

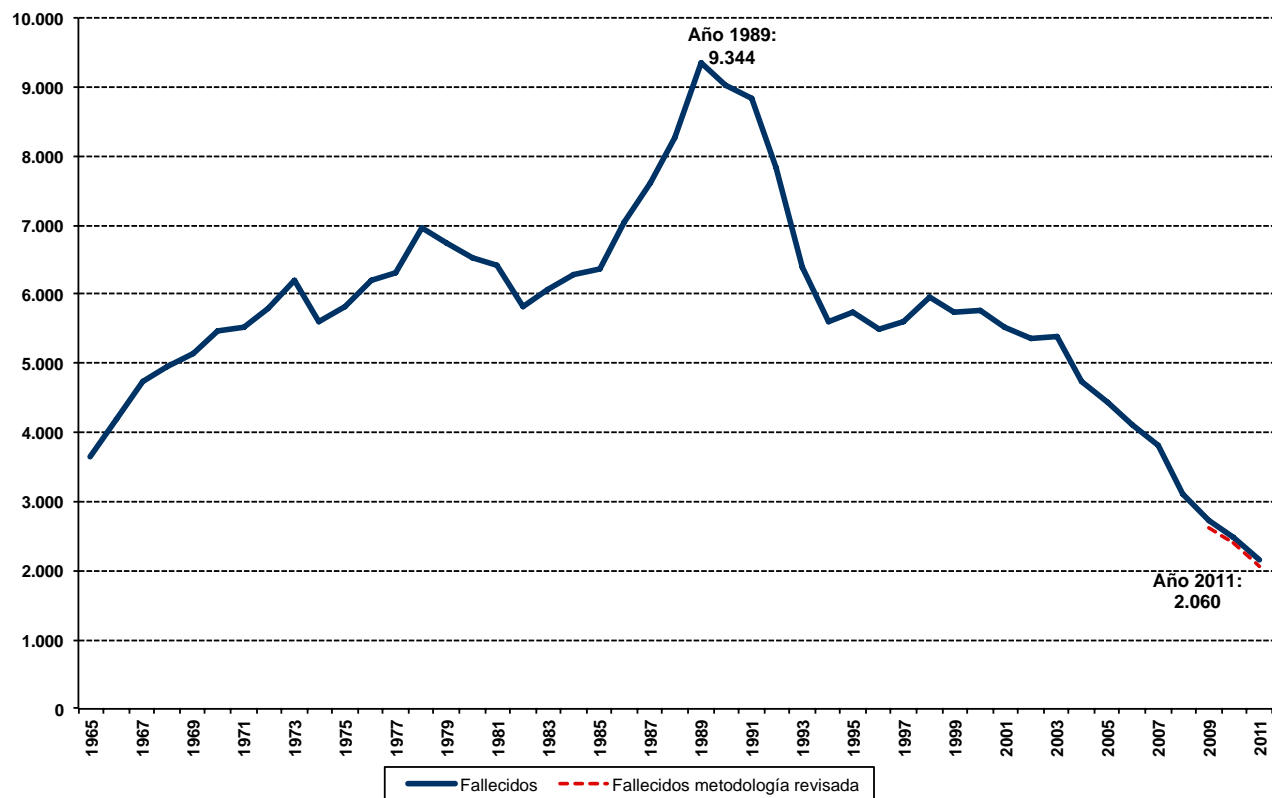
PLAN DE MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

BARCELONA 13 DE MAYO 2013



MINISTERIO
DEL INTERIOR





Fallecidos por Accidente de Tráfico, España 1965-2011

2º Informe Global Accidentes de Tráfico, OMS 2013

SPAIN



Population: 46 076 990
 Income group: High
 Gross national income per capita: US\$ 31 460

INSTITUTIONAL FRAMEWORK	
Lead agency	Directorate General of Traffic
Funded in national budget	Yes
National road safety strategy	Yes
Funding to implement strategy	Partially funded
Fatality reduction targets set	Yes (2011–2020)
Fatality reduction target	3.7 deaths per 100 000 population

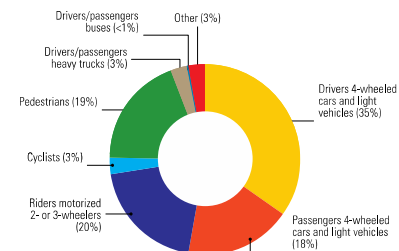
SAFER ROADS AND MOBILITY	
Formal audits required for new road construction	Yes
Regular inspections of existing road infrastructure	Yes
Policies to promote walking or cycling	Yes
Policies to encourage investment in public transport	Yes
Policies to separate road users to protect VRUs	Yes

SAFER VEHICLES	
Total registered vehicles (2010)	31 086 035
Cars and 4-wheeled light vehicles	24 480 536
Motorized 2- and 3-wheelers	2 707 482
Heavy trucks	2 970 383
Buses	62 445
Other	865 187
Vehicle standards applied	
UN World forum on harmonization of vehicles standards	Yes
New car assessment programme	No
Vehicle regulations	
Front and rear seat-belts required in all new cars	Yes
Front and rear seat-belts required all imported cars	Yes

DATA	
Reported road traffic fatalities (2010)	2 478*, 78% M, 22% F
Estimated GDP lost due to road traffic crashes	0.4%*

* Police records. Defined as died within 30 days of crash.
 ** 2008, DGT, Monetary Evaluation of a Statistical Life in Spain, Assessment in the framework of road traffic injuries. (Includes fatalities only).

DEATHS BY ROAD USER CATEGORY



Source: 2010, Directorate General of Traffic.

Further data on each country can be found in the statistical annex.

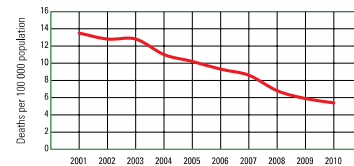
SAFER ROAD USERS	
Penalty/demerit point system in place	Yes
National speed limits	Yes
Local authorities can set lower limits	Yes
Maximum limit urban roads	50 km/h
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
National drink-driving law	Yes
BAC limit – general population	0.05 g/dl
BAC limit – young or novice drivers	0.03 g/dl
BAC limit – professional/commercial drivers	0.03 g/dl
Random breath testing and/or police checkpoints	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
% road traffic deaths involving alcohol	31%
National motorcycle helmet law	Yes
Applies to drivers and passengers	Yes
Helmet standard mandated	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Helmet wearing rate	98% Drivers [†] 91% Passengers [†]
National seat-belt law	Yes
Applies to front and rear seat occupants	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
Seat-belt wearing rate	88% Front seats [†] 80% Rear seats [†]
National child restraint law	Yes
Enforcement	0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10
National law on mobile phones while driving	Yes
Law prohibits hand-held mobile phone use	Yes
Law also applies to hands-free mobile phones	No

[†] 2010, National Institute of Toxicology and Forensic Medicine. For alcohol levels over 0.03 g/dl.
[‡] 2010, Directorate General of Traffic.

POST-CRASH CARE	
Vital registration system	Yes
Emergency Room based injury surveillance system	No
Emergency access telephone number(s)	112
Seriously injured transported by ambulance	≥75%
Permanently disabled due to road traffic crash	2.1%*
Emergency medicine training for doctors	No
Emergency medicine training for nurses	Yes

* 2008, Disability Survey.

TRENDS IN ROAD TRAFFIC DEATHS



Source: 2011, Directorate General of Traffic.

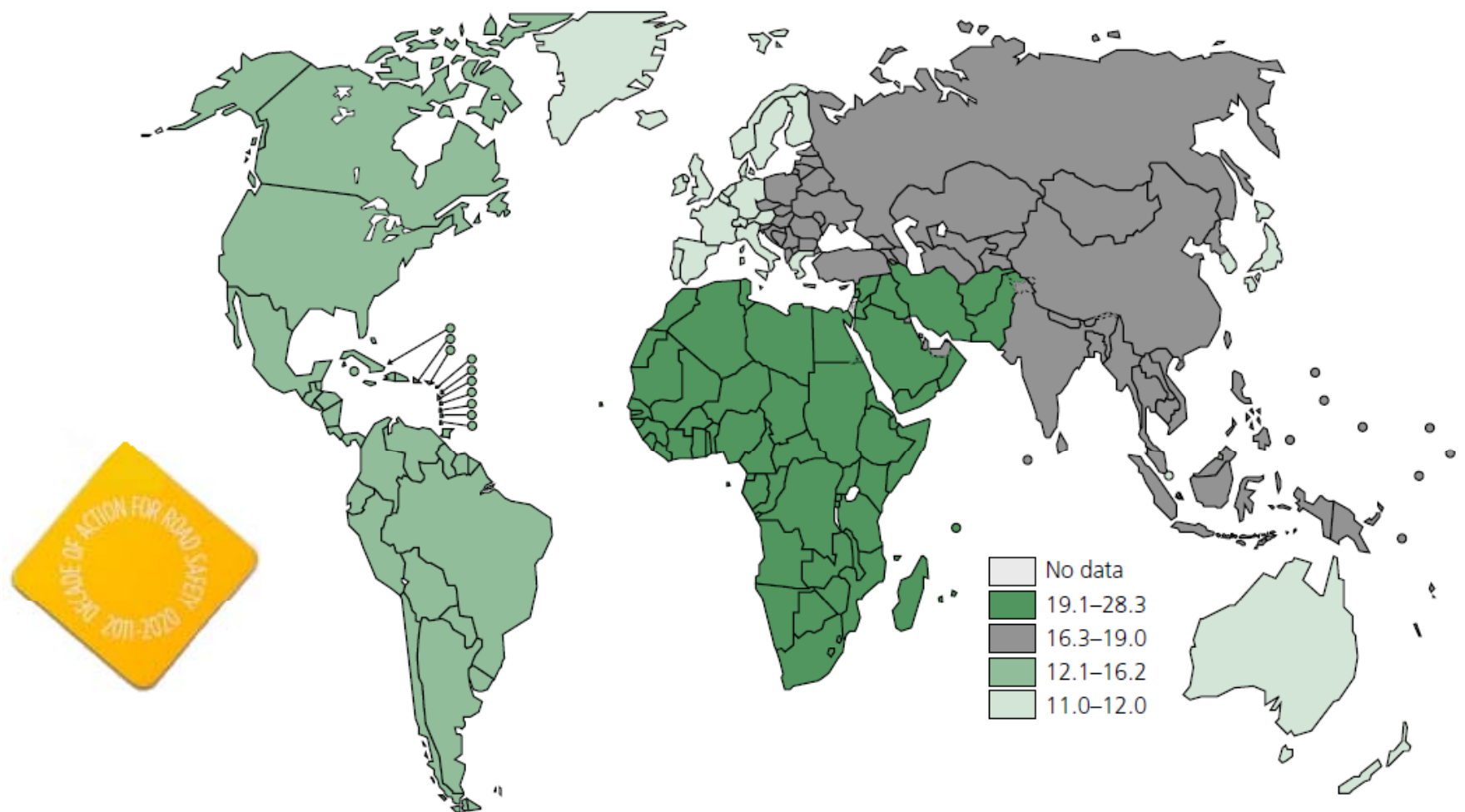
Tasas mortalidad españolas, entre 12 mejores de 180 países evaluados

España, 1 de 28 países que (a través DGT) regula:

- Velocidades
- Uso cinturón seguridad
- Uso sillitas retención infantiles
- Uso casco
- Alcohol

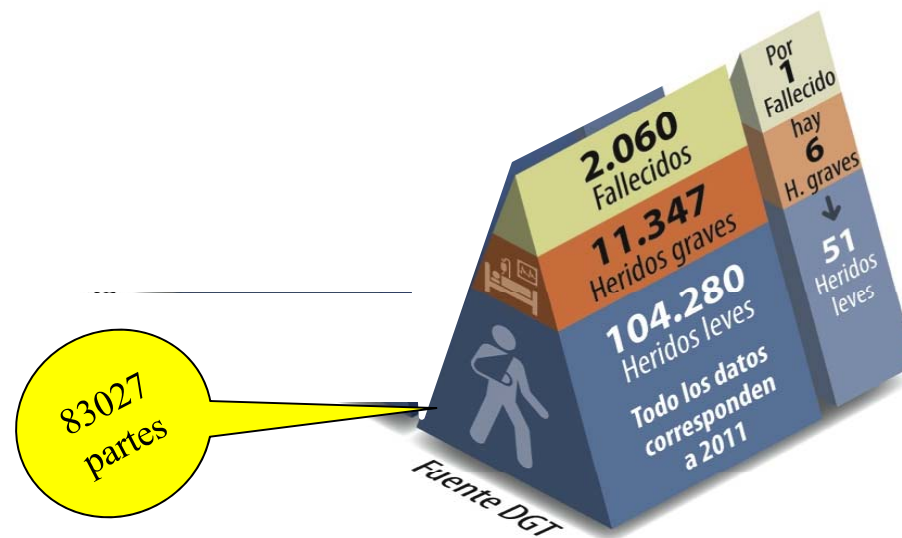
Muertes por Accidente de Tráfico en el mundo, 1,3 M/año

Road traffic injury mortality rates (per 100 000 population)

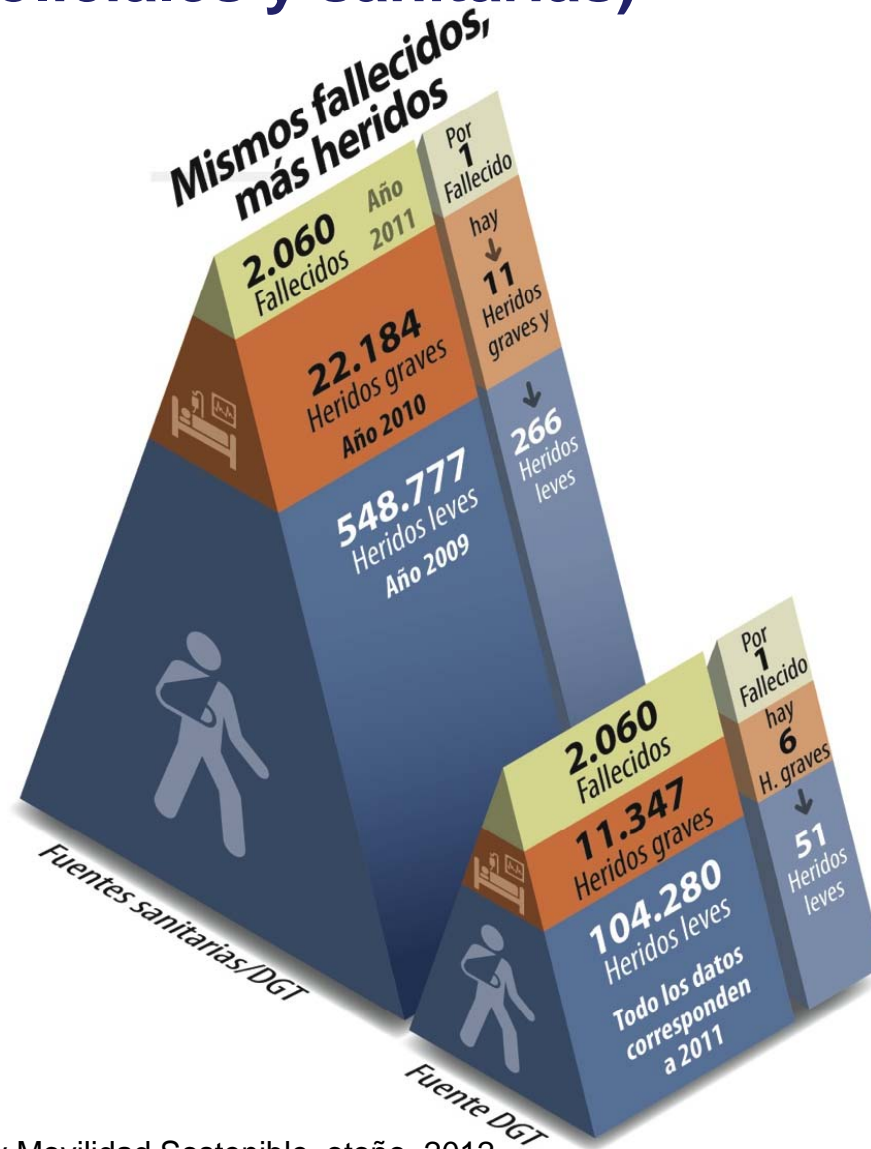


Source: WHO Global Burden of Disease project, 2002, Version 1.

Lesionados por Accidente de Tráfico, España 2011 (según fuentes policiales)



Lesionados por Accidente de Tráfico, España 2011 (según fuentes policiales y sanitarias)



Objetivos España 2020 y 2050



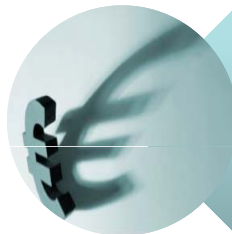
0 Contaminación



0 Congestión



0 Lesionados



0 Deuda y +
competitividad

Áreas de acción prioritarias

Mejoras sistemas información

Reforma sistema obtención/reobtención permiso conducción

Visión cero alcohol, drogas ilegales y medicamentos

Movilidad segura

Accesibilidad de colectivos discapacitados

Recomendación OMS



Pilar 3: Vehículos más seguros

Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

Actividad 7: Alentar a los responsables de la gestión de las flotas de vehículos de los sectores público y privado a que compren, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan tecnologías de seguridad modernas y altos niveles de protección de los pasajeros.

Recomendaciones OMS Década para la Acción: Pilar 3 – Vehículos mas seguros

DGT NO tiene competencia sobre homologación,
EuroNCAP, y criterios de inspección técnica

DGT SI tiene competencia sobre documentación desde
matriculación (fabricación) hasta baja y vigencia ITV y
seguro. Reglamento de Vehículos



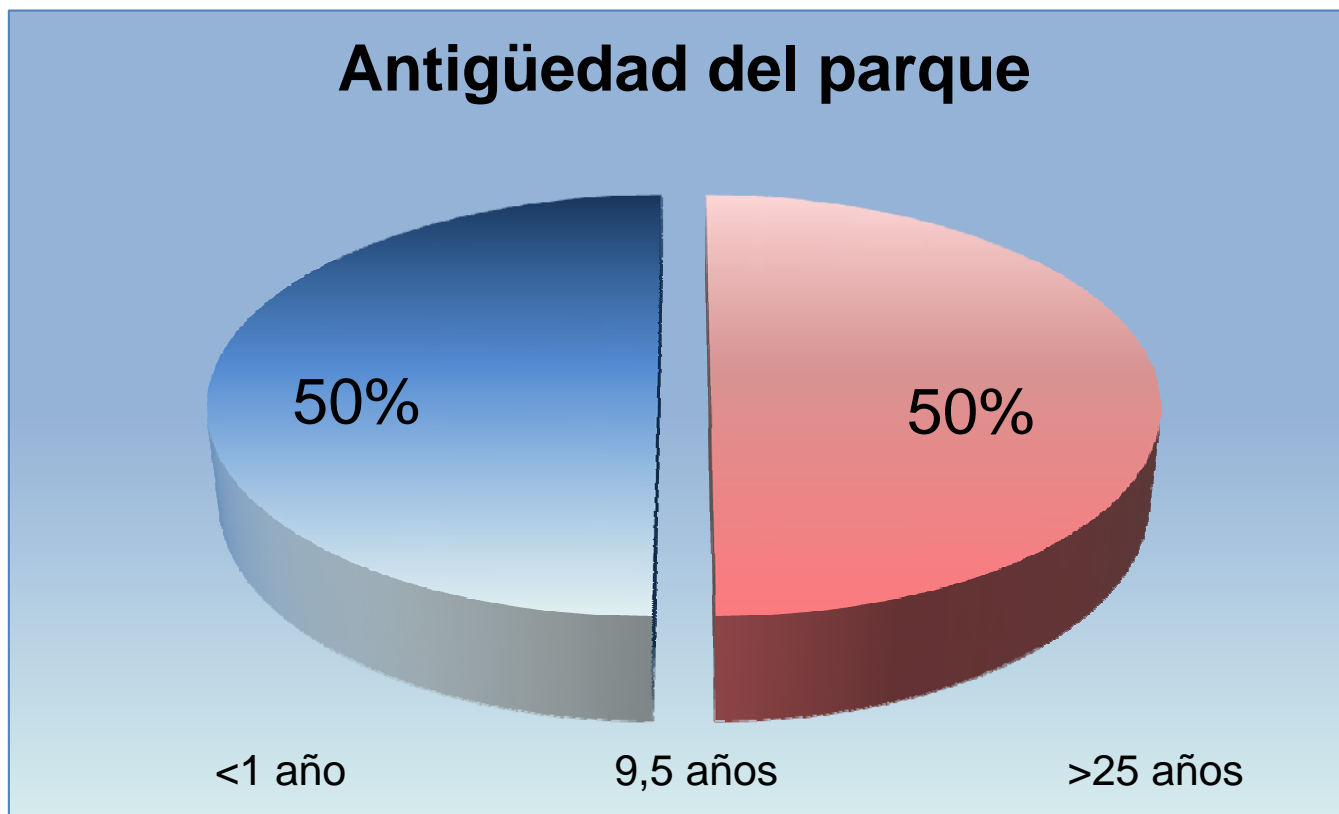
Situación actual

Alrededor del 50% del parque móvil español tiene más de 10 años

La calidad del parque, en términos de seguridad vial, ha descendido debido al envejecimiento del mismo

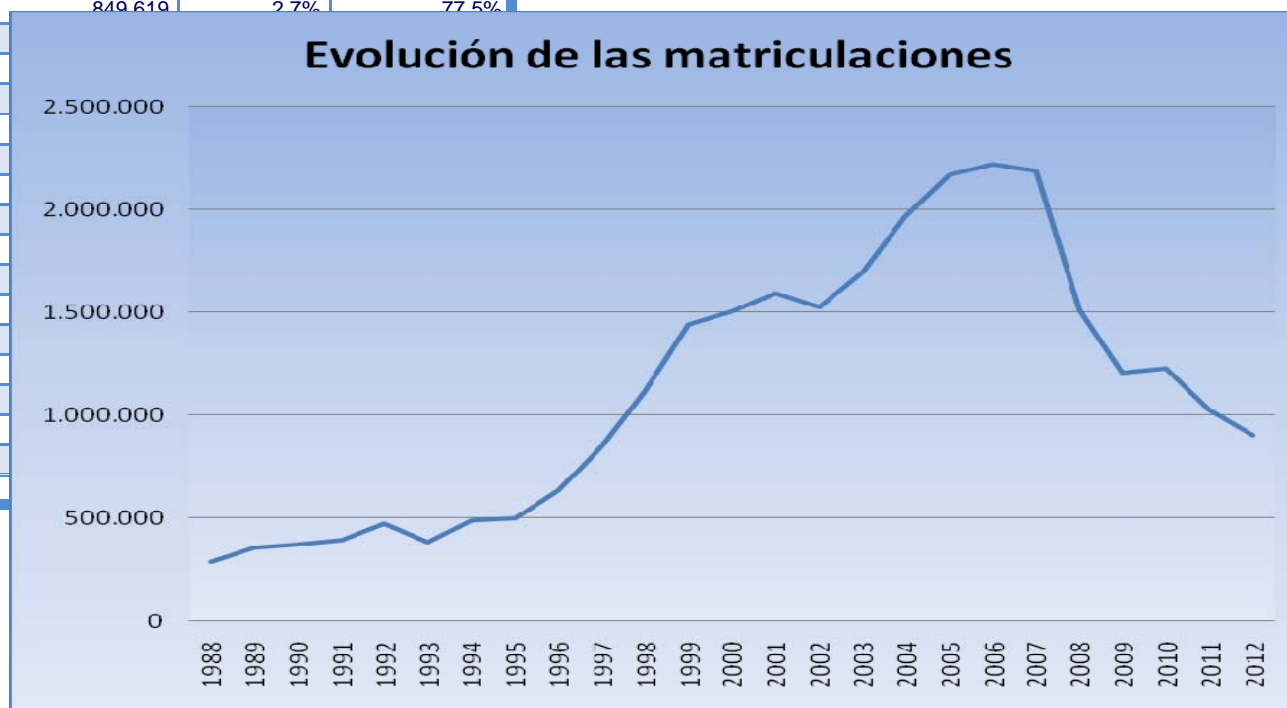
La tendencia actual de matriculaciones hace que la situación pueda empeorar

Antigüedad del parque móvil



Evolución de las matriculaciones

AÑO DE MATRICULACIÓN	ANTIGÜEDAD	Nº matric.	%	% ACUM
1902-1987	25 y más	3.112.719	10,0%	100,0%
1988	24	291.366	0,9%	90,0%
1989	23	359.200	1,2%	89,1%
1990	22	376.007	1,2%	87,9%
1991	21	398.478	1,3%	86,7%
1992	20	473.514	1,5%	85,5%
1993	19	385.603	1,2%	83,9%
1994	18	491.971	1,6%	82,7%
1995	17	504.606	1,6%	81,1%
1996	16	640.604	2,1%	79,5%
1997	15	849.619	2,7%	77,5%
1998	14			
1999	13			
2000	12			
2001	11			
2002	10			
2003	9			
2004	8			
2005	7			
2006	6			
2007	5			
2008	4			
2009	3			
2010	2			
2011	1			
2012	0			
TOTAL				

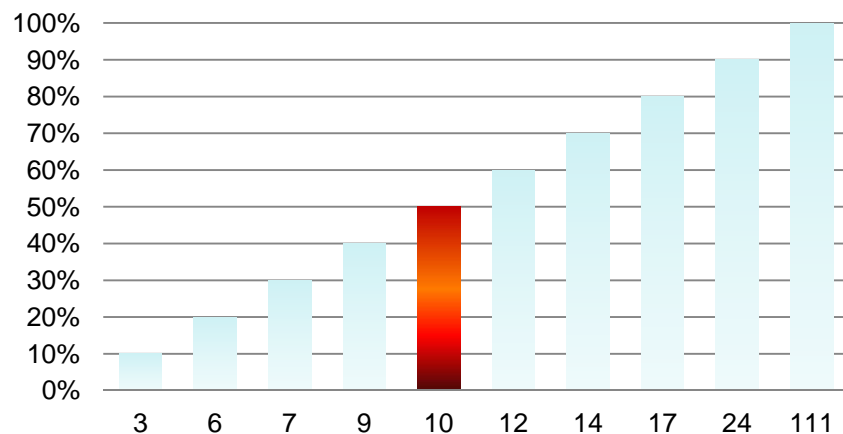


Antigüedad del parque móvil

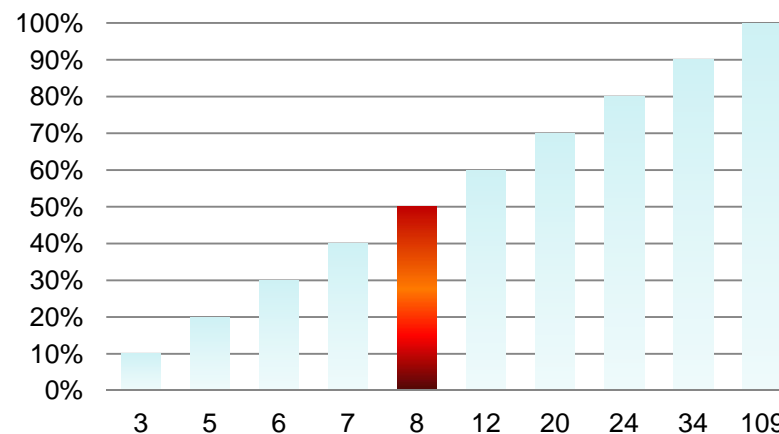
DISTRIBUCIÓN ACUMULADA PARQUE MÓVIL ESPAÑA 2012 (INCLUYE VEHÍCULOS MATRICULADOS ENTRE 1902 Y 2012)										
TIPOS DE VEHÍCULO	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
CAMIONES <3500 KG	3,5	5,5	6,5	7,5	9,5	10,5	12,5	14,5	16,5	107,5
TURISMOS	2,5	5,5	6,5	8,5	9,5	11,5	13,5	16,5	23,5	110,5
MOTOCICLETAS	2,5	4,5	5,5	6,5	7,5	11,5	19,5	23,5	33,5	109
AUTOBUSES	2,5	4,5	6,5	7,5	9,5	11,5	13,5	16,5	29,5	107
CAMIONES >3500 KG	4,5	6,5	8,5	10,5	12,5	15,5	20,5	25,5	38,5	110,5
FURGONETAS	4,5	6,5	8,5	10,5	13,5	16,5	19,5	22,5	28,5	108,5
TOTAL	2,5	5,5	6,5	8,5	9,5	11,5	13,5	17,5	24,5	110,5

Distribución acumulada parque móvil

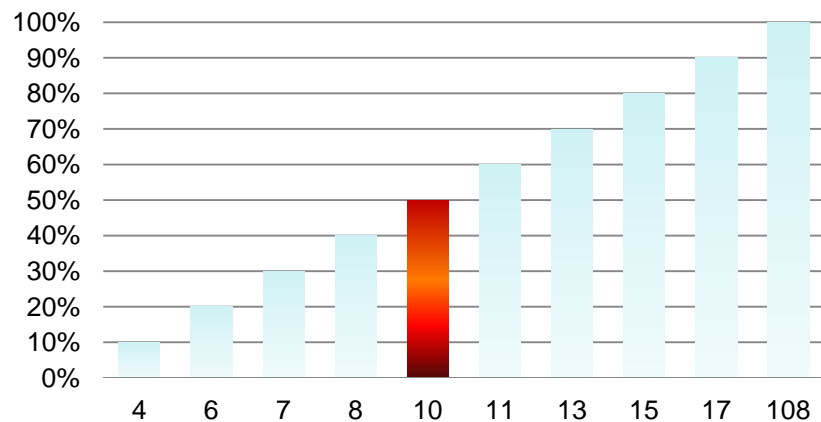
Turismos



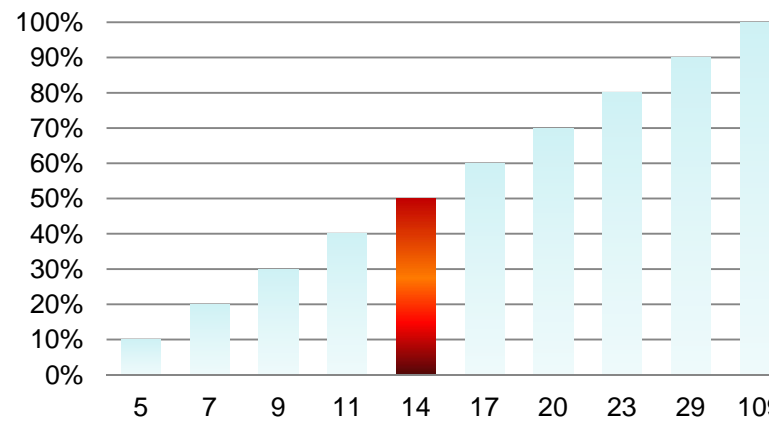
Motocicletas



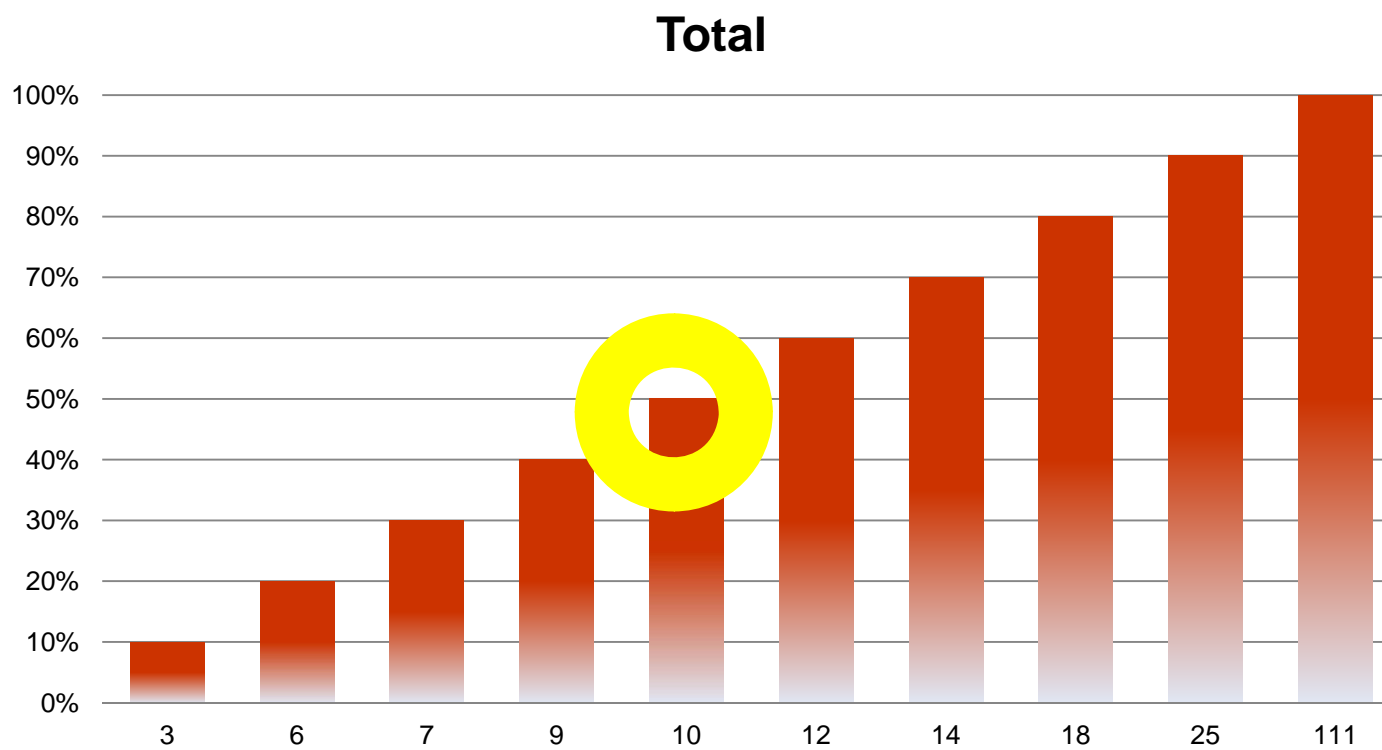
Camiones < 3500 kg.



Furgonetas



Distribución acumulada parque móvil, España 2012



Impacto del vehículo en las lesiones por accidente de tráfico

ANÁLISIS INTERVENCIONES PARA DISMINUIR LESIONADOS		
RIESGO (vs. REF)	FALLECIDOS	HERIDOS
Todos los factores estudiados	89%	73%
5 "top"		
Límites de velocidad	17%	12%
Poca Seg. Pasiva	15%	4%
Ocupantes Vulnerables	8%	5%
Servicios Médicos	8%	4%
Obstáculo en vía	7%	2%

Reglamento de seguridad UE



MARCO REGLAMENTARIO SOBRE SEGURIDAD EN VEHICULOS

Las directivas establecen las norma para garantizar la seguridad de circulación de los vehículos a motor, exigiendo determinados sistemas para la homologación :

- Dispositivos de frenado
- Protección de los ocupantes en caso de colisión frontal / lateral
- Protección de peatones y otros usuarios vulnerables
- Sistema antibloqueo de ruedas, ABS...

Importancia de sistemas de seguridad

COMPLEMENTARIOS A LA HOMOLOGACIÓN

- Sistema de control de estabilidad (ESC)
- Avisadores del cinturón de seguridad (SBR)
- Sistema de control de velocidad (SAA)
- Indicadores de presión de neumáticos



Ventajas de los elementos de seguridad pasiva

LA TECNOLOGÍA Y SU USO ADECUADO SALVAN VIDAS Y EVITAN ACCIDENTES

EN LOS VEHÍCULOS DE MENOS DE 7 AÑOS SE TIENE QUE:

MÁS DEL 90% DE ESTOS VEHÍCULO INCORPORAN ESP

PUEDE SALVAR MÁS
DE 600 VIDAS AL
AÑO EN ESPAÑA

LA MAYORÍA INCORPORAN AVISADOR DE CINTURÓN DE SEGURIDAD

EL USO DEL CINTURÓN
PODRÍA SALVAR MÁS
DE 7.300 VIDAS

SE REFUERZA LA PROTECCIÓN A LOS NIÑOS Y PEATONES

SE REFUERZA LA SEGURIDAD EN CASO DE IMPACTO FRONTAL Y LATERAL

DISMINUYEN LAS LESIONES CAUSADAS POR EL “LATIGAZO CERVICAL”

Beneficios medioambientales añadidos



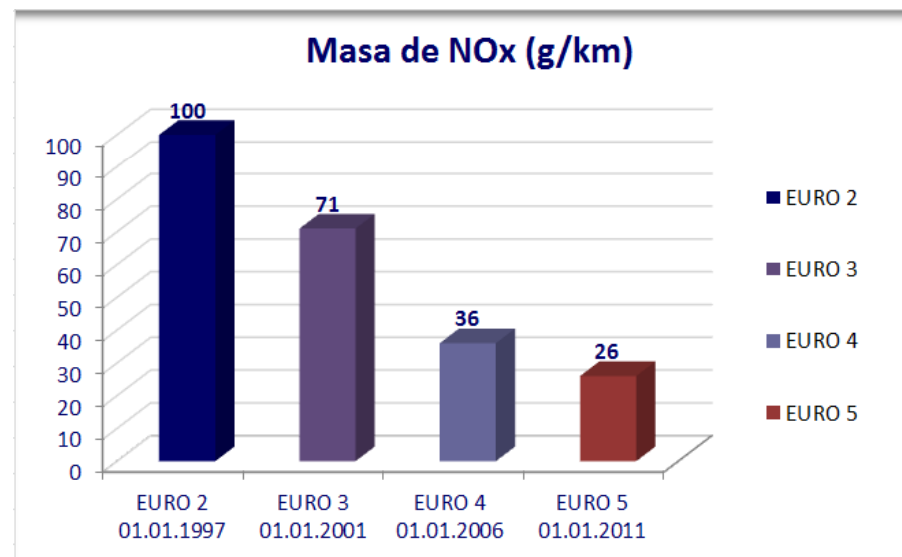
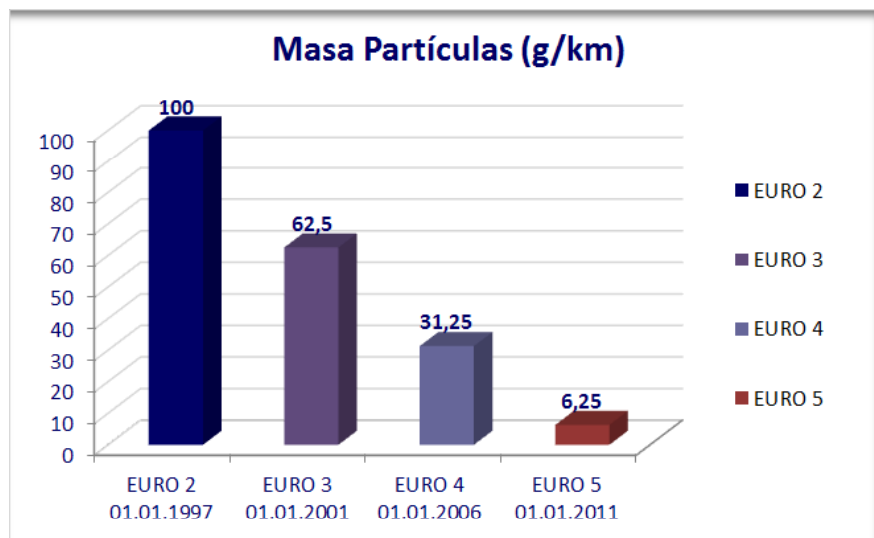
CUMPLEN LA NORMATIVA EURO 4

TIENEN MENORES CONSUMOS

EMITEN MENOS CO2

EMITEN MENOS PARTÍCULAS CONTAMINANTES

EMITEN MENOS NOx



Objetivos DGT respecto parque móvil

CONSEGUIR UN PARQUE MÁS MODERNO Y TECNOLÓGICO

UN PARQUE MÁS SEGURO

UNA MOVILIDAD MAS RACIONAL (CUANTÍA Y MODO)

REDUCIR LA SINIESTRALIDAD

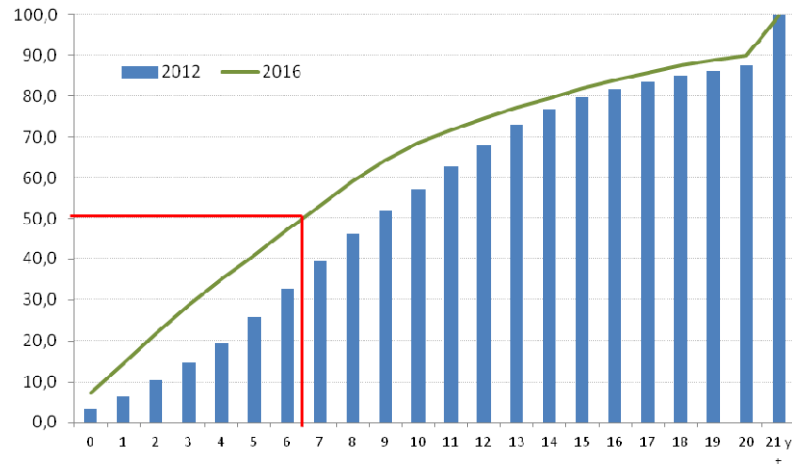
EL OBJETIVO ES EL 50% DEL PARQUE DE VEHÍCULOS TENGA 7 AÑOS O MENOS

Objetivo DGT distribución edad parque móvil

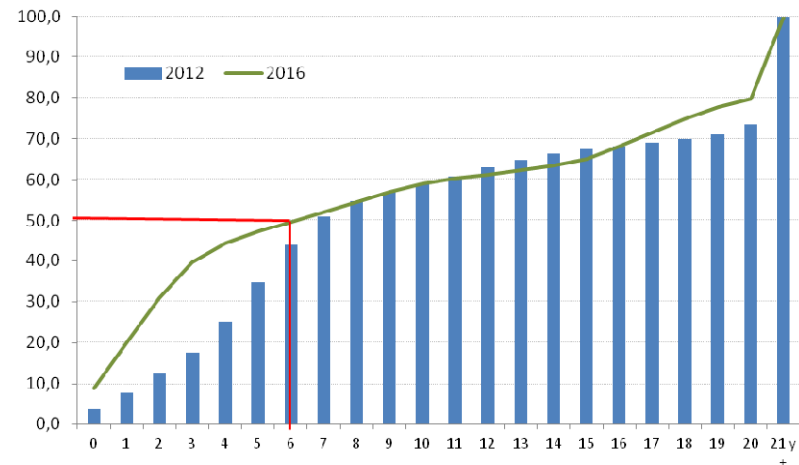
DISTRIBUCIÓN ACUMULADA PARQUE MÓVIL ESPAÑA 2012 (INCLUYE VEHÍCULOS MATRICULADOS ENTRE 1902 Y 2012)											
TIPOS DE VEHÍCULO	10%	20%	30%	40%	50%	50% OBJETIVO	60%	70%	80%	90%	100%
CAMIONES MENOS 3500 KG	3,5	5,5	6,5	7,5	9,5	6,5	10,5	12,5	14,5	16,5	107,5
TURISMOS	2,5	5,5	6,5	8,5	9,5	7	11,5	13,5	16,5	23,5	110,5
MOTOCICLETAS	2,5	4,5	5,5	6,5	7,5	6	11,5	19,5	23,5	33,5	109
AUTOBUSES	2,5	4,5	6,5	7,5	9,5	6	11,5	13,5	16,5	29,5	107
CAMIONES MAS 3500 KG	4,5	6,5	8,5	10,5	12,5	6	15,5	20,5	25,5	38,5	110,5
FURGONETAS	4,5	6,5	8,5	10,5	13,5	6,5	16,5	19,5	22,5	28,5	108,5
TOTAL	2,5	5,5	6,5	8,5	9,5	7	11,5	13,5	17,5	24,5	110,5



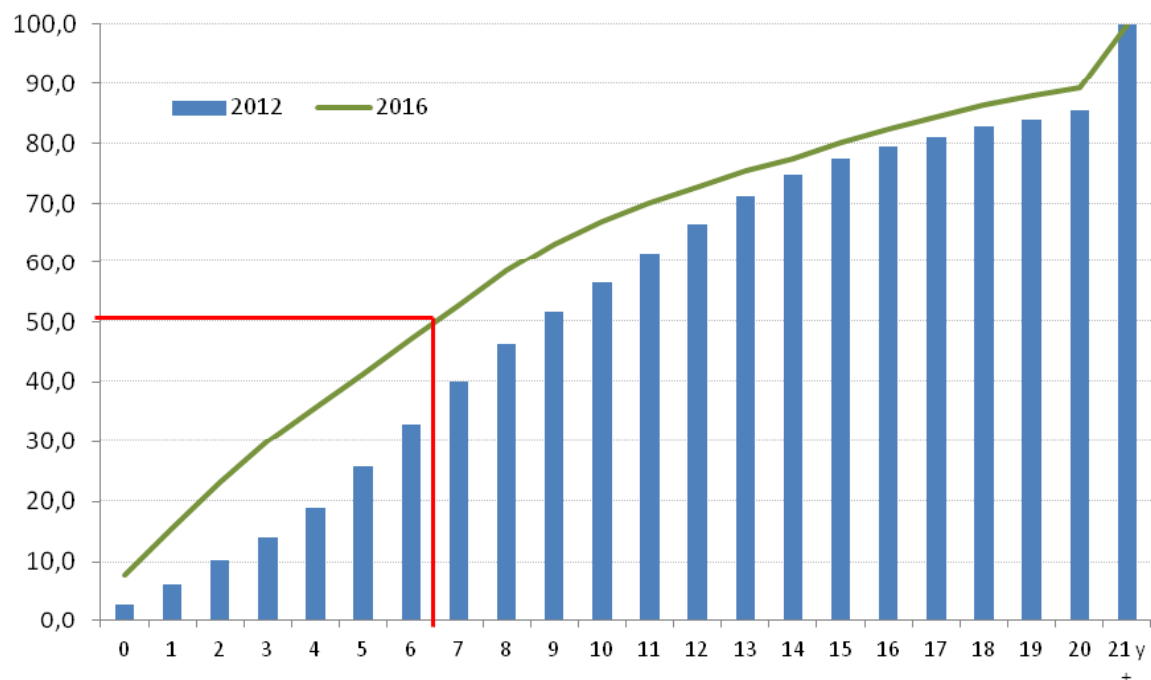
CUOTA ACUMULADA DE PARQUE DE TURISMOS POR ANTIGÜEDAD 2012 vs. 2016



CUOTA ACUMULADA DE PARQUE DE MOTOCICLETAS POR ANTIGÜEDAD 2012 VS 2016



CUOTA ACUMULADA DE PARQUE TOTAL POR ANTIGÜEDAD 2012 vs. 2016



Participantes



SECTOR DEL
AUTOMÓVIL



ADMINISTRACIONES
PÚBLICAS

Acciones DGT

ACCIONES

Dar valor al registro de vehículos, incluir más datos técnicos y elementos de seguridad pasiva (p.ej. niveles Euroncap)

Eliminar burocracia al sector automoción y ciudadanos para reducir costes en sus relaciones con DGT: Informe telemático del vehículo, tarjeta ITV electrónica, próximamente bajas por tránsito (UE) telemáticas

Modificaciones normativas

- Eliminar las barreras geográficas a la tramitación: cualquier ciudadano / concesionario podrá tramitar en cualquier jefatura provincial de España.
- Aumentar longitud camiones a 4.5 m y peso 44 toneladas

Los fabricantes que emitan ITV electrónica** también podrán emitir y reproducir on-line los datos del certificado de conformidad (COC) en cualquier momento

Monitorizar que vehículos sin ITV no circulen por las vías públicas

Monitorizar que vehículos sin seguro no circulen por las vías públicas

Ofrecer informes telemáticos del vehículos en los que conste obligatoriamente el kilometraje, siniestros totales, historial de reparaciones

Acciones DGT

ACCIONES (II)

Inclusión en el registro de vehículos del libro-taller en formato electrónico

Crear un repositorio de profesionales de automoción identificados con IAE para eliminar la tramitación de pseudoprofesionales y la venta de vehículos en la vía pública

Conexión online con Mn. Industria Comercio y Turismo para controlar la vigencia de las contraseñas de homologación y no permitir en España la circulación de vehículos no homologados

Cesión de vehículos en situación de baja definitiva para investigación de elementos de seguridad y labores de rescate bomberos, universidades, escuelas de formación profesional)

Envío a aquellos ciudadanos que estén dados de alta en la DEV de caducidad de la ITV , así como de toda la información relevante de su vehículo

Perseguir la venta y reparación ilegal de vehículos en la vía pública

Mejora de la cadena logística de transporte

Acciones DGT

ACCIONES (III)

Modificación normativa para regular el fin de la baja temporal

Creación del registro electrónico de apoderamientos (REA)

Fomentar la cultura de la seguridad (activa y pasiva) del vehículo entre usuarios

Participación en directivas comunitarias (matriculación vehículos residentes europeos, reducir barreras lingüísticas)

Eliminar delincuencia asociada tráfico de vehículos (intra y extra comunitario)

En resumen

Racionalizar viajes (en cuanto número y duración)

Usar las vías mas seguras

Usar los vehículos mas seguros

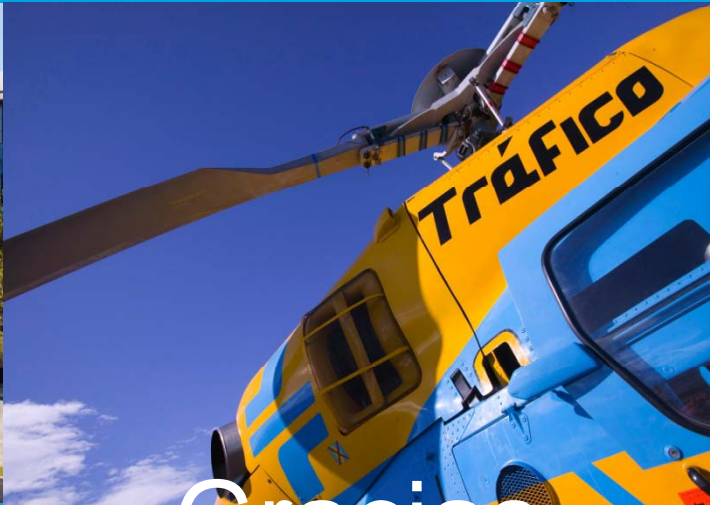
Observar límites velocidad

Usar los métodos de seguridad pasiva que existen que requieren de acción:

- Casco
- Cinturón, sistemas retención infantil

Somonolencia; distracción (Móviles)

Tolerancia cero con: alcohol, drogas, medicamentos que impidan juicio



Gracias



MINISTERIO
DEL INTERIOR



Dirección General
de Tráfico