



# **INFORME**

**GOTENBURGO, 18 y 19 abril 2016**

**Raül Viladrich y Enrique Lorca**

## 1. PARTICIPANTES

Relación en anexo 1

Resaltar que han entrado como nuevos miembros: **EFA** (Asociación Europea de Autoescuelas) y **UNASCA** (Asociación Italiana de Autoescuelas).

## 2. ASUNTOS TRATADOS

Se dividió a todos los participantes en dos grupos para trabajar de forma paralela y simultánea los siguientes temas (asunto 1 y 2):

### **ASUNTO 1: EL ROL DE LA EDUCACIÓN en la mejora de la seguridad de los usuarios vulnerables**

A esta sesión asistieron Raúl Viladrich y Enrique Lorca, por considerar que era donde más interesaba estar presente para exponer el modelo de educación que defendemos desde Cnae.

Entre otras consideraciones, se expuso por los distintos participantes lo siguiente: hay 2 tipos de educación, la formal y la informal. Se aprende durante todo el ciclo vital, por lo que pretender cambiar los hábitos y costumbres de los futuros conductores en unas pocas horas en el momento de obtener el permiso de conducir, no es posible. Es necesaria también una formación vial en distintos ámbitos, como en los colegios, en la familia, etc.

Desde Cnae comentamos la importancia de tener a los aspirantes de forma presencial en las autoescuelas, para poder transmitir **conocimientos, habilidades y actitudes**, que de otra manera (online y/o por su cuenta) no es lo suficientemente efectivo.

Expusimos el sistema portugués. También resaltamos la importancia de la formación vial en la escuela, y mencionamos que no menos importante es en edades más avanzadas (conductores veteranos), en definitiva, el famoso “lifelong learnig process” (aprendizaje durante toda la vida).

Manuel Picardi, representante de EFA y UNASCA, también intervino en el mismo sentido, y aportó el dato de las miles de horas que un joven de 18 años durante su vida interactúa con familia, amigos, colegio, etc, interiorizando buenos y malos hábitos de conducta, que tienen su consecuencia en el modo de conducir y manera de comportarse como usuario de la vía, y que nuestro colectivo, las autoescuelas, sólo disponemos de unas pocas horas para intentar modificar dicha conducta.

Se concluye viendo la necesidad de hacer un frente común entre todos para poder hacer recomendaciones a la UE. En reuniones futuras se concretarán estas medidas sobre la educación para incrementar la seguridad vial. Compartiendo experiencias entre países para hacer una propuesta consensuada.

## **ASUNTO 2: Automatización y seguridad en carretera, equilibrio entre beneficios y desafíos**

A esta sesión asistió Manuel Medina, se discutió sobre:

- Infraestructura de calidad
- La responsabilidad

Es necesaria una coordinación entre fabricantes y los responsables estatales para tener unas infraestructuras de calidad, para que la tecnología sea más efectiva, usuarios, vías y vehículos tienen que estar conectados.

¿Qué sucede cuando hay un accidente en la conducción autónoma? ¿Dónde empieza y acaba la responsabilidad del conductor? Se pone de manifiesto la necesidad de que el legislador haga nuevas leyes para acotar la responsabilidad de cada uno de los sujetos (fabricante, conductor, gestor infraestructuras, etc.).

### **ASUNTO 3: Actividades llevadas a cabo por todos los miembros de ETSC**

Consistió en la presentación durante 1 minuto de las actividades en pro de la seguridad vial llevadas a cabo en los últimos meses por cada organización.

Desde Cnae resaltamos las siguientes:

- 1) Formación a futuros profesores de autoescuela y reciclaje a los existentes.
- 2) “Olimpiadas” sobre seguridad vial en institutos.
- 3) Acuerdo CNAE-UNIJEPOL
- 4) Formación en distintos aspectos de seguridad vial a grandes empresas.
- 5) Colaboración con medios de comunicación (Tv, radio, prensa, etc.)

Cada una de las cuales explicamos brevemente.

### **3. DEMOSTRACIÓN DE “ALCOGATE” (PUERTAS DE CONTROL DE ALCOHOLEMIA)**

Llevaron uno portátil para mostrar cómo funciona. Este sistema lo tienen instalado en las fronteras de Suecia, de tal manera que todo aquel que quiera entrar, debe soplar durante 1 ó 2 segundos y si no sobrepasa el límite se abre la barrera.



#### 4. VISITA A VOLVO

Nos explicaron todos los sistemas de seguridad activa y pasiva que poseen sus vehículos industriales en la actualidad y los proyectos en los que están trabajando. Los responsables de cada área expusieron con todo detalle el porqué de esta tecnología y su aplicación práctica en la vida real, y cómo afectaba en la reducción de la siniestralidad.

Después de la sesión teórica nos llevaron al exterior, donde mostraron algunos elementos de seguridad en ciudad, como por ejemplo cámaras y retrovisores que mejoran la visión periférica, en casi 360° alrededor del vehículo. También condujimos en un circuito distintos tipos de camiones, incluido el nuevo megacamión de 25,25 m. de longitud. Para finalizar, nos mostraron en prueba real, como actúa la frenada de emergencia automática en un autobús en el que íbamos todos los participantes del congreso.



## 5. ASISTENCIA INTELIGENTE SOBRE LA VELOCIDAD MEDIANTE LA TECNOLOGÍA

En esta jornada se presentaron por parte de las autoridades locales de Gotemburgo, autoridades estatales de Suecia, miembros de la Universidad de Chalmers (Suecia), y de la Universidad de Leeds (Reino Unido), los diferentes sistemas para actuar contra la velocidad en el ámbito local y en vías interurbanas.

**ISA (Intelligent Speed Assistance)**, traducido, asistencia inteligente sobre la velocidad, consiste en que el vehículo recibe la información de su posición vía GPS y de los límites de velocidad a través de mapas digitales, también podría ser mediante cámaras instaladas en el vehículo que reconocieran las señales de velocidad. Con toda esa información, cada vez que el conductor se acerque a un punto con velocidad limitada, le aparecerá un mensaje con dicha limitación en el salpicadero, y el vehículo automáticamente adaptará la velocidad, pudiendo el conductor en caso necesario anular esa asistencia, pisando más fuerte el acelerador.

Esta tecnología podría reducir las colisiones en un 30% y las muertes en accidentes de tráfico en un 20%, así como los beneficios en el medio ambiente. EuroNCAP valora la instalación de estos elementos de seguridad a la hora de otorgar las estrellas de seguridad en los vehículos.

**Se está trabajando y presionando a la Unión Europea para que todos los coches se fabriquen con esa tecnología.** Ya se está probando en varios países.

Un representante de una compañía aseguradora, nos presentó el nuevo sistema de bonificación en las primas, consistente en la instalación de un aparato en el vehículo y con el sistema ISA, la compañía aseguradora recibe los datos sobre el cumplimiento o no de los límites de velocidad, de tal manera que si el incumplimiento es inferior a un porcentaje, se le aplica un descuento en el seguro. Esos datos sólo se usan a esos efectos, y no para sancionar.

En las pruebas que han realizado han obtenido un alto grado de satisfacción entre los clientes.

También intervino el representante de una empresa de 25 empleados, que lleva a cabo la gestión del modelo ISA en Suecia. Regulan la conexión entre velocidad establecida y los datos que se dan a fabricantes de GPS y de vehículos, para mantener actualizada en todo momento la base de datos de los límites de velocidad.

## 6. CONCLUSIONES

Consideramos positivo que EFA y UNASCA sean nuevos miembros de ETSC. Así somos más defendiendo un modelo determinado de formación.

Resaltamos la importancia de la asistencia a estas jornadas ya que desde EFA, UNASCA y CNAE se defendió la formación para la mejora de la seguridad vial y la necesidad de que sea a lo largo de todo el ciclo vital del conductor, desde la escuela, la autoescuela y por qué no, una formación continua (reciclaje).

Es muy positivo que cale nuestro mensaje en estas organizaciones, ya que tienen cierto peso en la Unión Europea.

La tecnología avanza hacia una conducción más autónoma, pero hace falta determinar la responsabilidad de cada una de las partes implicadas, fabricantes, conductores y gestores de infraestructuras. Se debe formar también al conductor con estas nuevas tecnologías.

Importancia de ISA (asistente de control de velocidad inteligente) para hacer que el conductor respete los límites de velocidad, ya que a más velocidad más accidentes y peores consecuencias.

Estamos convencidos de que en breve este sistema llegará a España, quizá sea muy pretenciosa la siguiente propuesta, pero a lo mejor no perdemos nada si Rafael del departamento informático, hace una pequeña indagación sobre

este sistema, y la posibilidad de desarrollarlo en España desde CNAE, si no existe ya.

**ETSC nos expuso el planning anual de reuniones previsto para este 2016,** donde Cnae tendrá que estudiar en qué reuniones sería interesante participar para poder defender los intereses del sector.

## ANEXO 1

### Participant's list – ETSC General Assembly visit to Gothenburg, 18-19 April

First name	Last name	Organisation
1. Richard	ALLSOP	ETSC Steering Group
2. Frances	ALLSOP	
3. Pasi	ANTEROINEN	Liikenneturva
4. Alain	AREAL	PRP Prevenção Rodoviária Portuguesa
5. Laurence	ATCHISON	PACTS (UK)
6. Antonio	AVENOSO	ETSC Executive Director
7. Antida	AVERSA	Automobile Club Italy (ACI)
8. Birte Zielke	BAUNBAEK	ANT Central Denmark Region
9. Fernando	CAMARERO	MAPFRE Foundation
10. Oliver	CARSTEN	University of Leeds
11. Michael	CHIPPENDALE	Global Road Safety Partnership Republic Council for Road Traffic Safety (RCRTS) -former Yugoslav Republic of Macedonia
12. Slavco	CVETANOVSKI DANELI	
13. Vassiliki	MYLONAS	RSI "Panos Mylonas" (Greece)
14. Jindrich	FRIC	Czech Transport Research Center (CDV)
15. Benoit	GODART	Belgian Road Safety Institute (BIVV/IBSR)
16. Baard Morten	JOHANSEN	The Norwegian Council for Road Safety /Tryggtrafikk
17. Graziella	JOST	ETSC Secretariat – Project Director
18. Bernard	KELLER	Association Prevention Routiere
19. Elisabeth F.	KRISTOFFERSEN	Norwegian Abstaining Motorists' Association
20. Miriam	KVANVIK	The Norwegian Council for Road Safety /Tryggtrafikk
21. Jacqueline	LACROIX	German Road Safety Council (DVR)
22. Enriquer	LORCA	CNAE Spanish Association of driving schools
23. Marita	LOYTTY	Finnish Traffic Safety Agency (Trafi)
24. Vesna	MARINKO	Slovenian Traffic Safety Agency
25. Luka	MARINKO	



26. Manuel	MEDINA	CNAE Spanish Association of driving schools
27. Mogens Kj.	MØLLER	Danish Road Safety Council
28. Jean-Pierre	MOREAU	Fédération Internationale de Motocyclisme (FIM)
29. Moyagh	MURDOCK	Road Safety Authority (RSA) Ireland
30. George	MYLONAS	Road Safety Institute "Panos Mylonas" (Greece)
31. Maria	NIOTAKI	RSI "Panos Mylonas"
32. Manuel	PICARDI	UNASCA (Italian Association of driving schools)
33. Francesca	PODDA	ETSC Secretariat Project Manager
34. Inger Lis	RASMUSSEN	ANT Central Denmark Region
35. Michael	ROWLAND	RSA Ireland
36. Lars Olov	SJOSTROM	MHF Sweden Republic Council for Road Traffic Safety (RCRTS) -former Yugoslav Republic of Macedonia
37. Stojce	STAMENKOVSKI	
38. Henk	STIPDONK	Dutch Institute for Road Safety Research (SWOV)
39. Göran	SYDHAGE	Swedish Abstainina Motorists' Association (MHF)
40. Ellen	TOWNSEND	ETSC Secretariat – Policy Director
41. José	TRIGOSO	PRP Prevenção Rodoviária Portuguesa
42. Raul	VILADRICH	CNAE Spanish Association of driving schools
43. Heather	WARD	FACTS (UK)
44. Martin	WINKELBAUER	Austrian Road Safety Board (KFV)
45. Jeannot	MERSCH	FEVR European Road Victims Association
46. Anders	KULLGREN	Folksam
47. Mikael	WIK	SEPAB