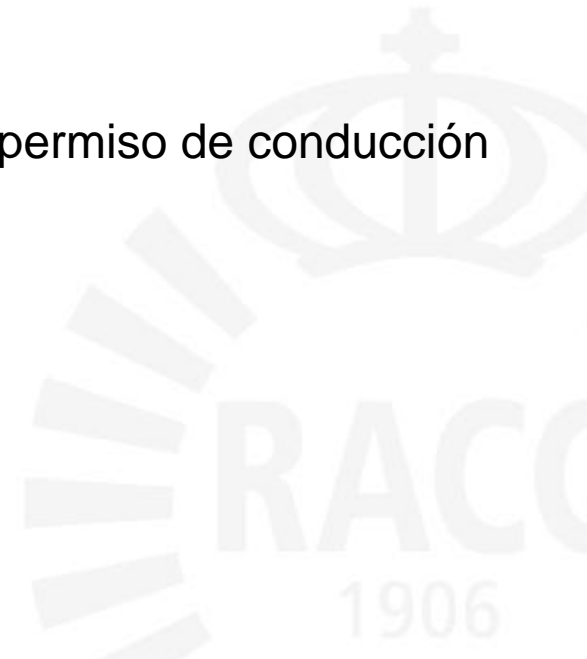


Seguridad vial

20 medidas para el 2020

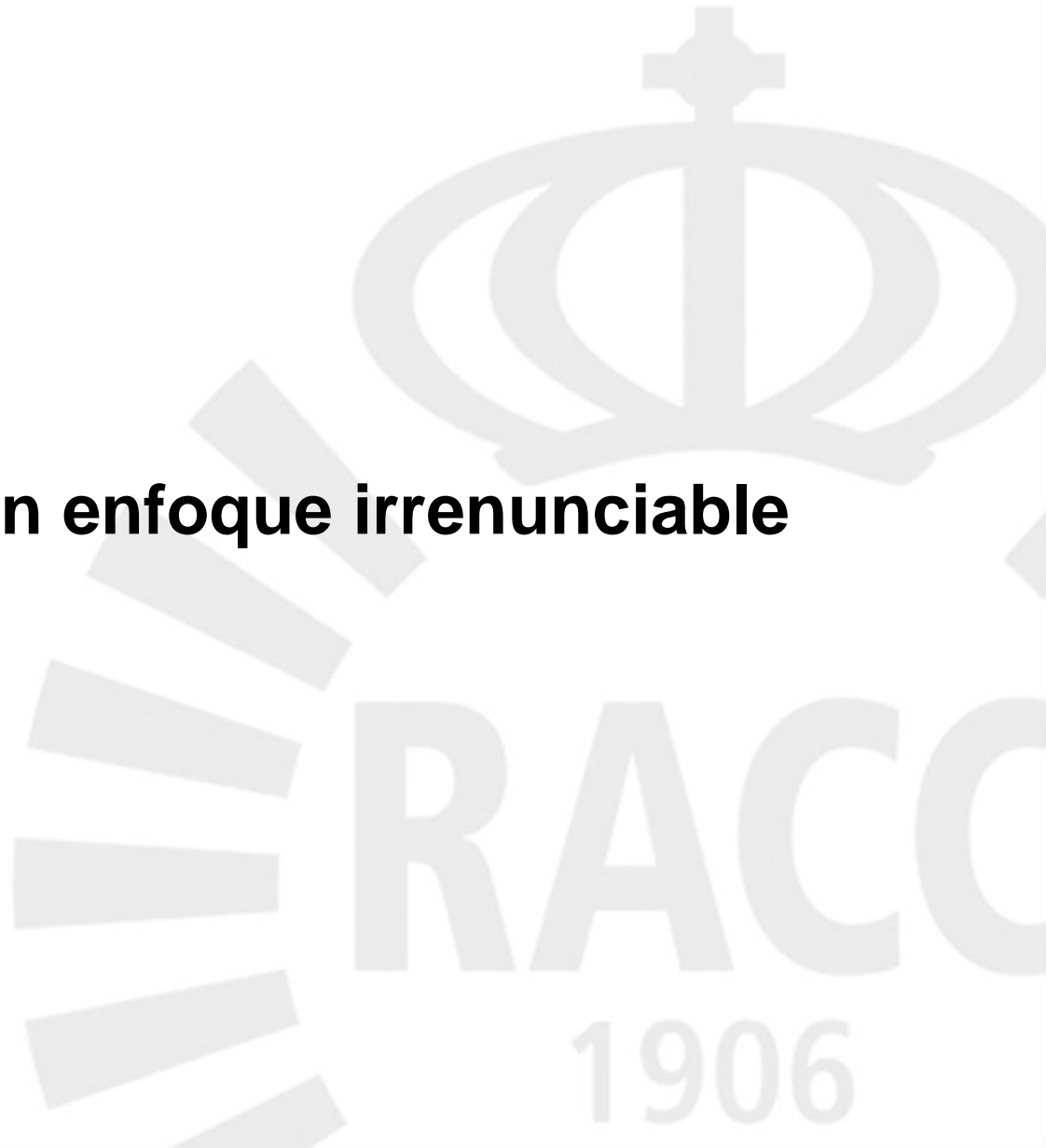


1. Visión Cero: un enfoque irrenunciable
2. Los accidentes de tráfico: una realidad poliédrica... pero con caras muy diferenciadas
3. 20 medidas para el 2020
4. Implantación de un sistema gradual de acceso al permiso de conducción
5. Conclusiones



RACC

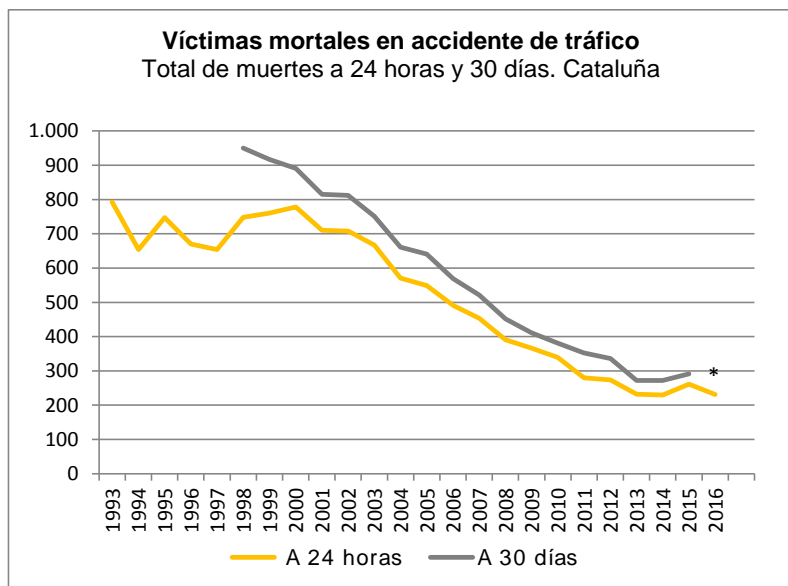
Visión cero: un enfoque irrenunciable



Visión cero: un enfoque irrenunciable

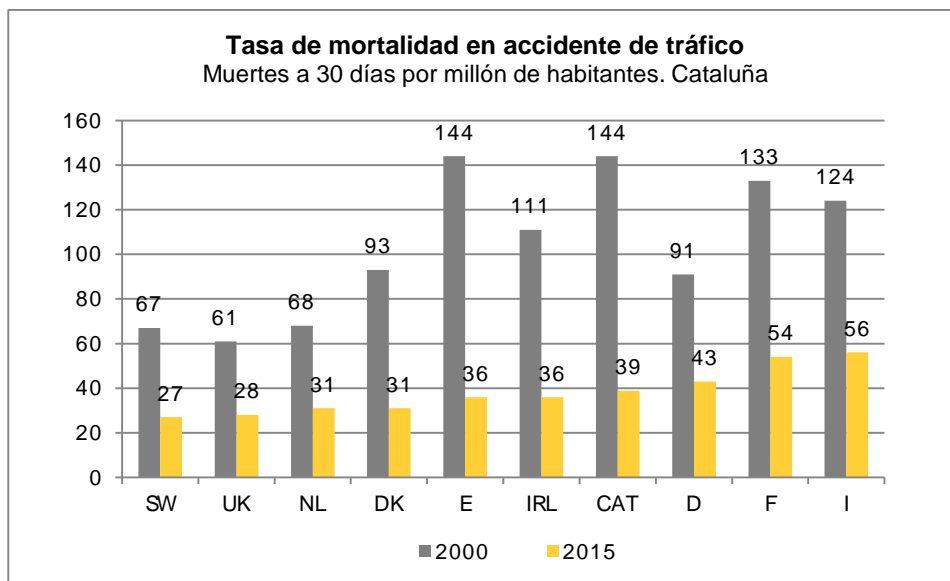
- Pocos países en el mundo han tenido una evolución tan positiva de sus cifras de accidentalidad vial como España y Cataluña a lo largo de los últimos 15 años.
- Es cierto que los últimos dos años se observa un estancamiento en la reducción de la accidentalidad y en el 2015 incluso un ligero incremento.

En vías urbanas e interurbanas



Fuente: SCT*

En vías urbanas e interurbanas

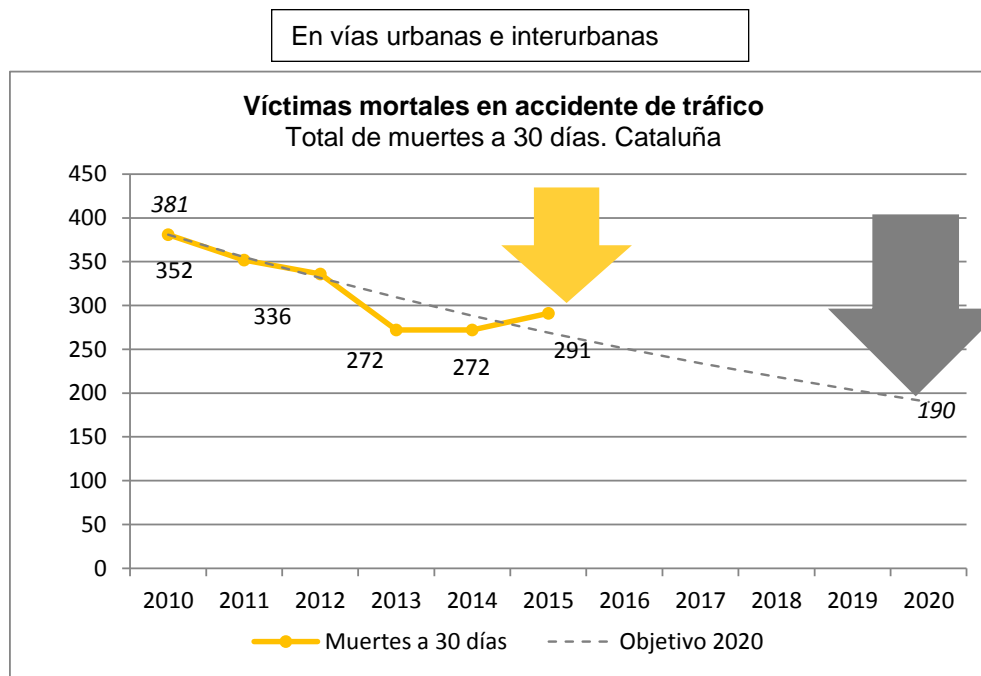


Fuente: SCT, DGT y Comisión Europea

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

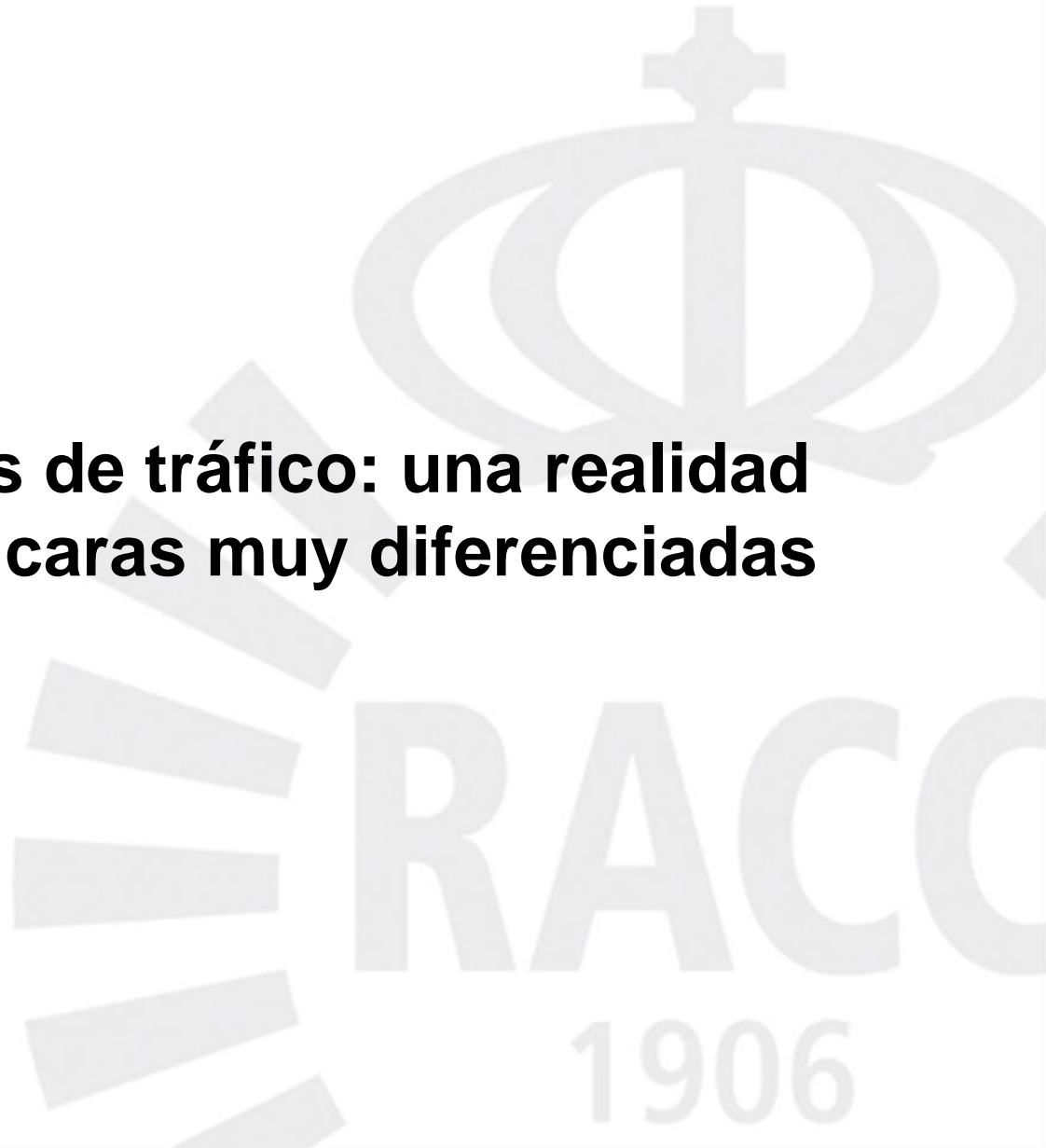
Visión cero: un enfoque irrenunciable

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



Fuente: SCT

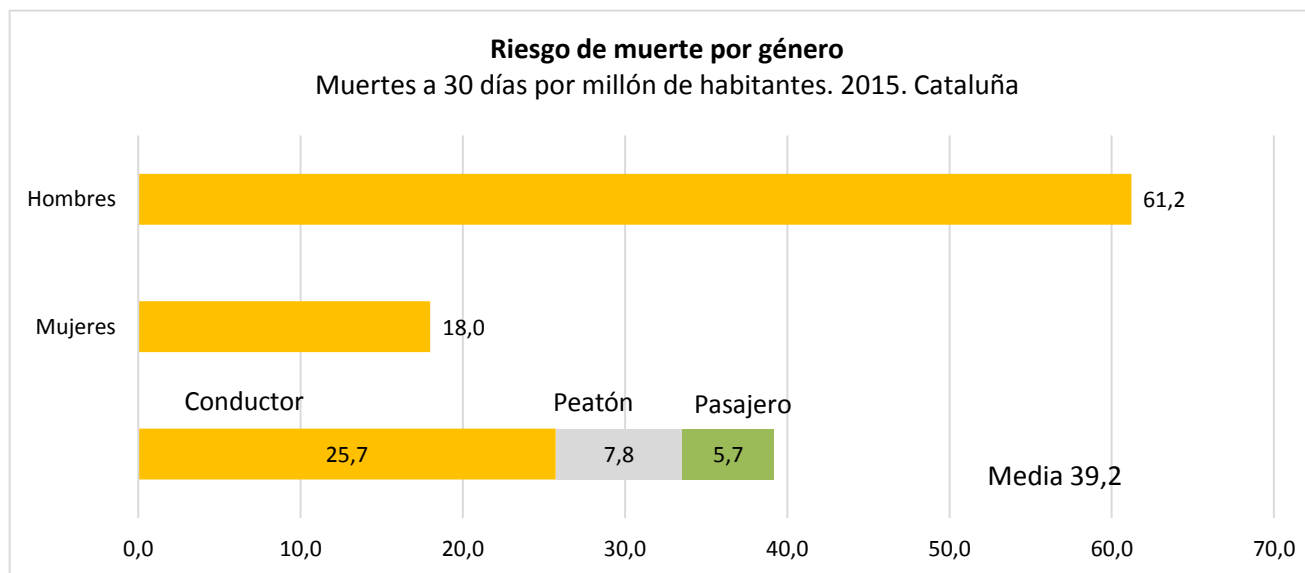
Los accidentes de tráfico: una realidad poliédrica con caras muy diferenciadas



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

- El riesgo varía según las características personales, las situaciones de tráfico y el tipo de vehículo o de vía. Por lo tanto, la identificación de los colectivos de más riesgo es un elemento clave para la aplicación de medidas que permitan aligerar el balance de siniestralidad.
- Los hombres mueren más en accidentes de tráfico que las mujeres, mucho más de la cuenta teniendo en consideración su peso en la población. El riesgo de muerte de un hombre en accidente de tráfico es 3,4 veces superior al de las mujeres, considerando conjuntamente conductores, pasajeros o peatones.

En vías urbanas e interurbanas

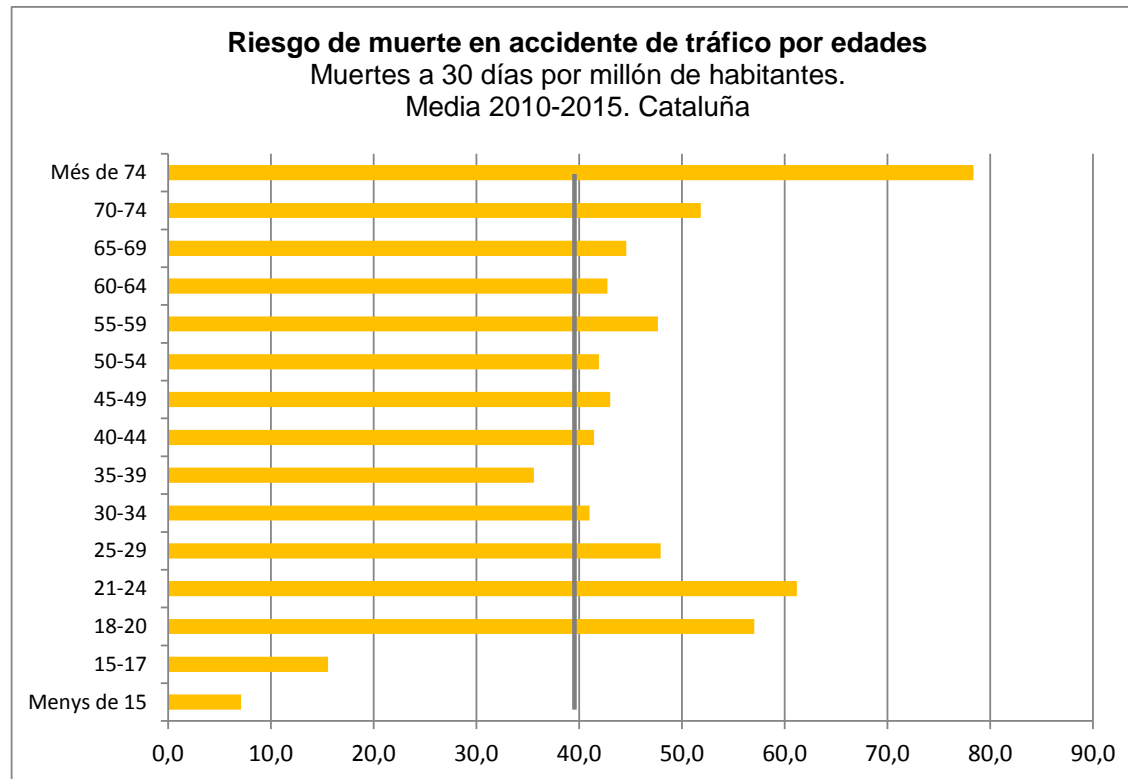


Fuente: SCT e INE

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

- El riesgo global de muerte en accidente, ya sea como conductor, pasajero o peatón, es particularmente elevado entre las personas mayores (más como peatón) y los jóvenes (más como conductor).

En vías urbanas e interurbanas

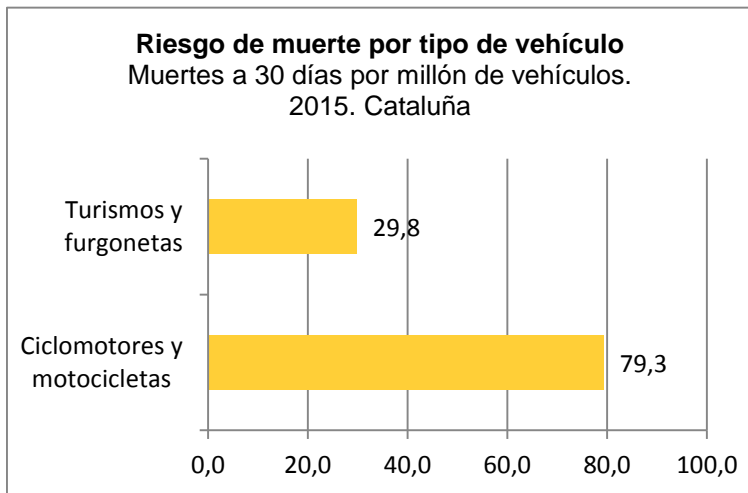


Fuente: SCT e INE

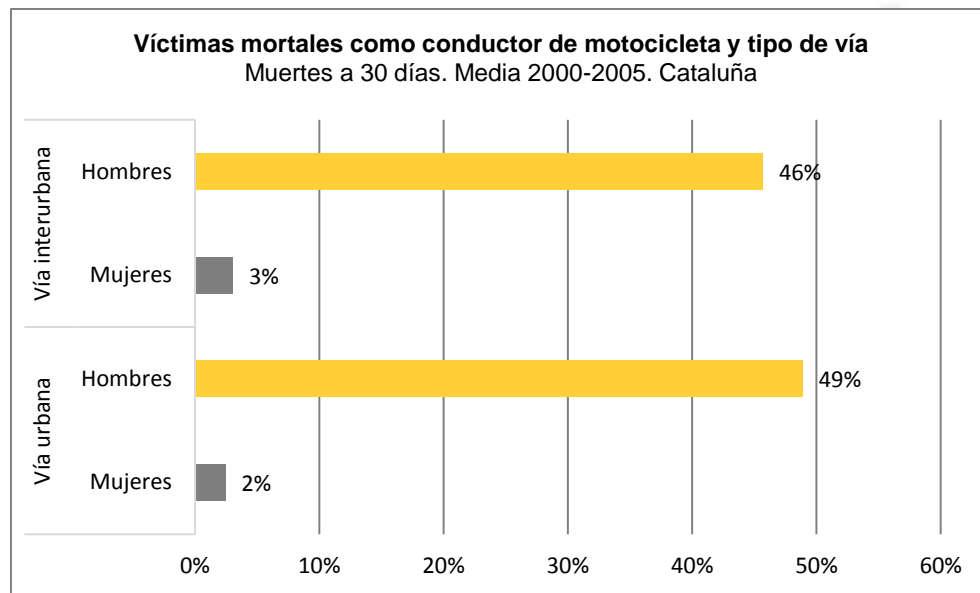
Los accidentes de tráfico: una realidad poliédrica con caras muy diferenciadas

- El medio de transporte es también muy relevante. Ir en moto es mucho más peligroso que ir en coche. El riesgo de moverse en moto o ciclomotor es un 166% superior al de moverse en turismo o furgoneta.
- Los hombres tienen un peso mucho más elevado que las mujeres, representan el 95% de las víctimas en accidentes de ciclomotores y motocicletas.

En vías urbanas e interurbanas



En vías urbanas e interurbanas



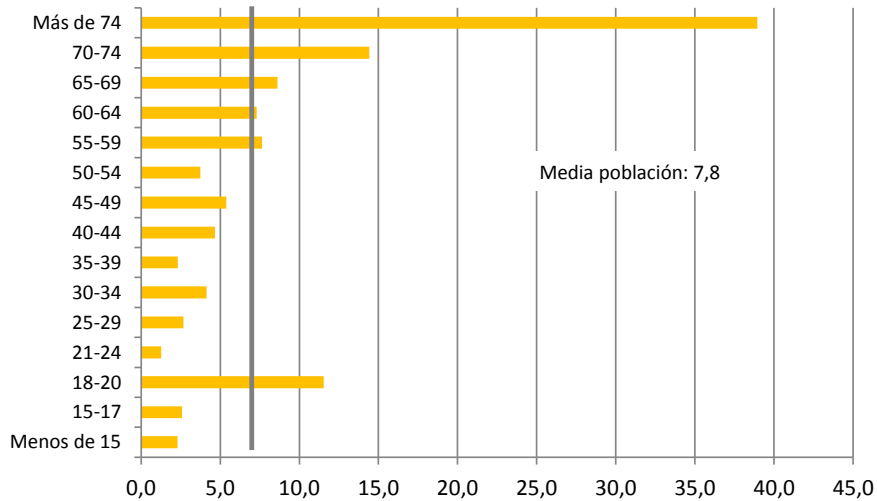
Fuente: SCT e INE

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

- Los peatones muertos en las vías públicas han disminuido un 9% en los últimos años (2010-2015). Igualmente, se observa claramente como el riesgo crece exponencialmente con la edad.
- La bicicleta está emergiendo en el panorama de la movilidad como vehículo cada vez más usado. En el conjunto de España, el 92% de los ciclistas muertos eran hombres.

En vías urbanas e interurbanas

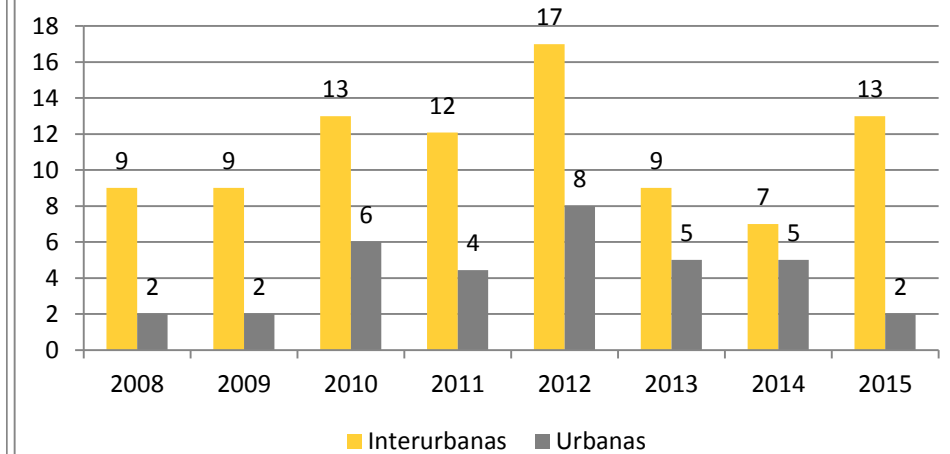
Riesgo de muerte en accidente de tráfico como peatón
Muertes a 30 días por millón de habitantes.
Media 2010-2015. Cataluña



Fuente: SCT e INE

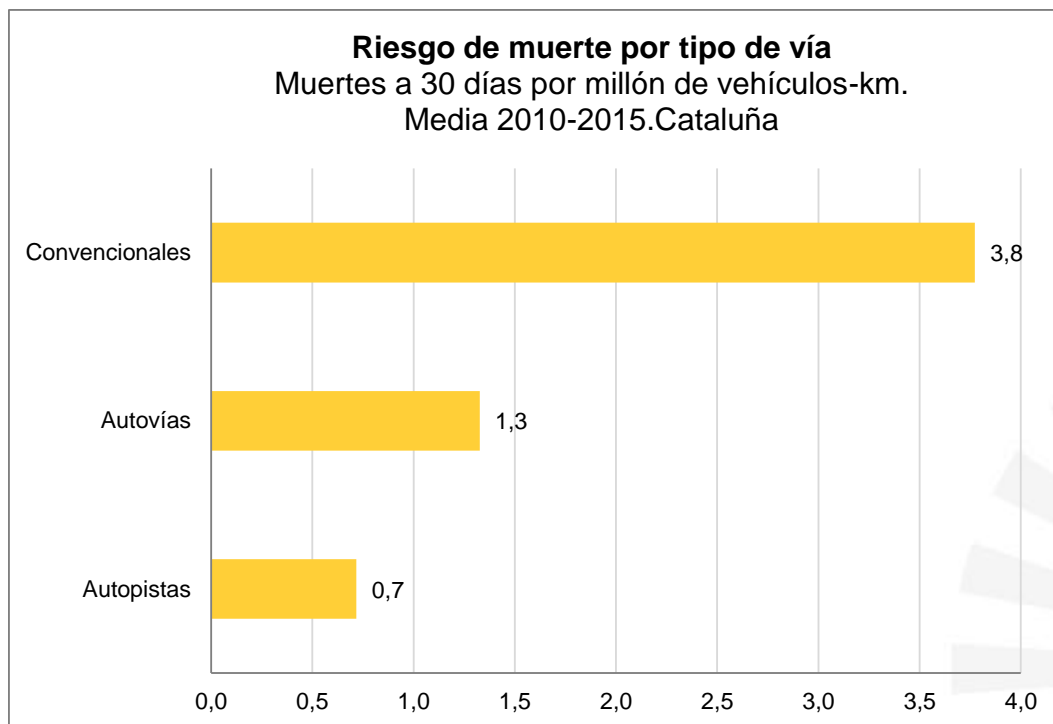
En vías urbanas e interurbanas

Ciclistas muertos por tipo de vía
Muertes a 30 días. Cataluña



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

- El riesgo de muerte es más elevado en las carreteras convencionales que en las autovías o autopistas de peaje, pues el número de muertos por vehículo – kilómetro recorrido en las primeras es casi 3 veces más grande que el de las autovías y más de 5 veces que el de las autopistas.



Fuente: Datos EURORAP.

RACC

20 medidas para el 2020





LAS PERSONAS

Jóvenes

1. Acceso gradual al permiso de conducir

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 uso del vehículo (limitación en la conducción de noche, limitación del número de ocupantes, etc.).

Personas mayores

2. Ofrecer instrumentos de autoevaluación y mejorar las pruebas de aptitud

Encontrar un mejor equilibrio entre autonomía y seguridad en la movilidad de las personas mayores, promoviendo instrumentos de autoevaluación que orienten sobre la oportunidad de seguir conduciendo y mejorar el rigor de las pruebas de aptitud psicocognitiva realizadas a las personas mayores de 75 años.

**LAS PERSONAS****Peatones****3.Campañas de sensibilización masiva**

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





LAS PERSONAS

Ciclistas

4. Carriles bici segregados

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

5. Uso del casco y cumplimiento del código de circulación

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

6. Seguro de responsabilidad civil

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

**LAS PERSONAS****Motoristas****7. Intercambio de multas por formación**

Poner en marcha un sistema selectivo de intercambio parcial de multas por cursos de formación, para mejorar la actitud de los conductores de más riesgo.

8. Examen a conductores B+3

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. Concienciación a los grupos de más riesgo

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

**LAS PERSONAS****Conductores****10. Formación continuada a los conductores y más coordinación entre las autoridades**

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



FACTORES DE RIESGO

Velocidad

11.Revisión de los límites y su señalización

Proceder a una revisión sistemática de los límites de velocidad, revisando la coherencia con la morfología de la vía y el tráfico que soporta y mejorando la señalización

Alcohol y drogas

12.Tasa cero de alcoholemia

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

Distracciones

13.Bloqueo del móvil y certificación de aplicaciones compatibles con la conducción

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



LOS VEHÍCULOS

Parque y tecnología

14. Eliminación del impuesto de matriculación

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

15. Sistema de freno automático de emergencia en todos los coches nuevos

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

16. ABS obligatorio en motos de menos de 125 cc

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



LAS INFRAESTRUCTURAS

Nivel de servicio

17. Política de mantenimiento preventiva en lugar de reactiva

Fijar como objetivo para 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. Adecuación de las travesías urbanas

Llevar a cabo una política sistemática de mejora de las travesías urbanas adecuando la infraestructura al uso funcional de la vía, ya que en Cataluña concentran el 20% de los accidentes graves y mortales, cuando solo representan el 10% de la red.



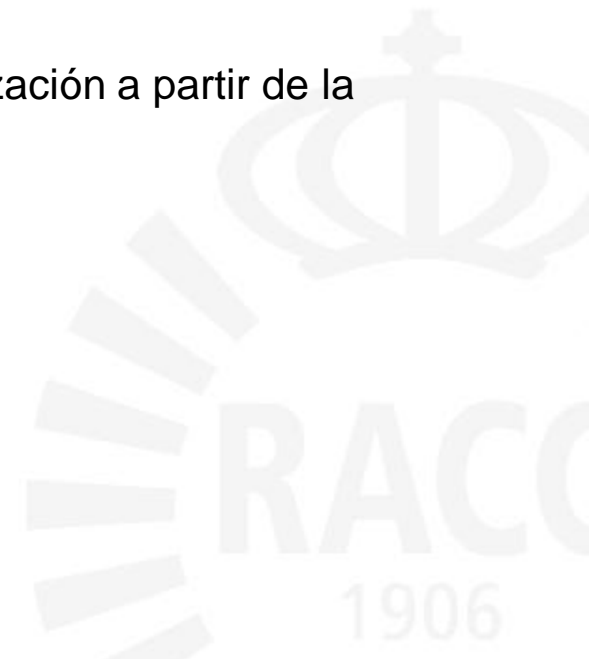
LAS INFRAESTRUCTURAS

19. Desvíos obligatorios del tráfico pesado

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

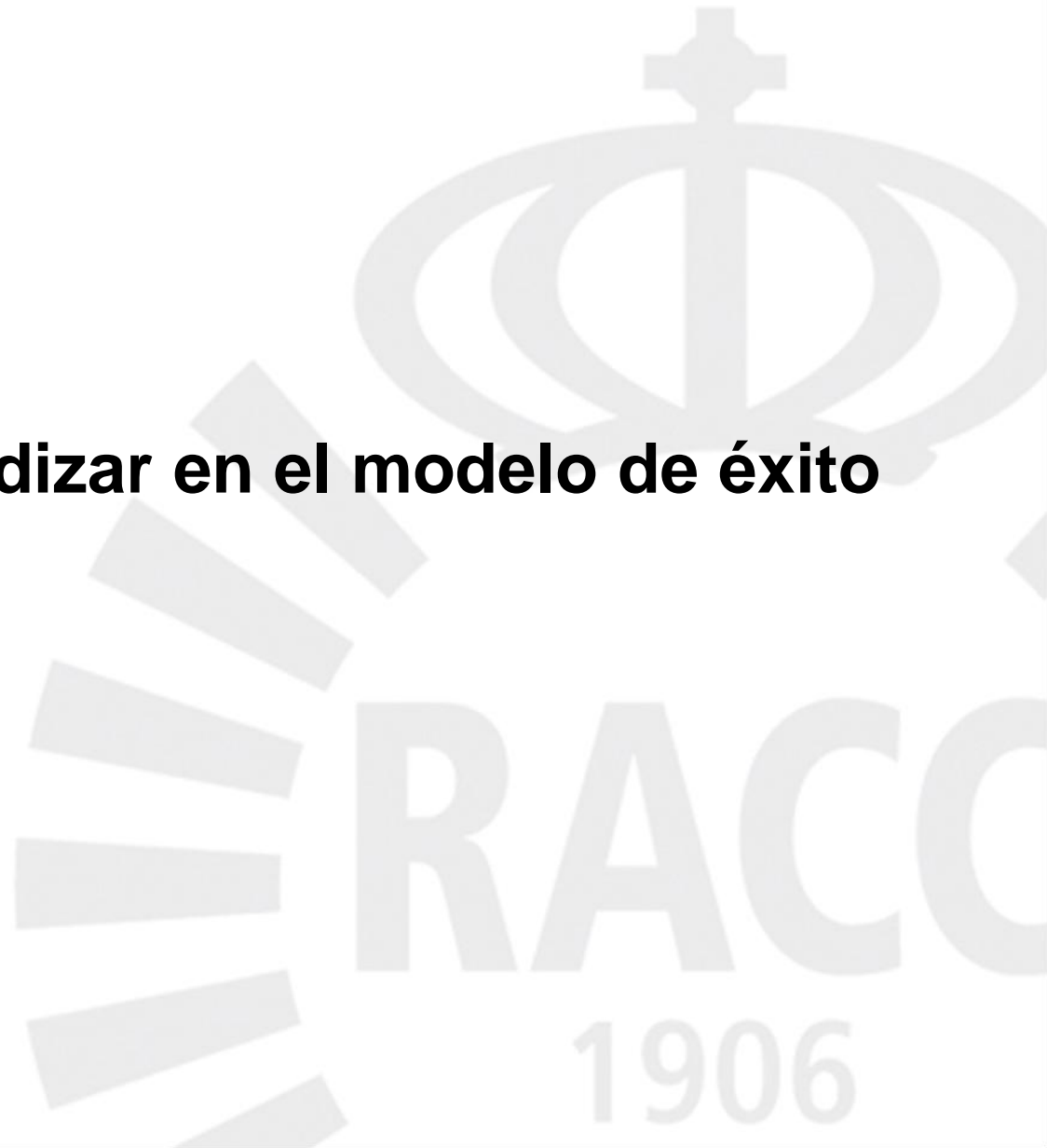
20. Revisión integral de la señalización

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



RACC

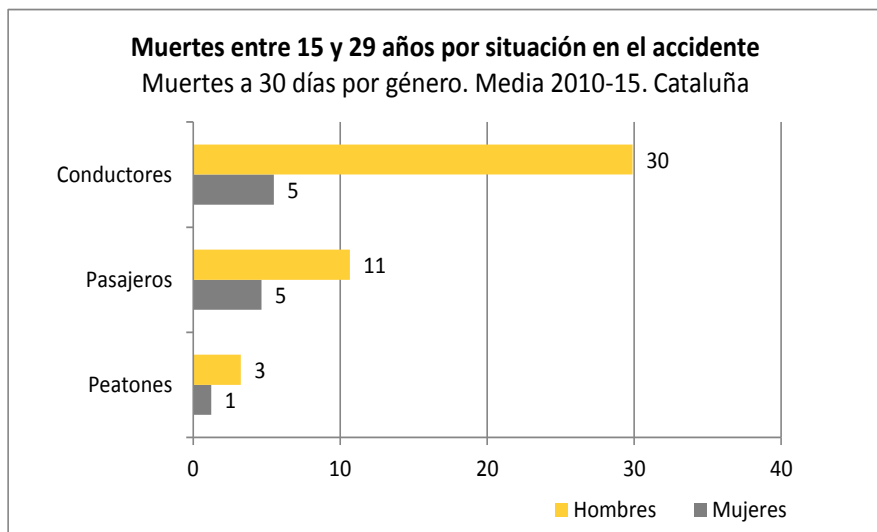
Jóvenes, profundizar en el modelo de éxito



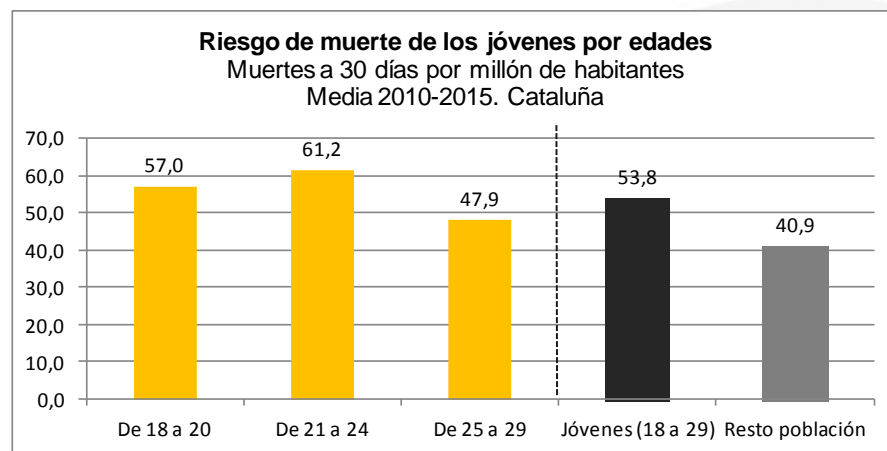
Jóvenes, profundizar en el modelo de éxito

- La reducción de la mortalidad entre los jóvenes ha sido uno de los grandes éxitos de la política de seguridad vial de los últimos años, pero el camino es aún largo y complejo, en particular en el caso de los hombres jóvenes.
- La tasa de riesgo de los jóvenes todavía es demasiado elevada, especialmente si se compara con la del resto de la población (un 32% superior).
- En los jóvenes vemos cómo el riesgo de los chicos sigue siendo superior, ya sea como conductor, peatón o pasajero, al de las chicas.

En vías urbanas e interurbanas



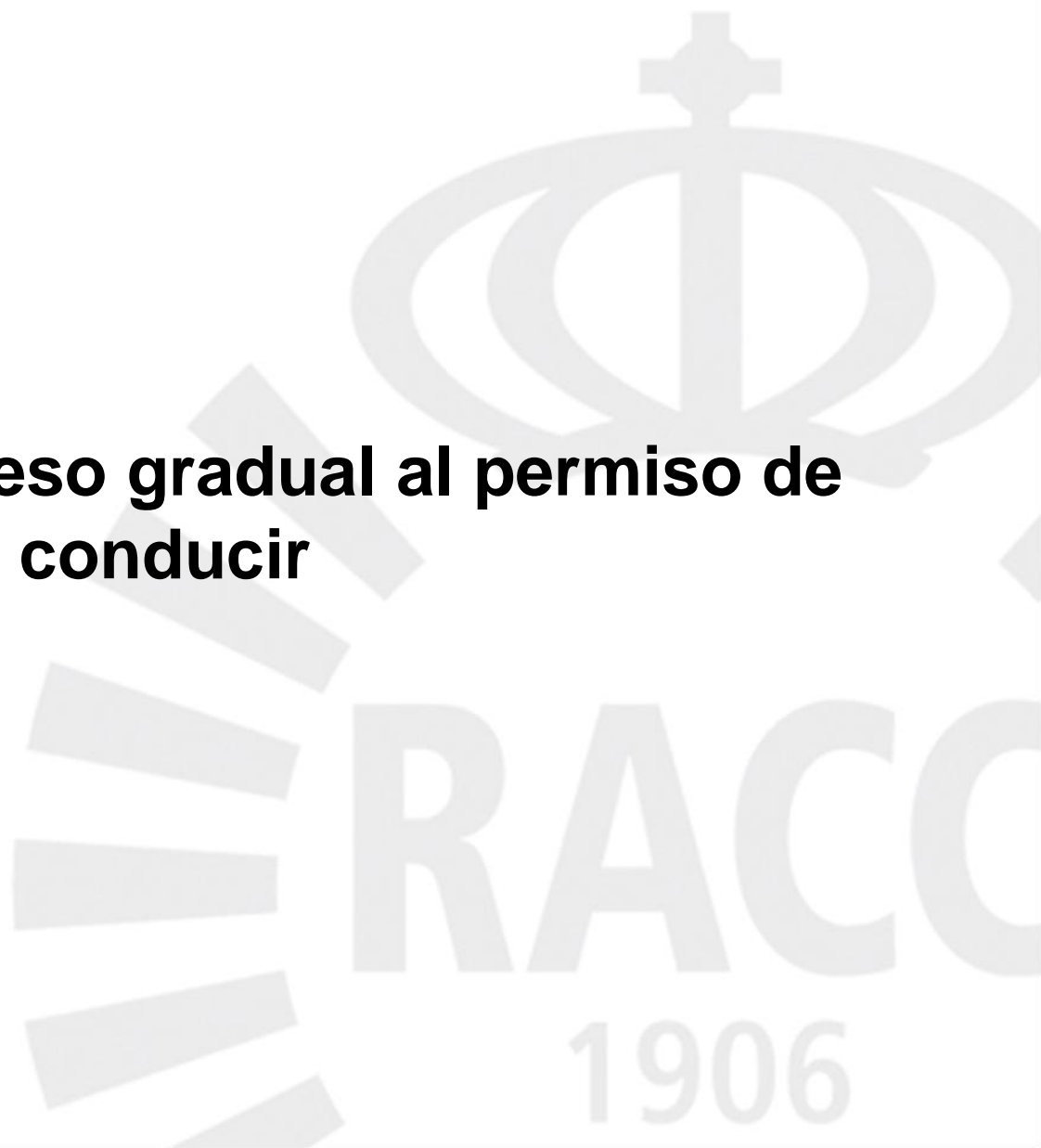
En vías urbanas e interurbanas



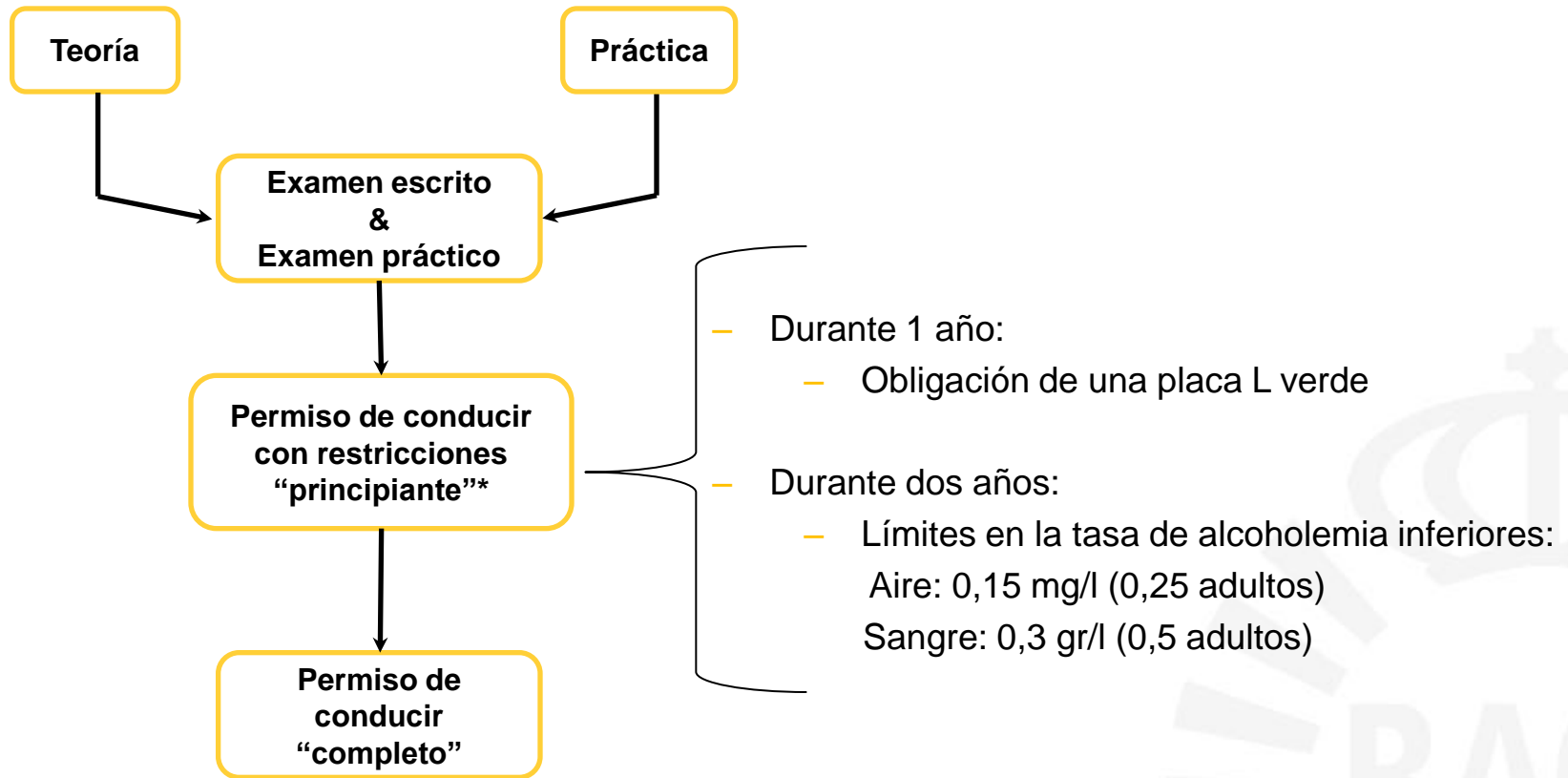
Fuente: SCT e INE

RACC

Sistema de acceso gradual al permiso de conducir



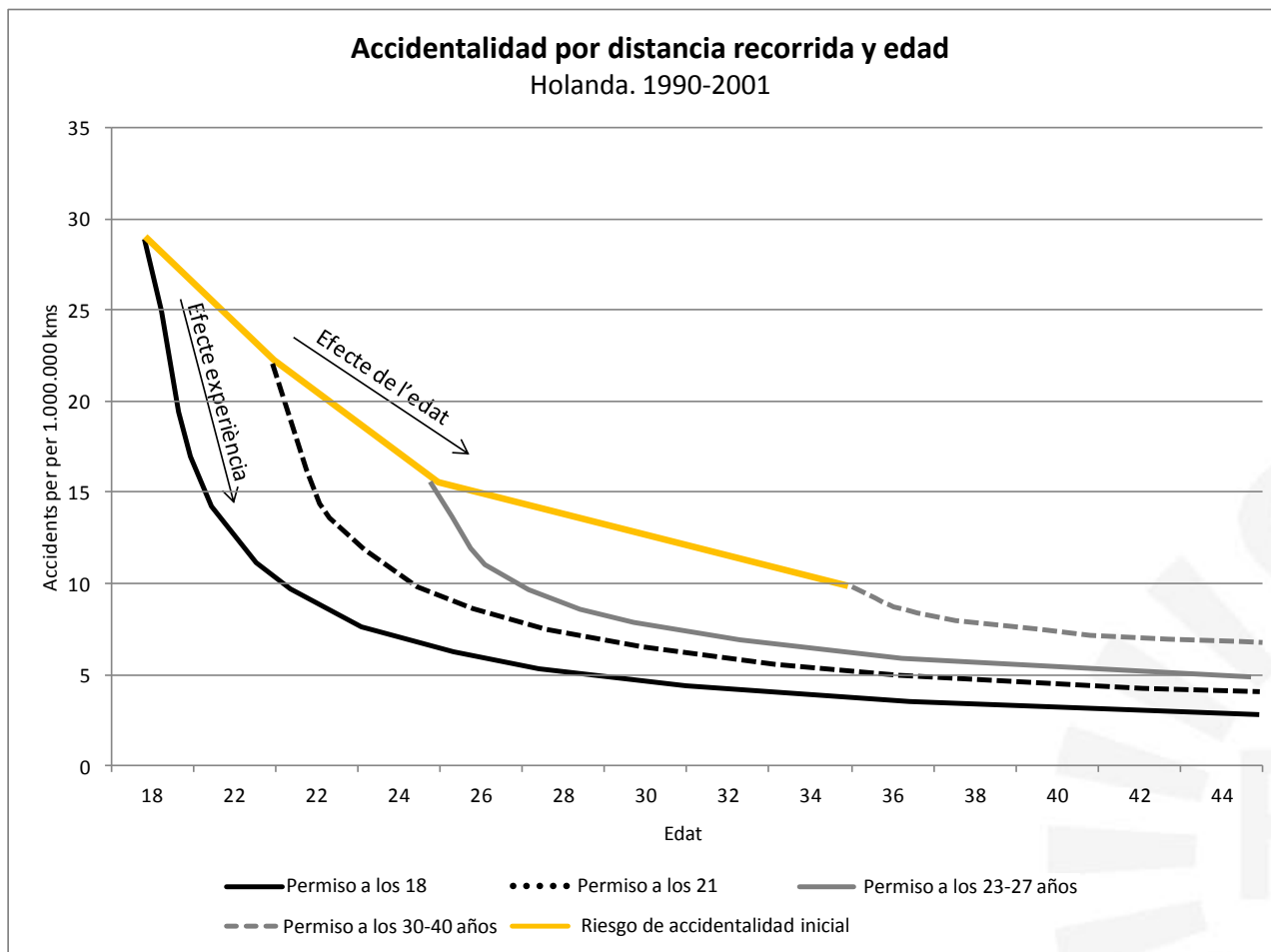
SISTEMA TRADICIONAL



*Aplicar a los permisos A1, A2 o B

Sistema de acceso gradual al permiso de conducir

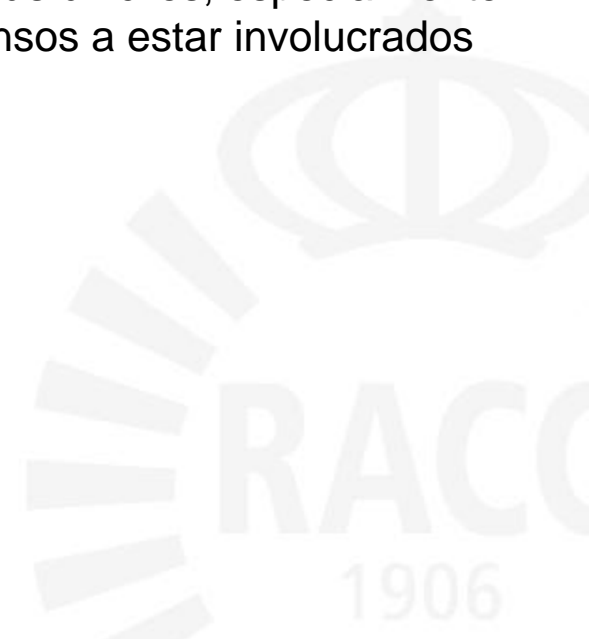
Hay estudios que muestran cómo la experiencia es el factor más determinante en el descenso de la accidentalidad de los conductores noveles, siendo este factor superior al de la edad.



Fuente: SWOW, 2015.

El RACC propone implantar un sistema de acceso gradual al permiso de conducir a partir de los 17 años

–El sistema de acceso gradual al permiso de conducir tiene como objetivo permitir a los conductores principiantes obtener las habilidades de conducción necesarias en condiciones de riesgo más bajo antes de pasar a las tareas de conducción más difíciles, especialmente aquellos que la investigación ha identificado que son más propensos a estar involucrados en una colisión.



Sistema de acceso gradual al permiso de conducir

Se trata de una propuesta flexible y de relativa ágil implantación.

Un sistema de acceso gradual al permiso completo constaría, generalmente, de tres fases separadas por pruebas y exámenes teóricos y prácticos equivalentes a los que hoy en día se llevan a cabo.

FASES:

Verificación

- 1 Se permitiría la conducción pero únicamente si se acompaña de un pariente o tutor o similar (a partir de los 17 años).

Prueba

- 2 Se permitiría la conducción sin acompañante pero con limitaciones tales como la prohibición de conducción de noche o la limitación en el número de ocupantes de la misma edad.

Prueba

- 2 Una vez obtenido el carnet continuarían aplicando restricciones tales como el límite cero en la tasa de alcoholemia durante los dos primeros años.

Sistema de acceso gradual al permiso de conducir

–Las medidas adoptadas en este tipo de sistemas suelen incluir todos o algunos de los elementos que se enumeran a continuación:

SISTEMA DE ACCESO GRADUAL AL PERMISO DE CONDUCIR

| Etapa permiso | Componentes del sistema de acceso gradual al permiso de conducir | Duración aproximada |
|-----------------------|--|---------------------|
| 1 Permiso de aprendiz | <ul style="list-style-type: none"> •Mínimo número de horas de conducción en carretera supervisadas o acompañadas •Obligatoriedad de ser acompañado por un conductor experimentado •Rellenar un libro de registro para verificar las horas que se han pasado conduciendo en la carretera •Obligatoriedad de llevar placa L roja | 6 meses-2 años |
| 2 Permiso provisional | <ul style="list-style-type: none"> •Restricción del número de pasajeros de edades similares •Restricción en la conducción a altas horas de la noche •Restricción en las potencias del coche •Reducción del límite de alcoholemia •Prohibición absoluta del uso del móvil mientras se conduce •Obligatoriedad de llevar una placa L verde | 6 meses-2 años |
| 3 Permiso completo | <ul style="list-style-type: none"> •Posibles límites en el primer año de licencia completa, por ejemplo: •Menor número de puntos de penalización permitida antes de retirar la licencia •Límites en la tasa de alcoholemia inferiores | 6 meses-2 años |

Fuente: RAC (UK) Automóvil Club del Reino Unido

Sistema de acceso gradual al permiso de conducir

| | Obtención primer permiso | Permiso de aprendiz / permiso de prueba | Permiso completo |
|---------------------------|---|--|--|
| Alemania | A los 17 años se puede acceder al primer permiso, pasando un examen teórico y práctico. | Hasta los 18 años debe conducir acompañado por un adulto mayor de 30 años , con experiencia de 5 años y menos de tres puntos de punición en el carnet y solo dentro de de Alemania. Los acompañantes deben estar registrados y tienen que respetar la tasa de alcoholemia del conductor. | A los 18 años puede obtener el permiso definitivo, en un máximo de tres meses , durante este periodo puede conducir sin acompañante pero siempre dentro de Alemania. |
| Canadá (British Columbia) | A partir de los 16 años se puede acceder al primer permiso pasando un examen teórico y una evaluación óptica. | Se divide en dos fases: Una primera en la que puede conducir acompañado por un familiar o tutor / cero tolerancia con alcohol / prohibición circulación entre las 12 y las 5 am / máximo un pasajero a parte del acompañante. Y una segunda (después de 12 meses y test práctico) en la que puede llevar un máximo de un pasajero / cualquier multa durante este período te devuelve a la fase anterior / cero tolerancia al alcohol. | Para obtener el permiso completo hay que pasar un test de conducción en carretera de 50 minutos , después de un mínimo de dos años en la anterior fase. |
| Irlanda | A partir de 15 años se puede acceder al primer permiso pasando un examen teórico. | Ha de conducir acompañado por una persona que tenga al menos 2 años permiso completo / No puede circular en autopistas o autovías / Debe mostrar una placa L . | Después de un mínimo de 6 meses y un máximo de 2 años con el anterior permiso puede realizar el examen de conducción que le permitirá acceder a la licencia completa. |
| Luxemburgo | A partir de 17 años se puede acceder al primer permiso pasando un examen teórico. | Debe hacer al menos 16 horas de práctica con instructor. Además puede circular - practicar con un familiar o amigo que tenga 6 años de carnet. No puede circular entre las 23 y las 6h y fuera de la red viaria de Luxemburgo. | Después de un mínimo de tres meses y un máximo de 6 meses con el anterior permiso puede realizar el examen de conducción que le permitirá acceder a la licencia completa. Durante dos años el conductor aún tiene restricciones como un límite legal de alcohol menor. |
| Suiza | A partir de los 18 años se puede acceder al primer permiso pasando un examen teórico y un examen práctico. | Durante este período debe circular acompañado de alguien con al menos 23 años y un mínimo de 3 años de carnet. | Después de un máximo de 36 meses con el anterior permiso puede realizar el examen de conducción que le permitirá acceder a la licencia completa. |

Fuente: Varias*. *Esquematización: Las nomenclaturas y los procesos varían de país a país.

Sistema de acceso gradual al permiso de conducir

- Según un estudio del RAC (UK), el Automóvil Club del Reino Unido, un sistema de acceso gradual al permiso de conducir, teniendo en cuenta la eficacia conseguida a nivel internacional, incluyendo solo los conductores de edades comprendidas entre los 17 y los 19 años, podría:
 - Ahorrar 4.478 personas accidentadas (433 de ellas muertas o gravemente heridas) en Gran Bretaña
 - Obtener beneficios sociales por valor de 235 millones de euros al año en Gran Bretaña
- El SWOV (el Instituto de Investigación para la Seguridad Vial Holandesa) señala que los países que han introducido un sistema de acceso gradual al permiso de conducir han visto una disminución del 15,5% al 22% en el número de accidentes graves con personas de 16 años de edad y entre el 6% y el 9% en personas de 17 años.
- Aunque es una tendencia mucho más extendida en Norte América, en Europa los siguientes países ya han introducido un sistema de acceso gradual al permiso de conducir: Alemania, Austria, Finlandia, Irlanda, Luxemburgo y Suiza.

Conclusiones



- En Cataluña, entre 2000 y 2013, se redujeron las muertes por accidente de tráfico un 70%. Esta tendencia se ha visto frenada desde 2013 y pone en riesgo conseguir alcanzar el objetivo para el 2020.
- Las medidas que en su momento fueron determinantes en la reducción de la siniestralidad han dejado de ser suficientes para seguir avanzando en la reducción de los accidentes de tráfico.
- Es el momento de hacer microcirugía y 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. **El RACC propone 20 medidas cuya aplicación es factible y viable.**
- Se destaca la propuesta de implantar un sistema de acceso gradual al permiso de conducir ya que permitirá mejorar la seguridad de un determinado colectivo, los jóvenes, que presentan unas tasas de riesgo aún muy elevadas (un 32% superior a las del resto de la población).