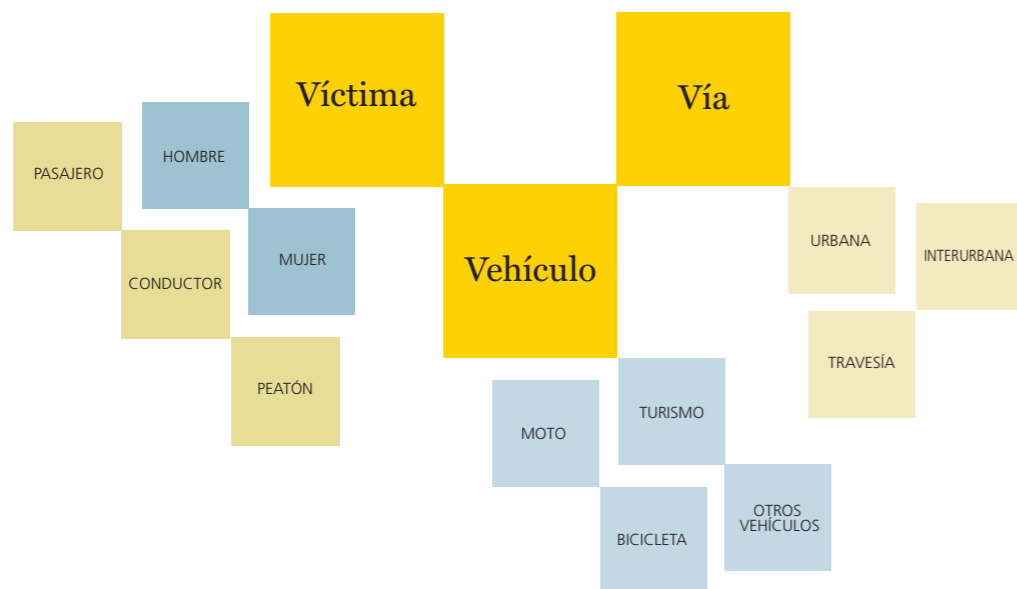
Con este documento el RACC quiere poner sobre la mesa de debate 20 medidas nuevas, primero, para ayudar a lograr el objetivo que nos marca la Unión Europea para el 2020 y, después, para avanzar de forma decidida hacia la visión cero. Son 20 medidas nuevas, que complementan las que ya están en marcha. Todas ellas son medidas de aplicación relativamente sencilla y que, por tanto, pueden tener un impacto inmediato en la mejora de la seguridad viaria.

Los accidentes de tráfico, una realidad poliédrica...

La siniestralidad en accidente de tráfico es una realidad compleja parecida a aquellos puzles que, con cubos diferentes pero adecuadamente combinados, dan lugar a aspectos diversos de una misma realidad. La víctima puede ser conductor, pasajero o peatón. Al mismo tiempo, el accidente puede suceder con un turismo, una bicicleta, una motocicleta o con cualquier otro vehículo, y puede producirse en cualquier lugar: en carreteras, poblaciones o dentro de estas en las travesías urbanas. El accidente puede afectar indistintamente a mujeres y hombres de cualquier edad.

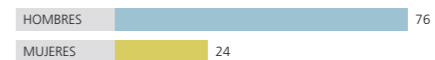
Un accidente presenta, pues, múltiples caras y afecta a las personas dependiendo del momento y de las situaciones.

Afrontar los retos impuestos por los objetivos para 2020 nos obliga a considerar esta realidad desde todas estas perspectivas, ya que cualquier aproximación puede aportar luz sobre cuáles son los focos principales de mejora de la seguridad viaria. Por ello resulta indispensable dibujar este mapa de la siniestralidad desde diferentes perspectivas.

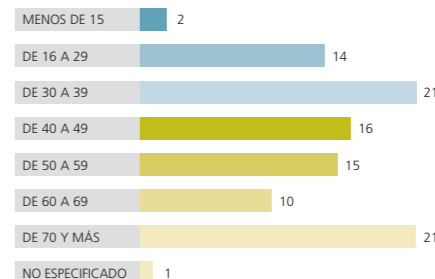


Los hombres son el 76% de las víctimas mortales.

VÍCTIMAS MORTALES POR GÉNERO
% DEL TOTAL DE MUERTOS A 30 DÍAS. AÑO 2014



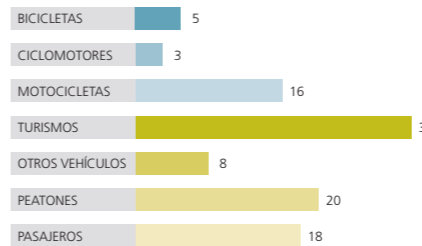
VÍCTIMAS MORTALES POR EDADES
% DEL TOTAL DE MUERTOS A 30 DÍAS. AÑO 2014



La muerte en la carretera no parece discriminar por edades.

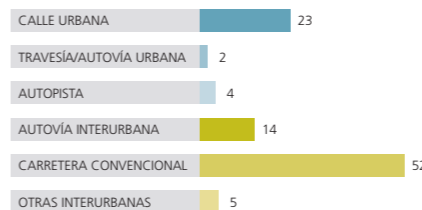
Conductores de turismos, ciclomotores y motocicletas suponen el 49% de las muertes.

VÍCTIMAS MORTALES POR TIPO DE VEHÍCULO
MUERTOS A 30 DÍAS. AÑO 2014



Las carreteras convencionales concentran el 52% de las muertes.

VÍCTIMAS MORTALES POR TIPOS DE VÍA
% DEL TOTAL DE MUERTOS A 30 DÍAS. AÑO 2014



Un primer punto de vista muestra la mayor concentración de la mortalidad entre los hombres. Explorar sus pautas de comportamiento a la hora de conducir y compararlas con las actitudes femeninas –mayor prudencia, menor velocidad o agresividad, entre otras– podría sugerirnos una nueva vía: estimular cambios de hábitos entre los hombres para reducir el problema.

Más allá de cuestiones de género, una mirada desde la perspectiva de la edad nos aporta una visión complementaria útil para nuestros objetivos, del mismo modo que una aproximación al tema en función del papel de la persona en el accidente nos ayuda también a perfilar el problema. No en vano la mayor parte de las víctimas mortales son conductores.

Igualmente resultan relevantes los tipos de vehículos accidentados o el tipo de vía en que ha sucedido el accidente. La importancia relativa de las víctimas a bordo de un vehículo de turismo o de una motocicleta, juntamente con la concentración de las víctimas mortales en las carreteras convencionales, son también puntos clave del análisis de la siniestralidad.

En las siguientes páginas analizamos una tras otra las piezas de este rompecabezas que esbozamos a grandes rasgos en esta página. Seguro que esta visión poliédrica de la siniestralidad será fundamental para proponer acciones que contribuyan a lograr los objetivos establecidos en materia de seguridad viaria.

... pero con caras muy diferenciadas

La mortalidad en las carreteras afecta a toda la población, está presente en cualquier tipo de vehículo o de vía. Asimismo, los riesgos relativos varían según las características personales, las situaciones de tráfico y el tipo de vehículo o de vía pública. Una cosa es el número absoluto de víctimas y otra el grado de riesgo de un determinado colectivo.

Cuanto más elevado es este riesgo, más margen de mejora existe. Por tanto, la identificación de los colectivos de mayor riesgo es un

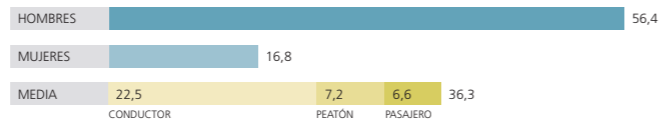
elemento clave para la aplicación de medidas que permitan reducir el balance de siniestralidad. También en este caso una mirada a la accidentalidad desde una perspectiva múltiple será de vital importancia para afrontar los retos existentes.

Por todo ello habrá que ver, por cada cara de este prisma complejo que es la accidentalidad en accidente de tráfico, cuáles son las diferentes situaciones y qué medidas pueden implementarse.

Hombres y conductores, núcleo de mayor riesgo.

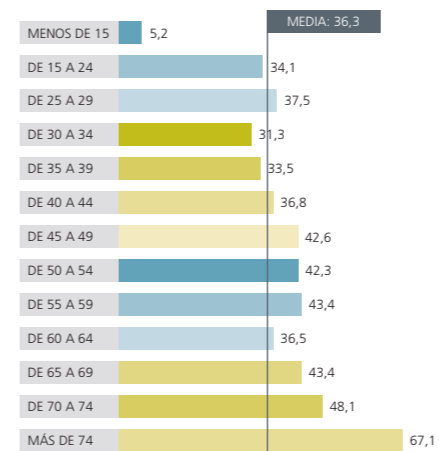
Los hombres mueren más en accidente de tráfico que las mujeres, mucho más de lo que les correspondería atendiendo a su peso en la población. El riesgo de muerte de un hombre en accidente de tráfico es 3,3 veces superior al de una mujer, y ello considerando conjuntamente conductores, pasajeros o peatones.

RIESGO DE MUERTE POR GÉNERO
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE HABITANTES. AÑO 2014



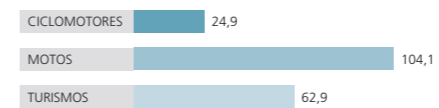
La gente mayor, más vulnerable.

RIESGO DE MUERTE POR EDAD
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE HABITANTES. AÑO 2014



El medio de transporte es también muy relevante. Ir en moto es mucho más peligroso que ir en coche. El riesgo de muerte conduciendo un turismo es el 60% del que tiene un conductor de motocicleta.

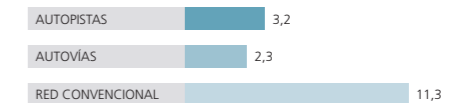
RIESGO DE MUERTE POR TIPO DE VEHÍCULO
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE VEHÍCULOS. AÑO 2014



Las vías convencionales, las más peligrosas.

El riesgo de muerte es más elevado en las carreteras convencionales que en las autovías o autopistas de peaje, puesto que el número de muertos por vehículo-kilómetro recorrido en las primeras es tres veces mayor que el de las autopistas de peaje y casi cinco veces mayor que el de las autovías.

RIESGO DE MUERTE POR TIPOS DE VÍA
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLAR DE MILLONES DE VEH-KM.
MEDIA 2010-2014



Ir en moto tiene mucho más riesgo.

20 MEDIDAS PARA EL 2020



LAS PERSONAS

Jóvenes

1 Implantar un sistema de acceso gradual al permiso de conducir: permitiendo la conducción acompañada a partir de los 17 años, estableciendo un sistema de formación progresiva y limitando inicialmente las condiciones de utilización del vehículo (limitación en la conducción de noche, del número de ocupantes, etc.).

Gente mayor

2 Hallar un mejor equilibrio entre autonomía y seguridad en la movilidad de la gente mayor, promoviendo instrumentos de autoevaluación que orienten sobre la conveniencia de seguir conduciendo y mejorando el rigor de las pruebas de aptitudes psicocognitivas realizadas a las personas mayores de 75 años.

Peatones

3 Realizar campañas de sensibilización masiva dirigidas sobre todo a peatones hombres mayores de 75 años, especialmente en ciudad.

Ciclistas

4 Mejorar la infraestructura para que la movilidad ciclista sea segura, optando por carriles segregados con suficiente amplitud, siempre que sea posible, y potenciando los carriles bici unidireccionales para reducir el riesgo de accidentes con otros usuarios de la vía.

5 Reforzar los niveles de exigencia en relación al cumplimiento del código de circulación, para asegurar una buena convivencia de la bici con peatones y vehículos motorizados y mejorar las exigencias de seguridad para los ciclistas, especialmente en relación al uso del casco.

6 Establecer progresivamente un sistema de responsabilidad civil obligatoria, en línea con otros países europeos.

Motoristas

7 Instaurar un sistema selectivo de intercambio parcial de multas por cursos de formación para mejorar la actitud de los conductores de más riesgo.

8 Implantar una prueba de aptitud de coste reducido para los nuevos conductores B+3, monitorizando de forma mucho más estrecha la evolución de la accidentalidad de este colectivo.

9 Llevar a cabo campañas de concienciación dirigidas sobre todo a motoristas masculinos adultos de más de 40 años que circulen preferentemente por carretera.

Conductores

10 Establecer un sistema de formación continua de los conductores que les ayude a mejorar sus aptitudes y actitudes al volante y también avanzar en la mejora de la comunicación entre autoridades de tráfico y sanitarias para dar una respuesta lo más adaptada posible a las necesidades de los diferentes grupos de riesgo, respetando la privacidad de sus datos personales.



FACTORES DE RIESGO

Velocidad

11 Proceder a una revisión sistemática de los límites de velocidad, revisando (al alza y a la baja) su coherencia con la morfología de la vía y el tráfico que soporta, y mejorando la señalización.

Alcohol y drogas

12 Implantar la tasa 0 de alcoholemia para conductores profesionales y durante los dos primeros años de carnet para conductores noveles.

Distracciones

13 Promover el bloqueo del móvil durante la conducción y establecer un sistema de certificación oficial de *apps* compatibles con la conducción en vehículos conectados a internet y *smartphones*.



LOS VEHÍCULOS

Parque y tecnología

14 Eliminar el impuesto de matriculación para fomentar la renovación del parque, centrándose más la fiscalidad del automóvil en el uso y menos en la posesión.

15 Impulsar en el ámbito de la UE que el sistema de frenado automático de emergencia sea obligatorio de serie en todos los coches nuevos.

16 Hacer obligatorio el ABS en motos de menos de 125 cc para mejorar la seguridad, tal como ya se ha hecho para las motos de mayor cilindrada a partir de 2017.



LAS INFRAESTRUCTURAS

Nivel de servicio

17 Fijar como objetivo para el 2020 que el 80% del tráfico circule por vías de 3 estrellas o más, lo que implica un cambio de paradigma de la política de mantenimiento, pasando de un enfoque reactivo a uno preventivo.

18 Llevar a cabo una política sistemática de mejora de las travesías urbanas adecuando la infraestructura al uso funcional de la vía.

19 Desviar de forma obligatoria el tráfico pesado de las carreteras convencionales hacia las autopistas y autovías en aquellos tramos en que las vías transcurran en paralelo.

20 Poner en marcha una política integral y coherente de la señalización a partir de la realización de auditorías independientes de esta.

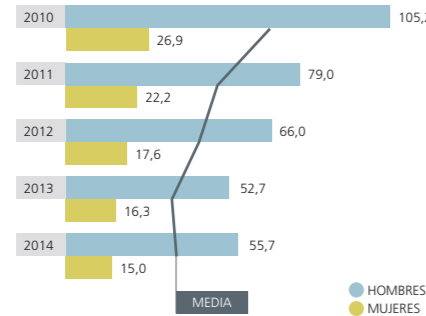


FOCOS DE ACTUACIÓN
LAS PERSONAS

Jóvenes: profundizar en el modelo de éxito

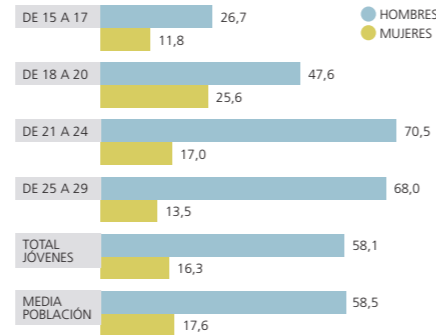
La intensa disminución de la mortalidad de los jóvenes en accidente de tráfico es la constatación del éxito que pueden tener políticas de seguridad viaria debidamente focalizadas. Es cierto que la movilidad de los jóvenes es diferente ahora que hace unos años y que la edad de obtención del permiso de conducir se ha retrasado, pero los resultados obtenidos van más allá de estas circunstancias. Rebajar el número de muertos menores de 30 años a 256 personas en el año 2014 y situar la tasa de riesgo hasta 35,7 casos por millón de habitantes son avances muy relevantes.

RIESGO DE MUERTE DE LOS JÓVENES
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE HABITANTES Y GÉNERO



La tendencia favorable de los últimos años parece haberse detenido el año 2014, concretamente en el caso de los hombres jóvenes de entre 15 y 29 años, que presentan un riesgo de muerte 3,5 veces superior al de las mujeres del mismo grupo de edad.

RIESGO DE MUERTE DE JÓVENES POR EDADES
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE HABITANTES Y GÉNERO.
MEDIA 2012-2014



El género es un factor de riesgo decisivo, en especial entre los grupos de edad de 21 a 29 años. La mayor proporción de conductores entre los hombres, especialmente de motocicletas, explica solo una parte de este diferencial. El resto, probablemente, es actitud.



Propuesta RACC

La reducción de la mortalidad entre los jóvenes ha sido uno de los grandes éxitos de la política de seguridad viaria en los últimos años, pero el camino a recorrer es todavía largo y complejo, en particular en el caso de los hombres.

La tasa de riesgo de los jóvenes, sobre todo si se tienen en cuenta los kilómetros efectivamente recorridos, es todavía demasiado elevada. Reducirla exige incidir sobre la actitud y las aptitudes, así como gestionar adecuadamente situaciones de riesgo que se pueden producir en los primeros años de conducción.

Por eso, el RACC propone:

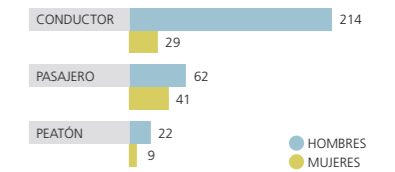
- 1 Implantar un sistema de acceso gradual al permiso de conducir: permitiendo la conducción acompañada a partir de los 17 años, estableciendo un sistema de formación progresiva y limitando inicialmente las condiciones de utilización del vehículo (limitación en la conducción de noche, del número de ocupantes, etc.).



FOCOS DE ACTUACIÓN
LAS PERSONAS

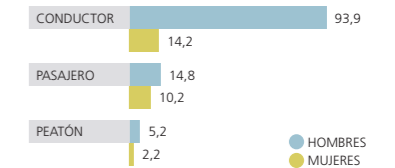
Conductor y hombre, prototipo de la víctima mortal entre los jóvenes.

MUERTOS ENTRE 15 Y 29 AÑOS POR SITUACIÓN EN EL ACCIDENTE
MUERTOS A 30 DÍAS POR GÉNERO. MEDIA 2010-2014



El riesgo como hombre es siempre superior, sea conductor, peatón o pasajero.

RIESGO DE MUERTE ENTRE 15 Y 29 AÑOS POR SITUACIÓN EN EL ACCIDENTE
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE HABITANTES O DE PERMISOS DE CONDUCIR Y GÉNERO. MEDIA 2010-2014





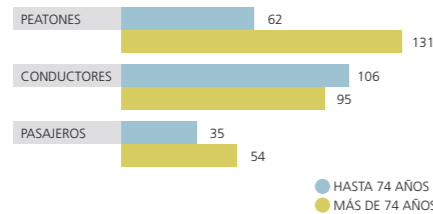
FOCOS DE ACTUACIÓN
LAS PERSONAS

Gente mayor, reto clave de futuro

La población española está envejeciendo progresivamente. Las proyecciones de población del Instituto Nacional de Estadística prevén que en el año 2020 la población de 65 años o más será de 9.028.023 personas, 700.000 más respecto al año 2015, y que esta progresión seguirá al alza hasta llegar a los 10,3 millones en el año 2025. La mayor parte de este incremento se concentrará en la franja inferior a los 80 años, es decir, una población con un potencial de actividad y movilidad aún muy notable.

VÍCTIMAS MORTALES DE MÁS DE 64 AÑOS POR SITUACIÓN EN EL ACCIDENTE

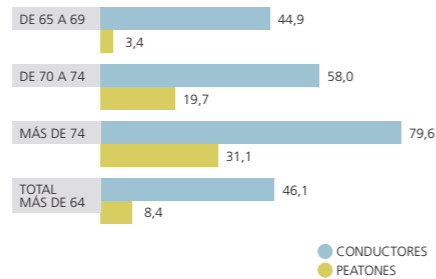
MUERTOS A 30 DÍAS. MEDIA 2010-2014



En el año 2014 murieron 477 personas mayores de 64 años en accidente de tráfico, principalmente conductores y peatones, que representa un 28,3% del total de muertos a 30 días. Las consecuencias de los accidentes son especialmente sensibles a partir de los 74 años.

RIESGO DE MUERTE DE CONDUCTORES Y PEATONES DE MÁS DE 64 AÑOS

MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE PERMISOS DE CONDUCIR
O DE HABITANTES. MEDIA 2010-2014



El riesgo de muerte en accidente de tráfico de los mayores de 65 años crece sustancialmente con la edad. A partir de los 70 años y, sobre todo, más allá de los 74, los riesgos son muy superiores a la media de la población, tanto para conductores como para peatones.



Propuesta RACC

Población creciente y riesgo de muerte superior a la media son ingredientes letales para reconducir las cifras de mortalidad entre la gente mayor y, en consecuencia, el número total de víctimas. Por eso hay que actuar decididamente para incidir en la tasa de riesgo de las personas de más de 65 años, sean conductores o peatones, si quieren lograrse los objetivos marcados. Y ello no es sencillo a la vista del riesgo actual de morir en accidente con más de 65 años: 56 personas por millón de habitantes, muy lejos de la cifra media perseguida.

Por eso, el RACC propone:

- Hallar un mejor equilibrio entre autonomía y seguridad en la movilidad de la gente mayor, promoviendo instrumentos de autoevaluación que orienten sobre la conveniencia de seguir conduciendo y mejorando el rigor de las pruebas de aptitudes psicocognitivas realizadas a las personas mayores de 75 años.

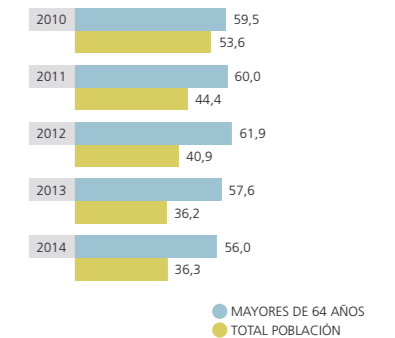


FOCOS DE ACTUACIÓN
LAS PERSONAS

El riesgo de muerte entre la gente mayor no se reduce al mismo ritmo que en el resto de la población.

RIESGO DE MUERTE DE MÁS DE 64 AÑOS

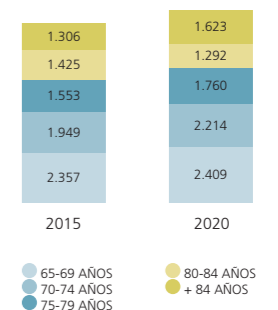
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE HABITANTES



El mayor crecimiento de la población de gente mayor será entre los grupos de edad con más potencial de movilidad.

PROYECCIÓN POBLACIÓN 65 AÑOS Y MÁS

MILES DE PERSONAS. HORIZONTE 2020

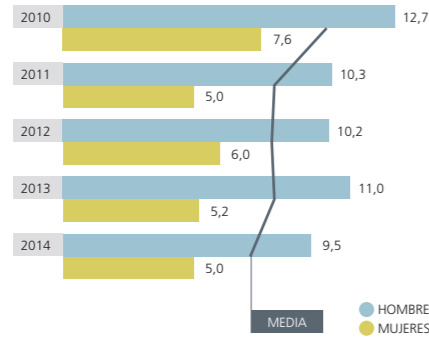




Los peatones, la lucha ante la vulnerabilidad

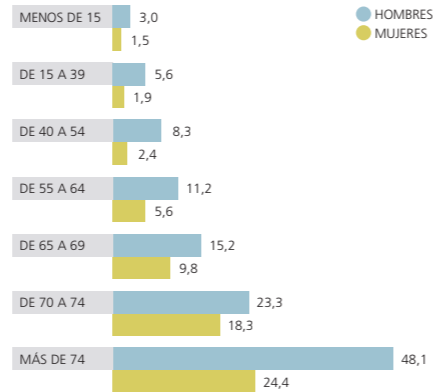
El peatón es uno de los usuarios más vulnerables del sistema de movilidad y, a veces, también es imprudente; como lo es, en muchos casos, quien le atropella. Los peatones muertos en las vías públicas han disminuido mucho en los últimos años, pero las 336 personas muertas en el año 2014 (la menor cifra de la historia) son todavía una parte importante del total de víctimas, un 19,9% del total a 30 días. La mortalidad entre los peatones, contra lo que sería de esperar, no es solamente un problema urbano, sino que es también frecuente en carretera, donde se produce el 40% de las muertes de peatones. En muchos casos, se trata de automovilistas que salen de sus vehículos en situaciones de emergencia.

RIESGO DE MUERTE COMO PEATÓN
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE HABITANTES Y GÉNERO



El riesgo de morir como peatón ha disminuido en cinco años de manera notable hasta los 7,2 casos por millón de habitantes en el 2014, y en el caso de las mujeres es prácticamente la mitad del de los hombres.

RIESGO DE MUERTE COMO PEATÓN
POR EDAD
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE HABITANTES Y GÉNERO.
MEDIA 2012-2014



El riesgo de muerte como peatón es, para cualquier segmento de edad, superior en los hombres que en las mujeres y crece exponencialmente con esta. La mayor fragilidad de la gente mayor puede complicar las consecuencias del atropello hasta límites que no se alcanzarían por la gente más joven.



Propuesta RACC

El peatón es uno de los usuarios de la vía pública más vulnerables e indefensos ante cualquier accidente con un vehículo, tanto si es motorizado como si no. La mayor parte de las veces las fatalidades provienen de la imprudencia de los conductores pero, también en numerosas ocasiones, la falta de prudencia, el incumplimiento de la norma e incluso la alteración de la capacidad de percepción del propio peatón están en el origen del accidente.

El peatón ha estado hasta ahora en gran parte ausente de las prioridades de la política de seguridad viaria y es hora de que se le otorgue el protagonismo que merece.

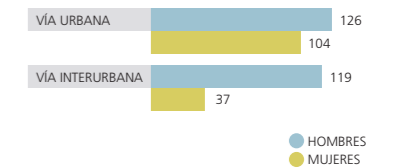
Por eso, el RACC propone:

- Realizar campañas de sensibilización masiva dirigidas sobre todo a peatones hombres mayores de 75 años, especialmente en ciudad.



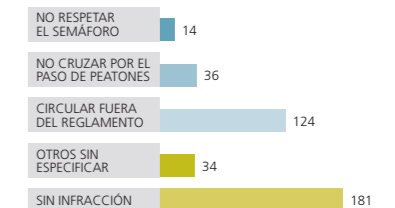
El 60% de los peatones mueren en ciudades.

PEATONES MUERTOS POR TIPOS DE VÍA
MUERTOS A 30 DÍAS POR GÉNERO. MEDIA 2010-2014



Los peatones también cometen infracciones.

PEATONES MUERTOS E INFRACCIONES
MUERTOS A 30 DÍAS. MEDIA 2010-2014



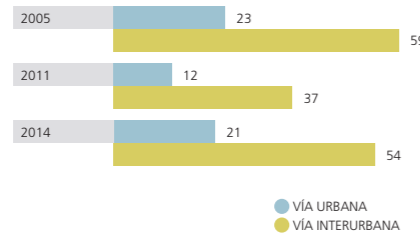


FOCOS DE ACTUACIÓN
LAS PERSONAS

Las bicicletas, una oportunidad que hay que potenciar

La bicicleta está emergiendo en el panorama de la movilidad como vehículo cada vez más utilizado no solo en el ámbito urbano sino también en zonas de montaña y carreteras como alternativa deportiva. La mortalidad en bicicleta es un problema de menor importancia relativa ya que las 75 víctimas mortales en accidente de tráfico en este medio en el año 2014 representaron un 4,4% del total de muertos a 30 días. No obstante, a diferencia de la tendencia general, la mortalidad en bicicleta muestra un incremento notable y preocupante desde el inicio de la crisis.

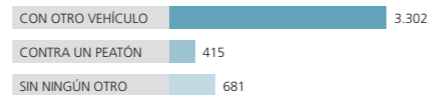
CICLISTAS VÍCTIMAS MORTALES
MUERTOS A 30 DÍAS POR TIPOS DE VÍA



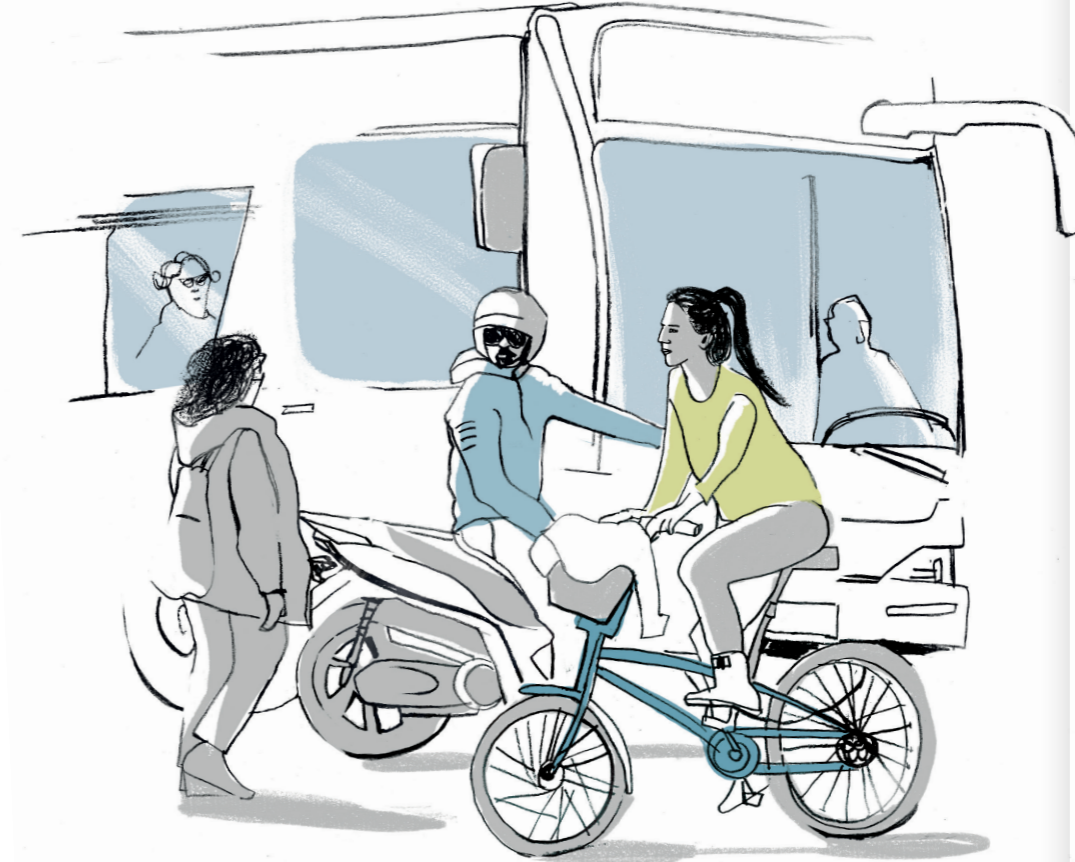
La mortalidad en bicicleta es un problema creciente, especialmente en las ciudades, si bien el número de víctimas en carretera es de modo permanente más del doble que en las ciudades.

TIPOLOGÍA DE LOS ACCIDENTES
EN BICICLETA

NÚMERO DE ACCIDENTES CON VÍCTIMAS. AÑO 2013



Los ciclistas son vulnerables. El 75% de los muertos lo son en accidentes con otros vehículos. Aunque, en determinados casos, el propio ciclista es el responsable ya que en cerca del 31% de los accidentes con víctimas fue él mismo quien cometió una infracción.



Propuesta RACC

La popularización creciente de la bicicleta como medio de transporte es una oportunidad para mejorar la sostenibilidad general de la movilidad. Pero para que ello sea así hay que asegurar una adecuada convivencia con los otros usuarios de la vía: los peatones, más vulnerables, y aquellos que van con vehículos motorizados, que pueden representar un peligro para los ciclistas.

Por eso, el RACC propone:

- Mejorar la infraestructura para que la movilidad ciclista sea segura, optando por carriles segregados con suficiente amplitud, siempre que sea posible, y potenciando los carriles bici unidireccionales para reducir el riesgo de accidentes con otros usuarios de la vía.
- Reforzar los niveles de exigencia en relación al cumplimiento del código de circulación, para asegurar una buena convivencia de la bici con peatones y vehículos motorizados y mejorar las exigencias de seguridad para los ciclistas, especialmente en relación al uso del casco.
- Establecer progresivamente un sistema de responsabilidad civil obligatoria, en línea con otros países europeos.

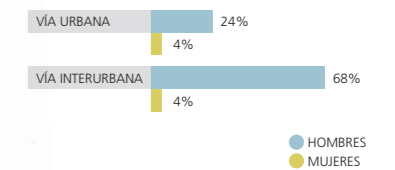


FOCOS DE ACTUACIÓN
LAS PERSONAS

El 92% de los ciclistas muertos son hombres.

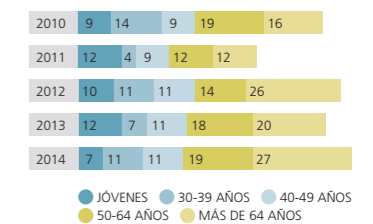
CICLISTAS MUERTOS
POR TIPOS DE VÍA

% POR TIPOS DE VÍA Y GÉNERO. MEDIA 2010-2014



Más del 61% de los ciclistas muertos tienen más de 50 años.

CICLISTAS VÍCTIMAS MORTALES
MUERTOS A 30 DÍAS POR EDADES. 2010-2014

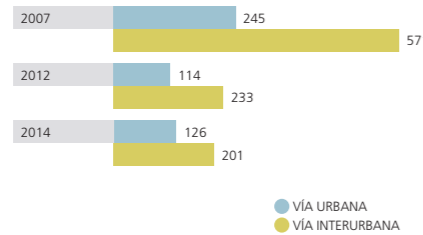




Los motociclistas, con nivel de riesgo todavía demasiado elevado

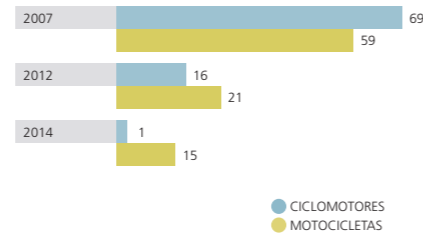
La siniestralidad en accidentes de vehículos a motor de dos ruedas tiene una notable relevancia ya que supone casi la quinta parte de las víctimas mortales. En el año 2014 murieron 327 personas, un 19,4% del total de muertos a 30 días, proporción más alta que la existente cuando entró en vigor la reforma del Reglamento de Conductores de 2004 que permitía conducir una motocicleta de hasta 125 cc a partir de los tres años de la obtención del título B. No obstante, la cifra absoluta de víctimas mortales fue en el año 2014 la más baja de la historia.

VÍCTIMAS MORTALES EN ACCIDENTE DE MOTO Y CICLOMOTOR MUERTOS A 30 DÍAS POR TIPOS DE VÍA



La ciudad aparece como escenario de riesgo creciente para las motocicletas. Desde 2012 el número de víctimas mortales en las ciudades no para de crecer, a diferencia del panorama de las carreteras, donde la situación sigue una mejora gradual.

MOTORISTAS MUERTOS SIN CASCO MUERTOS A 30 DÍAS



La mejora del balance de la accidentalidad en motocicletas es atribuible, entre otros factores, al mayor uso del casco derivado no solamente de la normativa que lo hizo obligatorio a principios de los noventa sino de las campañas de sensibilización promoviendo su uso.



Propuesta RACC

La reducción de la mortalidad entre los motoristas ha sido importante en los últimos años, y se ha avanzado en medidas preventivas como el uso del casco. No obstante, la fuerte vulnerabilidad de este medio de transporte frente a otros medios, en especial en las ciudades, la mayor necesidad de pericia para la conducción respecto a los vehículos de turismo y también una cierta actitud más temeraria en parte de los conductores, hacen de la motocicleta un medio particular que necesita ser tratado de manera también particular.

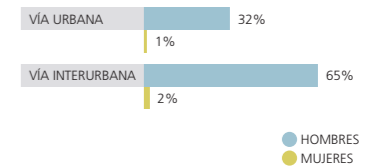
Así, el RACC propone:

- 7** Instaurar un sistema selectivo de intercambio parcial de multas por cursos de formación para mejorar la actitud de los conductores de más riesgo.
- 8** Implantar una prueba de aptitud de coste reducido para los nuevos conductores B+3, monitorizando de forma mucho más estrecha la evolución de la accidentalidad de este colectivo.
- 9** Llevar a cabo campañas de concienciación dirigidas sobre todo a motoristas masculinos adultos de más de 40 años que circulen preferentemente por carretera.



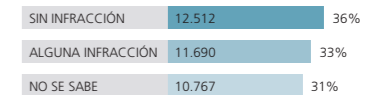
Los hombres son el 97% de las víctimas mortales en moto.

VÍCTIMAS MORTALES COMO CONDUCTOR DE MOTOCICLETA Y TIPOS DE VÍA MUERTOS A 30 DÍAS POR GÉNERO. MEDIA 2010-2014



Las infracciones, presentes en el 33% de los accidentes de moto.

INFRACCIONES DE LOS MOTORISTAS IMPLICADOS EN ACCIDENTES AÑO 2014



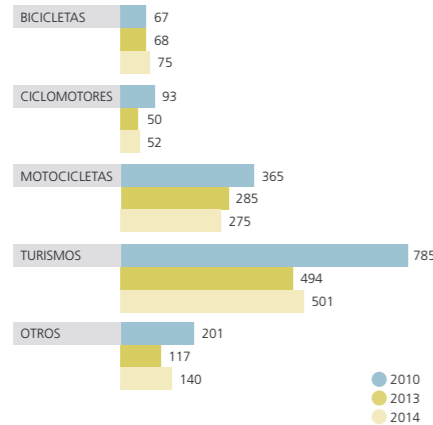


FOCOS DE ACTUACIÓN
LAS PERSONAS

Los conductores, el núcleo de la cuestión

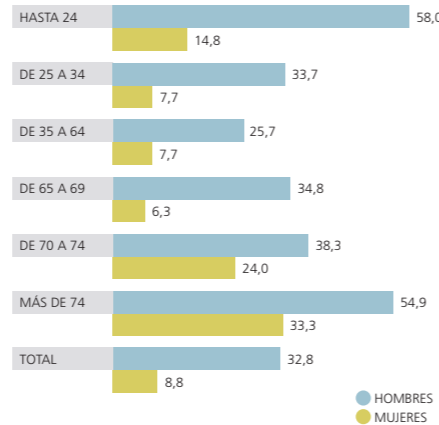
En el origen de un accidente de tráfico hay siempre un conductor, a veces de manera casual pero, normalmente, de manera causal. Los conductores son la mayoría de las víctimas mortales: el 61,8% del total de muertos a 30 días en el año 2014, es decir, 1.043 personas. De estas, el 90% fueron hombres y el 83% perdieron la vida en vías interurbanas. La mortalidad como conductor ha disminuido mucho en los últimos años, fruto de una actitud más responsable de la población. No obstante, desde mediados de 2013 esta tendencia se ha detenido, en parte, a causa del crecimiento de la movilidad.

CONDUCTORES MUERTOS
POR TIPOS DE VEHÍCULO
MUERTOS A 30 DÍAS



El aumento del número de conductores muertos en el año 2014 fue general para los diferentes tipos de vehículos excepto motocicletas. Así, el riesgo de morir como conductor repuntó hasta 39,8 casos por millón de permisos de conducir, pero era inferior al de comienzos de la década (58,6 casos por millón).

RIESGO DE MUERTE COMO CONDUCTOR
DE TURISMO POR EDAD
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE PERMISOS DE CONDUCIR
Y GÉNERO. MEDIA 2010-2014



La tasa de riesgo de muerte de un conductor de vehículo de turismo varía con la edad y especialmente con el sexo. Los peores registros son para los hombres jóvenes y la gente de más edad. No se cuentan aquí las víctimas mortales de ciclistas y motociclistas, que son masculinas en una proporción abrumadora.



Propuesta RACC

Los conductores son el núcleo del problema de la siniestralidad, y si bien es cierto que el nivel de riesgo varía significativamente según el género o la edad, en general hay margen para mejorar tanto la aptitud como la actitud de los conductores cuando se ponen al volante de un vehículo.

La formación reglada de los conductores no puede tener lugar únicamente en un momento puntual (la obtención del permiso), sino que hay que concebirla como un proceso continuo, en el que los conocimientos se actualicen y se renueven periódicamente en el tiempo. Esto es aún más importante si se tiene en cuenta la incorporación acelerada de nuevas tecnologías, que tienen gran incidencia en la forma de conducir.

Por eso, el RACC propone:

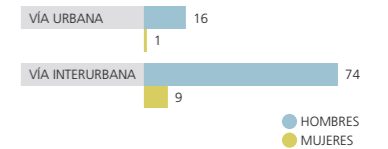
- 10** Establecer un sistema de formación continua de los conductores que les ayude a mejorar sus aptitudes y actitudes al volante y también avanzar en la mejora de la comunicación entre autoridades de tráfico y sanitarias para dar una respuesta lo más adaptada posible a las necesidades de los diferentes grupos de riesgo, respetando la privacidad de sus datos personales.



FOCOS DE ACTUACIÓN
LAS PERSONAS

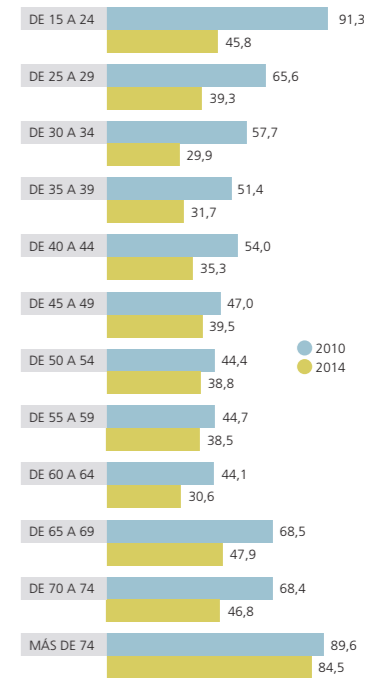
Hombre y vía interurbana,
puntos de encuentro de la
muerte de un conductor.

VÍCTIMAS MORTALES
COMO CONDUCTORES
% POR VÍA Y SEXO. MEDIA 2010-2014



La gente de más edad,
mayor riesgo como
conductores.

RIESGO DE MUERTE COMO
CONDUCTOR POR EDAD
MUERTOS A 30 DÍAS POR MILLÓN DE
PERMISOS DE CONDUCIR. AÑOS 2010 Y 2014



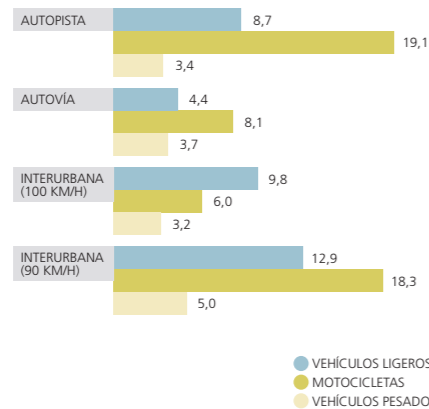


FOCOS DE ACTUACIÓN FACTORES DE RIESGO

La velocidad, protagonista en los accidentes más graves

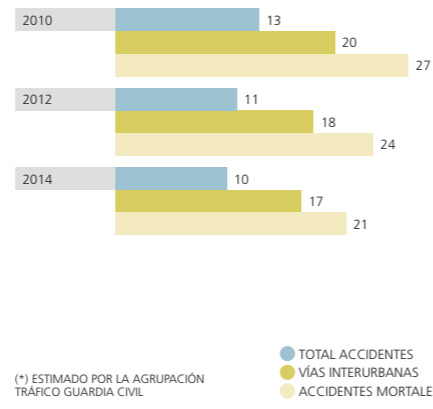
El exceso de velocidad es todavía un hecho habitual en las carreteras españolas y está en el origen de muchos accidentes, en especial en los de consecuencias más graves. Aun así, la intensa disminución de la mortalidad de los últimos años está también asociada a una moderación de las velocidades derivada tanto de la actitud más responsable de los conductores como del mayor control policial. También es cierto, no obstante, que el exceso de velocidad aún determina en demasiados casos la muerte en carretera.

VEHÍCULOS QUE SUPERAN EN MÁS DE 20 KM/H EL LÍMITE LEGAL POR TIPOS DE VÍA
% SOBRE LOS VEHÍCULOS CONTROLADOS DE DÍA. AÑO 2012

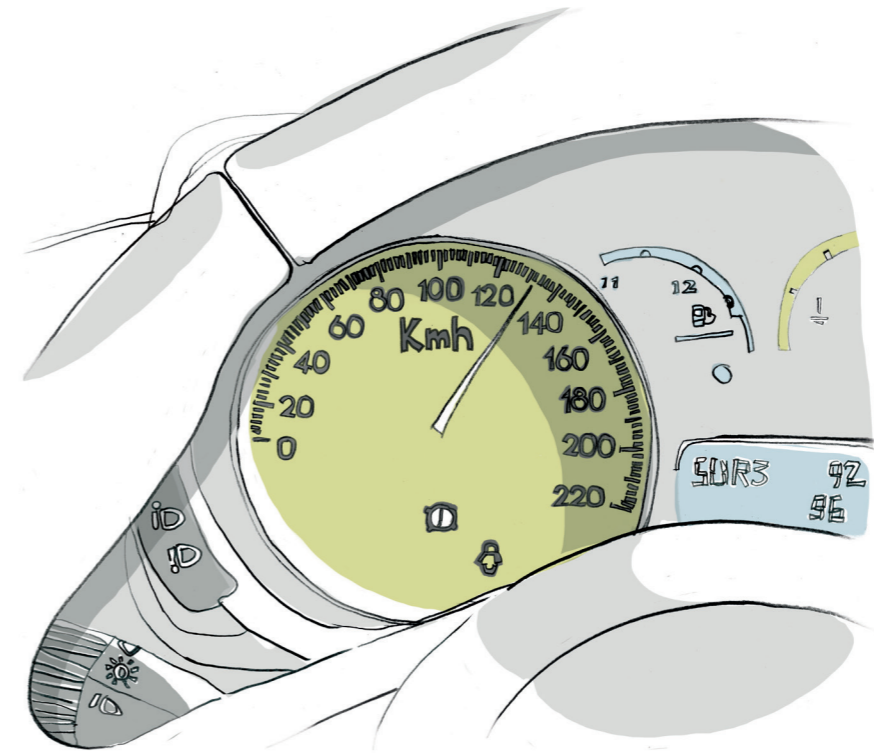


Los mayores excesos de velocidad se dan en las autopistas y en carreteras convencionales con límite de 90 km/h. En general, la proporción más elevada de incumplimiento de la norma se da en los motoristas: casi un 20% supera en más de 20 km/h el límite legal.

VELOCIDAD INADECUADA SEGÚN TIPO DE ACCIDENTE*
% POR TIPO DE ACCIDENTE EN ESPAÑA, EXCEPTO CATALUÑA Y PAÍS VASCO



Según estimaciones de la Guardia Civil de Tráfico, la velocidad ha ido perdiendo importancia como causa directa de accidentes de tráfico los últimos años. Aun así, en el año 2014 este factor se identificaba como determinante en el 21% de los accidentes con víctimas mortales.



Propuesta RACC

El exceso de velocidad queda definido por la superación del límite legal establecido para cada tipo de vía. Sin embargo, una cosa es la superación pura y simple del límite legal de velocidad y otra excederse en una proporción que pueda ser considerada infracción grave o muy grave y que en determinadas circunstancias pueda constituir un verdadero aumento del riesgo de accidente.

Por otro lado, no siempre el límite legal genérico de velocidad coincide con la limitación efectiva de la velocidad a causa de la señalización fija o variable que pueda establecerse en un lugar y momento determinados conforme a criterios no especificados, lo que puede explicar parte del grado de incumplimiento de los límites.

Aun así, y considerando de capital importancia que los conductores ajusten su velocidad a los límites establecidos y las condiciones del tráfico,

el RACC propone:

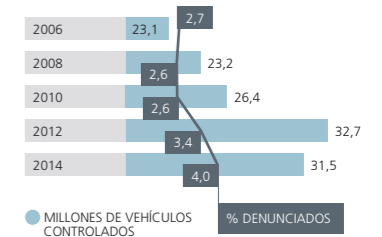
- 11 Proceder a una revisión sistemática de los límites de velocidad, revisando (al alza y a la baja) su coherencia con la morfología de la vía y el tráfico que soporta, y mejorando la señalización.



FOCOS DE ACTUACIÓN FACTORES DE RIESGO

Las denuncias por exceso de velocidad suponen un 4% de los vehículos controlados.

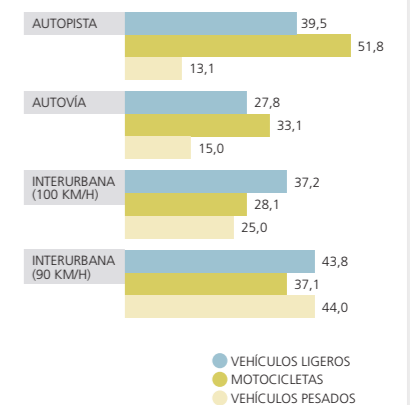
CONTROLES Y DENUNCIAS DE VELOCIDAD HECHOS POR LA ATGC*
ESPAÑA, EXCEPTO CATALUÑA Y PAÍS VASCO



*ATGC: AGRUPACIÓN TRÁFICO GUARDIA CIVIL

Fuerte incumplimiento de los límites legales de velocidad.

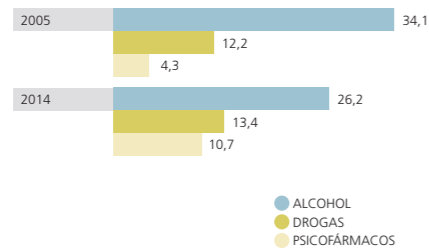
VEHÍCULOS QUE SUPERAN EL LÍMITE LEGAL DE VELOCIDAD POR TIPOS DE VÍA
% SOBRE VEHÍCULOS CONTROLADOS DE DÍA. AÑO 2012



Sustancias psicotrópicas, demasiado presentes aún en la siniestralidad grave

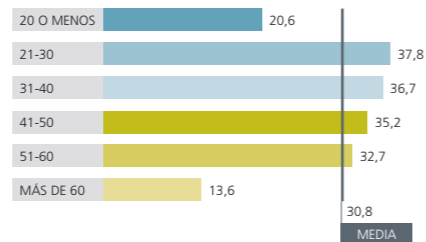
Uno de los factores de riesgo más importantes en el ámbito de la movilidad es el consumo de sustancias psicotrópicas, ya sean alcohol, drogas de diversa naturaleza, psicofármacos o alguna combinación de las precedentes en la medida que alteran las aptitudes y actitudes de la persona. Y lo cierto es que las cifras de siniestralidad se resienten, por más que resulte complejo saber el auténtico alcance del problema. Los controles policiales en vías públicas nos aportan información, como también lo hacen las informaciones que facilita el Instituto Nacional de Toxicología y Ciencias Forenses (INTCF) que analiza una proporción elevada, alrededor del 60%, de las víctimas mortales en accidente de tráfico, tanto si son conductores como peatones. En cualquier caso, estas cifras son una aproximación al problema y, sobre todo, indicadores de tendencia.

CONSUMO DE CADA PSICOACTIVO SOLO O COMBINADO CON EL RESTO
% SOBRE MUERTOS ANALIZADOS INTCF



Según el INTCF, el 39,1% de los conductores y también el 44,1% de los peatones muertos presentaban indicios de haber consumido sustancias psicotrópicas. El alcohol, solo o combinado con drogas o psicofármacos, era el más frecuente, ya que afectaba al 26,2% de los casos, seguido de las drogas (13,4%) y los medicamentos (10,7%).

MUERTOS CON POSITIVO POR ALCOHOLEMIA POR EDAD
% DE POSITIVOS SOBRE EL TOTAL DE MUERTOS ANALIZADOS.
MEDIA 2010-2014

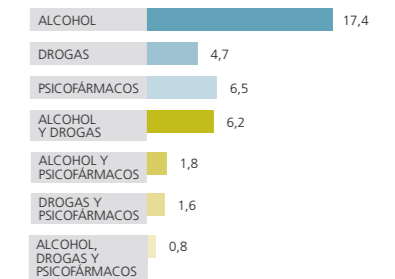


El alcohol como factor de mortalidad está presente en todas las franjas de edad en proporciones similares excepto en los extremos, si bien estas últimas cifras pueden no ser significativas. El alcohol resulta especialmente letal cuando los niveles de consumo superan los 0,8 gramos por litro de sangre.



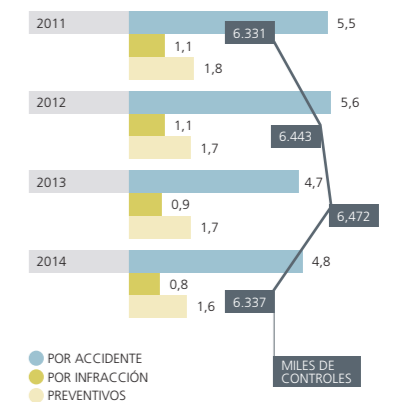
El alcohol, sustancia más presente en las víctimas mortales.

SUSTANCIAS PSICOACTIVAS EN CONDUCTORES MUERTOS
% SOBRE LOS MUERTOS ANALIZADOS INTCF.
AÑO 2014



Menos controles de alcoholemia y estabilidad en los resultados positivos.

CONTROLES DE ALCOHOLEMIA*
% POSITIVOS ALCOHOL Y NÚMERO DE CONTROLES



*REALIZADOS POR LA GUARDIA CIVIL EXCEPTO CATALUÑA Y PAÍS VASCO

Propuesta RACC

El consumo de sustancias psicotrópicas altera la capacidad de percepción y reacción de los que las consumen y también, como consecuencia, la actitud ante el riesgo. Tanto la conducción como los desplazamientos a pie exigen un estado de consciencia y una actitud adecuados incompatibles con el abuso de estas sustancias.

Más allá de continuar con las campañas de concienciación que alerten sobre los riesgos de las sustancias psicotrópicas en la conducción, conviene profundizar especialmente en la separación del binomio alcohol-conducción, que es el que tiene más prevalencia entre las sustancias psicotrópicas.

Por eso, el RACC propone:

12 Implantar la tasa 0 de alcoholemia para conductores profesionales y durante los dos primeros años de carnet para conductores noveles.



FOCOS DE ACTUACIÓN
FACTORES DE RIESGO

La distracción, el riesgo más habitual y traidor

Las distracciones se producen cuando alguna persona o hecho dentro o fuera del vehículo capta la atención del conductor y la desvía de la tarea de conducir. Un conductor distraído puede tener problemas de control de lateralidad, de velocidad, de distancia de seguridad o de alteración del tiempo de reacción ante un imprevisto. Por eso, la distracción es un factor de riesgo, el más importante de todos y quizá el de menor percepción. Las distracciones pueden ser muy diversas pero, hoy en día, el uso de los dispositivos móviles es la más frecuente.

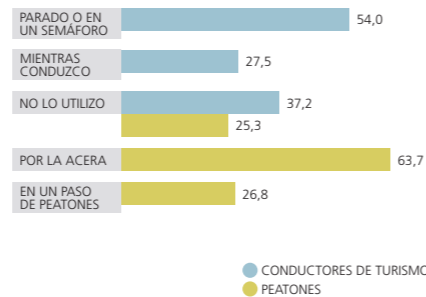
LA DISTRACCIÓN COMO DETERMINANTE DE LA ACCIDENTALIDAD POR TIPOS DE VÍA

% PRESENCIA DISTRACCIÓN EN EL TOTAL DE ACCIDENTES. AÑO 2014



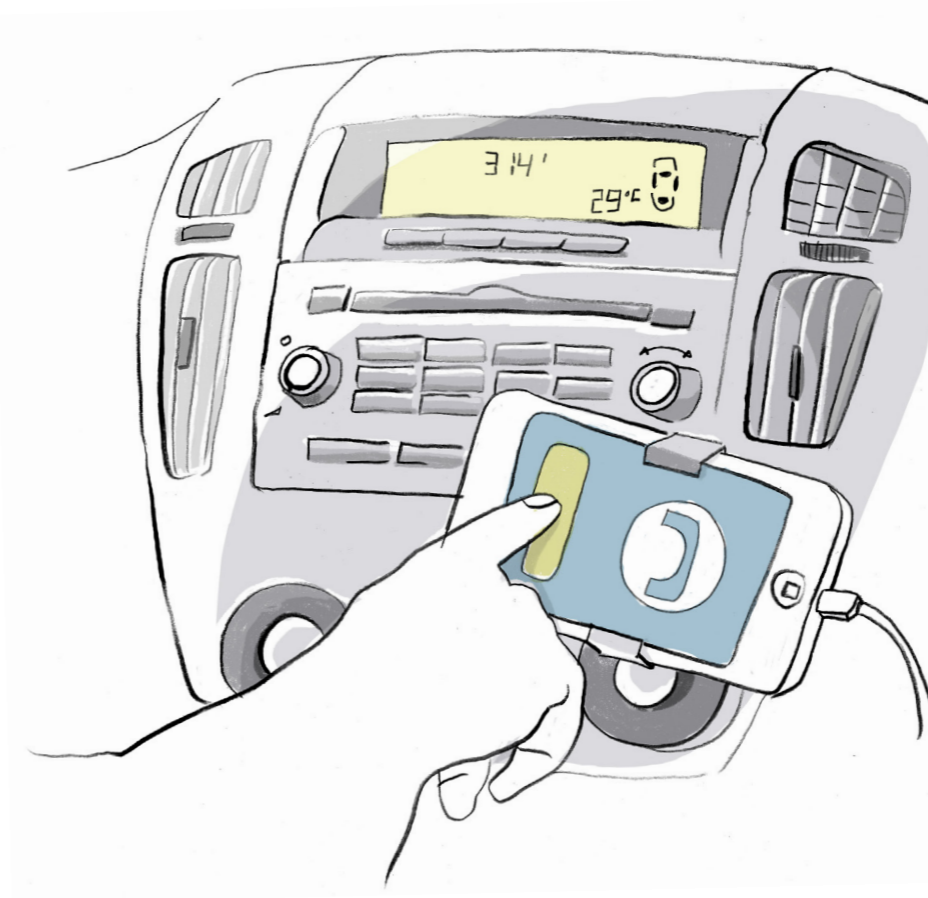
USO DEL TELEFONO MÓVIL Y MOVILIDAD INDIVIDUAL

% DE USUARIOS SEGÚN SITUACIÓN



La distracción fue un factor determinante de accidente de tráfico en el 30% de los casos en el año 2014 según la DGT. Antes de esta fecha, las estimaciones de la Guardia Civil calificaban la distracción de circunstancia concurrente pero no necesariamente determinante y el número de accidentes donde concurría la distracción era más elevado.

El teléfono móvil es un dispositivo altamente utilizado por conductores y peatones incluso en los momentos más críticos de su actividad de movilidad. Casi el 30% declara utilizarlo sin manos libres al mismo tiempo que se conduce o se atraviesa un paso de peatones.



Propuesta RACC

Un reciente estudio del RACC mostraba cómo, a pesar de ser un riesgo percibido por una inmensa mayoría de usuarios, conductores o peatones, el uso del móvil resultaba casi inevitable, sorprendentemente, en una proporción muy elevada de casos y no solo eso, sino que en muchos casos este uso derivaba en un accidente o incidente de movilidad.

Reducir el impacto de la distracción sobre la siniestralidad es un reto de primer orden. Para superarlo hay que continuar con las campañas de concienciación sobre el peligro de las distracciones que últimamente han impulsado las administraciones, implicando también a las empresas de telecomunicaciones.

Pero, además, el RACC propone:

13 Promover el bloqueo del móvil durante la conducción y establecer un sistema de certificación oficial de *apps* compatibles con la conducción en vehículos conectados a internet y *smartphones*.

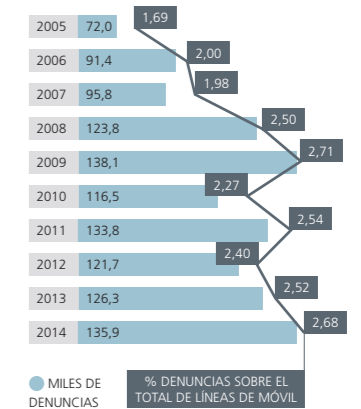


FOCOS DE ACTUACIÓN
FACTORES DE RIESGO

Se intensifican las denuncias por uso del móvil.

DENUNCIAS POR USO DEL TELÉFONO MÓVIL

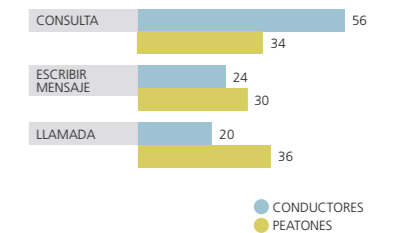
MILES Y % DE DENUNCIAS SOBRE TOTAL DE LÍNEAS



Consultar el móvil, la distracción más frecuente.

EL USO DEL MÓVIL POR FUNCIONES

% DE POBLACIÓN QUE REALIZA CADA ACTIVIDAD

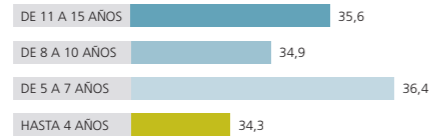




Un parque de vehículos más moderno es más seguro

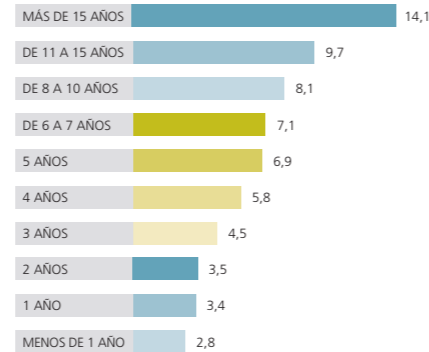
La innovación constante en el sector del automóvil ha comportado mejoras tecnológicas en los vehículos que los han hecho más seguros. Por tanto, con independencia de factores personales o de condiciones de tráfico, unos vehículos más nuevos contribuyen a un sistema más seguro. La probabilidad de accidente en función de la edad del vehículo es difícil de establecer con rigor ya que no se dispone de información suficiente. No obstante, sí que existe evidencia de que cuanto más viejo es un vehículo más probable es que tenga algún tipo de anomalía mecánica que incida en su grado de accidentabilidad.

RIESGO DE ACCIDENTE DEL VEHÍCULO POR ANTIGÜEDAD
TURISMOS ACCIDENTADOS POR CADA 10.000 TURISMOS. MEDIA 2010-2014



Los turismos más nuevos presentan un riesgo aparente de accidente con víctimas de 34,3 casos por cada 10.000, cifra no significativamente diferente de vehículos de más edad. Más allá de la antigüedad del vehículo, hay que tener en cuenta otros factores como las distancias recorridas para valorar el riesgo de cada grupo de vehículos.

% DE VEHÍCULOS ACCIDENTADOS CON ANOMALÍAS MECÁNICAS POR ANTIGÜEDAD DEL VEHÍCULO
MEDIA 2010-2014

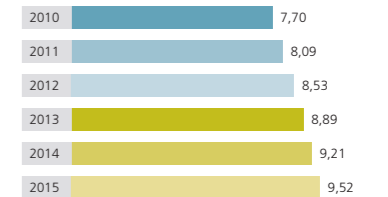


Cuanto más antiguos son los vehículos, más anomalías mecánicas presentan en el caso de haber tenido un accidente. Eso no significa que la anomalía sea la causa del mismo, pero sí que la edad del vehículo influye en la calidad final de su mantenimiento y conservación. Y, lógicamente, eso constituye un riesgo adicional.



Fuerte envejecimiento del parque de vehículos de turismo.

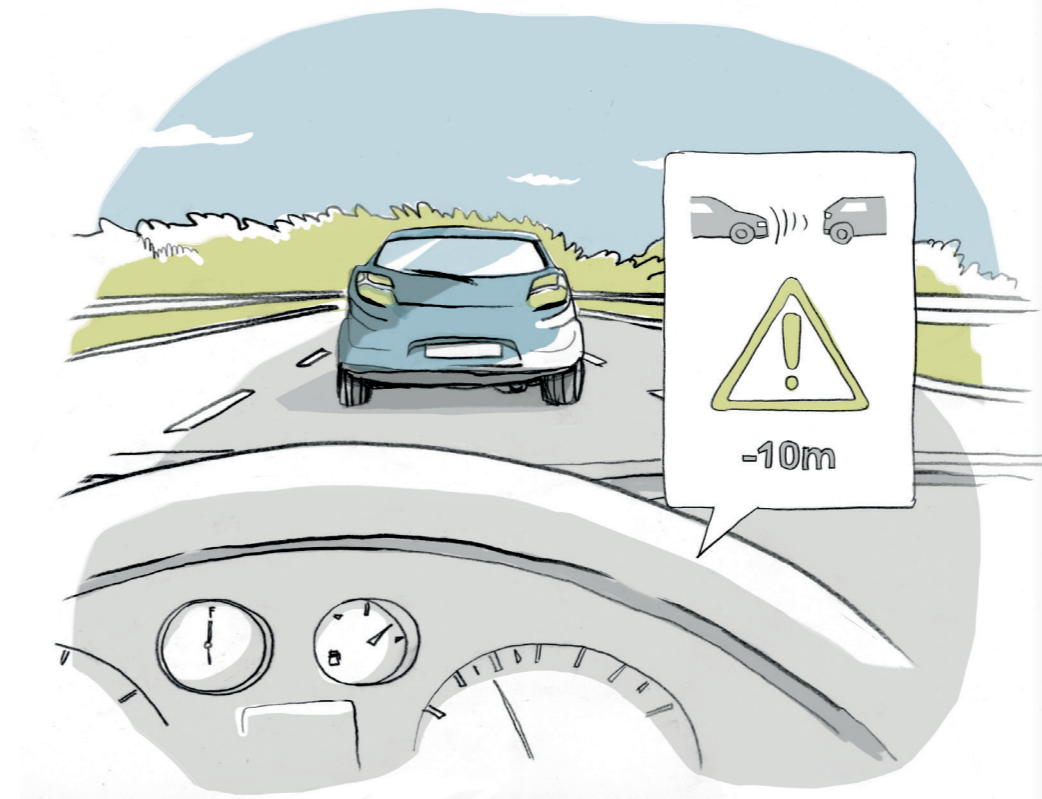
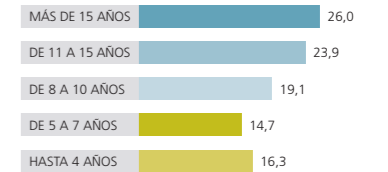
EDAD MEDIA PARQUE TURISMOS*
AÑOS DE EDAD



*NO SE CONTABILIZAN LOS TURISMOS DE MÁS DE 20 AÑOS.

La mitad del parque de turismos tiene más de 10 años de antigüedad.

COMPOSICIÓN DEL PARQUE DE TURISMOS POR ANTIGÜEDAD
AÑO 2014



Propuesta RACC

Teniendo en cuenta que un parque de vehículos es más seguro cuanto más nuevo es, y que en el caso español en los últimos seis años la antigüedad media de los turismos ha aumentado en casi dos años para llegar a los 9,5 debido a la caída del grado de renovación, son precisas medidas para revertir esta tendencia.

Del mismo modo, no se puede renunciar a la generalización de la implantación de las innovaciones que aportan, como ya se ha demostrado, un aumento de seguridad en los vehículos.

Por ello, el RACC propone:

14 Eliminar el impuesto de matriculación para fomentar la renovación del parque, centrando más la fiscalidad del automóvil en el uso y menos en la posesión.

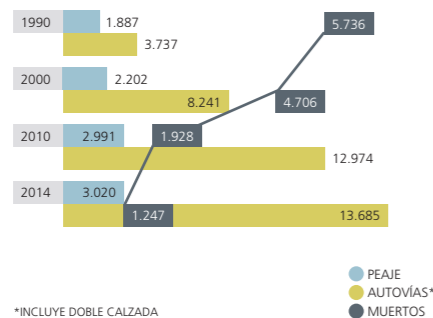
15 Impulsar a nivel de la UE que el sistema de frenado automático de emergencia sea obligatorio de serie en todos los coches nuevos.

16 Hacer obligatorio el ABS en motos de menos de 125 cc para mejorar la seguridad, tal como ya se ha hecho para las motos de mayor cilindrada a partir de 2017.

Gestión y mantenimiento de infraestructuras, claves para la seguridad viaria

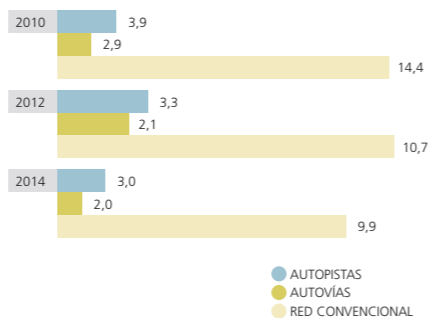
La mejora de las cifras de siniestralidad en España desde principios de los noventa no es ajena al despliegue de la red de autovías libres que en muchos casos sustituyeron a carreteras convencionales. Unas infraestructuras de calidad son piezas clave del sistema, aunque no las únicas. El mantenimiento y adecuación de la red al nivel de servicio que exigen los flujos de tráfico, la señalización eficiente y la gestión activa del sistema viario son también elementos fundamentales del mapa de la seguridad viaria.

RED VIARIA INTERURBANA Y MORTALIDAD
KILÓMETROS SEGÚN TIPOS DE VÍA Y MUERTOS A 30 DÍAS EN VÍAS INTERURBANAS



En el año 1990 las vías de alta capacidad, de peaje o no, tenían una longitud total de 5.624 kilómetros y las víctimas mortales en las carreteras eran 5.736. En el año 2014 la red de alta capacidad se había triplicado (16.705 kilómetros) y las víctimas mortales habían disminuido a la cuarta parte (1.247 en vías interurbanas).

RIESGO DE MUERTE EN VÍAS INTERURBANAS
MUERTOS POR MILLAR DE MILLÓN DE VEH-KM



El 75% de las víctimas mortales en las carreteras se producen en la red convencional, en la que no solo se concentra la mayor parte del tráfico, sino que se registran también los mayores índices de peligrosidad. El riesgo de morir en una carretera convencional por kilómetro viajado era, en el año 2014, casi cinco veces superior al de una autovía libre y prácticamente tres veces al de una vía de peaje.



Propuesta RACC

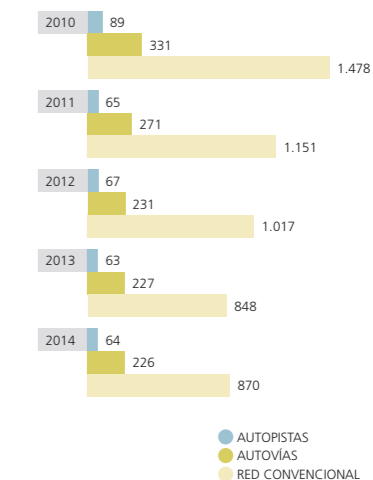
Teniendo en cuenta que el riesgo de accidente es muy inferior en las vías rápidas que en las vías convencionales, hay que acometer medidas tanto para mejorar la calidad de la red convencional como para gestionar de manera inteligente el sistema viario. La mejora de la calidad de la red es un concepto amplio relacionado con el mantenimiento de las vías, pero también con una gestión apropiada de la señalización. Por otro lado, los sistemas inteligentes de transporte (ITS) también se revelan como un instrumento decisivo de mejora de la eficiencia de la red de carreteras.

Por eso, el RACC propone:

- 17** Fijar como objetivo para el 2020 que el 80% del tráfico circule por vías de 3 estrellas o más, lo que implica un cambio de paradigma de la política de mantenimiento, pasando de un enfoque reactivo a uno preventivo.
- 18** Llevar a cabo una política sistemática de mejora de las travesías urbanas adecuando la infraestructura al uso funcional de la vía.
- 19** Desviar de forma obligatoria el tráfico pesado de las carreteras convencionales hacia las autovías y autopistas en aquellos tramos en que las vías transcurran en paralelo.
- 20** Poner en marcha una política integral y coherente de la señalización a partir de la realización de auditorías independientes de la misma.

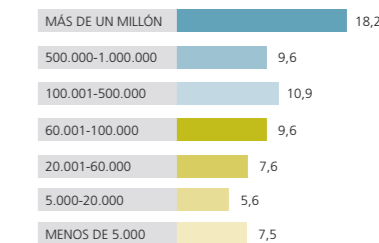
La red convencional concentra la mayor parte de las víctimas.

VÍCTIMAS MORTALES EN VÍAS INTERURBANAS POR TIPOS DE VÍA MUERTOS A 30 DÍAS



Las ciudades más grandes, más peligrosas.

RIESGO DE MUERTE EN CIUDAD SEGÚN POBLACIÓN DEL MUNICIPIO CASOS POR MILLÓN DE HABITANTES



POR UNA NUEVA ÉTICA DE LA MOVILIDAD

La movilidad del siglo XXI exige unos nuevos parámetros de comportamiento. Ciertamente, las infraestructuras y los vehículos más seguros son elementos indispensables para lograr los objetivos de seguridad viaria marcados en el horizonte 2020 y posterior. Sin embargo, los pilares fundamentales de la seguridad viaria continuarán siendo **las personas y su actitud** ante la movilidad sea cual sea el papel que jueguen: conductor, peatón o pasajero.

Las actitudes personales son el reflejo del sistema de valores predominante y este depende de múltiples factores de naturaleza social y cultural entre los que destacan la **educación** y la **respuesta a las normas reguladoras del sistema**.

Los hechos muestran cómo, incluso en igualdad de condiciones, el riesgo de accidente soportado por las mujeres es muy inferior al de los hombres, lo que hace pensar que el rol tradicionalmente atribuido a uno u otro género puede ser un factor explicativo relevante de la diferencia en el grado de siniestralidad entre uno y otro sexo. De algún modo, los valores femeninos de cooperación, prudencia, respeto a la norma o tolerancia favorecerían una movilidad más segura en contraposición a comportamientos más competitivos, de riesgo, de menosprecio de las reglas o de dominación tradicionalmente vinculados al sexo masculino.

Asimismo la nueva ética de la movilidad ha de hacerse evidente en la cultura del regulador. Las normas son dictadas para su cumplimiento y las autoridades han de velar para que así sea. No obstante, las normas han de adaptarse a las exigencias del sistema, ser coherentes con la situación social y hallar el difícil equilibrio entre incentivo y sanción.

Una nueva ética de la movilidad es necesaria. Desde el punto de vista de las actitudes, apostar por una **feminización de la conducción** parece una alternativa plausible. Desde el punto de vista de la regulación, el camino son los **incentivos y la reeducación** más que unas sanciones económicas de magnitud muchas veces desproporcionada con la capacidad de generar renta de los ciudadanos.

El reto de la nueva cultura de la movilidad es de todos: Administración, instituciones vinculadas a la seguridad viaria y, por descontado, de la sociedad. Promover una ética de la movilidad basada en los valores de la responsabilidad personal, social y ambiental, la prudencia y el respeto al otro, es la vía más directa hacia la visión cero. No hay **camino más seguro**.

