

**RACC**

# 20 medidas para 2020

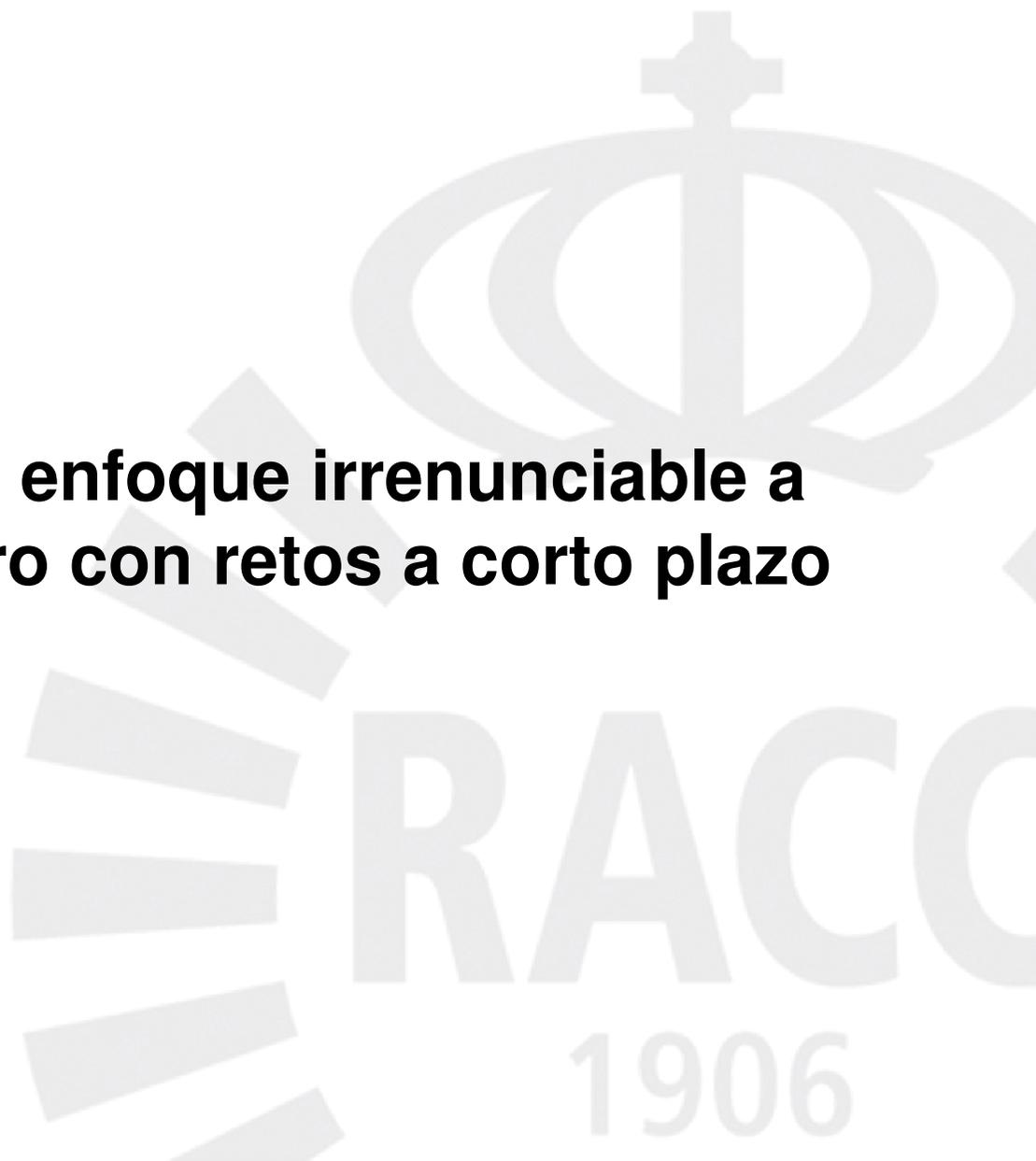


1. Visión Cero: un enfoque irrenunciable
2. Accidentes de tráfico: una realidad poliédrica.....pero con caras muy diferenciadas
3. 20 medidas para 2020



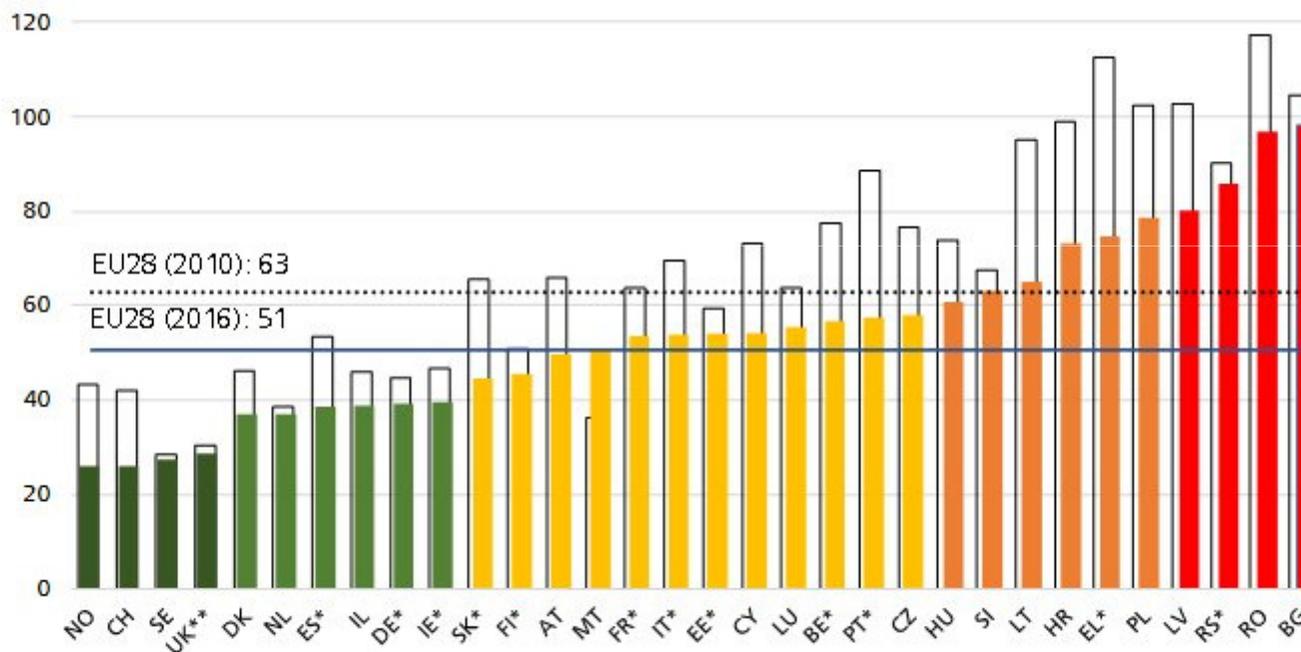
**RACC**

**Visión cero: un enfoque irrenunciable a largo plazo...pero con retos a corto plazo**



### Road safety: who's taking the lead?

**Fig.7: Mortality (road deaths per million inhabitants) in 2016 (with mortality in 2010 for comparison).** \*National provisional estimates used for 2016, as the final figures for 2016 are not yet available at the time of going to print. \*\*UK data for 2016 are the provisional total for Great Britain for the year ending September 2016 combined with the total for Northern Ireland for the calendar year 2016. Numbers of deaths in LU and MT are particularly small and are therefore particularly subject to substantial annual fluctuation. Annual numbers of deaths in CY and EE are also relatively small and therefore may be subject to annual fluctuation.



#PIN2017

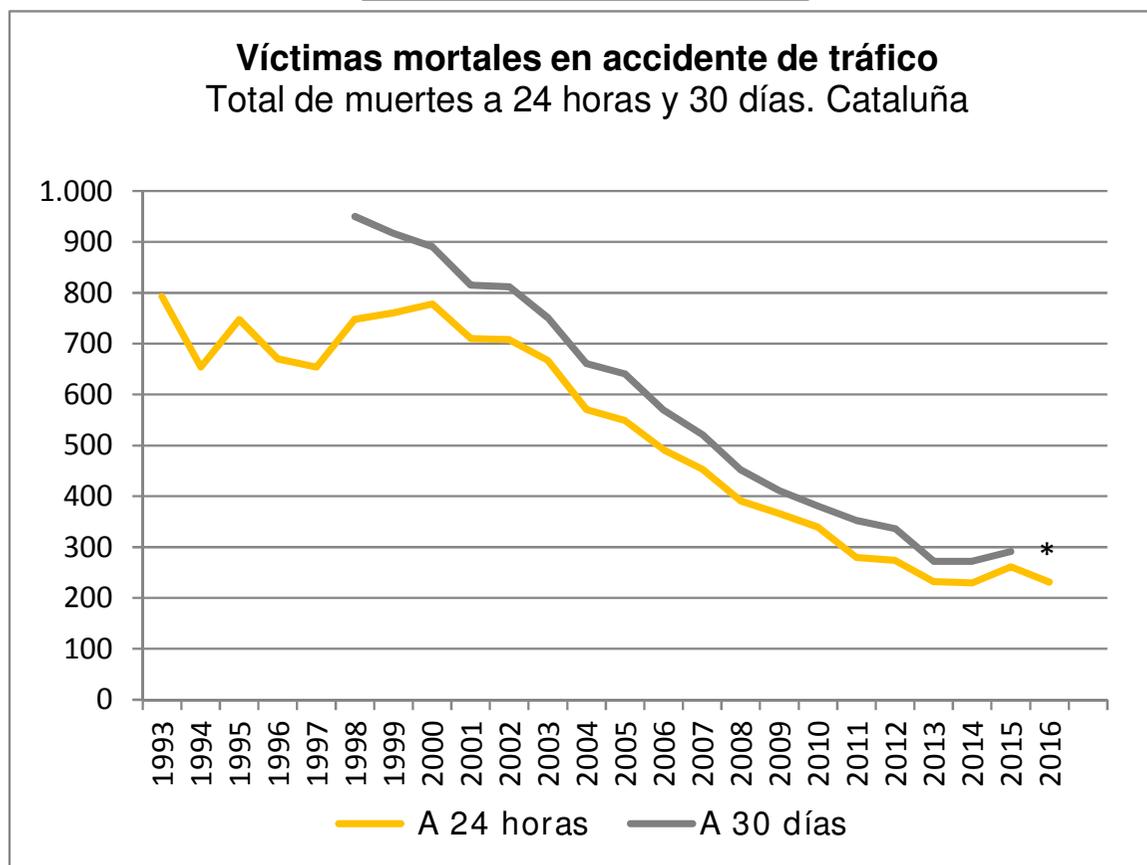


Fuente: ETSC

## Visión cero: un enfoque irrenunciable

- Entre 2000 y 2013 España redujo un 69% las víctimas mortales de tráfico, y Catalunya un 70% .

En vías urbanas e interurbanas

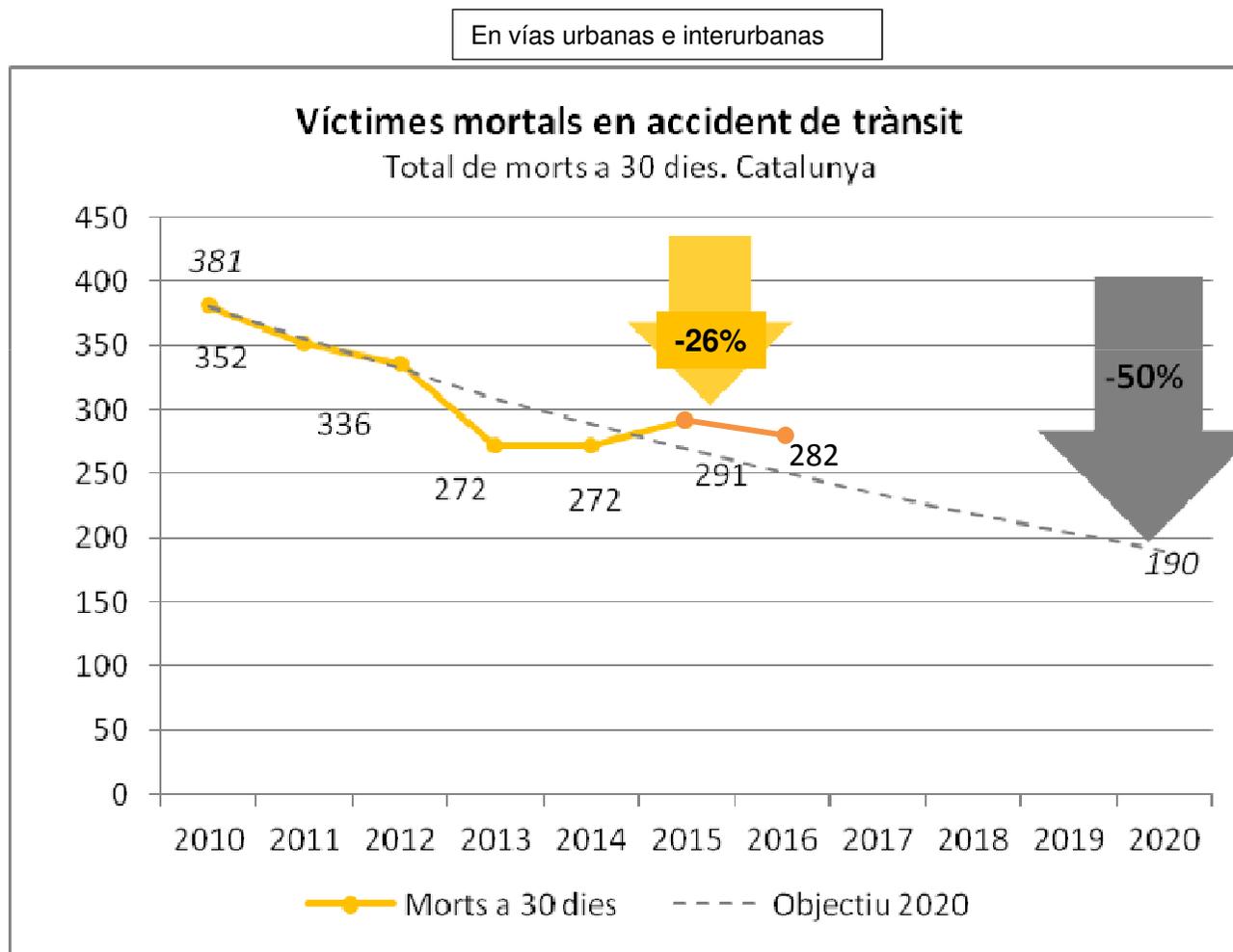


Fuente: SCT\*

- En todos los gráficos se trata de elaboración propia a partir de la fuente que se indica.

## Visión cero: un enfoque irrenunciable

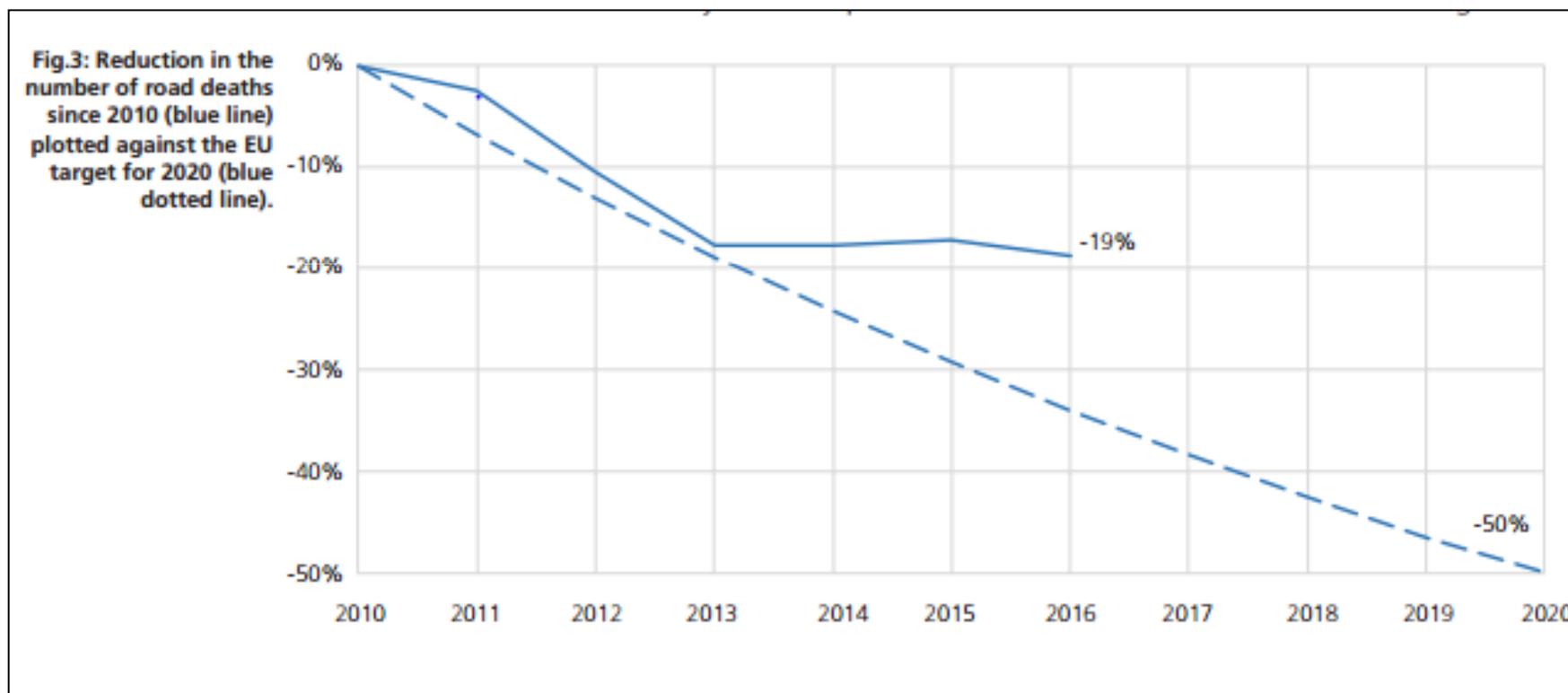
- El estancamiento experimentado desde 2013 dificulta alcanzar el objetivo de 2020.



Fuente: SCT

## Visión cero: un enfoque irrenunciable

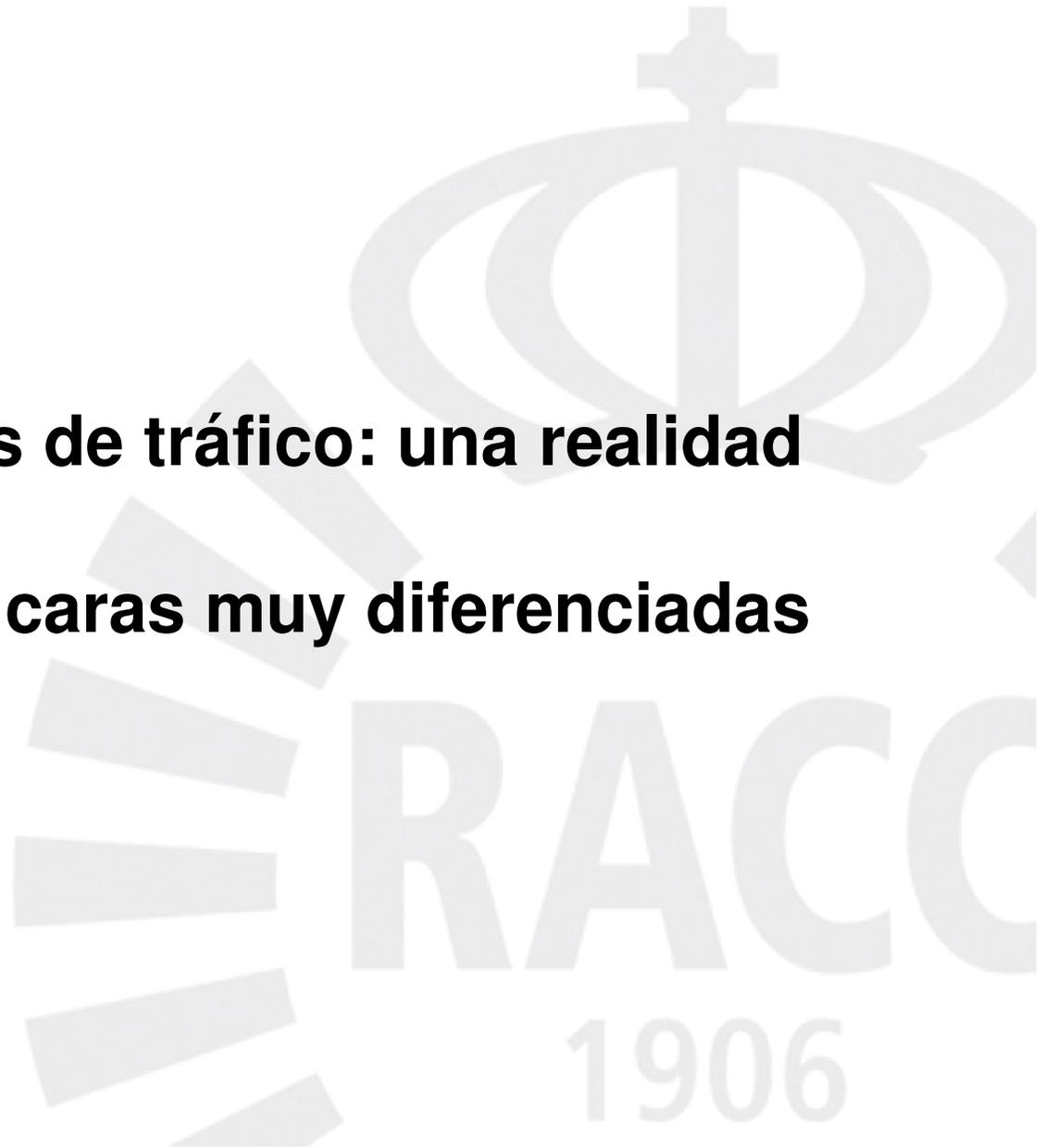
Este fenómeno está ocurriendo también a nivel europeo, y coincide en el tiempo.



Fuente: ETSC

**RACC**

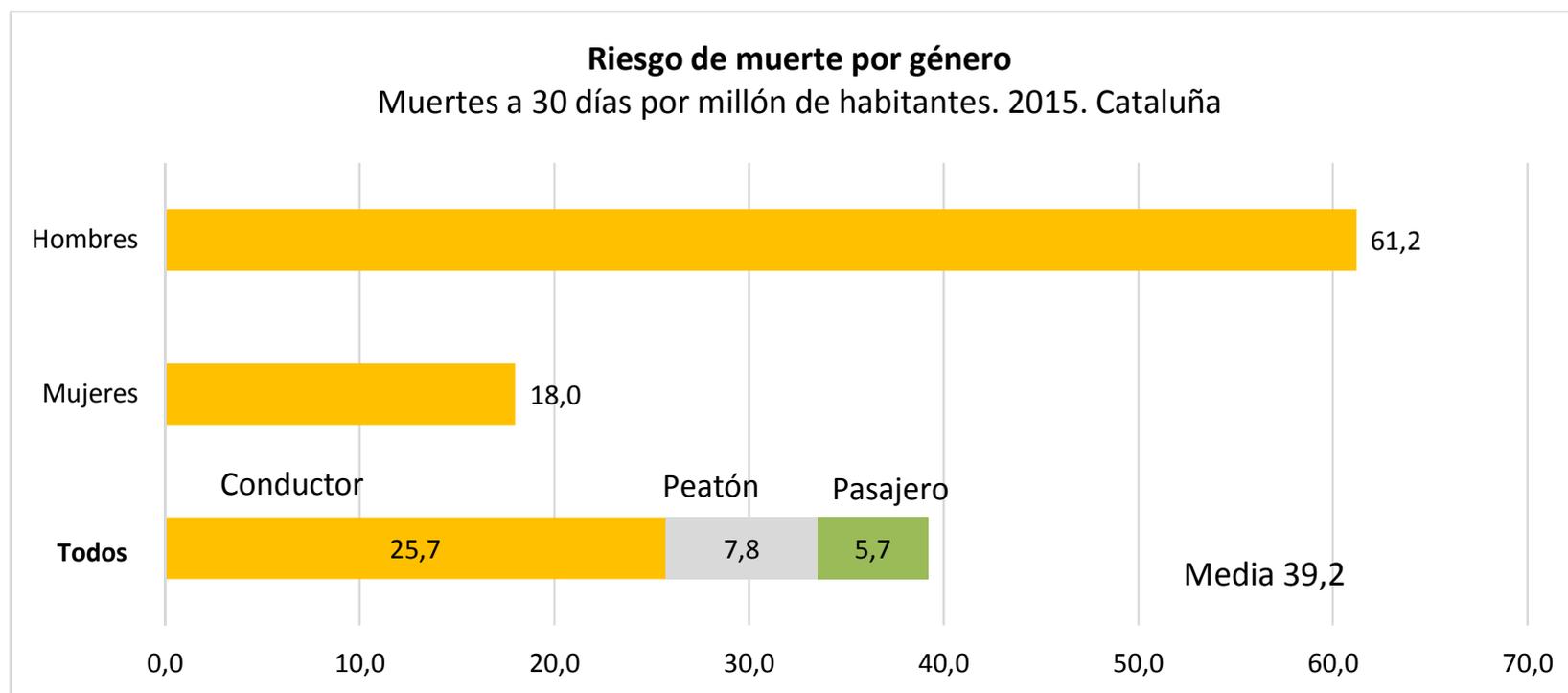
**Los accidentes de tráfico: una realidad  
poliédrica con caras muy diferenciadas**



# Los accidentes de tráfico: una realidad poliédrica con caras muy diferenciadas

- El riesgo de muerte de un hombre en accidente de tráfico es 3,4 veces mayor al de una mujer, considerando conjuntamente conductores, pasajeros o peatones.

En vías urbanas e interurbanas

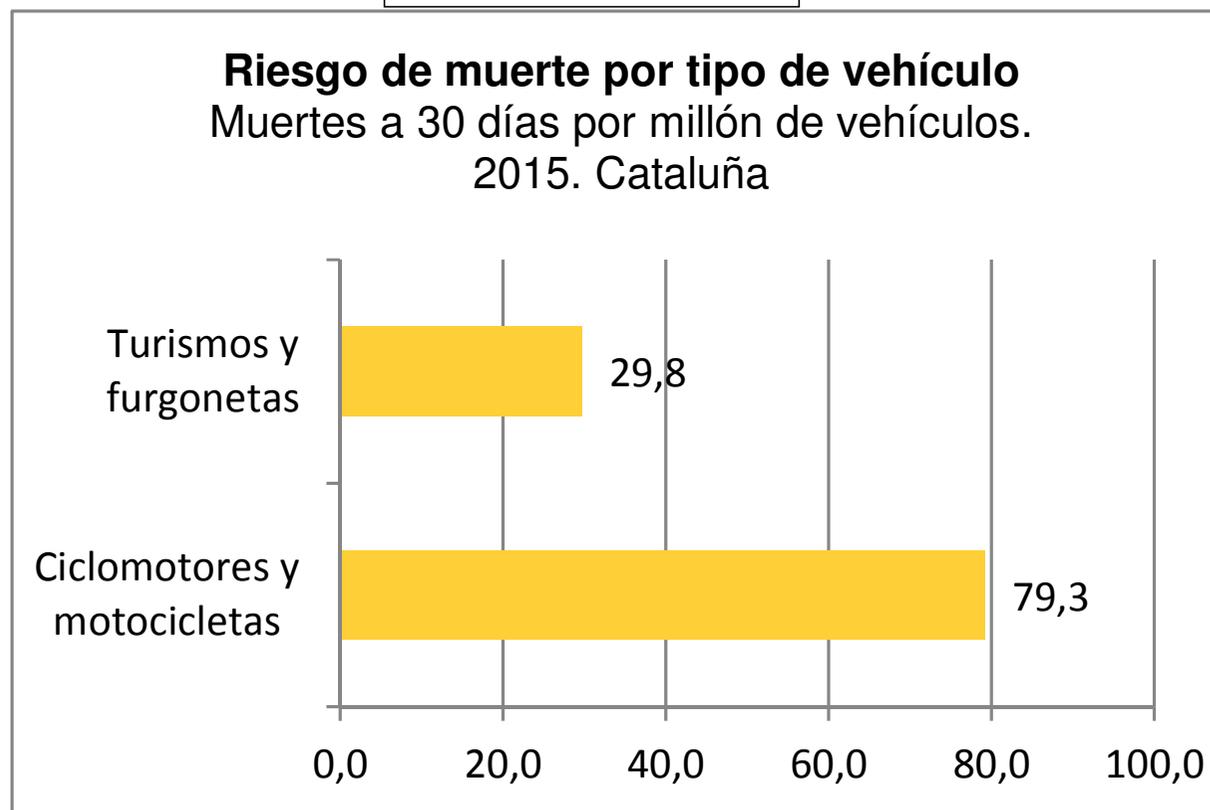


Fuente: SCT e INE

## Los accidentes de tráfico: una realidad poliédrica con caras muy diferenciadas

- El riesgo de accidente mortal en moto o ciclomotor es 2,6 veces superior al de turismo o furgoneta.

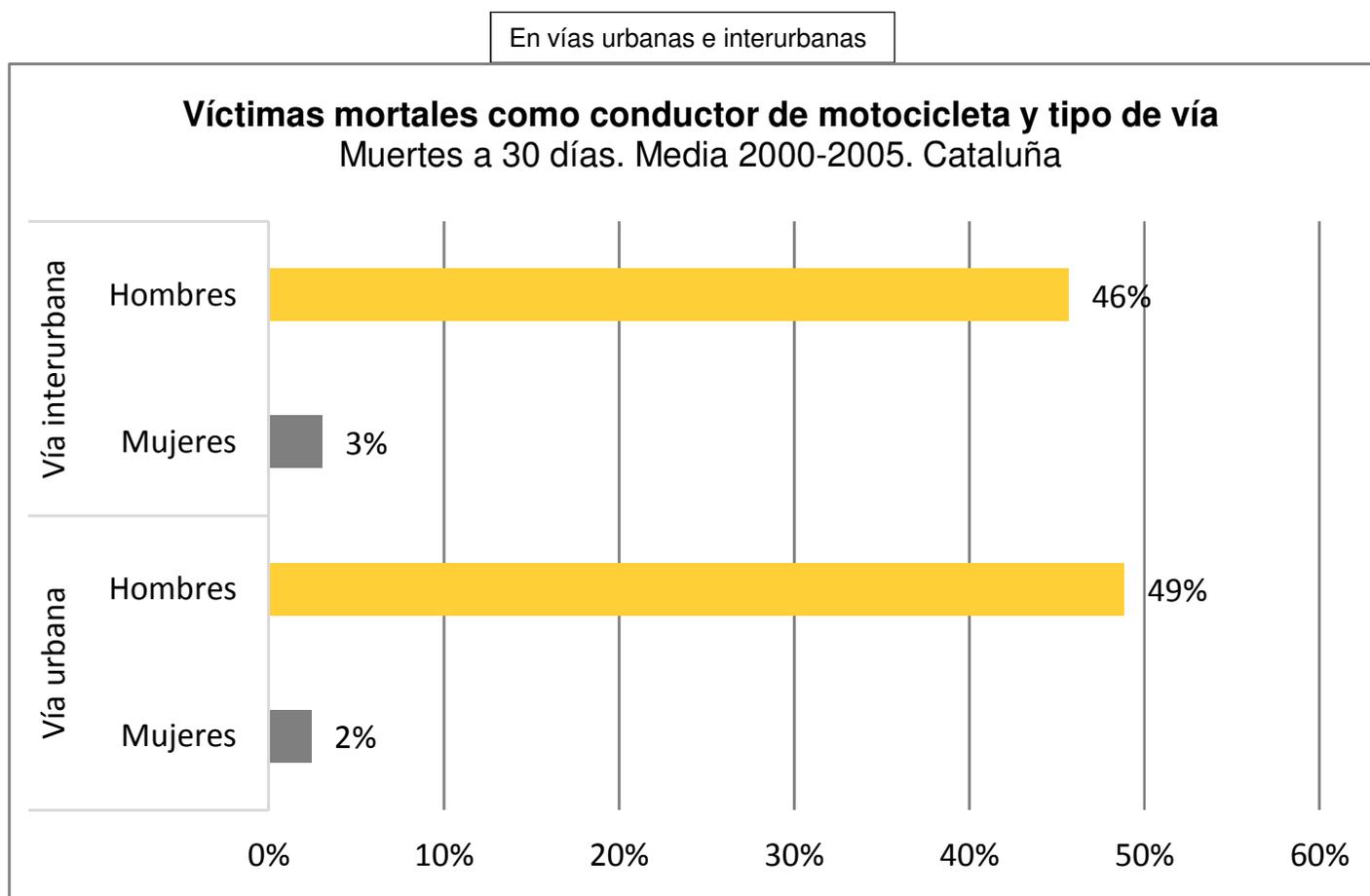
En vías urbanas e interurbanas



Fuente: SCT e INE

# Los accidentes de tráfico: una realidad poliédrica con caras muy diferenciadas

- Los hombres representan el 95% de las víctimas mortales en accidentes de ciclomotores y motocicletas.

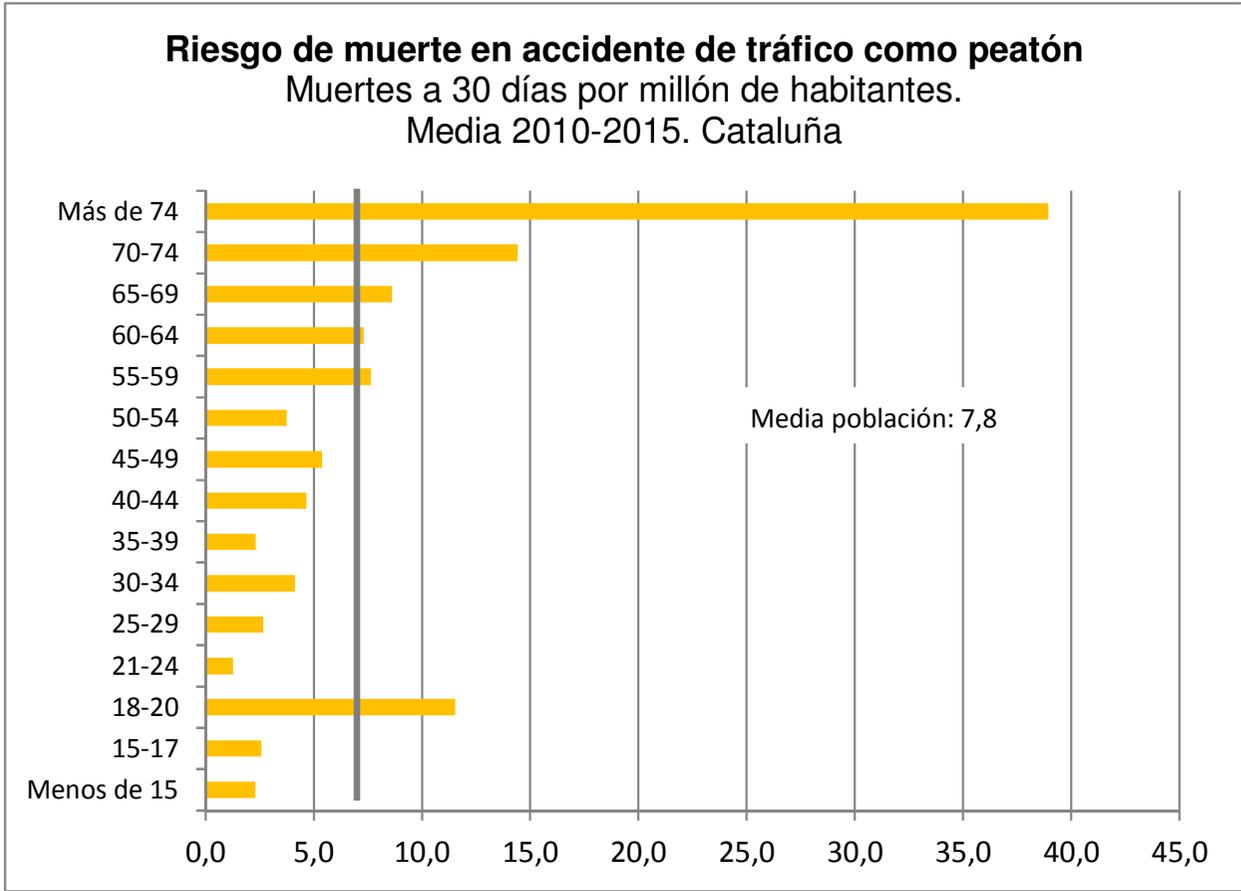


Fuente: SCT e INE

# Los accidentes de tráfico: una realidad poliédrica con caras muy diferenciadas

- El riesgo de atropello mortal crece exponencialmente a partir de los 70 años.

En vías urbanas e interurbanas



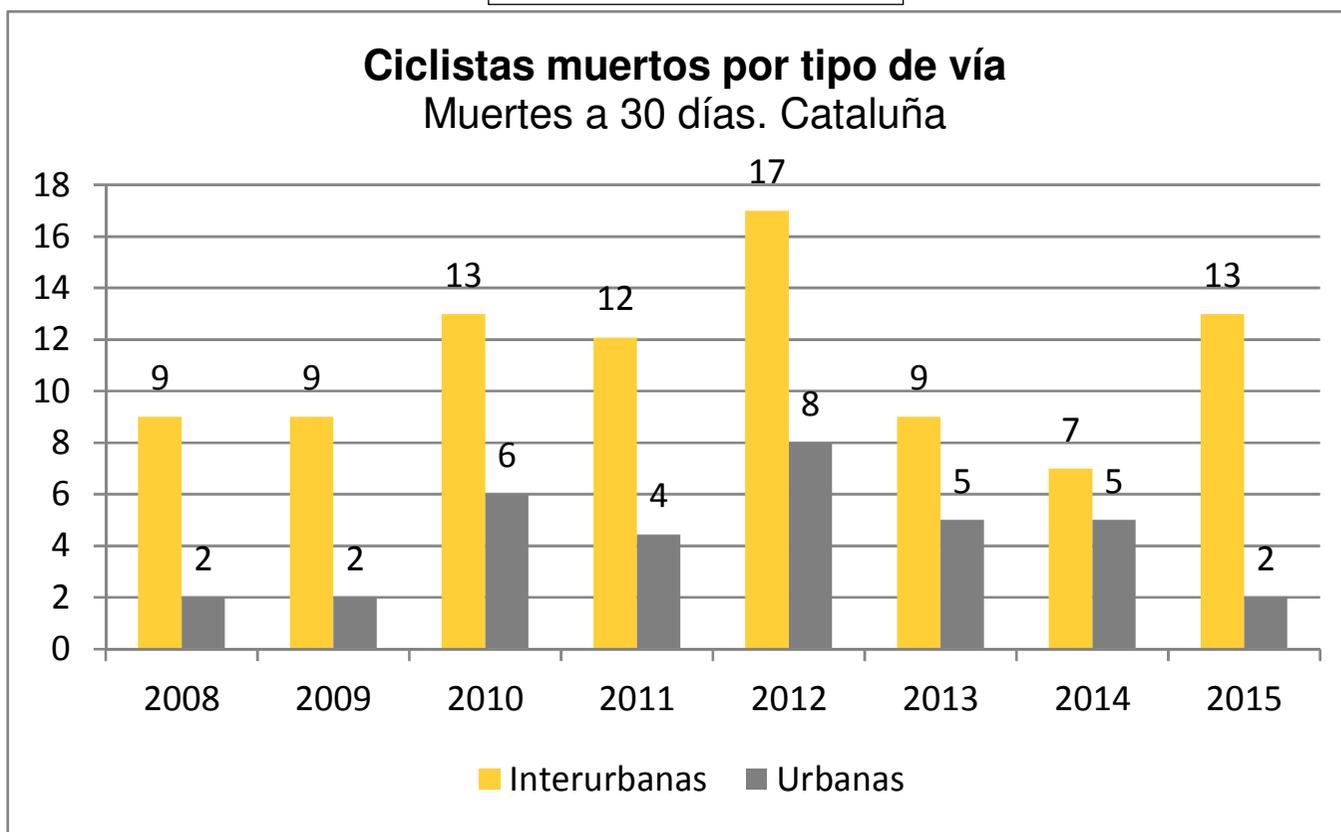
Fuente: SCT e INE



# Los accidentes de tráfico: una realidad poliédrica con caras muy diferenciadas

- El número de ciclistas muertos presenta un comportamiento irregular. En el conjunto de España, el 92% de los ciclistas muertos eran hombres (media 2010-15).

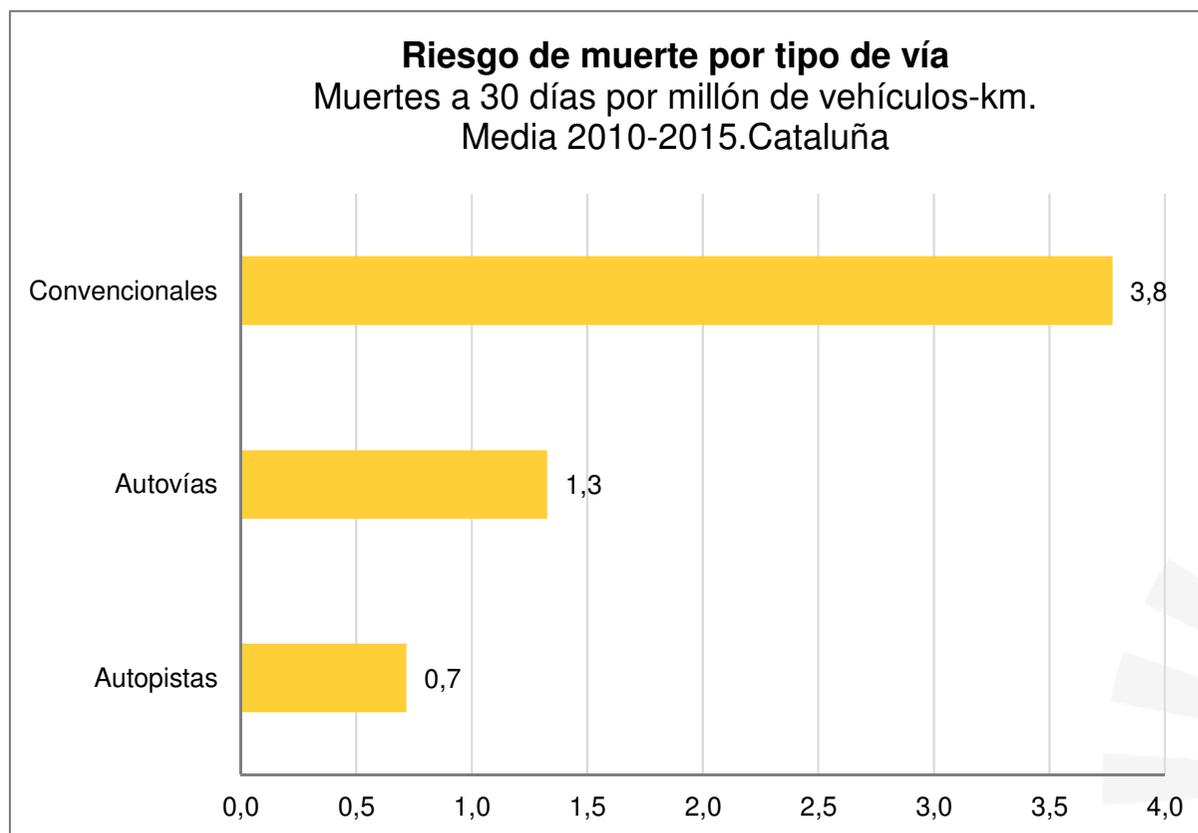
En vías urbanas e interurbanas



Fuente: SCT e INE

## Los accidentes de tráfico: una realidad poliédrica con caras muy diferenciadas

- El riesgo de muerte en las carreteras convencionales es casi 3 veces mayor que el de las autovías, más de 5 veces el de las autopistas..

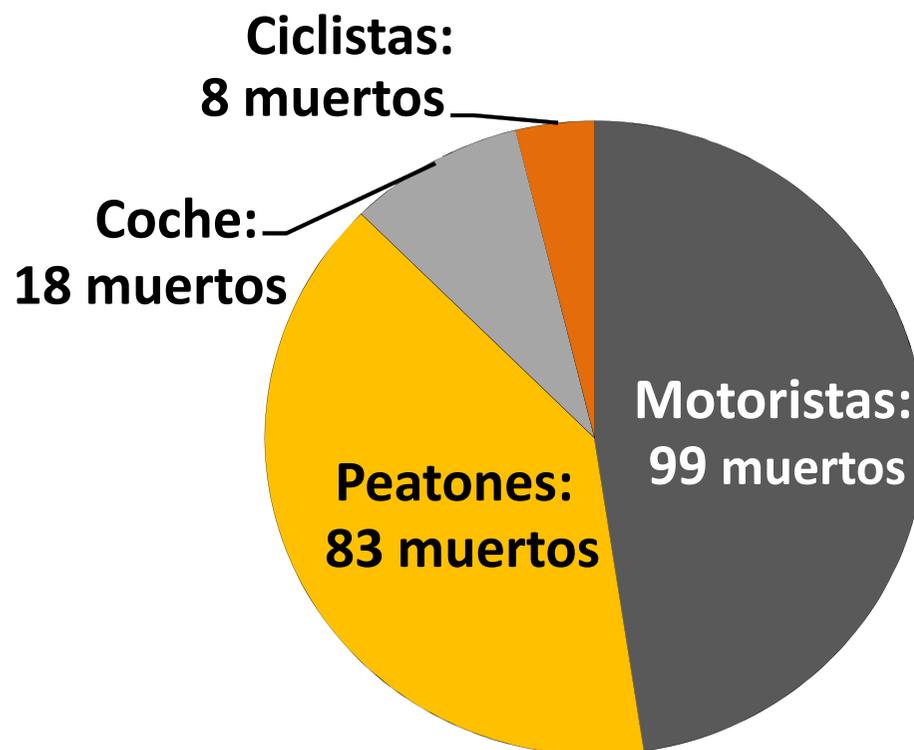


Fuente: Datos EURORAP.

## Los accidentes de tráfico: una realidad poliédrica con caras muy diferenciadas

- En zona urbana, motociclistas y peatones representan la mayoría de las víctimas. En Barcelona, representan el 48% y el 40% de los fallecidos, respectivamente.

Muertos en Barcelona en accidentes de tráfico (2010 - 2016)



Fuente: Ajuntament de Barcelona.



**20 medidas para 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, centrandolo 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 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 esta.

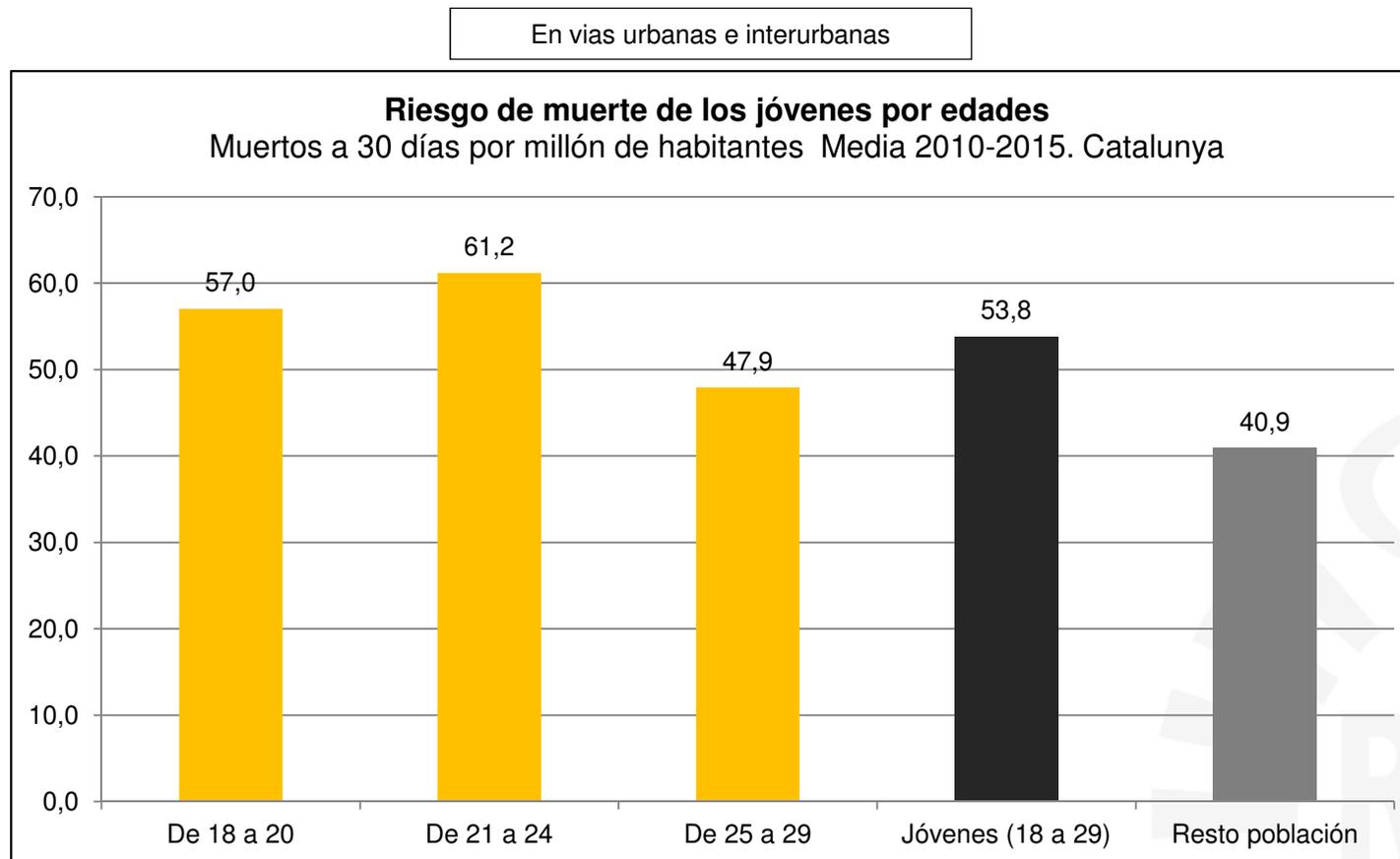
**RACC**

**Jóvenes, profundizar en un modelo de éxito**



# Jóvenes: profundizar en un modelo de éxito

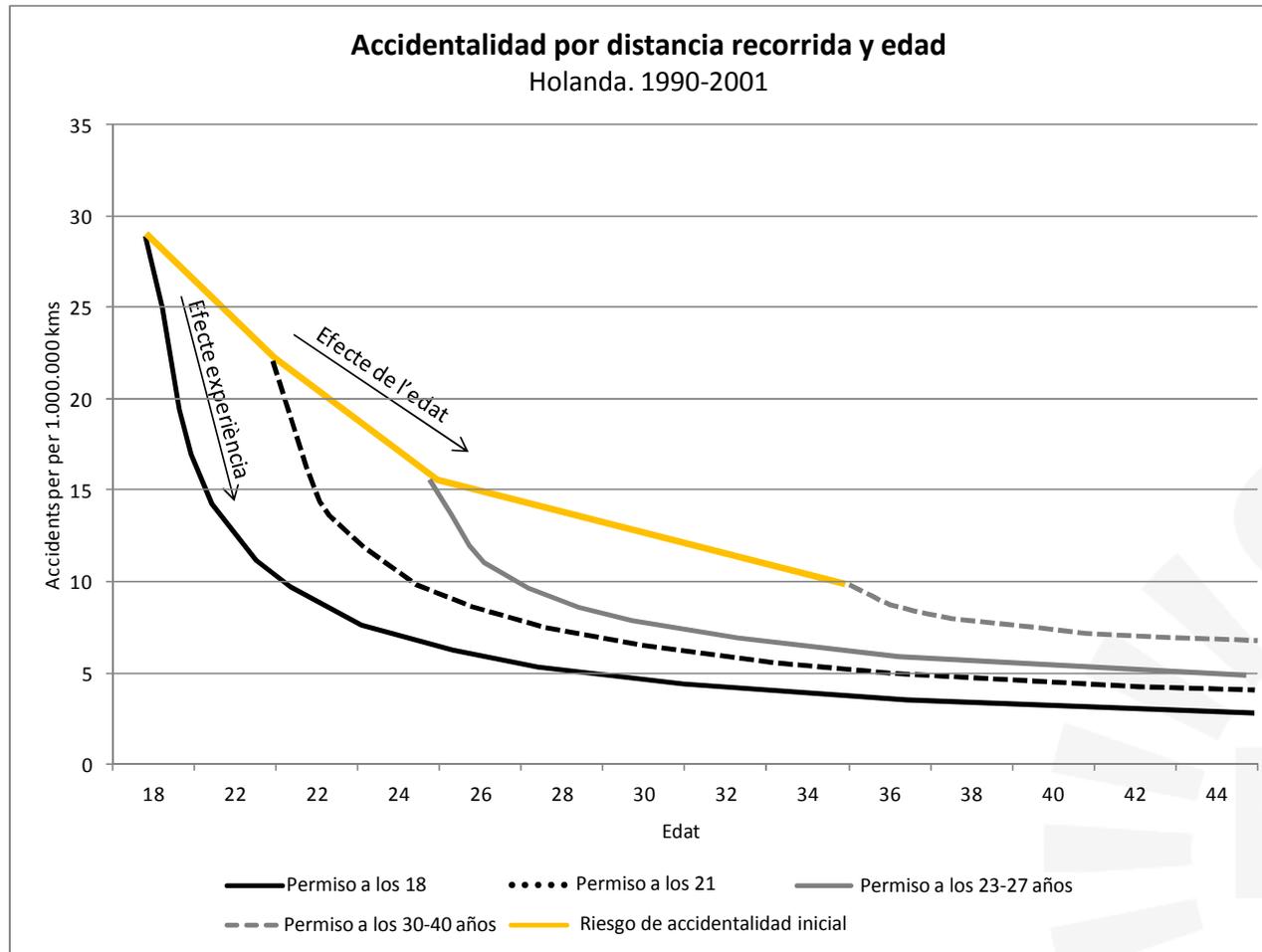
- La tasa de riesgo de los jóvenes es todavía demasiado elevada, especialmente si se compara con el resto de la población: un 32% superior).



Fuente: SCT e INE

# Sistema de acceso gradual al permiso de conducir

- La tasa de riesgo disminuye con la acumulación de experiencia (km recorridos) y con la propia edad.



Fuente: SWOW, 2015.

El RACC proposa implantar un sistema de accés gradual al permís de conduir amb l'objectiu de permetre als conductors joves i nous adquirir les habilitats necessàries en unes condicions de risc menors abans de passar a situacions més complexes.

## FASES:

Verificació



- 1 Se permet la conducció però només si es acompanya d'un progenitor- tutor (a partir dels 17 anys).

Prueba  
o  
examen



- 2 Se permet la conducció sense acompanyant però amb restriccions tals com la prohibició de conducció nocturna, limitació del nombre d'ocupants de la mateixa edat, i taxa zero d'alcohol.

Prueba  
o  
examen



- 3 Se eliminen restriccions progressivament fins a l'obtenció del "permís complet" als dos anys.



**Muchas gracias**



1906