

Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

16 de octubre de 2020

V.1.3



MINISTERIO
DEL INTERIOR





MINISTERIO
DEL INTERIOR



EDITA: DIRECCIÓN GENERAL DE TRÁFICO

Observatorio Nacional de Seguridad Vial

C/ Josefa Valcárcel nº 44

28027 MADRID

NIPO: 128-20-012-0

Catálogo general de publicaciones oficiales: <http://publicacionesoficiales.boe.es/>

Este documento es un Resumen Ejecutivo del informe “Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030” (DGT, 2020)

<http://www.dgt.es/es/seguridad-vial/paises-y-organizaciones-internacionales/Documentacion/Políticas internacionales de seguridad vial relevantes para el decenio 2021-2030.shtml>

ÍNDICE

1. RESUMEN EJECUTIVO.....	1
2. INTRODUCCIÓN	4
3. ESTRATEGIAS SUPRANACIONALES	4
3.1. Estrategias supranacionales analizadas.....	5
3.2. Principales contenidos de las estrategias supranacionales	7
3.2.1. ONU: Agenda 2030 para el desarrollo sostenible.....	7
3.2.2. ONU: Proyecto de resolución: Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.....	8
3.2.3. ONU: Mobilizing Sustainable Transport for Development.....	9
3.2.4. ONU: Nueva Agenda Urbana	11
3.2.5. OMS: Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.....	12
3.2.6. OMS: Propuesta de indicadores para las Metas Mundiales de S.V.	14
3.2.7. OMS: Salve VIDAS. Paquete de medidas técnicas de seguridad vial	17
3.2.8. OMS: Control de la velocidad.....	19
3.2.9. OMS: Global Status Report on Road Safety 2018.....	20
3.2.10. OMS: Salvar vidas más allá de 2020: Próximos pasos. (3ª Conf. Mundial)	21
3.2.11. OMS: Declaración de Estocolmo. (3ª Conf. Mundial)	23
3.2.12. UNRSTF: Global Framework Plan of Action for Road Safety	24
3.2.13. GRSP: Road Map. Strategic Plan 2016-2020.....	26
3.2.14. GRSP y VIAS: Towards the 12 voluntary global targets for road safety.....	28
3.2.15. Banco Mundial: GRSF Annual Report 2018	31
3.2.16. Banco Mundial: GRA. Toward Sustainable Mobility.....	32
3.2.17. Banco Mundial: GRA. Toward Sustainable Mobility. Paper 5. Safety	33
3.2.18. OCDE-ITF: Objetivo Cero.....	35
3.2.19. OCDE-ITF: Ministerial Declaration on Transport Safety And Security	36
3.2.20. OCDE-ITF: Road Safety in European Cities. Performance Indicators and Governance Solutions	37
3.2.21. OCDE-IRTAD: Road Safety Annual Report 2019.....	38
3.2.22. UE: Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Homologación de Vehículos y sus Sistemas de Seguridad y Protección.....	39
3.2.23. UE: Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Gestión de la Seguridad de Infraestructuras.....	40
3.2.24. UE: Carta Europea de la Seguridad Vial	41
3.2.25. UE: Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020.....	42



ÍNDICE

3.2.26.	UE: Mejores prácticas de seguridad vial 2010	44
3.2.27.	UE: Safer Roads for All. The EU Good Practices Guide	46
3.2.28.	UE: Declaración de La Valeta	47
3.2.29.	UE: Europe on the Move: Sustainable Mobility for Europe	49
3.2.30.	UE: Europe on the Move. Annex 1: Strategic Action Plan on Road Safety	49
3.2.31.	UE: Preparatory work for an EU Road Safety Strategy	50
3.2.32.	UE: Marco de la política de la UE en materia de SV para 2021-2030	52
3.2.33.	EU: Estrategia europea sobre STI cooperativos	53
3.2.34.	EU: En ruta hacia la movilidad automatizada: Estrategia de la UE para la movilidad del futuro	56
3.2.35.	UE: Libro Blanco del Transporte	58
3.2.36.	UE: Agenda Urbana para la Unión Europea	59
3.2.37.	ERSO: Integration of Road Safety in Other Policy Areas	60
3.2.38.	ERTRAC: Strategic Research Agenda. (9th EU Framework Programme).....	61
3.2.39.	ERTRAC: Safe Road Transport Roadmap. Towards Vision Zero: Roads without Victim.....	64
3.2.40.	EuroNCAP: 2025 roadmap. In pursuit of Vision Zero	65
3.2.41.	ETSC: EU Strategic Action Plan on Road Safety	66
3.2.42.	ETSC: Road Safety Performance Index (PIN) Report 2019	67
3.2.43.	FERSI: Towards an evidence-based national road safety programme	68
3.2.44.	FIA (Region I): Policy Position on EU General Safety Regulation	69
3.2.45.	OISEVI: Benchmarking de la seguridad vial en América Latina	71
3.2.46.	UNESCAP: Ministerial Conference on Transport (Moscow 2016)	72
3.2.47.	UNESCAP: Strengthening Regional Efforts to Improve Road Safety.	73
3.2.48.	UNESCAP: Strategies to tackle the Issue of Speed for Road Safety.	74
3.2.49.	AU: Africa Road Safety Charter	76
3.2.50.	UNECA: Decade of Action for Road Safety 11-20. African Director Plan	77
3.2.51.	UNECE: Sustainable Urban Mobility and Public Transport in UNECE Capitals.....	78
3.2.52.	POLIS y EUROCITIES: The new paradigm for safe city streets	79
3.2.53.	PIARC: Road Safety Manual.....	80
3.2.54.	PIARC: La aplicación de Políticas Nacionales sobre el Sistema Seguro.....	81
3.2.55.	PIARC: Plan Estratégico 2020-2023	82
3.3.	Resumen general del contenido de las estrategias supranacionales	83
3.4.	Resumen de la Visión y los Objetivos Estratégicos propuestos	100
3.4.1.	Visión propuesta en los documentos analizados.....	100

ÍNDICE

3.4.2.	Objetivos Estratégicos propuestos en los documentos analizados.....	104
3.5.	Resumen de Objetivos Numéricos propuestos.....	107
3.5.1.	Objetivos de resultado propuestos en los documentos analizados:.....	107
3.5.2.	Objetivos de rendimiento en los documentos analizados:	107
3.6.	Resumen de Indicadores propuestos	108
4.	ESTRATEGIAS, PLANES Y PROGRAMAS DE PAÍSES	116
4.1.	Contexto de la Seguridad Vial en los países analizados	116
4.2.	Relación de Estrategias, Planes y Programas de países analizados.....	118
4.3.	Perfil de seguridad vial y contenidos de las estrategias de países	119
4.3.1.	ALEMANIA: Federal Road Safety Programme 2011-2020	119
4.3.2.	AUSTRIA: Road Safety Programme 2011-2020.....	121
4.3.3.	BÉLGICA: National Road Safety Strategy 2011-2020	122
4.3.4.	DINAMARCA: Traffic Safety Action Plan 2013-2020	123
4.3.5.	ESLOVENIA: National Road Safety Programme 2013-2022	124
4.3.6.	FINLANDIA: Resolution On Road Safety (15-Dec-2016).....	125
4.3.7.	FRANCIA: Plan de Acción 2018-2020.....	126
4.3.8.	GRECIA: National Road Safety Strategic Plan 2011-2020	127
4.3.9.	HUNGRÍA: Transport Safety Strategy 2011-2020	128
4.3.10.	IRLANDA: Government Road Safety Strategy 2013-2020.....	129
4.3.11.	ISLANDIA: Plan de Seguridad en el Tráfico 2011-2022	130
4.3.12.	ITALIA: Plan Nacional de Seguridad Vial: Horizonte 2020	131
4.3.13.	LITUANIA: National Traffic Safety Development Programme	132
4.3.14.	LUXEMBURGO: Plan de Acción "Seguridad Vial" 2019-2023.....	133
4.3.15.	NORUEGA: National Transport Plan 2018-2029	134
4.3.16.	PAÍSES BAJOS:	137
4.3.16.1.	Road Safety Strategic Plan (SPV 2008-2020).....	137
4.3.16.2.	Road Safety Strategic Plan 2030 (SPV 2030)	138
4.3.17.	POLONIA: National Road Safety Programme 2013-2020.....	139
4.3.18.	PORTUGAL: Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSE 2020).....	140
4.3.19.	REINO UNIDO: Road Safety Statement 2019. "A Lifetime of Road Safety".....	142
4.3.20.	REPÚBLICA CHECA: National Road Safety Strategic Plan 2011-2020	143
4.3.21.	SERBIA: National Strategy for Road Traffic Safety 2015-2020.....	144
4.3.22.	SUECIA: Action Plan for Safe Road Traffic 2019-2022	145
4.3.23.	SUIZA: Via Sicura (2012)	146



ÍNDICE

4.3.24.	ISRAEL: National Road Safety Plan 2019-2030.....	148
4.3.25.	JAPÓN: 10th Traffic Safety Programme 2016-2020.....	149
4.3.26.	COREA DEL SUR: 8th National Safety Transport Plan 2017-2021.....	150
4.3.27.	MARRUECOS: Estrategia de Seguridad Vial 2017-2026.....	151
4.3.28.	NIGERIA: National Road Safety Strategy (NRSS 2016-2020)	152
4.3.29.	SUDÁFRICA: National Road Safety Strategy 2016-2030.....	153
4.3.30.	ARGENTINA: Plan Federal de Seguridad Vial 2016-2026	154
4.3.31.	CANADÁ: Road Safety Strategy (RSC) 2025.....	155
4.3.32.	CHILE: Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2020-2030.....	156
4.3.33.	COLOMBIA: Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021	158
4.3.34.	ESTADOS UNIDOS: DOT STRATEGIC PLAN 2018-2022	159
4.3.35.	MÉXICO: Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020	160
4.3.36.	URUGUAY: Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020	162
4.3.37.	AUSTRALIA: National Road Safety Strategy (NRSS) 2011-2020	164
4.3.38.	NUEVA ZELANDA:	165
4.3.38.1.	"Safer Journeys" (Road Safety Strategy 2010-2020)	165
4.3.38.2.	"Road to Zero" (Road Safety Strategy 2020-2030)	166
4.4.	Resumen general del contenido de las estrategias, planes o programas de seguridad vial de los países analizados	167
4.5.	Resumen de la Visión y los Objetivos Estratégicos propuestos	179
4.5.1.	Visión y enfoque propuestos en los documentos analizados	182
4.5.2.	Objetivos Estratégicos propuestos en los documentos analizados	182
4.6.	Resumen de Objetivos Numéricos propuestos	186
4.7.	Resumen de Indicadores propuestos.....	187
5.	CONCLUSIONES DE LOS DOCUMENTOS SUPRANACIONALES	196
5.1.	Identificación de Problemas	196
5.2.	Planteamiento de Soluciones.....	196
5.3.	Diseño de estrategias seguridad vial. Propuestas.....	197
5.4.	Nuevas tendencias destacadas	198
6.	CONCLUSIONES DE LAS ESTRATEGIAS, PLANES Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD VIAL DE PAÍSES IRTAD	199
6.1.	Contexto de la Seguridad Vial.....	199
6.2.	Horizonte de las Estrategias, Planes o Programas de Seguridad Vial.....	199
6.3.	Aspectos estratégicos destacados.....	199
6.4.	Áreas de actuación y colectivos	200
6.5.	Algunas medidas destacadas	201

ÍNDICE

7.	ANEXO 1: ÁREAS, COLECTIVOS Y MEDIDAS DESTACADAS POR LOS PAÍSES	203
7.1.	Gestión de la Seguridad Vial	205
7.1.1.	Normativa general. Medidas destacadas.....	205
7.1.2.	Normativa sobre comportamiento vial. Medidas destacadas	206
7.1.3.	Normativa sobre Reincidentes. Medidas destacadas	208
7.1.4.	Datos sobre Seguridad Vial. Medidas destacadas	209
7.1.5.	Investigación. Medidas destacadas.....	210
7.1.6.	Comunicación. Medidas destacadas	211
7.1.7.	Planes colaborativos. Medidas destacadas.....	213
7.2.	Usuarios seguros	214
7.2.1.	Educación y Formación. Medidas destacadas.....	214
7.2.2.	Transporte profesional. Medidas destacadas	216
7.2.3.	Niños, Jóvenes y Personas mayores. Medidas destacadas	217
7.2.4.	Peatones. Medidas destacadas	218
7.2.5.	Ciclistas. Medidas destacadas	219
7.2.6.	Motoristas. Medidas destacadas	220
7.3.	Vehículos seguros.....	222
7.3.1.	Vehículos de motor, en general. Medidas destacadas	222
7.3.2.	Vehículos, sistemas ADAS y Conectividad. Medidas destacadas	223
7.3.3.	Vehículos autónomos. Medidas destacadas	224
7.3.4.	Vehículos de Movilidad Personal (VMP). Medidas destacadas	224
7.4.	Infraestructuras seguras.....	225
7.4.1.	Infraestructuras interurbanas y movilidad segura. Medidas destacadas	225
7.4.2.	Infraestructuras urbanas y movilidad segura. Medidas destacadas.....	227
7.5.	Atención post-accidente	228
7.5.1.	Víctimas y Atención post-accidente. Medidas destacadas	228



MINISTERIO
DEL INTERIOR



LISTA DE ACRÓNIMOS

ADAS	Advanced Driver Assistance Systems (Sistemas avanzados de ayuda al conductor)
AEB	Autonomous Emergency Braking (Sistema de frenado autónomo de emergencia)
AU	Africa Union (Unión Africana)
BIGRS	Bloomberg Initiative for Global Road Safety (Iniciativa de la Fundación Bloomberg para la seguridad vial)
BSM	Blind Spot Monitoring (Sistema de vigilancia de ángulos muertos)
DGT	Dirección General de Tráfico
EDWARD	European Day Without A Road Dead (Colofón de la Semana Europea de la Movilidad)
ERSO	European Road safety Observatory (Observatorio de la UE sobre seguridad vial)
ERTRAC	European Road Safety Research Advisory Council (Órgano consultivo técnico de la UE sobre transporte por carretera)
ESV	Estrategia de Seguridad Vial
ETSC	European Traffic Safety Council (Consejo europeo sobre seguridad en el tráfico)
ETSI	European Telecommunications Standards Institute (Instituto Europeo de Normas de Telecomunicación)
EuroNCAP	European New Car Assessment Programme (Programa europeo de evaluación de automóviles nuevos)
EuroRAP	European Road Assessment Programme (Programa europeo de evaluación de carreteras)
FERSI	Forum of European Road Safety Research Institutes (Foro europeo de institutos de investigación sobre seguridad vial)
FIA	Federación Internacional del Automóvil
GRA	Global Roadmap of Action (Iniciativa auspiciada por el Banco Mundial)
GRSF	Global Road Safety Facility (Organización auspiciada por el Banco Mundial)
GRSP	Global Road Safety Partnership (Organización auspiciada por el Banco Mundial y Cruz Roja Internacional)
iRAP	International Road Assessment Programme (Programa internacional de evaluación de carreteras)
IRTAD	International Traffic Safety Data and Analysis Group (Grupo de trabajo dentro de ITF)
ISA	Intelligent Speed Assistance (Sistema de asistencia de velocidad inteligente)
ITF	International Transport Forum (Foro dentro de OCDE)



ITS	Intelligent Transport Systems (STI: Sistemas de Transporte Inteligentes)
KPI	Key Performance Indicator
LKA	Lane Keep Assistance (Sistema de asistencia para el mantenimiento del carril)
MAIS	Maximum Abbreviated Injury Scale (Escala de medida de la severidad de los traumatismos)
OCDE	Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico
ODS	Objetivos de Desarrollo Sostenible
OISEVI	Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial
OMS	Organización Mundial de la Salud
ONSV	Observatorio Nacional de Seguridad Vial
ONU	Organización de las Naciones Unidas
PIARC	Asociación Mundial de la Carretera
RTE-T	Red TransEuropea de Transporte
SRI	Sistemas de Retención Infantil
STI	Sistemas de Transporte Inteligentes (ITS: Intelligent Transport Systems)
SuM4All	Sustainable Mobility for All (Coalición auspiciada por el Banco Mundial)
SV	Seguridad Vial
UE	Unión Europea
UNECA	UN Economic Commission for Africa (Comisión Económica de las Naciones Unidas para África)
UNECE	UN Economic Commission for Europe (Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa)
UNESCAP	UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico)



1. RESUMEN EJECUTIVO

El presente documento pretende identificar las estrategias o planes relacionados con la seguridad vial para el próximo decenio 2021-2030, tanto por parte de otros países como por diferentes organismos supranacionales, que pueden aportar información de interés para el desarrollo de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

Se han tenido en cuenta, en primer lugar, las estrategias de seguridad vial publicadas por los organismos internacionales a los cuales pertenece España, como las Naciones Unidas y la Unión Europea.

También se han considerado las propuestas de objetivos y estrategias de seguridad vial realizadas por otros organismos internacionales, públicos o privados, tales como el Banco Mundial (a través de su iniciativa GRA), OCDE/ITF/IRTAD, ETSC, ERSO, FERSI, FIA, etc.

En total se han analizado **55 documentos** elaborados por **21 organismos internacionales**, siendo los aspectos más destacados de los mismos:

- La Organización de las Naciones Unidas (ONU) considera **plenamente vigentes las propuestas del Decenio de Acción de la Seguridad Vial** (ONU, 2011) y su ejecución por medio de los **Cinco Pilares de la seguridad vial**. En 2015 la ONU dio un paso más al incluir en la Agenda 2030 la Seguridad Vial como uno de los principales problemas de salud pública y de desarrollo a los que hacer frente mediante los **Objetivos de Desarrollo Sostenible**. El compromiso de los Estados Miembros con esta visión se concretó en la **Declaración de Estocolmo**, con motivo de la 3ª Conferencia Global Ministerial sobre Seguridad Vial, celebrada en Estocolmo en febrero de 2020.
- Este compromiso de la ONU se ha actualizado en el proyecto de resolución “Mejorando la seguridad vial en el mundo”, del 18 de agosto de 2020, que propone **proclamar el periodo 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial**, con el **objetivo de reducir en un 50% las muertes y lesiones graves por accidente durante este periodo**; y **actualizar en este mismo sentido el compromiso de la Meta 3.6 de los ODS**.
- También los Estados Miembros de la Unión Europea (UE) reconocieron en la **Declaración de la Valeta de 2017** la vigencia los esfuerzos en la mejora de la Seguridad Vial realizados durante la década 2011-2020, y se comprometieron a darles continuidad con el objetivo final de la **Visión Cero para el año 2050**, pero con metas alcanzables durante el decenio 2021-2030, siendo el principal objetivo **para 2030 la reducción a la mitad del número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico**. Los trabajos de la Comisión Europea para definir una Estrategia Europea de seguridad vial para la próxima década se han concretado en el documento: *Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030. Próximos pasos hacia la “Visión Cero”*.
- La adopción de la Visión Cero ya es prácticamente unánime, no sólo en los documentos de ONU/OMS o de la UE. Este es uno de los puntos más claros de la visión que plantean todas las políticas de seguridad vial para el próximo decenio analizadas: **ninguna víctima del transporte o la movilidad es aceptable**, y los logros intermedios de reducción del número de muertos o heridos en el tráfico no se deben considerar como objetivos en sí mismos, sino sólo como hitos en el camino hacia el logro del objetivo final: **cero víctimas**.

- En cuanto los enfoques, también están cada vez más extendidos tanto el “Sistema Seguro” (unánime en los países europeos) como los “Cinco Pilares” de la OMS. De hecho, en los documentos de ONU/OMS de la 3ª Conferencia Global Ministerial sobre Seguridad Vial se mencionan ambos enfoques como compatibles y complementarios. **Propone una visión para la evolución de la seguridad vial sobre la base de una implementación ampliada de los cinco pilares, la adopción de los principios de Sistema seguro y la integración de la seguridad vial entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible.**
- Otro elemento que surge en los últimos años como clave para la mejora de la seguridad vial es de **la tecnología aplicada a los vehículos y a las vías**, como medio para reducir la accidentalidad por “causas humanas” (distracciones, exceso de velocidad, consumo de alcohol o drogas, etc.) cuya tendencia descendente ha sufrido en los últimos años un estancamiento, y en algunos colectivos de usuarios un repunte. Esto supone a corto plazo la plena implantación de los **sistemas ADAS**, a medio plazo la **conectividad** entre vehículos y vías, y a largo plazo la tendencia hacia la **conducción automatizada**.

En cuanto a los planes y estrategias de diferentes países orientadas hacia el **próximo decenio**, el enfoque de “**Sistema Seguro**” sigue presente en los países europeos y Australia; pero también aparece asumido cada vez por más países de otros ámbitos. También son cada vez más los países que adoptan el enfoque de los “**Cinco Pilares**” de la OMS como medio para reducir su siniestralidad

Del análisis de estos documentos, se concluye que los **desafíos para la seguridad vial** a los que hacer frente en los próximos años serán:

- **Involucrar realmente a todos los ciudadanos en la seguridad vial**, como uno de los componentes esenciales del enfoque de Sistema Seguro; posiblemente en el que menos se ha llegado a profundizar durante el decenio que termina, en comparación con los importantes avances conseguidos en los otros cuatro componentes.
- El cambio demográfico, que se concreta, especialmente en Europa, en un **envejecimiento de la población**. Esto plantea el desafío de atender de forma segura a las necesidades de movilidad de la creciente población de edad avanzada. Este objetivo ya estaba presente en muchas de las estrategias del decenio actual, pero su magnitud crece con el tiempo.
- La **integración de forma segura en el tráfico de nuevas formas de movilidad**: micro movilidad urbana (patinetes, bicicletas eléctricas, etc.) y movilidad activa (peatones y ciclistas). La estrategia de los Países Bajos lo denomina: “heterogeneidad en el tráfico”.
- Atención especial a la seguridad de los **usuarios vulnerables de la vía**. Este asunto ya estaba plenamente presente en la mayoría de las estrategias del decenio actual, pero crece en importancia de cara al futuro, entre otras cosas por los dos aspectos anteriores.
- Integración de **avances tecnológicos que redunden en beneficio de la seguridad vial**, tanto en las infraestructuras y sistemas de vigilancia y gestión de tráfico (conectividad) como en los vehículos (ADAS, conectividad, ITS, conducción automática, propulsión eléctrica, etc.). En este apartado, la principal preocupación es **integrar adecuadamente la tecnología garantizando que no se creen nuevos riesgos para la seguridad**.



- Y otros aspectos concretos que ya estaban presentes en la mayoría de las estrategias del actual decenio 2011-2020, pero que siguen siendo problemas acuciantes de seguridad:
 - Seguridad vial en las **carreteras convencionales**.
 - **Excesos de velocidad**.
 - Accidentes provocados por **distracciones**, especialmente por dispositivos electrónicos.
 - Conducción bajo los efectos del **alcohol y otras drogas**, especialmente en el caso de **infractores reincidentes**.

2. INTRODUCCIÓN

El objeto del presente documento es identificar las estrategias o planes relacionados con la seguridad vial para el próximo decenio 2021-2030, tanto por parte de otros países como por diferentes organismos supranacionales. Se han considerado tanto los ya publicados como otros que se encuentran en avanzado estado de desarrollo, ya que la información que pueden aportar se considera de interés el desarrollo de la Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030.

Los planes supranacionales analizados son documentos estratégicos de alto nivel. Por esta razón, en ellos se ha estudiado su visión y planteamiento, sus objetivos estratégicos, las líneas de actuación que proponen para lograrlos y los indicadores que establecen para seguimiento.

En el caso de los planes nacionales considerados, se observa que en muchos de ellos se descende al nivel de planes de actuación concretos, según el diagnóstico de la seguridad vial y la accidentalidad en cada país. Por eso, para ellos, además de las cuestiones indicadas en el párrafo anterior, se hace una recopilación de las principales medidas concretas que proponen, especialmente aquellas que han demostrado su efectividad en la mejora de la seguridad vial.

3. ESTRATEGIAS SUPRANACIONALES

Se han tenido en cuenta las estrategias de seguridad vial de los **organismos internacionales a los cuales pertenece España**, respecto a las cuales existe un compromiso de adhesión:

- La **Organización de las Naciones Unidas (ONU)**, en su Decenio de Acción de la Seguridad Vial (ONU, 2011) ya indicaba que para reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico es necesario, entre otras cosas, la **formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles**¹. En este marco se formuló la actual estrategia de Seguridad Vial 2011-2020. En 2015 la ONU dio un paso más al incluir en la Agenda 2030 la Seguridad Vial como uno de los principales problemas de salud pública y de desarrollo a los que hacer frente mediante los Objetivos de Desarrollo Sostenible². Este compromiso de la ONU se ha actualizado en el proyecto de resolución “Mejorando la seguridad vial en el mundo”, del 18 de agosto de 2020³, que propone **proclamar el periodo 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial**, con el **objetivo de reducir en un 50% las muertes y lesiones graves por accidente durante este periodo**.
- También la **Unión Europea (UE)** reconoce la necesidad **de continuar los esfuerzos en la mejora de la Seguridad Vial realizados durante la década 2011-2020**. Así se recoge en la Declaración de la Valeta de 2017, en la que los Estados Miembros de la UE se comprometieron a darles continuidad con el objetivo final de la Visión Cero para el año 2050, pero con metas alcanzables durante el decenio 2021-2030⁴, siendo el principal objetivo para 2030 la reducción a la mitad del número de fallecidos y heridos graves en accidentes de tráfico. Los trabajos de la Comisión Europea para **definir una Estrategia Europea de seguridad vial para la próxima década** se encuentran muy avanzados⁵.

¹ Decade of Action for Road Safety 2011-2020”, OMS 2011

² Agenda 2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, ONU 2015

³ A/74/L.86, Asamblea General, Proyecto de resolución “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, 18 de agosto de 2020

⁴ Declaración de La Valeta. Conferencia ministerial de la UE sobre seguridad vial. La Valeta, 29 de marzo de 2017

⁵ Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030. CE, 7 de febrero de 2020.

También se han considerado las estrategias y propuestas de seguridad vial realizadas por otros organismos internacionales, públicos o privados, que aportan información valiosa para la estrategia de Seguridad Vial 2021-2030. Organismos tales como el Banco Mundial, a través de su iniciativa GRA (Global Roadmap of Action), OCDE/ITF/IRTAD, ETSC, ERSO, FERSI, FIA, etc.

En general, coinciden con las estrategias de ONU/OMS y UE antes mencionadas en apuntar hacia la misma visión estratégica a medio y largo plazo: la Visión Cero alcanzable por medio de la aplicación de los Cinco Pilares de la OMS o del concepto de Sistema Seguro, o ambos.

3.1. ESTRATEGIAS SUPRANACIONALES ANALIZADAS

Organismo	Estrategia / Plan	
ONU	1	Agenda 2030: Objetivos de Desarrollo Sostenible
	2	Proyecto de Resolución: Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo
	3	Mobilizing Sustainable Transport for Development
	4	Nueva Agenda Urbana
OMS	5	Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020
	6	Propuesta de indicadores para las Metas Mundiales voluntarias de S.V.
	7	Salve VIDAS. Paquete de medidas técnicas de seguridad vial
	8	Control de la velocidad
	9	Global Status Report on Road Safety 2018
	10	Salvar vidas más allá de 2020: Próximos pasos (3ª Conf. Mundial)
	11	Declaración de Estocolmo (3ª Conf. Mundial)
	12	Global Framework Plan of Action for Road safety
GRSP	13	Road Map. Strategic Plan 2016-2020
GRSP y VIAS	14	Towards the 12 voluntary global targets for road safety
Banco Mundial	15	GRSF Annual Report 2018
	16	GRA (Global Roadmap of Action): Toward Sustainable Mobility
	17	GRA: Toward Sustainable Mobility. Paper 5: Safety
OCDE-ITF	18	Objetivo cero
	19	Ministerial Declaration on Transport Safety And Security
	20	Road Safety in European Cities. Performance Indicators and Governance Solutions
OCDE-IRTAD	21	Road Safety Annual Report 2019
UE	21	Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre vehículos en lo que respecta a Seguridad
	23	Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Gestión de la Seguridad de Infraestructuras.

UE	24	Carta Europea de la seguridad vial
	25	Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020
	26	Mejores prácticas de seguridad vial 2010
	27	Safer Roads for All. The EU Good Practices Guide
	28	Declaración de La Valeta
	29	Europe on the Move: Sustainable Mobility for Europe
	30	(& Annex.1: Strategic Action Plan on Road Safety)
	31	Preparatory work for an EU Road Safety Strategy
	32	Marco de la política de la UE en materia de SV para 2021-2030
	33	Estrategia Europea sobre STI cooperativos
	34	En ruta hacia la movilidad automatizada: Estrategia de la UE para la movilidad del futuro
	35	Libro blanco del transporte para 2050
	36	Agenda Urbana para la UE
ERSO	37	Integration of Road Safety in Other Policy Areas: Synergies and Conflicts
ERTRAC	38	Strategic Research Agenda (9th EU Framework Programme)
	39	Safe Road Transport Roadmap. Towards Vision Zero
EuroNCAP	40	2025 Roadmap: In pursuit of Vision Zero
ETSC	41	EU Strategic Action Plan on Road Safety
	42	Road Safety Performance Index (PIN) Report 2019
FERSI	43	Towards an evidence-based national road safety programme
FIA (Region I)	44	Policy Position on EU General Safety Regulation
OISEVI	45	Benchmarking de la seguridad vial en América Latina
UNESCAP	46	Ministerial Conference on Transport (Moscow 2016)
	47	Strengthening Regional Efforts to Improve Road Safety
	48	Strategies to Tackle the Issue of Speed For Road Safety
AU	49	Africa Road Safety Charter
UNECA	50	Decade of Action for Road Safety 2011-2020. African Director Plan
UNECE	51	Sustainable Urban Mobility and Public Transport in UNECE Capitals
Polis/Eurocities	52	The new paradigm for safe city streets
PIARC	53	Road Safety Manual
	54	La aplicación de Políticas Nacionales sobre el Sistema Seguro: Un reto
	55	Plan Estratégico 2020-2023

3.2. PRINCIPALES CONTENIDOS DE LAS ESTRATEGIAS SUPRANACIONALES

3.2.1. ONU: AGENDA 2030 PARA EL DESARROLLO SOSTENIBLE

Visión: VISIÓN CERO para 2050.

Resumen: La Asamblea General de la ONU adoptó en 2015 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia. Los Estados miembros de la Naciones Unidas aprobaron una resolución en la que reconocen que el mayor desafío del mundo actual es la erradicación de la pobreza y afirman que sin lograrla no puede haber desarrollo sostenible. La Agenda comprende **17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)**, dividido cada uno de ellos en varias Metas más concretas, haciendo un total de **169 Metas**. Los Objetivos y Metas relacionados con la seguridad vial o movilidad son: 3.6, 11.2 y 7.A.



Objetivos Estratégicos

17 OBJETIVOS (ODS). Los relacionados con la seguridad vial o movilidad son:

- 3. SALUD Y BIENESTAR.
- 11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES.
- 7. ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE.

Objetivos numéricos

169 METAS. Las relacionadas con la seguridad vial o movilidad son:

- 3.6 ACCIDENTES DE TRÁFICO:
Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
- 11.2 TRANSPORTE PÚBLICO:
De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial; prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- 7.A INVESTIGACIÓN E INVERSIÓN EN ENERGÍAS LIMPIAS:
De aquí a 2030, aumentar la cooperación internacional que facilite investigación y acceso a tecnología..., energía limpia, renovable, menos combustibles fósiles, ...

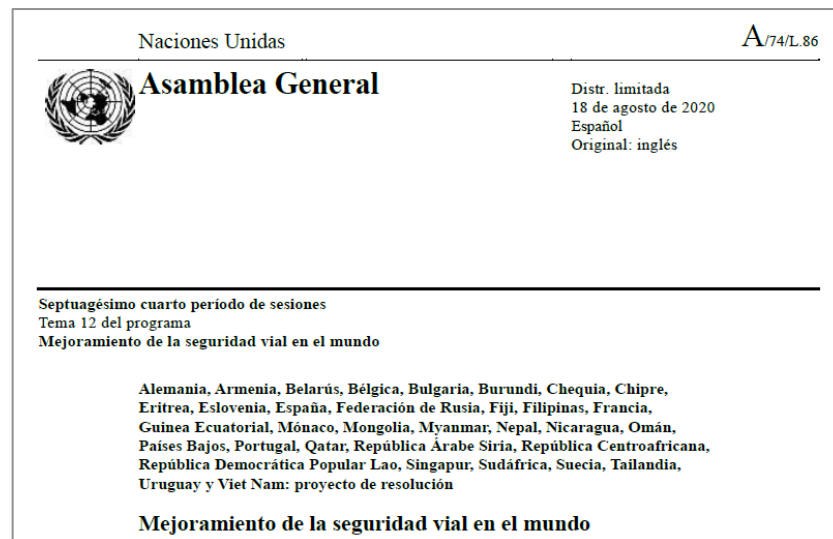
Website del documento [Link Web](#)

3.2.2. ONU: PROYECTO DE RESOLUCIÓN: MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO

Visión: VISIÓN CERO para 2050.

Resumen: La Asamblea General de la ONU está estudiando esta propuesta de resolución (planteada, junto con otros 33 países, por España), que pretende **actualizar para la próxima década 2021-2030 los compromisos sobre seguridad vial de la ONU**, adquiridos en la anterior Década de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020, y en las Metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. La propuesta, entre otras cosas:

- Reconoce la importancia de alcanzar las metas de la Agenda 2030 relacionadas con la seguridad vial, así como de la Nueva Agenda Urbana.
- Expresa su preocupación por que el número de accidentes de tráfico sigue siendo inaceptablemente alto, siendo una de las principales causas de muertes y lesiones en todo el mundo (la principal en el caso de niños y jóvenes de entre 15 y 29 años).
- Expresa su preocupación también por el hecho de que **la meta 3.6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 no se alcanzará para 2020**.
- Reconoce también las **lecciones aprendidas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020)**, entre ellas la necesidad de promover un enfoque integrado de la seguridad vial, como el enfoque de sistemas seguros y la **Visión Cero**, buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo.



Objetivos Estratégicos

- Es necesario definir un **nuevo calendario** mundial para reducir el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.
- **Hacer suya la Declaración de Estocolmo**, aprobada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial (Estocolmo, 19 y 20 de febrero de 2020).
- **Proclamar el período 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial**, que tendrá por objetivo **reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030**.
- Alentar a los Estados Miembros a que garanticen el compromiso y la responsabilidad al más alto nivel político posible para mejorar la seguridad vial y a que **elaboren estrategias y planes de seguridad vial** en los que participen todos los interesados pertinentes, incluidos todos los sectores y niveles de gobierno, según proceda.

Website del documento [Link Web](#)

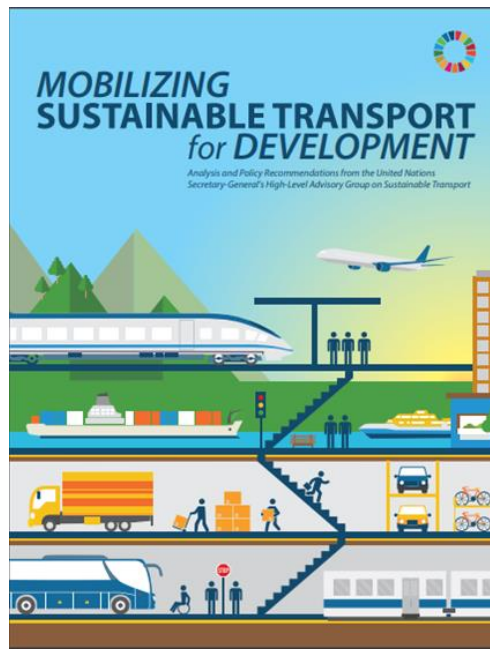
3.2.3. ONU: MOBILIZING SUSTAINABLE TRANSPORT FOR DEVELOPMENT

Visión: VISIÓN CERO para 2050.

Resumen: Informe elaborado por el Grupo Asesor de Alto Nivel independiente sobre Transporte Sostenible, creado en 2014 por el Secretario General de la ONU para que proporcionase un conjunto específico de recomendaciones sobre **cómo el sector del transporte puede avanzar en el desarrollo sostenible**, enfocándose en la erradicación de la pobreza, promover el crecimiento económico y reforzar la lucha contra el cambio climático.

El transporte es un medio que permite a las personas acceder a lo que necesitan; y el transporte sostenible impulsa el desarrollo sostenible, que permite a las personas satisfacer las necesidades en su vida personal y económica, al tiempo que respeta la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer las suyas.

El Grupo Asesor de Alto Nivel promueve un **enfoque personalizado de "Evitar-Cambiar-Mejorar"** como un marco útil para evaluar las medidas de transporte y para tomar medidas en apoyo del transporte sostenible de pasajeros y mercancías. La aplicación de estos principios promoverá una combinación de soluciones de movilidad multimodal, colectiva compartida y sistemas de transporte sostenibles; con un enfoque holístico de las decisiones de política e inversión y los beneficios de relacionarse con una amplia gama de partes interesadas y fuentes de financiación, tanto públicas como privadas.



Objetivos Estratégicos 17 OBJETIVOS. Los relacionados con la seguridad vial o movilidad son:

- 3. SALUD Y BIENESTAR.
- 11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES.
- 7. ENERGÍA ASEQUIBLE Y NO CONTAMINANTE.

Objetivos numéricos 169 METAS. Las relacionadas con la seguridad vial o movilidad son:

- 3.6 ACCIDENTES DE TRÁFICO:
Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
- 11.2 TRANSPORTE PÚBLICO:
De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial; prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
- 7.A INVESTIGACIÓN E INVERSIÓN EN ENERGÍAS LIMPIAS:
De aquí a 2030, aumentar la cooperación internacional que facilite investigación y acceso a tecnología..., energía limpia, renovable, menos combustibles fósiles, ...

Líneas de Acción

Las **10 Recomendaciones del Grupo Asesor**, donde se especifican los apartados específicos que tienen relación con seguridad vial:

1. Tomar las decisiones de planificación, políticas e inversiones de transporte basadas en las tres dimensiones de desarrollo sostenible: desarrollo social, impactos ambientales (incluido el clima) y crecimiento económico, y un análisis completo del ciclo de vida.
 - a. Prestar atención primordial a la seguridad para todos los usuarios del transporte y garantizar que las mejoras en la calidad de vida y los avances contra los impactos ambientales negativos sean fundamentales para las decisiones de política e inversión.
2. Integrar todos los esfuerzos de planificación de transporte sostenible con un desarrollo equilibrado de modos de transporte: integración vertical entre niveles de gobierno y horizontalmente entre modos, territorios y sectores.
3. Crear marcos gubernamentales de apoyo institucional, legal y regulatorio para promover el transporte efectivo y sostenible
4. Desarrollar la capacidad técnica de los planificadores e implementadores de transporte, especialmente en países en desarrollo, a través de asociaciones con organizaciones internacionales, bancos multilaterales de desarrollo y gobiernos a todos los niveles, para garantizar el acceso equitativo a los mercados, empleos, educación y otras necesidades.
 - b. Prestar atención primordial a la seguridad para todos los usuarios del transporte y garantizar que las mejoras en la calidad de vida y los avances contra los impactos ambientales negativos sean fundamentales para las decisiones de política e inversión.
5. Reforzar los esfuerzos para prevenir muertes y lesiones causadas por el tránsito.
 - a. Priorice la prevención de muertes y lesiones de los usuarios de la carretera, utilizando el objetivo del Objetivo de Desarrollo Sostenible de reducir las muertes y lesiones del tráfico mundial en un 50% para 2020 como guía, y siga un enfoque sistémico para mejorar la seguridad vial.
 - b. Promover el diseño de sistemas viales y de transporte que otorgue prioridad y énfasis a la protección de las personas contra la muerte y lesiones, teniendo en cuenta la falibilidad y vulnerabilidad humana.
 - c. Difundir a las partes interesadas locales las mejores prácticas sobre legislación de seguridad vial y políticas públicas.
 - d. Asegúrese de que se establezcan y apliquen normas mínimas de seguridad para vehículos y embarcaciones, con especial atención al mercado secundario en los países en desarrollo. Los gobiernos nacionales lideran estos esfuerzos.
 - e. Reducir los factores de riesgo de comportamiento que conducen las muertes y lesiones por accidentes de tránsito a través de legislación, sensibilización, señalización y normas y reglamentos. Los gobiernos y las organizaciones de la sociedad civil trabajan de la mano en estos esfuerzos.
6. Fomentar un público informado y comprometido como socio crucial en el avance de soluciones de transporte sostenibles.
 - a. Desarrollar y promover campañas de concientización pública y programas educativos para informar e involucrar a personas de todas las edades sobre el imperativo de proporcionar acceso equitativo a las oportunidades sociales y económicas, y sobre la importancia y los beneficios de la movilidad sostenible. Los temas que deben abordar los gobiernos y las organizaciones internacionales y de la sociedad civil incluyen la seguridad vial, los beneficios del transporte público, caminar y ciclismo; y oportunidades para reducir las emisiones de carbono.
7. Establecer marcos de monitorización y evaluación para el transporte sostenible, y desarrollar la capacidad para recopilar y analizar datos y estadísticas sólidos y fiables
8. Promover fuentes de financiación diversificadas y marcos fiscales coherentes para avanzar en sistemas, iniciativas y proyectos de transporte sostenibles.
9. Aumentar la financiación internacional para el desarrollo y la financiación climática para el transporte sostenible.
10. Promover tecnologías de transporte sostenibles a través de inversiones gubernamentales orientadas a resultados y políticas que alienten la inversión y la acción del sector privado a través de diversas estructuras de incentivos.

Website del documento

[Link PDF descargable](#)

3.2.4. ONU: NUEVA AGENDA URBANA

Visión: La **urbanización** como un instrumento poderoso para lograr el **desarrollo sostenible**.

Resumen: La Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible —Hábitat III— tuvo como principal objetivo identificar los nuevos desafíos y fortalecer el compromiso político global, para alcanzar un **desarrollo urbano sostenible**, mediante la aprobación de una «Nueva Agenda Urbana», que define los parámetros de las ciudades del siglo XXI. Se trata de un documento estratégico, de adhesión voluntaria, que presenta la urbanización como un instrumento poderoso para lograr el desarrollo sostenible, tanto en los países en desarrollo como en los países desarrollados, entre los que se encuentra España, para el **cumplimiento de los ODS de la Agenda 2030**.



Objetivos Estratégicos

Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:

- 50. Nos comprometemos a alentar la interacción y la conectividad entre las zonas urbanas y rurales mediante el fortalecimiento de la movilidad y el transporte sostenibles.
- 113. Adoptaremos medidas para mejorar la seguridad vial y la integraremos en la planificación y el diseño de infraestructuras sostenibles de movilidad y transporte:
 1. Trabajaremos para proteger y promover activamente la seguridad peatonal y la movilidad en bicicleta y trabajaremos para elaborar y aplicar leyes y políticas integrales sobre la seguridad de los motociclistas
 2. Promoveremos con carácter prioritario un viaje seguro y saludable a la escuela para todos los niños.
- 114. Promoveremos el acceso de todos a unos sistemas de movilidad urbana que sean seguros, asequibles, accesibles y sostenibles y tengan en cuenta las cuestiones de edad y género:
 1. Integración de los planes de transporte y movilidad en las planificaciones urbanas y territoriales.
 2. Promoción de una amplia gama de opciones de transporte y movilidad.
- 116. Apoyaremos que la reglamentación y la licitación de servicios de movilidad y transporte en las zonas urbanas y metropolitanas sean sostenibles, abiertas y transparentes, con inclusión de nuevas tecnologías que hagan posibles los servicios de movilidad compartida.
- 117. Apoyaremos una mejor coordinación entre el transporte y los departamentos de planificación urbana y territorial.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.5. OMS: PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020

Visión

Aplicación del **SISTEMA SEGURO** en todos los países, mediante los **Cinco Pilares**.

Resumen

Este Plan tiene la finalidad de servir de documento de orientación para los países y, al mismo tiempo, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las **metas y objetivos** del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 proclamado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2010.

Pretende apoyar el desarrollo de planes de acción locales y nacionales y, al mismo tiempo, ofrece un marco para favorecer la realización de actividades coordinadas a nivel regional y mundial. Está destinado a un amplio público, en particular los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades a la consecución del objetivo común.



Objetivos Estratégicos

Los **Cinco Pilares** del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad:

- Pilar 1: Gestión de la seguridad vial.
- Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras.
- Pilar 3: Vehículos más seguros.
- Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros.
- Pilar 5: Respuesta tras los accidentes.

Y la coordinación internacional de las actividades.

Objetivos numéricos

La finalidad general del Decenio es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo hasta 2020.

Líneas de Acción Nacionales

Actividades a llevar a cabo por los países para desarrollar cada uno de los cinco pilares:

- Pilar 1. Actividad 1: Adherirse a los principales acuerdos y convenciones o convenios de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y aplicarlos plenamente.
- Pilar 1. Actividad 2: Establecer un organismo coordinador sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores.
- Pilar 1. Actividad 3: Elaborar una estrategia nacional (a nivel ministerial o del Consejo de Ministros) coordinada por el organismo principal.
- Pilar 1. Actividad 4: Fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre accidentes de tránsito.
- Pilar 1. Actividad 5: Trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades.
- Pilar 1. Actividad 6: Establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuos, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados.
- Pilar 2. Actividad 1: Fomentar entre las autoridades viales, los ingenieros de carreteras y los planificadores urbanos la implicación en la seguridad vial y la rendición de cuentas.
- Pilar 2. Actividad 2: Fomentar la inclusión de las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito en la planificación urbana, la gestión de transportes y del uso del territorio.



- Pilar 2. Actividad 3: Fomentar el funcionamiento seguro, el mantenimiento y la mejora de la infraestructura viaria existente.
- Pilar 2. Actividad 4: Fomentar la creación de nuevas infraestructuras seguras que satisfagan las necesidades de movilidad y acceso de todos los usuarios.
- Pilar 2. Actividad 5: Alentar la creación de capacidad y la transferencia de conocimientos en materia de infraestructuras seguras.
- Pilar 2. Actividad 6: Fomentar actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad.
- Pilar 3. Actividad 1: Alentar a los Estados Miembros a que apliquen y promulguen las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP 29).
- Pilar 3. Actividad 2: Alentar la aplicación de nuevos programas de evaluación de vehículos en todas las regiones del mundo.
- Pilar 3. Actividad 3: Alentar la concertación para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor estén, como mínimo, equipados con cinturones de seguridad y anclajes homologados.
- Pilar 3. Actividad 4: Alentar el despliegue universal en las motocicletas de tecnologías de prevención de colisiones con eficacia demostrada.
- Pilar 3. Actividad 5: Alentar la utilización de incentivos fiscales y de otra índole para los vehículos de motor que ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios de las vías.
- Pilar 3. Actividad 6: Alentar la aplicación de las reglamentaciones de protección de los peatones y el aumento de las investigaciones sobre tecnologías de seguridad.
- Pilar 3. Actividad 7: Alentar a los responsables de la gestión de las flotas de vehículos de los sectores público y privado a que compren vehículos que ofrezcan tecnologías de seguridad.
- Pilar 4. Actividad 1: Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medidas preventivas, y realizar campañas de mercadotecnia social para ayudar a influir en las actitudes y opiniones sobre la necesidad de programas de seguridad vial.
- Pilar 4. Actividad 2: Establecer y vigilar el cumplimiento de los límites de velocidad y normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los accidentes y los traumatismos.
- Pilar 4. Actividad 3: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y las normas y reglas basadas en datos probatorios.
- Pilar 4. Actividad 4: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del casco por los motociclistas.
- Pilar 4. Actividad 5: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes y las normas y reglas relativas al uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención para niños.
- Pilar 4. Actividad 6: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes de transporte, salud y seguridad laboral, y las normas y reglas para el funcionamiento seguro de los vehículos comerciales de carga y de transporte, los servicios de transporte de pasajeros por carretera y el resto del parque automotor público y privado.
- Pilar 4. Actividad 7: Investigar, elaborar y promover políticas y prácticas integrales para reducir los traumatismos causados por el tránsito relacionados con el trabajo en los sectores público, privado e informal, en apoyo de las normas reconocidas a nivel internacional.
- Pilar 4. Actividad 8: Fomentar el establecimiento de sistemas de concesión de permisos de conducción graduales a los conductores noveles.
- Pilar 5. Actividad 1: Crear sistemas de atención prehospitalaria, incluida la extracción de las víctimas de los vehículos siniestrados, y poner en funcionamiento un número telefónico único a nivel nacional para emergencias, aplicando para ello las buenas prácticas existentes.
- Pilar 5. Actividad 2: Crear sistemas de atención traumatológica hospitalaria y evaluar la calidad de la atención mediante la aplicación de buenas prácticas.
- Pilar 3. Actividad 3: Prestar servicios de pronta rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos en accidentes de tránsito.
- Pilar 5. Actividad 4: Alentar el establecimiento de sistemas de seguros apropiados para los usuarios de las vías, a fin de financiar los servicios de rehabilitación de las víctimas.
- Pilar 5. Actividad 5: Fomentar una investigación exhaustiva de los accidentes y la aplicación de una respuesta jurídica eficaz a las defunciones y traumatismos por accidentes de tránsito.
- Pilar 6. Actividad 6: Fomentar los estímulos e incentivos para que los empleadores contraten y conserven a personas con discapacidades.
- Pilar. Actividad 7: Alentar actividades de investigación y desarrollo sobre el mejoramiento de la respuesta tras los accidentes.

**Líneas de
Acción
Internac.**

Actividades para la coordinación internacional:

- Actividad 1: Alentar, cuando proceda, un aumento de la financiación de la seguridad vial.
- Actividad 2: Promover la seguridad vial al máximo nivel y facilitar la colaboración entre las diversas partes interesadas (como las organizaciones no gubernamentales o las instituciones financieras internacionales).
- Actividad 3: Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo y la necesidad de una mayor prevención de los accidentes de tránsito.
- Actividad 4: Proporcionar orientación a los países sobre el reforzamiento de los sistemas de gestión de la seguridad vial y la implantación de buenas prácticas de seguridad vial y de atención traumatológica.
- Actividad 5: Mejorar la calidad de los datos sobre seguridad vial.

**Website del
documento**

[Link Web: Plan de Acción](#)
[Mensaje Secretario General](#)

3.2.6. OMS: PROPUESTA DE INDICADORES PARA LAS METAS MUNDIALES DE S.V.

Visión

Aplicación del **SISTEMA SEGURO** en todos los países, mediante los **Cinco Pilares**.

Resumen

De la experiencia de los países que han conseguido mejorar la seguridad vial se desprende que resulta útil establecer metas e informar sobre los progresos realizados hacia su cumplimiento con arreglo a indicadores acordados.

Por ello, los estados miembros de la ONU acordaron **12 Metas de adhesión voluntaria** relacionadas con la seguridad vial, sus factores de riesgo y la forma de prestar los servicios públicos relacionados con ellos; para seguir desarrollando los Cinco Pilares que se establecieron en el Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020. Además, es necesario establecer indicadores conexos con cada una de las metas y que ofrezcan un medio para evaluar sus progresos.

Documento de debate: Elaboración de indicadores para las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial

**Objetivos
Estratégicos**

Los Cinco Pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad:

- Pilar 1: Gestión de la seguridad vial.
- Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras.
- Pilar 3: Vehículos más seguros.
- Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros.
- Pilar 5: Respuesta tras los accidentes.

**Objetivos
numéricos**

- Pilar 1. Meta 1: Para 2020, todos los países tendrán establecido un plan de acción nacional integral y multisectorial sobre la seguridad vial con metas sujetas a plazos.
- Pilar 1. Meta 2: Para 2030, todos los países se habrán adherido a uno o más de los instrumentos jurídicos básicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.
- Pilar 2. Meta 3: Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial, o tienen una calificación de tres o más estrellas.
- Pilar 2. Meta 4: Para 2030, más del 75% de los desplazamientos por las carreteras existentes serán por carreteras que cumplen normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial.



- Pilar 3. Meta 5: Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como fabricados, vendidos o importados) y de los usados cumplen normas de seguridad muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o prescripciones nacionales de desempeño reconocidas como equivalentes.
- Pilar 4. Meta 6: Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad.
- Pilar 4. Meta 7: Para 2030, aumentar a cerca del 100% la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados.
- Pilar 4. Meta 8: Para 2030, incrementar a cerca del 100% la proporción de ocupantes de vehículos de motor que utilizan los cinturones de seguridad o los sistemas de retención infantil normalizados.
- Pilar 4. Meta 9: Para 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos y muertes por accidentes de tránsito debidos a la conducción bajo los efectos del alcohol, y/o lograr una reducción en los debidos a otras sustancias psicoactivas.
- Pilar 4. Meta 10: Para 2030, todos los países cuentan con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.
- Pilar 4. Meta 11: Para 2030, todos los países habrán promulgado reglamentación sobre el tiempo de conducción y los periodos de descanso de los conductores profesionales, y/o se habrán adherido a reglamentaciones internacionales.
- Pilar 5. Meta 12: Para 2030, todos los países habrán establecido y alcanzado metas nacionales con objeto de reducir al mínimo el intervalo de tiempo transcurrido entre un accidente de tránsito y la prestación de atención de emergencia por parte de profesionales.

Indicadores

- Pilar 1. Meta 1: (Plan de acción nacional)
 - Número de países con un plan de acción nacional publicado con metas sujetas a plazos para reducir las muertes y los traumatismos.
- Pilar 1. Meta 2: (Adhesión a acuerdos internacionales)
 - Número de países adheridos a cada instrumento jurídico de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.
- Pilar 2. Meta 3: (Seguridad de las carreteras nuevas)
 - Número de países con normas técnicas para carreteras que tienen en cuenta la seguridad de todos los usuarios, tienen una calificación equivalente a tres o más estrellas, o se ajustan a los convenios pertinentes de las Naciones Unidas.
 - Número de países en que todas las carreteras nuevas tienen en cuenta la seguridad de todos los usuarios, tienen una calificación equivalente a tres o más estrellas, o se ajustan a los convenios pertinentes de las Naciones Unidas.
 - Número de países que llevan a cabo evaluaciones o auditorías de las carreteras nuevas mediante enfoques sistemáticos como iRAP.
- Pilar 2. Meta 4: (Seguridad de las carreteras existentes)
 - Número de países con normas técnicas para carreteras que tienen en cuenta la seguridad de todos los usuarios, tienen una calificación equivalente a tres o más estrellas, o se ajustan a los convenios pertinentes de las Naciones Unidas.
 - Número de países que llevan a cabo inspecciones de las carreteras existentes mediante enfoques sistemáticos como iRAP.
 - Número de países que han introducido mejoras en la infraestructura de las

carreteras existentes en cumplimiento de la norma prescrita.

- **Pilar 3. Meta 5: (Normas de seguridad para vehículos)**
 - Número de países con normas técnicas para vehículos que cumplen normas muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o normas nacionales equivalentes.
 - Número de países que llevan a cabo inspecciones reglamentarias de vehículos mediante enfoques sistemáticos como iRAP.
 - Número de países que han cambiado los reglamentos sobre la exportación de vehículos usados.
- **Pilar 4. Meta 6: (Cumplimiento de los límites de velocidad)**
 - Número de países que han reducido a la mitad el número de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y han logrado reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad.
 - Número de países que cuentan con legislación que establece límites adecuados de velocidad de conformidad con los principios de sistemas de seguridad.
 - Número de países que aplican los límites de velocidad.
 - Número de países que compilan datos sobre las infracciones de los límites de velocidad.
- **Pilar 4. Meta 7: (Uso de casco por los motociclistas)**
 - Número de países en que la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados es del 100% o un porcentaje cercano.
 - Número de países que cuentan con legislación que obliga a los motociclistas a llevar un casco debidamente abrochado que se ajuste a normas adecuadas, como el Reglamento 22 o una norma nacional equivalente.
 - Número de países que regulan la fabricación/importación de cascos.
 - Número de países que aplican la legislación sobre el uso de casco.
 - Número de países que compilan datos sobre el uso de casco.
- **Pilar 4. Meta 8: (Uso de cinturón de seguridad y SRI)**
 - Número de países en que la proporción de ocupantes de vehículos de motor que utilizan los cinturones de seguridad o los sistemas normalizados de retención para niños es del 100% o un porcentaje cercano.
 - Número de países que cuentan con legislación que prescribe que todos los ocupantes de vehículos de motor utilicen los cinturones de seguridad.
 - Número de países que cuentan con legislación que prescribe, según proceda, el uso de sistemas de retención para niños que cumplan normas adecuadas, como los Reglamentos n.º 44 o 129 [y el Reglamento n.º 145] o una norma nacional equivalente.
 - Número de países que hacen cumplir el uso de cinturones de seguridad.
 - Número de países que hacen cumplir el uso de sistemas de retención infantil.
 - Número de países que compilan datos sobre el uso de cinturones de seguridad.
 - Número de países que compilan datos sobre el uso de SRI.
- **Pilar 4. Meta 9: (Alcohol y drogas)**
 - Número de países que cuentan con legislación adecuada sobre la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas con disposiciones que permiten a las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley tomar muestras y medir los niveles de alcohol y de sustancias psicoactivas.
 - Número de países que hacen cumplir la legislación sobre el consumo de alcohol o de sustancias psicoactivas por parte de los conductores.
 - Número de países que compilan datos sobre el consumo de alcohol o de sustancias psicoactivas por parte de los conductores.

- Pilar 4. Meta 10: (Distracciones por móviles)
 - Número de países que cuentan con legislación que prohíbe el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.
 - Número de países que cuentan con legislación que restringe el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.
 - Número de países que hacen cumplir la legislación sobre el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.
 - Número de países que compilan datos sobre el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.
- Pilar 4. Meta 11: (Conductores profesionales)
 - Número de países con legislación sobre el tiempo de conducción y los periodos de descanso de los conductores profesionales.
 - Número de países que llevan a cabo controles del tiempo de trabajo de los conductores i) en las empresas, y ii) en los arcenes de las carreteras.
- Pilar 5. Meta 12: (Asistencia post-accidente)
 - Número de países que han establecido y alcanzado metas sobre el intervalo de tiempo transcurrido entre un accidente de tránsito resultante en un traumatismo grave y la prestación de atención de emergencia por parte de profesionales.
 - Número de países que compilan datos sobre el intervalo de tiempo transcurrido entre un accidente de tránsito y la prestación de atención de emergencia por parte de profesionales, de ser necesaria.

Website del documento [Link PDF descargable: 12 Metas voluntarias](#)
[Link PDF descargable: Propuesta de Indicadores](#)
[Link PDF descargable: 12 Metas Declaración WHO](#)

3.2.7. OMS: SALVE VIDAS. PAQUETE DE MEDIDAS TÉCNICAS DE SEGURIDAD VIAL

Visión Aplicación del **SISTEMA SEGURO** en todos los países, mediante los **Cinco Pilares**.

Resumen Catálogo de intervenciones prioritarias basadas en datos probatorios, que se pueden ejecutar con miras a **alcanzar las metas de los ODS**. Los componentes básicos de Salve VIDAS son el control de la velocidad, el liderazgo, el diseño y la mejora de las infraestructuras, la seguridad de los vehículos, la vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito y la supervivencia tras un accidente.



**Objetivos
Estratégicos**

6 Componentes:

- Control de la velocidad.
- Liderazgo en seguridad vial.
- Diseño y mejora de las infraestructuras.
- Normas de seguridad de los vehículos.
- Vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito.
- Supervivencia tras un accidente.

**Líneas de
Acción**

22 Intervenciones:

- Velocidad: Promulgar y hacer cumplir leyes que establezcan límites de velocidad a escala nacional, local y urbana.
- Velocidad: Construir vías que moderen el tránsito o modificarlas con ese fin, por ejemplo mediante rotondas, embudos, badenes, chicanes y bandas sonoras.
- Velocidad: Exigir a los fabricantes de automóviles que introduzcan nuevas tecnologías, como sistemas de adaptación inteligente de la velocidad, para ayudar a los conductores a respetar los límites de velocidad.
- Seguridad vial: Crear un organismo que lidere la seguridad vial.
- Seguridad vial: Elaborar y financiar una estrategia de seguridad vial.
- Seguridad vial: Evaluar el impacto de las estrategias de seguridad vial.
- Seguridad vial: Realizar un seguimiento de la seguridad vial mediante un fortalecimiento de los sistemas de datos.
- Seguridad vial: Incrementar el conocimiento y el apoyo del público a través de programas de educación y campañas.
- Infraestructuras: Proporcionar infraestructuras seguras para todos los usuarios de las vías de tránsito (aceras, pasos peatonales, refugios, puentes peatonales y pasos subterráneos, etc.).
- Infraestructuras: Abrir carriles para bicicletas y motocicletas.
- Infraestructuras: Aumentar la seguridad de los bordes de las vías de tránsito mediante zonas libres de obstáculos, estructuras abatibles o barreras.
- Infraestructuras: Diseñar intersecciones más seguras.
- Infraestructuras: Separar las vías de acceso de las vías de paso.
- Infraestructuras: Dar prioridad a las personas creando zonas libres de vehículos.
- Infraestructuras: Restringir el tránsito y la velocidad en zonas residenciales, comerciales y escolares.
- Infraestructuras: Crear rutas mejores y más seguras para el transporte público.
- Vehículos seguros: Promulgar y hacer cumplir normas de seguridad sobre los vehículos de motor, en relación con: cinturones, SRI (ISOFIX), colisiones frontales y laterales, control de estabilidad, protección de peatones.
- Vehículos seguros: Promulgar y hacer cumplir reglamentos sobre sistemas antibloqueo de la frenada y luces de circulación diurnas para las motocicletas.
- Leyes de tránsito: Promulgar y hacer cumplir leyes a escala nacional, local y urbana sobre: conducción bajo los efectos del alcohol, casco para los motociclistas, cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil.
- Post-accidente: Crear sistemas organizados e integrados de atención de emergencia prehospitalaria y en centros de salud.
- Post-accidente: Proporcionar formación en atención básica de emergencia a los equipos de respuesta a los accidentes.
- Post-accidente: Promover la formación de los grupos de respuesta inicial de la comunidad.

**Website del
documento**

[Link PDF descargable](#)

3.2.8. OMS: CONTROL DE LA VELOCIDAD

Visión

Disminución de la accidentalidad y mortalidad por exceso de velocidad en todo el mundo por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

Los traumatismos causados por el tráfico vienen siendo una de las principales causas de muertes y lesiones en todo el mundo desde hace muchos años, pero la mayoría de las colisiones son a la vez predecibles y evitables. Existe un volumen importante de datos probatorios sobre las intervenciones que resultan eficaces para que la vía pública sea más segura. Los países que han tenido más éxito en este sentido son los que han aplicado el enfoque de "Sistema Seguro". Y dentro de este enfoque, se demuestra que el exceso de la velocidad es uno de los factores que más influyen tanto en el número de accidentes como, especialmente, en la gravedad y mortalidad de los mismos. Por ello, este informe de la OMS propone una serie de **medidas de eficacia probada** para la disminución de la velocidad y el cumplimiento de los límites de velocidad.



Objetivos Estratégicos

Contribuir a los Objetivos de la Agenda 2030 relacionados con segur. vial o movilidad:

- 3. SALUD Y BIENESTAR.
- 11. CIUDADES Y COMUNIDADES SOSTENIBLES.

Objetivos numéricos

Contribuir a las Metas de la Agenda 2030 relacionadas con seguridad vial o movilidad:

- 3.6 ACCIDENTES DE TRÁFICO:
Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
- 11.2 TRANSPORTE PÚBLICO:
De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial; prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

Líneas de Acción

- Construir o modificar las vías de tránsito a fin de incluir características que ralenticen el tráfico.
- Fijar límites de velocidad adecuados a la función que cumple cada vía de tránsito:
 1. Vías con posibles conflictos entre automóviles y usuarios no protegidos: 30 km/h.
 2. Intersecciones con posibles conflictos laterales entre automóviles: 50 km/h.
 3. Vías con posibles conflictos frontales entre automóviles: 70 km/h.
 4. Vías sin posibilidades de conflictos frontales o laterales entre automóviles: ≥ 100 km/h.
- Hacer cumplir los límites de velocidad.
- Lograr que los dispositivos que nos brinda la tecnología se conviertan en parte integrante de los vehículos.
- Sensibilizar sobre los riesgos del exceso de velocidad

Website del documento

[Link Web](#)

3.2.9. OMS: GLOBAL STATUS REPORT ON ROAD SAFETY 2018

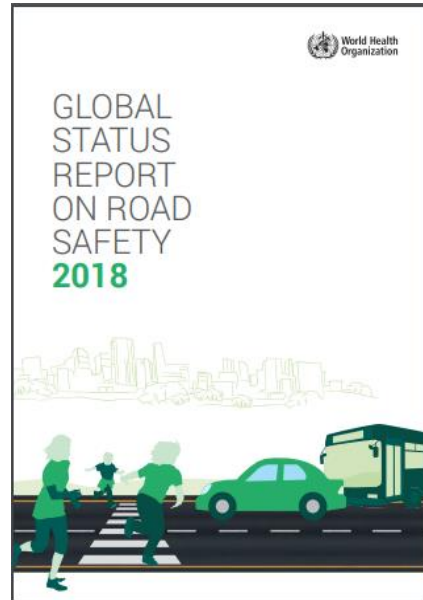
Visión Cumplimiento de la **Meta 3.6 de los ODS**.

Resumen

El número de muertes por tráfico rodado continúa aumentando, llegando a 1,35 millones en 2016, mientras que las tasas de mortalidad en relación con el tamaño de la población mundial se han estabilizado en los últimos años.

El progreso que se ha logrado en varios países para estabilizar el riesgo global de morir por un accidente de tráfico no se ha producido a un ritmo lo suficientemente rápido como para compensar el aumento de la población y la rápida motorización del transporte que tiene lugar en muchas partes del mundo. A este ritmo, no se alcanzará el objetivo de los ODS de reducir a la mitad las muertes por tráfico en 2020.

Sin embargo, esta revisión de los factores de riesgo clave muestra que se están haciendo progresos para mejorar las leyes clave de la seguridad vial, hacer que la infraestructura sea más segura, adoptar los estándares del vehículo y mejorar el acceso a la atención post-accidente. El progreso adicional dependerá del éxito en abordar la gama de desafíos importantes que aún quedan.



**Líneas de
Acción**

- Número total de víctimas mortales:
 5. El número de muertes en el mundo las carreteras siguen siendo inaceptablemente altas, con un estimado de 1.35 millones de personas que mueren cada año.
- Diferencias entre regiones:
 6. No ha habido una reducción en el número de muertes por tráfico en ningún país de bajos ingresos desde 2013.
 7. Las tasas de mortalidad por tráfico son más altas en África (26,6 / 100.000 personas) y el sudeste asiático (20,7 / 100.000 personas).
- Usuarios vulnerables, desproporcionadamente los más impactados:
 8. Más de la mitad de todas las muertes causadas por el tráfico son entre usuarios vulnerables de la vía: peatones, ciclistas y motociclistas.
 9. Las lesiones causadas por el tráfico son ahora la principal causa de muerte en niños y adultos jóvenes de 5 a 29 años
- Legislación y comportamiento de los usuarios:
 10. 22 países, que representan mil millones de personas, han modificado sus leyes sobre uno o más factores de riesgo para alinearlos con las mejores prácticas.
 11. 46 países, que representan en la actualidad 3.000 millones de personas, tienen leyes que establecen límites de velocidad que se alinean con las mejores prácticas.
 12. 45 países, que representan en la actualidad 2.300 millones de personas, tienen leyes de conducir bajo los efectos del alcohol que se alinean con las mejores prácticas.
 13. 49 países, que representan en la actualidad 2.7 billones de personas, tienen leyes sobre el uso del casco de motocicleta que se alinean con las mejores prácticas.
 14. 105 países, que representan en la actualidad 5.300 millones de personas, tienen leyes sobre el uso del cinturón de seguridad que se alinean con las mejores prácticas.
 15. 33 países, que representan en la actualidad 652 millones de personas, tienen leyes sobre el uso de los sistemas de retención infantil que se alinean con las mejores prácticas
- Infraestructuras seguras:
 16. 147 países informaron haber realizado auditorías de seguridad vial o calificaciones de estrellas para nuevas carreteras, mientras que 114 países informaron haber realizado evaluaciones de seguridad o calificación de estrellas en carreteras existentes.

- Vehículos seguros:
17. 40 países, que representan mil millones de personas, han implementado al menos 7 de los 8 estándares prioritarios de seguridad de vehículos de la ONU.
- Atención post-accidente:
18. 109 países tienen un número de teléfono con cobertura nacional para activar el sistema de atención de emergencia.

Website del documento [Link Web](#)

3.2.10. OMS: SALVAR VIDAS MÁS ALLÁ DE 2020: PRÓXIMOS PASOS. (3ª CONF. MUNDIAL)

Visión

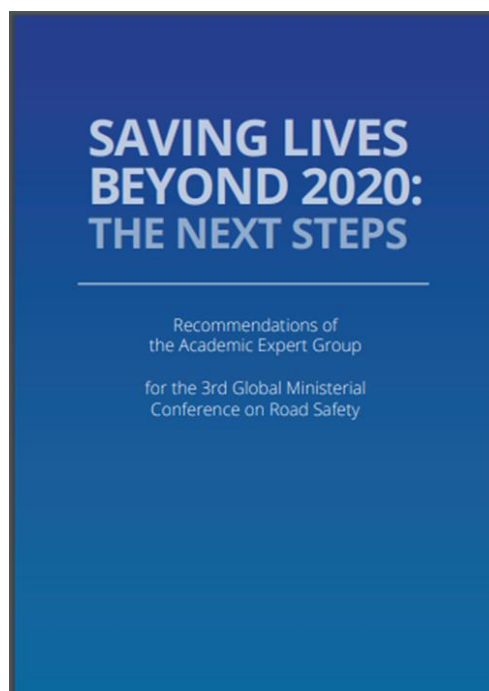
VISIÓN CERO para 2050, la cual:

- se construye a partir de los **Cinco Pilares**,
- incorpora la adopción del enfoque de **Sistema Seguro**,
- y lleva a una futura **integración completa de la actividad de seguridad vial en la formulación de políticas** y las operaciones diarias de gobiernos, negocios y corporaciones a través de todas sus cadenas de valor.

Resumen

Informe con **recomendaciones de un grupo de expertos académicos** (EAG: Expert Academic Group), encargado por el Ministerio de Transportes de Suecia de cara a la **3ª Conferencia Global Ministerial sobre Seguridad Vial** a celebrar en Estocolmo en febrero de 2020.

Realizan una serie de propuestas para su inclusión en la Declaración de Estocolmo y para su uso por parte de líderes políticos, corporativos y civiles, además de profesionales del mundo entero. El objetivo de éstas es hacer avanzar la seguridad vial con el objetivo final de la Visión Cero, sobre la base de una implementación ampliada de los Cinco Pilares de la OMS, la adopción plena del concepto de Sistema Seguro, y la integración de la seguridad vial dentro de los ODS de la ONU.



Objetivos Estratégicos

- Implementación ampliada de los **Cinco Pilares** de la OMS.
- Adopción plena del concepto de **Sistema Seguro**.
- Integración de la actividad de **seguridad vial en la formulación de políticas** y las operaciones diarias de gobiernos, negocios y corporaciones a través de todas sus cadenas de valor.

Objetivos numéricos

- ODS, Meta 3.6 ACCIDENTES DE TRÁFICO:
Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.

**Líneas de
Acción**

9 Recomendaciones:

1. **PRÁCTICAS E INFORMES SOSTENIBLES EN LAS EMPRESAS (sobre Seguridad Vial):**
Incluir la información sobre seguridad vial en los informes de sostenibilidad de las grandes empresas. Tener en cuenta la seguridad vial en toda la cadena de valor del negocio de cada empresa, incluidas intervenciones de seguridad vial en todos los sectores, como parte de las contribuciones a los ODS.
2. **CONTRATACIÓN PÚBLICA:**
Incluir criterios de seguridad vial en la contratación pública. Es decir, utilizar el poder de compra de las organizaciones públicas y privadas en sus cadenas de valor.
3. **CAMBIO MODAL SOSTENIBLE:**
Promover un cambio modal seguro hacia modos de movilidad sostenibles. Pasar de vehículos personales a formas de movilidad más seguras y activas.
4. **SALUD INFANTIL Y ADOLESCENTE EN LAS RUTAS ESCOLARES:**
Mejorar la seguridad de las rutas escolares y fomentar la movilidad activa mediante la construcción de rutas y senderos más seguros.
5. **INFRAESTRUCTURAS SEGURAS:**
Mejorar la seguridad de las infraestructuras existentes, especialmente para los usuarios vulnerables. Dimensionar el valor del diseño de Sistema seguro lo más rápido posible.
6. **VEHÍCULOS SEGUROS:**
Mejorar la seguridad del parque de vehículos, particularmente en flotas (compañías de alquiler, de transporte, etc.) Adoptar un conjunto mínimo de normas de seguridad para vehículos en todo el mundo.
7. **EXCESO DE VELOCIDAD CERO:**
Tolerancia cero con los excesos de velocidad en flotas de vehículos públicas y privadas. Proteger a los usuarios de las fuerzas de colisión que trascienden los límites de tolerancia a las lesiones humanas.
8. **LLÍMITE 30 km/h EN ZONAS DE TRÁFICO MIXTO MOTORIZADO/VULNERABLES:**
Exigir un límite de velocidad de 30 km/h en las zonas urbanas para evitar lesiones graves y muertes de usuarios vulnerables cuando se producen errores humanos.
9. **IMPULSAR LA TECNOLOGÍA:**
Impulsar la implantación de nuevas tecnologías en favor de la seguridad, en particular la conectividad y la automatización. Llevar los beneficios de vehículos e infraestructura más seguros a países de bajos y medianos ingresos.

**Website del
documento**

[Link PDF descargable \(Documento completo, en inglés\)](#)

[Link PDF descargable \(Resumen ejecutivo, en español\)](#)

3.2.11. OMS: DECLARACIÓN DE ESTOCOLMO. (3ª CONF. MUNDIAL)

Visión **VISIÓN CERO** para 2050, mediante el cumplimiento de la **Meta 3.6 de los ODS** en 2030.

Resumen **Declaración final de la 3ª Conferencia Global Ministerial sobre Seguridad Vial** celebrada en Estocolmo en febrero de 2020.

Se reconocen las lecciones aprendidas de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 como la necesidad de promover un enfoque integrado para la seguridad vial, tal el enfoque de **Sistema Seguro y Visión Cero**, de buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo, y de fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluyendo el compromiso con las ONG y la sociedad civil así como con las empresas y la industria que contribuyen e influyen en el desarrollo social y económico de los países.

Se reconoce que el **objetivo 3.6 de los ODS** no se alcanzará para 2020, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales.

Por ello se marcan una serie de propósitos con el compromiso de **alcanzar los objetivos mundiales para 2030**.

Declaración de Estocolmo
Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: Alcanzar los objetivos mundiales para 2030
Estocolmo, 19-20 de febrero de 2020

Nosotros, Ministros y Jefes de Delegación, así como representantes de organizaciones gubernamentales y no gubernamentales internacionales, regionales y subregionales y del sector privado nos reunimos en Estocolmo, Suecia, los días 19 y 20 de febrero de 2020 para la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial;

Objetivos Estratégicos

- Compromiso con la plena implantación de la Agenda 2030, abordando las conexiones entre Objetivos.
- Cumplimiento de la Meta 3.6 de los ODS.
- Asegurar la atención médica de emergencia y a largo plazo tras un accidente.
- Mantener el enfoque en la gestión de la velocidad.
- Para 2024, la Organización Mundial de la Salud preparará un inventario de estrategias e iniciativas comprobadas

Objetivos numéricos

- ODS, Meta 3.6 ACCIDENTES DE TRÁFICO:
Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
- Vehículos seguros: Para 2030, que todos los vehículos producidos y vendidos estén equipados con los niveles adecuados de seguridad

Líneas de Acción

- Establecer estrategias y planes de acción: multisectoriales, transparentes y públicos.
- Abordar con carácter prioritario la carga inaceptable que representan las lesiones causadas por el tránsito en niños y jóvenes, aumentando el compromiso político y garantizando que la Estrategia Mundial para la Salud de las Mujeres, los Niños y los Adolescentes ofrezca las medidas necesarias en materia de seguridad Vial.
- Enfoque de Sistema seguro.
- Acelerar el cambio hacia medios de transporte más seguros, limpios, eficientes, asequibles e integrados.
- Fomentar el desarrollo y la aplicación de tecnologías.
- Para 2030, que todos los vehículos producidos y vendidos estén equipados con los niveles adecuados de seguridad; y que se ofrezcan incentivos para el uso de vehículos con un mayor nivel de seguridad.

- Instar a las empresas e industrias a que contribuyan al logro de los ODS relacionados con la seguridad vial.
- Instar a las organizaciones públicas en todos los niveles a que adquieran servicios de transporte y vehículos seguros y sostenibles, y animar al sector privado a seguir este ejemplo
- Fomentar una mayor inversión en seguridad vial, reconociendo las altas tasas de retorno de los proyectos y programas de prevención de lesiones en carretera
- Destacar la importancia de supervisar y presentar informes sobre los progresos realizados en la consecución de nuestros objetivos comunes y, según sea apropiado, los objetivos voluntarios de seguridad vial a nivel mundial acordados por los Estados Miembros.
- Instar a la Organización Mundial de la Salud que prepare un inventario de estrategias e iniciativas comprobadas de una amplia variedad de países miembros que hayan reducido con éxito las muertes en los países miembros. Se debe preparar un informe para su publicación en 2024.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

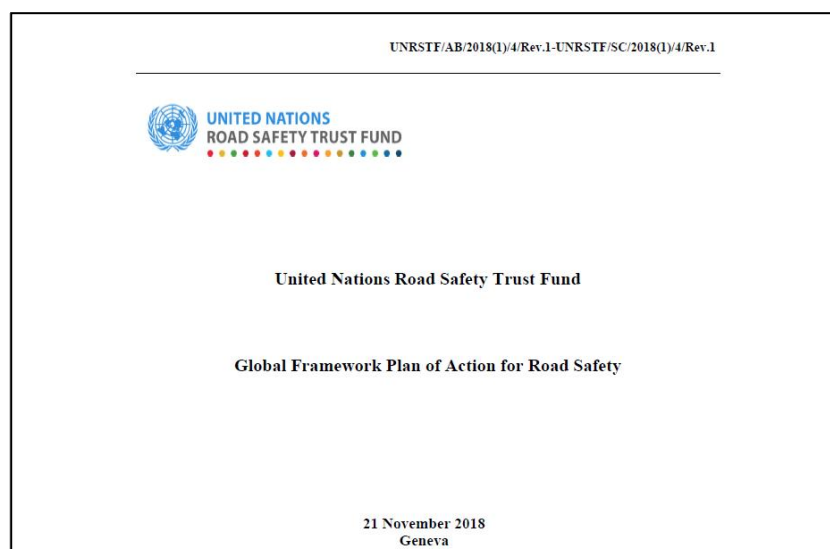
3.2.12. UNRSTF: GLOBAL FRAMEWORK PLAN OF ACTION FOR ROAD SAFETY

Visión: Aplicación del **SISTEMA SEGURO** en todos los países, mediante los **Cinco Pilares**.

Resumen: Documento de UNRSTF (United Nations Road Safety Trust Fund) destinado a orientar a las naciones con ingresos medios y bajos en sus esfuerzos por **construir un sistema nacional de seguridad vial** que aborde todos los aspectos del problema, aplicando el concepto de **Sistema Seguro**.

Estos países han sufrido un rápido crecimiento de sus cifras de accidentalidad y mortalidad por accidentes de tráfico desde los años 90 del siglo XX, como consecuencia del rápido incremento experimentado en sus niveles de motorización.

Frente a esto, el documento **propone la experiencia de los países occidentales** que, desde unos niveles máximos de accidentalidad y mortalidad a principios de los años 70 del siglo XX, han conseguido reducir estas cifras de forma más o menos constante, a pesar de que sus niveles de motorización han continuado creciendo de forma sostenida.



Objetivos Estratégicos

Los **Cinco Pilares** del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad:

- Pilar 1: Gestión de la seguridad vial.
- Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras.
- Pilar 3: Vehículos más seguros.
- Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros.
- Pilar 5: Respuesta tras los accidentes.
- Y la coordinación internacional de las actividades.

Líneas de acción

Aplicación de forma sistemática de los Cinco Pilares en cinco áreas:

- **Legislación:** Para tener una base sobre la que asentar los esfuerzos de mejora, y para designar las agencias responsables de fiscalización, educación vial y monitorización.
- **Fiscalización:** Para asegurar que la legislación y las normativas de cumplen y se aplican apropiadamente.
- **Educación:** Para asegurar que los usuarios conocen las leyes y normativas.
- **Tecnología:** Para complementar y fortalecer a las otras áreas, y así aumentar la efectividad del sistema.
- Apoyarse en la **Normativa Internacional:** Para proporcionar un marco legal y plataformas institucionales para apoyar el trabajo en las otras áreas.

Area Pillar	L	E	E	T	I
	egislation	enforcement	ducation	echnology	nternational Regulatory Support
Road safety management					
Safe user	Traffic rules drivers cyclists pedestrians	Lawful behavior ensured by police and inspectors	Awareness raising, training and examination	Supportive technology and equipment, rules reminders	UN RS legal instruments and resolutions, WP.1, SC.1, WP.15
Safe vehicle	Rules and standards for admission of vehicles to traffic	Certification and inspections by qualified inspectors	Awareness raising for users, training for inspectors	Supportive technology and equipment, compliance reminders	UN RS legal instruments and resolutions, WP.1, WP.29
Safe road	Standards for design, construction, maintenance and signage	Audit, assessment and inspection by qualified teams	Awareness raising for road managers, users, and for inspectors	Forgiving and self-explaining road design, intelligent road systems	UN RS legal in- struments and resolutions, int. standards WP.1, SC.1
Effective post-crash response	Standards for data collection post-crash response and investigation	Oversight of rescue services, investigators investigating crashes	First aid and rescue service training, investigators training	Supportive technology and equipment	Consolidated resolution, int. standards, WP.1, SC.1

Website del documento

[Link PDF descargable](#)

3.2.13. GRSP: ROAD MAP. STRATEGIC PLAN 2016-2020

Visión

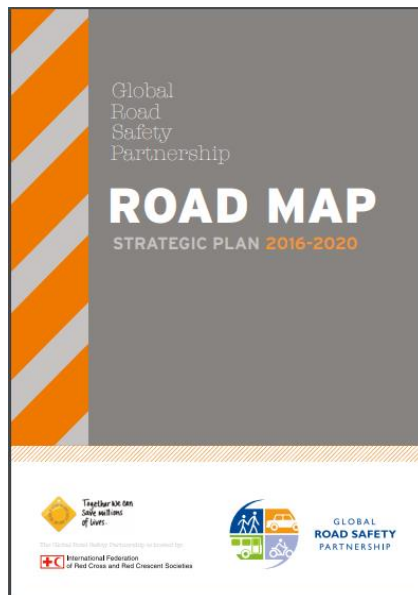
Un **mundo libre de fallecidos y heridos** por accidentes de tráfico.

Resumen

Global Road Safety Partnership (GRSP) es una organización auspiciada por el Banco Mundial y Cruz Roja Internacional, y aúna numerosas entidades públicas y privadas de todo el mundo con la misión de reducir sustancialmente los fallecidos y heridos por accidentes de tráfico en los países de rentas medias y bajas.

Este Plan Estratégico 2016-2020 pretende servir de guía a las actividades de GRSP durante la segunda mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 de las Naciones Unidas. También está en línea con la segunda mitad del Plan Estratégico de Cruz Roja Internacional: Strategy2020.

Para llevar a cabo el Plan se proponen planes anuales de implementación de acciones, y una revisión intermedia en 2018.



Objetivos Estratégicos

1. Establecer alianzas para mejorar los resultados de la seguridad vial en todo el mundo.
2. Promover y apoyar la adopción de políticas y sistemas de seguridad vial basados en la evidencia.
3. Desarrollar en todas las partes implicadas en la seguridad vial las capacidades para ofrecer buenas prácticas e iniciativas.
4. Crear, distribuir y promover el conocimiento sobre buenas prácticas en seguridad vial.
5. Fortalecer los recursos humanos y financieros para asegurar la sostenibilidad de la seguridad vial a largo plazo.

Líneas de Acción

Estrategias para desarrollar cada uno de los cinco objetivos:

- Estrategia 1.1:
Fortalecer las relaciones existentes y desarrollar otras nuevas con donantes internacionales y nacionales que compartan objetivos y aspiraciones comunes
- Estrategia 1.2:
Continuar promoviendo, apoyando y fortaleciendo las actividades de seguridad vial de las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, particularmente en los países de bajos y medianos ingresos.
- Estrategia 1.3:
Apoyar el establecimiento y operación de asociaciones efectivas de seguridad vial en países de bajos y medianos ingresos.
- Estrategia 1.4:
Actualizar el modelo de pertenencia a GRSP para reflejar las necesidades actuales de gobiernos, sector privado y organizaciones de la sociedad civil dedicadas a la seguridad vial.
- Estrategia 1.5:
Promover los beneficios de la pertenencia a GRSP entre miembros potenciales y otros interesados.
- Estrategia 1.6:
Establecer alianzas con organizaciones responsables de dar forma a estrategias amplias de transporte, fiscalización y salud pública a nivel internacional y nacional, a fin de integrar mejor la seguridad vial en su toma de decisiones.



- Estrategia 2.1:
Identificar y monitorizar oportunidades de cambio de políticas y actores en áreas geográficas prioritarias.
- Estrategia 2.2:
Involucrar y apoyar a socios en cada país para llevar a cabo campañas de aprobación e implementación de políticas.
- Estrategia 2.3:
Desarrollar recursos clave de promoción, seguridad vial y desarrollo de capacidades para apoyar campañas.
- Estrategia 2.4:
Apoyar el avance de la seguridad vial en la agenda internacional.
- Estrategia 2.5:
Identificar fuentes de financiación adicionales para ampliar la capacidad de GRSP para apoyar políticas y sistemas sólidos.
- Estrategia 3.1:
Comprender de manera integral la situación de la seguridad vial en los países y ciudades donde GRSP trabaja y las barreras y facilitadores para salvar vidas.
- Estrategia 3.2:
Identificar las lagunas en los documentos de orientación, estrategias y planes existentes, y en las oportunidades de capacitación formales e informales que inhiben las buenas prácticas en seguridad vial en países y ciudades donde trabaja GRSP.
- Estrategia 3.3:
Facilitar la colaboración y las alianzas de múltiples agencias para mejorar y fortalecer los esfuerzos para desarrollar la capacidad de los profesionales de seguridad vial.
- Estrategia 3.4:
Desarrollar y ofrecer programas de capacitación flexibles para mejorar la capacidad y la cualificación de los socios y colaboradores según sea necesario.
- Estrategia 4.1:
Contribuir a la creación de nuevos conocimientos sobre buenas prácticas en seguridad vial.
- Estrategia 4.2:
Utilizar una amplia gama de enfoques y herramientas para difundir globalmente el conocimiento de buenas prácticas de seguridad vial.
- Estrategia 4.3:
Fortalecer la conciencia mundial sobre las actividades de seguridad vial realizadas por GRSP y sus miembros.
- Estrategia 5.1:
Mejorar la base de financiación de GRSP para permitirle ampliar y mantener sus actividades de seguridad vial.
- Estrategia 5.2:
Monitorizar las necesidades financieras y de infraestructura de GRSP para soportar la toma de decisiones operativas y estratégicas.
- Estrategia 5.3:
Continuar invirtiendo en capacitación y tutoría del personal, junto con sistemas y procesos innovadores, para mejorar la capacidad humana y financiera de GRSP.
- Estrategia 5.4:
Construir y mantener una relación / asociación sólida y cooperativa con la Cruz Roja para optimizar el nivel de apoyo brindado a GRSP.
- Estrategia 5.5:
Fortalecer la gobernanza y la gestión estratégica de GRSP.

3.2.14. GRSP Y VIAS: TOWARDS THE 12 VOLUNTARY GLOBAL TARGETS FOR ROAD SAFETY

Visión Cumplimiento de las **12 Metas Voluntarias de Seguridad Vial** en el decenio 2021-2030.

Resumen

Documento elaborado por Global Road Safety Partnership (GRSP) y el Instituto VIAS, como una guía para los países que pretendan implementar las 12 Metas Voluntarias de Seguridad Vial de la OMS para el decenio 2021-2030. Incide para ello en tres aspectos:

- Importancia de **marcar metas intermedias** y asociarlas a **KPIs adecuados**.
- **Gestión por objetivos en tres etapas** (importancia de no confundir el resultado inmediato con el objetivo final):
 1. Acciones: Implementar medidas e intervenciones adecuadas para un factor que contribuye a la seguridad vial.
 2. Resultados: Mejora esperada en el RENDIMIENTO de ese factor.
 3. Impacto: Mejora medible en el objetivo final de seguridad vial (METAS) por la mejora obtenida en ese factor.



- Necesidad de una **adecuada recolección de datos** para realizar estas actuaciones.

Para medir adecuadamente la consecución de los objetivos propone una serie de indicadores adecuados a cada una de las etapas:

- **Indicadores Clave de Rendimiento (KPI's):**
Para medir los RESULTADOS inmediatos de la ejecución de las Acciones.
- **Indicadores de Objetivos:**
para medir el IMPACTO de las Acciones en la consecución de los Metas

Objetivos Estratégicos

Los Cinco Pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad:

- Pilar 1: Gestión de la seguridad vial.
- Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras.
- Pilar 3: Vehículos más seguros.
- Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros.
- Pilar 5: Respuesta tras los accidentes.

Objetivos numéricos

Las 12 Metas Voluntarias de Seguridad Vial de la OMS para el decenio 2021-2030:

- Pilar 1. Meta 1: Plan de acción nacional
- Pilar 1. Meta 2: Adhesión a acuerdos internacionales.
- Pilar 2. Meta 3: Seguridad de las carreteras nuevas.
- Pilar 2. Meta 4: Seguridad de las carreteras existentes.
- Pilar 3. Meta 5: Normas de seguridad para vehículos.
- Pilar 4. Meta 6: Cumplimiento de los límites de velocidad.
- Pilar 4. Meta 7: Uso de casco por los Motociclistas.
- Pilar 4. Meta 8: Uso de cinturón de seguridad y SRI.
- Pilar 4. Meta 9: Alcohol y drogas.
- Pilar 4. Meta 10: Evitar las distracciones por móviles.
- Pilar 4. Meta 11: Reglamentación para conductores profesionales.
- Pilar 5. Meta 12: Asistencia médica profesional post-accidente.



Indicadores de Rendimiento

- **Pilar 1. Meta 1: (Plan de acción nacional)**
 1. % de Acciones del Plan Nacional que se han completado satisfactoriamente.
 2. % de Objetivos del Plan Nacional que se han alcanzado.
- **Pilar 1. Meta 2: (Adhesión a acuerdos internacionales)**
 1. Número de acuerdos internacionales ratificados y e implementados a nivel nacional.
- **Pilar 2. Meta 3: (Seguridad de las carreteras nuevas)**
 1. % de km de carreteras nuevas con una calificación de tres o más estrellas para todos los usuarios.
 2. % de usuarios, de todos los tipos, que consideran que las carreteras nuevas son seguras.
- **Pilar 2. Meta 4: (Seguridad de las carreteras existentes)**
 1. % de km recorridos en carreteras existentes con tres o más estrellas para todos los usuarios.
 2. % de usuarios, de todo tipo, que consideran que las carreteras existentes son seguras.
- **Pilar 3. Meta 5: (Normas de seguridad para vehículos)**
 1. % de vehículos del parque que cumplen normas de seguridad muy estrictas.
- **Pilar 4. Meta 6: (Cumplimiento de los límites de velocidad)**
 1. % de conductores que respetan los límites de velocidad.
 2. % de conductores que declaran haber sobrepasado los límites de velocidad en los últimos 30 días.
 3. % de conductores que consideran aceptable sobrepasar los límites de velocidad.
- **Pilar 4. Meta 7: (Uso de casco por los Motociclistas)**
 1. % de motociclistas que utilizan correctamente un casco normalizado.
 2. % de motociclistas que declaran que siempre utilizan casco.
 3. % de motociclistas que consideran aceptable no utilizar casco.
- **Pilar 4. Meta 8: (Uso de cinturón de seguridad y SRI)**
 1. % de conductores que utilizan correctamente el cinturón de seguridad.
 2. % de pasajeros que utilizan correctamente el cinturón de seguridad.
 3. % de niños correctamente asegurados con SRI adecuados a su edad y talla.
 4. % de conductores y pasajeros que declaran que siempre utilizan el cinturón de seguridad.
 5. % de conductores que declaran que siempre aseguran en su coche a los niños con SRI.
- **Pilar 4. Meta 9: (Alcohol y drogas)**
 1. % de conductores que cumplen con los límites de alcoholemia.
 2. % de conductores que declaran haber sobrepasado los límites de alcoholemia en los últimos 30 días.
 3. % de conductores que declaran haber consumido drogas antes de conducir en los últimos 30 días.
- **Pilar 4. Meta 10: (Distracciones por móviles)**
 1. % de conductores que usan el teléfono móvil (en la mano) mientras conducen.
 2. % de conductores que declaran haber utilizado el teléfono para hacer llamadas en últimos 30 días.
 3. % de conductores que declaran haber utilizado el teléfono para mensajes de texto en últimos 30 días.
- **Pilar 4. Meta 11: (Conductores profesionales)**
 1. % de conductores profesionales que cumplen con los requisitos legales de su licencia.
 2. % de conductores profesionales que cumplen con los tiempos de conducción y descanso.
- **Pilar 5. Meta 12: (Asistencia post-accidente)**
 1. % del número de accidentes con heridos graves en los que la asistencia médica llegó antes de un tiempo determinado (objetivo nacional).
 2. % del número de heridos que recibieron la asistencia médica profesional necesaria a tiempo, bien en el lugar del accidente, en el transporte o en un centro hospitalario.

Indicadores de Objetivos

- **Pilar 1. Meta 1: (Plan de acción nacional)**
 1. Número total de fallecidos y heridos graves.
 2. Número relativo de fallecidos y heridos graves, según población y su exposición.
- **Pilar 1. Meta 2: (Adhesión a acuerdos internacionales)**
 1. Número total de fallecidos y heridos graves.
 2. Número relativo de fallecidos y heridos graves, según población y su exposición.
- **Pilar 2. Meta 3: (Seguridad de las carreteras nuevas)**
 1. % de fallecidos y heridos graves en carreteras nuevas respecto a las existentes.
 2. Ratios de fallecidos y heridos graves por km y km recorrido en carreteras nuevas.
- **Pilar 2. Meta 4: (Seguridad de las carreteras existentes)**
 1. Número total de fallecidos y heridos graves en las carreteras existentes.
 2. Mejora en las ratios de fallecidos y heridos graves en carreteras remodeladas.
 3. Ratios de fallecidos y heridos graves por km y por km recorrido en las carreteras existentes.
- **Pilar 3. Meta 5: (Normas de seguridad para vehículos)**
 1. Número total de fallecidos y heridos graves debidos a que el vehículo no cumplía las normas de seguridad.
 2. Número relativo de fallecidos y heridos graves debidos a que el vehículo no cumplía las normas de seguridad, según población y su exposición.
- **Pilar 4. Meta 6: (Cumplimiento de los límites de velocidad)**
 1. Número total de fallecidos y heridos graves debidos a un exceso de velocidad.
 2. Proporción de fallecidos y heridos graves en los que el exceso de velocidad ha sido un factor contribuyente.
- **Pilar 4. Meta 7: (Uso de casco por los Motociclistas)**
 1. Número total de heridas en la cabeza, graves o fatales, en motoristas.
 2. Numero relativo de heridas en la cabeza, graves o fatales, en motoristas, en proporción a su exposición.
- **Pilar 4. Meta 8: (Uso de cinturón de seguridad y SRI)**
 1. Número total de fallecidos y heridos graves por ausencia o uso incorrecto del cinturón.
 2. Número total de fallecidos y heridos graves por ausencia o uso incorrecto de los SRI.
 3. Valores medios de severidad (MAIS3+) de los heridos en accidentes.
 4. Proporción de fallecidos y heridos graves en los que la ausencia o el uso incorrecto del cinturón seguridad o los SRI ha sido un factor contribuyente.
- **Pilar 4. Meta 9: (Alcohol y drogas)**
 1. Número de fallecidos y heridos graves por alcoholemia del conductor.
 2. Número de fallecidos y heridos graves por consumo de drogas del conductor.
 3. Proporción de fallecidos y heridos graves en los que al nivel de alcoholemia del conductor ha sido un factor contribuyente.
 4. Proporción de fallecidos y heridos graves en los que el consumo de drogas por el conductor ha sido un factor contribuyente.
- **Pilar 4. Meta 10: (Distracciones por móviles)**
 1. Número de fallecidos y heridos graves por distracciones por el teléfono móvil.
 2. Proporción de fallecidos y heridos graves en los que la distracción del conductor por el teléfono móvil ha sido un factor contribuyente.
- **Pilar 4. Meta 11: (conductores profesionales)**
 1. Número de fallecidos y heridos graves relacionados conductores profesionales.
 2. Número relativo de fallecidos y heridos graves relacionados con conductores profesionales, en proporción a la población y su exposición al tráfico.
- **Pilar 5. Meta 12: (Asistencia post-accidente)**
 1. Proporción de número de fallecidos respecto al número de heridos graves en accidentes de tráfico.
 2. Proporción de número de fallecidos respecto al número de heridos en accidentes atendidos en hospitales.

3.2.15. *BANCO MUNDIAL: GRSF ANNUAL REPORT 2018*

Visión

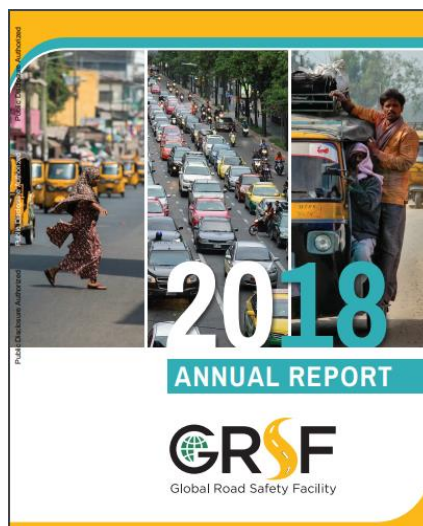
VISIÓN CERO.

Resumen

Informe de las actividades realizadas por GRSF (Global Road Safety Facility) a lo largo del año 2018 en todo el mundo, a través de la promoción de un mayor enfoque en la gestión de la velocidad y una participación influyente en actividades y eventos clave, incluida la Iniciativa SuM4All, el Panel de Alto Nivel de la FIA, la Cumbre de la ITF en Leipzig, el Programa de Liderazgo en Seguridad Vial para África, y el primer Taller para desarrollar el Observatorio Africano de Seguridad Vial.

GRSF también administró una cartera de 22 subvenciones completadas y en ejecución en asociación con las operaciones crediticias o proyectos analíticos del Banco Mundial. Estas subvenciones alcanzaron un valor de más de \$ 4 millones, abarcando más de 30 países, a través de compromisos bilaterales o regionales y todas las actividades de investigación y desarrollo (I + D) incluidas. Además, mediante la convocatoria de propuestas de 2018, GRSF decidió, con el apoyo de un Panel de Expertos, financiar 17 subvenciones adicionales que comenzarán a implementarse en el año fiscal 2019.

La Iniciativa GRSF Bloomberg para la Seguridad Vial Global (BIGRS) continuó obteniendo importantes resultados en las intervenciones, capacitación y análisis de seguridad vial a nivel de ciudad.



Líneas de Acción

- Infraestructuras seguras.
- I+D en seguridad vial.
- Gestión y liderazgo globales en seguridad vial.
- Creación de capacidades.
- Vehículos seguros.
- Fiscalización y cumplimiento de las normas.
- Servicios médicos de emergencia para atención post-accidente.

Website del documento

[Link PDF descargable](#)

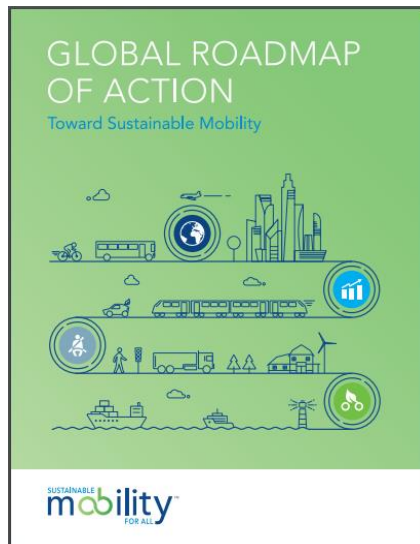
3.2.16. *BANCO MUNDIAL: GRA. TOWARD SUSTAINABLE MOBILITY*

Visión **VISIÓN CERO** para 2050, por medio de **SuM4All** (Sustainable Mobility for All).

Resumen

GRA (Global Roadmap of Action) es un esfuerzo ambicioso e integral dirigido por la coalición SuM4All (Sustainable Mobility for All) para identificar las medidas políticas más relevantes e impactantes para lograr una movilidad sostenible y adaptada a las circunstancias de cada país. Aborda las cuestiones a las que se enfrentan los decisores políticos en materia de transporte para conseguir una movilidad más sostenible para sus países. Se trata de una herramienta que permite a cualquier país del mundo:

- Medir cuánto de lejos está de alcanzar esa ambición.
- Conocer más de 180 medidas políticas que se han probado en todo el mundo.
- Priorizar aquellas que pueden generar mayor impacto y diseñar un camino a seguir.



Objetivos Estratégicos

- **Acceso universal:**
Conectar a todas las personas y las comunidades con oportunidades económicas y sociales. Más de 1.000 millones de personas conectadas a educación, salud y empleo en zonas rurales. 380 millones de personas con transporte sostenible en poblaciones de más de un millón de habitantes. Más de 20 millones de mujeres trabajando en el sector del transporte.
- **Seguridad:**
Reducir drásticamente las muertes, lesiones y accidentes. 800.000 muertes/año evitadas a nivel OCDE.
- **Eficiencia:**
Optimizar la previsibilidad, la fiabilidad y la rentabilidad de la movilidad. La mejora en eficiencia del transporte aumentaría el PIB mundial hasta 2,6 \$ Billones.
- **Movilidad verde:**
Minimizar la huella ambiental de la movilidad (emisiones de GEI, ruido y contaminación del aire). 1.600 millones de personas más respirarían aire limpio si la contaminación se redujera a la mitad. Las emisiones de GEI se reducirían al 15% de las emisiones relacionadas con la energía (1,8 Gtm de CO₂ menos).

Líneas de Acción

Para mejorar la seguridad vial a nivel global:

- Acuerdos internacionales sobre los problemas y las prioridades.
- Mandatos gubernamentales para una acción a nivel global, regional y nacional.
- Establecimiento de nuevos mecanismos globales de financiación y cooperación.
- Desarrollo de guías y herramientas clave de forma global.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.17. BANCO MUNDIAL: GRA. TOWARD SUSTAINABLE MOBILITY. PAPER 5. SAFETY

Visión

VISIÓN CERO para 2050, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

Anexo al informe de GRA anterior, dedicado específicamente a la seguridad en los diferentes medios de transporte.

En el caso del transporte por carretera se centra en recomendaciones para mejorar la seguridad vial con el enfoque de Sistema Seguro y el horizonte de la Visión Cero.



Objetivos Estratégicos

- Objetivo estratégico a largo plazo: VISIÓN CERO para 2050:
Marcar un objetivo a largo plazo es importante para no perder de vista que los logros intermedios no son aceptables como objetivos en sí mismos, sino sólo como hitos en el camino hacia el único objetivo aceptable: cero muertos y heridos.
- Objetivos cuantitativos intermedios: La mitad de muertos y heridos en el año 2020:
Como hito en el camino hacia la Visión Cero, pero sin perder de vista que los logros intermedios no son objetivos en sí mismos.
- Sistema Seguro:
Para lograr este objetivo, el paradigma que se ha comprobado como el más eficaz es el del Sistema seguro, para lo cual se debe cambiar el foco en la aproximación al problema: del enfoque tradicional de centrarse en las responsabilidades personales en los accidentes, pasar a prestar atención a todos los actores que participan en el sistema de tráfico (vías, vehículos, conductores, reguladores, etc.) de forma que se cree un ambiente seguro de uso, tolerante con los errores humanos. En este sentido, el tráfico rodado tiene experiencia que aprovechar de lo que ya se ha logrado en otros sistemas de transporte, como el aéreo y el marítimo.
- Indicadores claves de la seguridad:
El uso del número de muertos y heridos como único indicador de la seguridad se ha revelado como claramente insuficiente, porque una reducción a corto plazo en este indicador no tiene por qué reflejar necesariamente una tendencia a largo plazo. Por este motivo, y dentro del concepto de Sistema Seguro, los países miembros de la ONU se fijaron una serie de 12 Objetivos Voluntarios de Seguridad Vial, que abarcan todos los aspectos del Sistema, y que pretenden conseguir esa ansiada reducción a medio plazo con el objetivo a largo plazo de la Visión Cero.

Líneas de Acción

Seis aspectos en los que actuar dentro del enfoque de Sistema Seguro:

- Vías seguras y márgenes de vías seguros (Safe Roads and Roadsides).
- Velocidades seguras (Safe Speeds):
Deben definirse en función de la interacción esperada en la vía entre los distintos usuarios, especialmente los más vulnerables:
 1. Vías con posibles conflictos entre automóviles y usuarios no protegidos: 30 km/h.
 2. Intersecciones con posibles conflictos laterales entre automóviles: 50 km/h.

3. Vías con posibles conflictos frontales entre automóviles: 70 km/h.
 4. Vías sin posibles conflictos frontales o laterales entre automóviles: ≥ 100 km/h
- Vehículos seguros (Safe Vehicles):
Regulaciones y estándares técnicos tipo NCAP.
 - Atención médica a las víctimas (Post-Crashes Care):
Reducir la severidad y mortalidad de las heridas y sus consecuencias posteriores.
 - Uso seguro de las vías (Road Safety Use):
Legislar normativas de circulación seguras y asegurar su cumplimiento, para que todos los usuarios de la vía las asuman como un elemento de su propia seguridad y la de los demás.
 - Medios de transporte seguros y saludables (Safe and Healthy Modes):
Desde los transportes públicos hasta los ciclistas y peatones.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

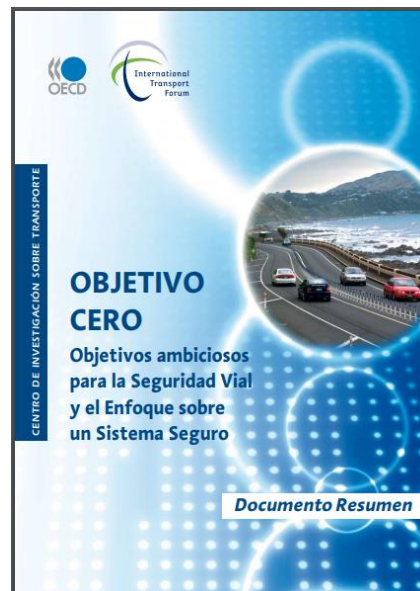
3.2.18. OCDE-ITF: OBJETIVO CERO

Visión **VISIÓN CERO**, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

Resumen del informe "Objetivo Cero: Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro", que es el resultado de un esfuerzo de colaboración de tres años por parte de un grupo internacional de expertos en seguridad que representan a 21 países, así como al Banco Mundial, a la Organización Mundial de la Salud y a la Fundación de la FIA bajo la protección del Centro Conjunto de Investigación sobre Transportes del Foro Internacional de Transportes y la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE).

Este documento de resumen comprende las recomendaciones para ayudar a los gobiernos a aumentar el margen de resultados desarrollando enfoques más sistemáticos en torno a la seguridad vial. Se destacan los cambios de gestión institucional necesarios en muchos países para poner en práctica intervenciones eficaces a través de la necesidad de adoptar un fuerte enfoque en los resultados, y subraya la rentabilidad económica de las inversiones en materia de seguridad vial.



**Objetivos
Numéricos**

Para 2012: Reducir a la mitad el número de fallecidos respecto al nivel de referencia de 2000.

**Líneas de
Acción**

Para mejorar la seguridad vial a nivel global:

- Adoptar una visión muy ambiciosa para la seguridad vial.
- Fijar objetivos provisionales para avanzar de manera sistemática hacia la visión.
- Desarrollar un enfoque sobre un Sistema Seguro, esencial para conseguir los objetivos ambiciosos.
- Explotar intervenciones probadas para obtener beneficios rápidos.
- Recopilar y analizar los datos suficientes para entender los riesgos de accidentes y los resultados actuales.
- Reforzar el sistema de gestión sobre seguridad vial.
- Acelerar el traspaso de conocimientos.
- Invertir en seguridad vial.
- Fomentar el compromiso a los más altos niveles gubernamentales.

**Website del
documento**

[Link PDF descargable](#)

3.2.19. OCDE-ITF: MINISTERIAL DECLARATION ON TRANSPORT SAFETY AND SECURITY

Visión Medios de transporte **seguros y protegidos**.

Resumen Declaración firmada por los Ministros de Transporte de los países miembros de IRTAD como conclusión del "International Transport Forum" celebrado en Leipzig, Alemania, el 24 de mayo de 2018.

Se concluyó que la seguridad y la protección son una preocupación fundamental para el transporte, tanto como la base del derecho de los ciudadanos a viajar sin temor, como una condición para el transporte confiable y eficiente de mercancías.

Por ello los países firmantes se reunieron para buscar una mejor comprensión de estos desafíos y orientar las respuestas en los siguientes **ámbitos de actuación**:

- Seguridad para el transporte por carretera y ferroviario sostenible e inclusivo.
- Seguridad del transporte de pasajeros.
- Sistemas de transporte seguros, protegidos y resilientes.
- Innovación y nuevas tecnologías para un transporte más seguro y protegido.



**Líneas de
Acción**

Las relacionadas con seguridad vial son las siguientes:

- Continuar los esfuerzos de los países para cumplir el objetivo del Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (2011-2020).
- Alentar un enfoque integrado para reducir o eliminar las muertes por accidentes de tránsito y las lesiones graves respaldadas por objetivos voluntarios intermedios con monitorización regular para guiar las acciones.
- Apoyar los esfuerzos e iniciativas que tengan en cuenta la necesidad de un transporte seguro para todos, especialmente los viajeros vulnerables.
- Promover la participación de la sociedad civil en la elaboración de políticas e iniciativas de seguridad vial, así como campañas públicas para crear conciencia.
- Apoyar iniciativas para mejorar la calidad de los datos y las técnicas de análisis para comprender los factores de riesgo y evaluar las políticas de seguridad vial.
- Fomentar una mayor cooperación, intercambio de mejores prácticas, capacitación y calificación, financiación coordinada y mejor uso de tecnologías digitales entre todos los interesados para lograr una mejora sostenida de la seguridad en todo el sector.
- Reconocer el potencial y los desafíos que trae la digitalización en el transporte.
- Alentar la cooperación entre todas las partes interesadas para probar y evaluar los efectos de estas tecnologías, optimizando recursos y compartiendo conocimientos.
- Promover medidas para el intercambio en tiempo real y el uso de datos sólidos, al tiempo que se garantiza la seguridad cibernética y la protección de datos.
- Alentar la aplicación de análisis de *big data* para obtener información del intercambio de datos en tiempo real.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.20. OCDE-ITF: ROAD SAFETY IN EUROPEAN CITIES. PERFORMANCE INDICATORS AND GOVERNANCE SOLUTIONS

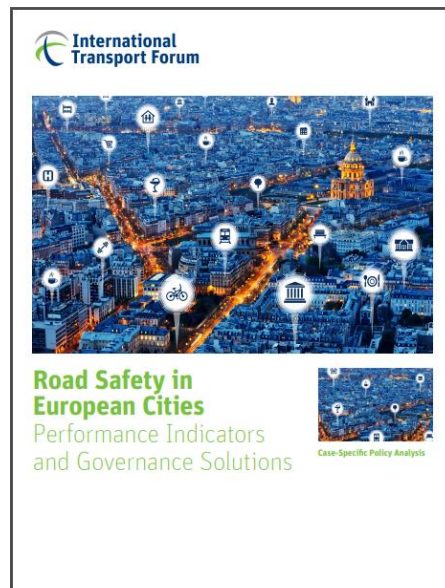
Visión **VISIÓN CERO** en el entorno urbano.

Resumen

Más de las tres cuartas partes de la población de la Unión Europea vive en zonas urbanas (ONU, 2018) y más de 9 000 personas murieron en vías urbanas en 2017 (Comisión Europea, 2018). Un número creciente de gobiernos locales están adoptando la Visión Cero.

Este informe compara el desempeño de la seguridad vial en 72 áreas urbanas, principalmente en Europa, y muestra soluciones de gobernanza adoptadas para mejorar la seguridad vial urbana.

Existen diferencias considerables en el riesgo de mortalidad para los usuarios de la vía entre unas ciudades y otras, y se puede aprender mucho de las ciudades que han logrado reducir este riesgo. Sin embargo, contar las muertes puede no contar la historia completa del desempeño de seguridad vial de una ciudad. El análisis de los datos sobre lesiones de tráfico también es importante. Sin embargo, las lesiones sufridas en accidentes de tránsito siguen siendo notoriamente menos reportadas, y se utilizan diferentes métricas para calificar su gravedad en diferentes lugares.



**Líneas de
Acción**

- Desarrollar planes de movilidad y observatorios en las ciudades.
- Utilizar indicadores apropiados para medir la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía.
- Recopilar datos de víctimas de tráfico de hospitales y de la población, no solo de los registros policiales.
- Mejorar la comparabilidad de las estadísticas de seguridad vial.
- Adoptar objetivos ambiciosos para la reducción del número de víctimas.
- Centrarse en proteger a los usuarios vulnerables de la vía.
- Realizar más investigaciones sobre riesgos de accidentes.
- Los gobiernos locales deben demostrar liderazgo.
- Reunir evidencia que pueda servir como fundamento de la política de seguridad vial.
- Crear autoridades metropolitanas de transporte fuertes.

**Website del
documento** [Link PDF descargable](#)

3.2.21. OCDE-IRTAD: ROAD SAFETY ANNUAL REPORT 2019

Visión **VISIÓN CERO**, en la mayoría de países miembros de IRTAD.

Resumen

Este informe proporciona una vista general del rendimiento de la seguridad vial en 41 países. Recoge los desarrollos en seguridad vial más recientes en los mismos, y proporciona datos comparados respecto a los principales indicadores. También incluye análisis detallados por tipos de usuarios, grupos de edad y tipos de vías. Describe el proceso de recolección de datos de accidentalidad en los países miembros de IRTAD, sus estrategias y objetivos de seguridad vial vigentes, e información reciente sobre las tendencias en cada país en relación con velocidad, alcohol y drogas y otros aspectos del comportamiento de los usuarios.

Los años 2017 y 2018 han sido alentadores para la seguridad vial en la mayoría de los países de IRTAD. Quince países registraron el menor número de muertes en carretera en 2017 desde el inicio del mantenimiento sistemático de registros. Esto es bienvenido ya que el progreso desde 2013 generalmente se ha desacelerado.

El número de muertes en carretera disminuyó en la mayoría de los países en 2018, según datos preliminares. No obstante, detrás de estas cifras promedio hay grandes disparidades entre el desarrollo de la seguridad vial en los distintos países. Las reducciones más fuertes fueron logradas por Noruega y Grecia. Noruega casi redujo a la mitad su número de muertes en carretera de 208 a 107 en el período 2010-2017.



**Líneas de
Acción**

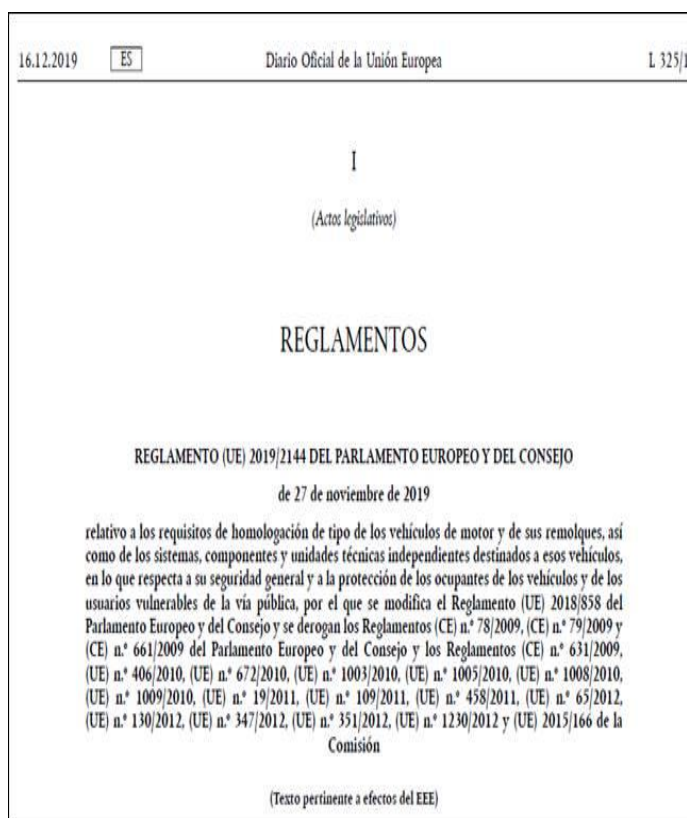
- El exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol siguen siendo dos factores clave en los accidentes fatales.
- Los factores económicos tienen un impacto en el desempeño de la seguridad vial.
- La popularidad del ciclismo está aumentando.
- El esfuerzo de fiscalización en la aplicación de las leyes de tráfico se ha reducido.
- Se ha producido una reducción alentadora en el número de jóvenes fallecidos.

**Website del
documento** [Link PDF descargable](#)

3.2.22. UE: REGLAMENTO (UE) 2019/2144 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE HOMOLOGACIÓN DE VEHÍCULOS Y SUS SISTEMAS DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN

Visión A partir de 2022: **Sistemas de seguridad avanzados (ADAS)** en los vehículos nuevos.

Resumen Reglamento de la Unión Europea que establece la obligatoriedad de disponer de sistemas de seguridad avanzados (ADAS) en los vehículos nuevos partir de 2022. Establece igualmente su homologación mediante Actos Delegados o Ejecución.



Objetivos Estratégicos

- 2022: Frenada Automática de Emergencia Turismos y Camiones
- 2022: Sistemas de Emergencia de Mantenimiento de Carril. Turismos y Camiones N1
- 2022: Detector de Marcha Atrás Todos los vehículos
- 2022: Asistente Inteligente de Velocidad Todos los vehículos
- 2022: Detector de Fatiga y Atención Todos los vehículos
- 2022: Avisador de Cinturón en las plazas traseras Turismos
- 2022: Sistemas de Información de Ángulo Muerto Camiones y Autobuses
- 2022: Control de la Presión de los Neumáticos Todos los vehículos
- 2022: Event Data Recorder Todos los vehículos
- 2022: Interfaz para Alcohólimetro antiarranque Todos los vehículos
- 2022: Advertencia de Colisión con Peatones y Ciclistas Vehículos M2, M3, N3, N3
- 2024: Advertencia de Distracciones del Conductor Todos los vehículos

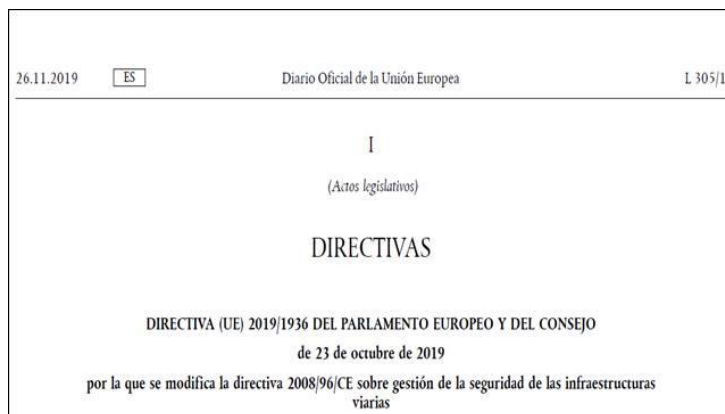
Website del [Link Web \(EU\)](#)

documento [Link PDF descargable \(BOE\)](#)

3.2.23. UE: DIRECTIVA (UE) 2019/1936 DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO SOBRE GESTIÓN DE LA SEGURIDAD DE INFRAESTRUCTURAS

Visión Mejorar la **seguridad de las carreteras** en toda la Unión Europea.

Resumen Directiva de la Unión Europea que Contribuir de una manera más significativa a la mejora de la seguridad de las carreteras en toda la Unión Europea.



En junio de 2020, el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha iniciado los trámites para la transposición de esta Directiva al ordenamiento jurídico español.



Objetivos Estratégicos

- Procedimientos de Gestión de la seguridad de infraestructuras viarias (GSIV). Ampliación más allá de la Red TransEuropea de transporte (RTE-T)
- Evaluación de la seguridad de las carreteras: Identificación y clasificación de tramos con mayor riesgo y priorizar las inversiones según su potencial para mejorar la seguridad vial.
- Evaluaciones de impacto sobre flujos de tráfico.
- Auditorías de seguridad vial.
- Inspecciones periódicas de seguridad vial.

Líneas de Acción

- Usuarios vulnerables. Garantizar sus necesidades en los procedimientos GSIV
- Señales y marcas viales. Especial atención en procedimientos.
- Intercambio de buenas prácticas entre Estados miembros

Website del documento [Link PDF descargable \(BOE\)](#)
[Link Web \(MITMA\)](#)

3.2.24. UE: CARTA EUROPEA DE LA SEGURIDAD VIAL

Visión

Para 2020, **reducir el número de víctimas** de la carretera.

Resumen

La Carta Europea de la Seguridad Vial, dirigida por la Comisión Europea, es **la mayor plataforma sobre seguridad vial de la sociedad civil**. Hasta la fecha, **más de 3 800 entidades públicas y privadas** se han comprometido con la Carta y han llevado a cabo acciones e iniciativas de seguridad vial dirigidas a sus miembros, empleados y al resto de la sociedad civil.

Estas acciones han fortalecido la cultura de la seguridad vial en toda Europa, han mejorado el conocimiento popular sobre las causas de los accidentes y han ayudado a crear medidas y soluciones preventivas.

La diversa comunidad de miembros de la Carta está formada por empresas, asociaciones, autoridades locales, instituciones de investigación, universidades y escuelas. Todos ellos reciben un reconocimiento auténtico y sus acciones se publican en el sitio web de la Carta, a fin de enseñar e inspirar a terceros.



Objetivos Estratégicos

- Fomentar y apoyar a asociaciones, escuelas, universidades, empresas de todo tipo y tamaño, y autoridades locales europeas a tomar medidas de seguridad vial.
- Reconocer las contribuciones de la sociedad civil a la seguridad vial.
- Facilitar la adquisición y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial en la Unión Europea entre los miembros de la sociedad civil.
- La automatización, así como la economía colaborativa y la constante evolución de nuevas formas de movilidad personal también ofrecen nuevas oportunidades para luchar contra la congestión del tráfico, especialmente en zonas urbanas.
- Facilitar un diálogo verdadero para la transferencia de experiencias y prácticas de seguridad vial en todas las esferas de gobierno en la Unión Europea.

Líneas de Acción

Para aportar entre todos al enfoque de **SISTEMA SEGURO**:

- **PREOCÚPESE** por la seguridad vial:
La seguridad vial es una cuestión importante para mi organización y sus personas. Queremos asegurarnos de que ellos y sus familias se mantienen con vida y sanos.
- **ACTÚE** a nivel local de una manera concreta:
Vemos la necesidad de actuar a nivel local para hacer de nuestra ciudad y nuestro país un lugar más seguro para todos. Queremos adoptar medidas concretas que respondan a nuestras necesidades, capacidades y aptitudes.
- **APOYE** la seguridad vial en su país:
Queremos apoyar las políticas nacionales que pretenden proteger a todos los usuarios de las carreteras, incluidos los peatones, los ciclistas y los conductores, y que mejoran las infraestructuras y la seguridad de los vehículos.
- **COMPARTA** los conocimientos, colabore e intercambie buenas prácticas:
Queremos compartir nuestras acciones, proyectos y experiencias con otras organizaciones europeas y buscar socios para colaborar con el fin de prevenir los accidentes de tráfico.

Website del documento [Link Web](#)

3.2.25. UE: ORIENTACIONES POLÍTICAS SOBRE SEGURIDAD VIAL 2011-2020

Visión Hacia un **espacio europeo de seguridad vial**.

Resumen

La seguridad vial es una cuestión social de primer orden. A pesar del éxito de los anteriores programas de la UE, las carreteras europeas distan aún de ser seguras. En 2009 hubo 35 000 muertos y más de 1,7 millones de heridos en accidentes de tráfico.

Los problemas de seguridad vial son comunes a todos los países de la UE; por ello, es necesario un enfoque coherente, global e integrado que tenga en cuenta las sinergias con otros objetivos políticos.

Las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial hasta 2020 tienen por objeto proporcionar un marco general de gobernanza y objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales; siguiendo los siguientes **principios**:

- Alcanzar el máximo nivel de seguridad vial en toda Europa.
- Un enfoque integrado sobre la seguridad vial.
- Subsidiariedad, proporcionalidad y responsabilidad compartida.



Objetivos Estratégicos

7 Objetivos y uno más sobre su forma de Aplicación:

1. Objetivo nº 1: Mejora de la educación y la formación de los usuarios de la carretera:
 1. Aprendizaje antes del examen.
 2. El examen de conducción.
 3. Formación después del permiso.
2. Objetivo nº 2: Mayor cumplimiento de las normas de circulación:
 1. Intercambio transfronterizo de información en el ámbito de la seguridad vial.
 2. Campañas para mejorar el cumplimiento de las normas.
 3. Tecnología automovilística como apoyo al cumplimiento de las normas.
 4. Objetivos nacionales de cumplimiento.
3. Objetivo nº 3: Mayor seguridad de las infraestructuras viarias.
4. Objetivo nº 4: Vehículos más seguros
 1. Vehículos de hoy en día.
 2. Vehículos del futuro.
5. Objetivo nº 5: Promoción del uso de las tecnologías modernas para aumentar la seguridad vial.
6. Objetivo nº 6: Mejora de los servicios de emergencia y atención tras las lesiones.
7. Objetivo nº 7: Protección de los usuarios más vulnerables de la carretera
 1. Vehículos de dos ruedas.
 2. Peatones y ciclistas.
 3. Personas de edad avanzada y personas con discapacidades.
8. Aplicación de las orientaciones:
 1. Aplicación prioritaria del acervo legislativo de la UE en materia de seguridad vial.
 2. Establecimiento de un marco abierto de cooperación entre los Estados y la Comisión.
 3. Mejora de la supervisión mediante la recopilación de datos y el análisis.
 4. Mejor conocimiento de los accidentes y los riesgos

Objetivos numéricos

- Para 2020: **Reducir a la mitad el número de víctimas mortales en la UE** respecto al nivel de referencia de 2010.



Líneas de Acción

- **Objetivo nº 1: Acción:**
La Comisión trabajará, en colaboración con los Estados miembros, cuando proceda, en el desarrollo de una estrategia educativa y formativa común sobre seguridad vial, que incluirá especialmente la integración del aprendizaje en el proceso previo a la concesión del permiso, así como requisitos mínimos comunes para los instructores de autoescuela.
- **Objetivo nº 2: Acciones:**
La Comisión trabajará conjuntamente con el Parlamento Europeo y el Consejo para establecer el intercambio transfronterizo de información sobre seguridad vial; y trabajará para desarrollar una estrategia común de cumplimiento de las normas, que incluirá:
 1. la posibilidad de introducir limitadores de velocidad en los vehículos industriales ligeros y de obligar al uso de dispositivos de bloqueo por alcoholemia en determinados casos;
 2. el establecimiento de planes nacionales de aplicación.
- **Objetivo nº 3: Acciones:**
La Comisión:
 1. se asegurará de que solo se concedan fondos europeos a infraestructuras que cumplan las Directivas relativas a la seguridad vial y la seguridad en los túneles;
 2. promoverá la aplicación de los principios pertinentes de gestión de la seguridad de las infraestructuras a carreteras secundarias de los Estados miembros.
- **Objetivo nº 4: Acciones:**
La Comisión:
 1. presentará propuestas para favorecer la seguridad activa y pasiva de vehículos como las motocicletas y los vehículos eléctricos;
 2. presentará propuestas teniendo en cuenta la armonización y la consolidación progresivas de las inspecciones técnicas y de las inspecciones técnicas en carretera;
 3. seguirá evaluando las repercusiones y ventajas de los sistemas de cooperación a fin de encontrar las aplicaciones más útiles y recomendar las medidas pertinentes para su implantación sincronizada.
- **Objetivo nº 5: Acciones:**
En el contexto de la aplicación del Plan de Acción de STI y de la Directiva propuesta sobre los STI, la Comisión colaborará con los Estados miembros con miras a:
 1. evaluar la viabilidad de readaptación de los vehículos comerciales y privados con sistemas avanzados de asistencia al conductor;
 2. acelerar la implantación de e-Call y estudiar su ampliación a otros vehículos.
- **Objetivo nº 6: Acción:**
En colaboración con los Estados miembros y otros agentes participantes en la seguridad vial, la Comisión propondrá la creación de una estrategia global de actuación en materia de lesiones en accidentes de tráfico y primeros auxilios.
- **Objetivo nº 7: Acciones:**
La Comisión presentará propuestas con objeto de:
 1. supervisar y seguir desarrollando normas técnicas para la protección de los usuarios más vulnerables de la carretera;
 2. incluir los vehículos de dos ruedas en las inspecciones;
 3. aumentar la seguridad de los desplazamientos en bicicleta y de otros usuarios vulnerables.

Los Estados deben desarrollar la información, la comunicación y el diálogo entre los usuarios de la carretera y las autoridades. La Comisión contribuirá a este esfuerzo.
- **Aplicación: Acciones:**
La Comisión cooperará con los Estados miembros con objeto de:
 1. fomentar el hermanamiento y otros modos de cooperación para incrementar el nivel de seguridad de los Estados miembros;
 2. mejorar la recopilación y el análisis de datos sobre accidentes y desarrollar el papel del Observatorio Europeo de Seguridad Vial.

La Comisión:

 3. supervisará la correcta aplicación del acervo europeo en seguridad vial;
 4. estudiará la necesidad de establecer principios comunes sobre la investigación técnica de los accidentes de circulación.

3.2.26. UE: MEJORES PRÁCTICAS DE SEGURIDAD VIAL 2010

Visión

Inspira a los responsables nacionales o regionales en materia de seguridad vial a **adoptar medidas con un alto potencial de mejora de la seguridad vial.**

Resumen

El proyecto SUPREME consistió en recoger, analizar, resumir y publicar las mejores prácticas en seguridad vial de los Estados miembros de la Unión Europea, además de Suiza y Noruega.

Este documento es una recopilación para presentar los resultados del proyecto a los legisladores y responsables en toda Europa, fomentando así la puesta en práctica de estrategias y medidas de seguridad vial acertadas.

En ese sentido, la intención del proyecto es contribuir a alcanzar el objetivo de la UE de reducir en un 50 % las víctimas por accidentes de tráfico en 2010, marcado el documento "Orientaciones políticas de seguridad vial 2011-2020".



Objetivos Estratégicos

Recoger **buenas prácticas** en 9 aspectos de la seguridad vial:

- Organización institucional de la seguridad vial.
- Infraestructura viaria.
- Vehículos y dispositivos de seguridad.
- Educación y campañas de seguridad vial.
- Formación de conductores.
- Aplicación de la legislación en materia de tráfico.
- Rehabilitación y diagnóstico.
- Atención a las víctimas.
- Datos sobre seguridad vial y recopilación de datos.

Líneas de Acción

Agrupadas en los 9 aspectos indicados:

- Organización institucional de la seguridad vial:
 1. «Seguridad Sostenible» en los Países Bajos (germen de
 2. «Visión Cero» en Suecia.
 3. «Programa Federal de Acción por una Mayor Seguridad Vial» en Suiza.
 4. El programa TARVA de Finlandia.
 5. Fondo de Seguridad Vial Belga.
- Infraestructura viaria.
 1. La red jerárquica de carreteras monofuncionales de los Países Bajos.
 2. Zonas de baja velocidad en áreas residenciales.
 3. Rotondas.
 4. Medidas contra las colisiones con árboles en Francia.
 5. Gestión de puntos negros.
 6. Bandas rugosas en Suecia.
 7. Señales de mensaje variable.
 8. Límites de velocidad y mantenimiento en el invierno de Finlandia.
 9. Auditorías de seguridad vial.
 10. Inspecciones de seguridad vial



- Vehículos y dispositivos de seguridad.
 1. Euro NCAP.
 2. Uso obligatorio del casco en bicicleta.
 3. Luces de circulación diurna (LCD).
 4. Reflexión lateral de las bicicletas.
 5. Asistencia inteligente de velocidad (ISA).
 6. Bloqueo del arranque del vehículo por tasa de alcohol ("Alcolock").
 7. Grabadoras de datos de eventos (cajas negras).
- Educación y campañas de seguridad vial.
 1. La etiqueta de seguridad vial en los Países Bajos: Zebra Seef.
 2. Continuo educativo en Francia.
 3. Flits! Un monólogo multimedia teatral de Bélgica.
 4. La campaña de BOB, originaria de Bélgica.
 5. Goochem, el armadillo, originario de los Países Bajos.
 6. La Señal de la Luz de Letonia.
 7. Programa ¡Exprésate!, de Noruega.
- Formación de conductores.
 1. Formación inicial de conductores en Dinamarca.
 2. Más experiencia para los conductores en prácticas en Suecia.
 3. Salas de seguridad en Suecia.
- Aplicación de la legislación en materia de tráfico.
 1. El programa de cámaras de seguridad en el Reino Unido.
 2. Control automático de la velocidad en Francia.
 3. Controles por sección en los Países Bajos.
 4. Pruebas aleatorias de alcoholemia.
 5. Control selectivo del uso del cinturón de seguridad en Dinamarca.
 6. Puntos de penalización en Letonia.
- Rehabilitación y diagnóstico.
 1. Reciclaje obligatorio para conductores en Austria.
 2. Curso de formación para conductores ebrios reincidentes de Suiza.
 3. Seminarios de rehabilitación de conductores noveles en Alemania.
 4. Evaluación psicológica para tráfico de los conductores en estado de ebriedad en Austria.
- Atención a las víctimas.
 1. Cursos de primeros auxilios integrados en la formación de conductores.
 2. Impulso de la introducción de los sistemas e-Call en Finlandia.
 3. Grúas en la red de autopistas de los Países Bajos.
 4. Carriles de emergencia en atascos en Alemania y Suiza.
 5. El uso de una unidad móvil de cuidados intensivos en Dinamarca.
 6. Transporte en helicóptero de las víctimas de accidentes en carretera en los Países Bajos.
 7. Apoyo psicológico a las víctimas de accidentes en carretera en España.
- Datos sobre seguridad vial y recopilación de datos.
 1. Corrección de la falta de información sobre las víctimas mortales de accidentes de tráfico en los Países Bajos.
 2. El registro de víctimas de accidentes viales de Rhône en Francia.
 3. La Encuesta Nacional sobre Desplazamientos en Gran Bretaña.
 4. El sistema de información sobre seguridad vial en Letonia.
 5. Vigilancia de las infracciones por velocidad y alcohol al volante en Suiza.
 6. Vigilancia de las infracciones por uso del teléfono móvil en Gran Bretaña.
 7. Análisis exhaustivo de accidentes con camiones pesados en los Países Bajos.

3.2.27. UE: SAFER ROADS FOR ALL. THE EU GOOD PRACTICES GUIDE

Visión **VISIÓN CERO** para 2050, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

Las carreteras europeas siguen siendo las más seguras del mundo: con 50 muertes en carretera por cada millón de habitantes, esta es la tasa de mortalidad más baja de todas las regiones del mundo.

En 2016, después de dos años de estancamiento, los datos sugieren que Europa está volviendo a la normalidad mostrando una disminución del 2% en las muertes. Si bien esto es alentador, es poco probable que sea suficiente para alcanzar el objetivo de reducir a la mitad las muertes en carretera entre 2010 y 2020. Esto requiere más esfuerzos de todos los actores, en especial de las autoridades nacionales y locales.

La historia de éxito de la UE es el resultado de muchos factores: hacer de la seguridad vial una prioridad política; amplia cooperación transfronteriza para un verdadero espacio europeo de seguridad vial; adopción del enfoque de "Sistema Seguro" y la perspectiva de "Visión Cero"; establecimiento de objetivos, recopilación de datos y monitorización de resultados; y acciones específicas, desde campañas de educación y concientización hasta acciones legislativas y regulaciones técnicas de vehículos.

Con este espíritu de colaboración es con el que se publica esta nueva **recopilación de las mejores prácticas en seguridad vial** de los Estados miembros de la Unión Europea.



**Objetivos
Numéricos**

- Para 2020: **Reducir a la mitad el número de víctimas mortales en la UE** respecto al nivel de referencia de 2010

**Líneas de
Acción**

- EU: Implementación en los vehículos de nuevas tecnologías para salvar vidas.
- UE: Proyecto EDWARD: European Day Without A Road Dead, como colofón de la Semana Europea de la Movilidad.
- UE: Sistemas automáticos para fiscalizar los límites de velocidad.
- Dinamarca: Día nacional del chaleco reflector, para prevenir los accidentes de niños, a pie o en bicicleta.
- Alemania: "Zonas 30" en el tráfico urbano.
- Grecia: Educación vial específica para los conductores profesionales.
- España: Educación y fiscalización.
- Francia: Instalación masiva de cámaras detectoras de velocidad.
- Francia: Protección de los usuarios más mayores de las vías, con el programa "Código de la vía para séniores".
- Lituania: Implementar las mejores prácticas de la UE.

- Países Bajos: Ciclovías: vías diseñadas para bicicletas, en las cuales se admite la circulación de vehículos a motor supeditada a la de aquéllas.
- Austria: Enfoque en los "puntos negros" de las autopistas.
- Eslovaquia: Mejoras de seguridad (EuroRAP) en las autopistas: Proyecto SENSoR.
- Suecia: La aproximación de la "Visión Cero".
- Suecia: Proyecto Alco-Gates, para impedir la salida a las carreteras de conductores con índice de alcoholemia superior al legal.
- Reino Unido: Paquete de inversiones específico para actuar en las carreteras rurales con mayor accidentalidad.
- Reino Unido: Educación vial específica para los jóvenes.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.28. UE: DECLARACIÓN DE LA VALETA

Visión **VISIÓN CERO** para 2050, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen Declaración firmada por los Ministros de Transporte de los Estados miembros de la Unión Europea, reunidos en La Valeta el 29 de marzo de 2017. Los Estados se comprometen a continuar con los esfuerzos para la reducción a la mitad de las víctimas mortales en el decenio 2011-2020, y a seguir impulsando esta reducción durante el siguiente decenio 2021-3030. También se hace especial hincapié en que la mejora en seguridad vial no debe medirse sólo por el número de fallecidos, sino que también debe tender a reducir el número de heridos graves.

	
Consejo de la Unión Europea	
Bruselas, 8 de junio de 2017 (OR. en)	
9994/17	
TRANS 252	
RESULTADO DE LOS TRABAJOS	
De:	Secretaría General del Consejo
A:	Delegaciones
N.º doc. prec.:	8666/1/17 REV 1 TRANS 158
Asunto:	Conclusiones del Consejo sobre la seguridad vial en refrendo de la Declaración de La Valeta de marzo de 2017
	– Conclusiones del Consejo (8 de junio de 2017)

- Objetivos Estratégicos**
- Para 2020: Reducir a la mitad el número de fallecidos en la UE respecto a 2010.
 - La mejora de la seguridad vial no debe medirse solo mediante el recuento de fallecidos, sino que también debe tender a reducir el número de heridos graves.
 - Para 2030: Reducir a la mitad el número de heridos graves en la UE respecto a 2020.
 - La situación con respecto a la seguridad vial varía mucho entre los Estados miembros. La Unión Europea debe hacer un esfuerzo especial, apoyado por una estrecha cooperación e intercambio de conocimientos entre los Estados miembros.
 - Se debe prestar atención especial a la mejora del comportamiento de los usuarios de la red viaria.

- Hacer de cumplir las normas de circulación en los Estados miembros, así como a través de las fronteras.
- Sobre la base del principio de subsidiariedad, la seguridad vial es una responsabilidad compartida que requiere la actuación concreta y conjunta de las instituciones de la Unión Europea, los Estados miembros, las autoridades regionales y locales, la industria y la sociedad civil.

Objetivos numéricos

- Para 2018: Notificar datos fiables y comparables de heridos graves usando la escala internacional MAIS 3+
- Para 2020: **Reducir a la mitad el número de fallecidos en la UE** respecto a 2010.
- Para 2030: **Reducir a la mitad el número de heridos graves en la UE** respecto a 2020.

Líneas de Acción

- Reforzar la cooperación entre Estados miembros, incluidas las autoridades pertinentes, así como con la sociedad civil, los centros de investigación y el sector privado, dentro del enfoque de Sistema Seguro.
- Tener en cuenta los desplazamientos en bicicleta y a pie en los planes de movilidad y en las políticas y medidas de seguridad y, cuando sea viable, estudiar la inclusión de una infraestructura específica.
- Mejorar la seguridad de los usuarios de la red viaria mediante el desarrollo de una infraestructura vial más segura.
- Entablar debates con las partes interesadas, como parte de la planificación de la movilidad urbana, sobre la posibilidad de ampliar e integrar la reducción de los límites de velocidad, como por ejemplo el de 30 km/h, en las zonas de alto riesgo.
- Garantizar el despliegue eficaz del sistema de llamada de emergencia (e-Call system) y reducir los tiempos de reacción de auxilio.
- Promover la realización de investigaciones en profundidad utilizando las muestras pertinentes de colisiones o accidentes graves de tráfico y analizando los datos para determinar ámbitos prioritarios de intervención.
- Notificar datos fiables y comparables de heridos graves, utilizando una definición común basada en la escala internacional MAIS 3+, para antes del final de 2018.
- Fijar el objetivo de reducir a la mitad el número de heridos graves en la UE de aquí a 2030 respecto al nivel de referencia de 2020.
- Seguir desarrollando medidas para garantizar los cuidados con posterioridad a una colisión, la rehabilitación temprana y la reintegración social de las víctimas.
- Hacer cumplir efectivamente las normas de seguridad vial y prestar apoyo a los servicios policiales de vigilancia del tráfico, en particular mediante la cooperación y el intercambio de buenas prácticas.
- Proseguir los trabajos en los organismos internacionales de seguridad vial para contribuir a la mejora de la seguridad vial en Europa y allende sus fronteras.
- Garantizar unos niveles adecuados de financiación para futuras políticas de seguridad vial, así como para programas y actividades de investigación relacionados.
- Promover, junto con la Comisión Europea, una cultura de la seguridad vial a escala europea basada en valores compartidos y mejorar el comportamiento de los usuarios de la red viaria a través de educación y formación continuas y eficaces.
- Apoyar el despliegue de vehículos conectados y automatizados compatibles e interoperativos, con beneficios demostrados en materia de seguridad.

Website del documento

[Link PDF descargable](#)

3.2.29. UE: EUROPE ON THE MOVE: SUSTAINABLE MOBILITY FOR EUROPE

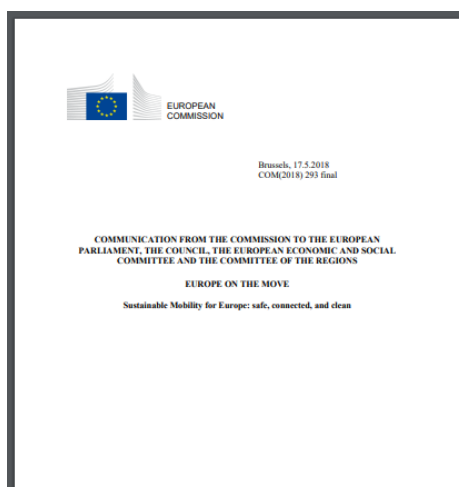
3.2.30. UE: EUROPE ON THE MOVE. ANNEX 1: STRATEGIC ACTION PLAN ON ROAD SAFETY

Visión

VISIÓN CERO para 2050, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

A raíz de la Estrategia de movilidad de bajas emisiones, la Comisión ha adoptado tres paquetes de movilidad «Europa en movimiento» en 2017 y 2018, respectivamente. El paquete «Europa en movimiento» más reciente, establece una agenda positiva y tiene por objetivo permitir que todos los europeos se beneficien de un tráfico más seguro, de vehículos menos contaminantes y de unas soluciones tecnológicas avanzadas, apoyando al mismo tiempo la competitividad de la industria de la UE.



Objetivos Estratégicos

- Política integrada para el futuro de la seguridad vial.
- Medidas de seguridad para los vehículos y las infraestructuras.
- Las primeras normas de emisiones de CO₂ aplicables a los vehículos pesados.
- Estrategia prospectiva sobre la movilidad conectada y automatizada.

Líneas de Acción

1. Mejora de la gobernanza de la seguridad vial
 1. Creación de una lista de indicadores clave de rendimiento.
 2. Refuerzo del mandato del grupo de alto nivel de seguridad vial.
 3. Nueva figura del embajador europeo de seguridad vial.
2. Mayor apoyo financiero para la seguridad vial:
 1. Alentar la utilización del apoyo financiero de la UE.
 2. Racionalizar y fortalecerá el apoyo financiero.
 3. Investigar cómo proporcionar estabilidad al apoyo financiero.
 4. Investigar las posibilidades de apoyar desde el punto de vista financiero
3. Carreteras y arcones seguros:
 1. Marco para la clasificación de las carreteras.
 2. Facilitar el intercambio de experiencias entre profesionales sobre las metodologías del «Sistema Seguro».
4. Vehículos seguros:
 1. Evaluar la viabilidad y la rentabilidad de instalar sistemas avanzados de asistencia al conductor en la flota existente.
 2. Introducir (sin alterar la competencia en el mercado interior) incentivos nacionales para acelerar la introducción de tecnologías acreditadas.
5. Uso seguro de las carreteras:
 1. Mejorar la eficacia de la Directiva sobre la aplicación transfronteriza de las normas relativas a las infracciones de tráfico.
 2. Estudio sobre la viabilidad de una posible iniciativa legislativa acerca del reconocimiento recíproco de las decisiones de privación del derecho de conducir.

3. Transponer el reglamento de UNECE que establece la obligatoriedad de los testigos del cinturón de seguridad para todos los asientos.
4. Funcionamiento de los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad desactivables.
5. Robustecer la recomendación de la UE sobre el contenido permitido de alcohol en sangre.
6. Rapidez y eficacia de la respuesta de emergencia:
 1. Evaluar el efecto de e-Call.
 2. Facilitar contactos entre las autoridades de seguridad vial y el sector sanitario.
7. Adaptación de la seguridad vial a situaciones futuras:
 1. Adoptar especificaciones sobre sistemas de transporte inteligentes cooperativos.
 2. Colaborar estrechamente con las partes interesadas para poner en marcha un proceso conducente al desarrollo de un código de conducta para la transición segura a unos mayores niveles de automatización.
 3. Crear un desafío o premio «Ciudades Seguras».
8. El papel de la UE en el mundo: exportar un modelo de seguridad vial:
 1. Continuar desarrollando la cooperación en seguridad vial con los países vecinos de la UE.

Website del documento [Link PDF \(Documento\)](#)
[Link PDF \(Anexo\)](#)

3.2.31. UE: PREPARATORY WORK FOR AN EU ROAD SAFETY STRATEGY

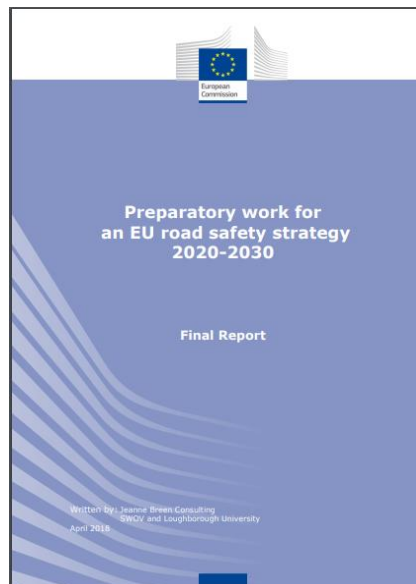
Visión **VISIÓN CERO** para 2050, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

La UE ha reafirmado su ambicioso objetivo a largo plazo consistente en avanzar hacia el objetivo de cero fallecimientos para 2050 («Visión Cero»). Este documento recoge las conclusiones del Consejo para avanzar en este camino, emprendido con éxito por medio de la estrategia actualmente en vigor: "Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020".

Este estudio se ha centrado en tres aspectos:

- Establecer la situación de la política de seguridad vial en Europa hasta el final de 2017, a partir de la evaluación intermedia llevada a cabo en 2015.
- Considerar los cambios actuales y futuros en la movilidad que pueden tener influencia en la seguridad vial.
- Ayudar en la preparación de la nueva estrategia de la UE para 2020-2030.



Objetivos Estratégicos

- Tener en cuenta las tendencias previsibles para un futuro próximo, tanto en el ámbito de la movilidad como en el socioeconómico:
 1. recuperación de la crisis económica,
 2. envejecimiento de la población,
 3. incremento de la movilidad a pie y en bicicleta (más vulnerables),
 4. la electrificación de las bicicletas (con el consiguiente aumento de su velocidad),
 5. el creciente a las tecnologías de la comunicación y la información desde los vehículos.
- Ambición por mejores resultados en seguridad vial:

En línea con lo expresado por los Ministros de Transportes en la Declaración de La Valeta.
- Ampliar la aplicación del concepto de «Sistema Seguro».



- Ampliar el ámbito de las inversiones institucionales en seguridad vial.
- Alinear la seguridad vial con otros objetivos de la sociedad:
 1. salud pública,
 2. derechos de la infancia,
 3. sostenibilidad en los transportes,
 4. objetivos medioambientales,
 5. ciudades más habitables,
 6. turismo,
 7. políticas regionales y locales,
 8. reducción de la pobreza,
 9. objetivos de desarrollo internacional,
 10. seguridad y salud laboral,
 11. objetivos de desarrollo económico.

Objetivos Numéricos

- Para 2030: Reducir a la mitad el número de fallecidos y heridos graves respecto a 2020.
- Para 2050: Fallecidos y heridos graves por accidentes de tráfico cercanos a cero.

Líneas de Acción

Recomendaciones de acción para 2020-2030:

- Liderazgo.
- Marcar **objetivos a largo plazo**: Para 2050: Fallecidos y heridos graves por accidentes de tráfico cercanos a cero.
- Marcar **metas a medio plazo**: Para 2030: Reducir a la mitad el número de fallecidos y heridos graves respecto a 2020.
- Continuar con los trabajos para establecer un nuevo marco de referencia europeo sobre seguridad vial para 2010-2030.

Website del documento

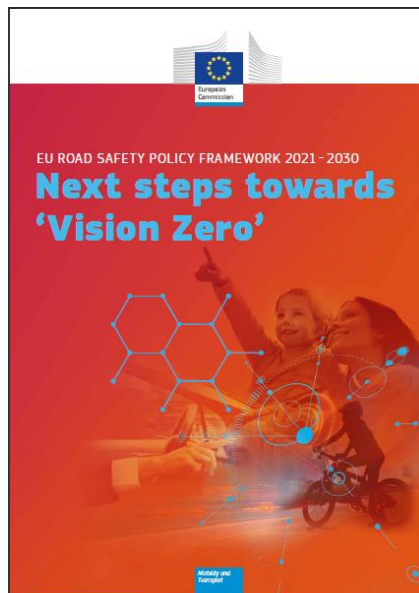
[Link Web](#)

3.2.32. UE: MARCO DE LA POLÍTICA DE LA UE EN MATERIA DE SV PARA 2021-2030

Visión **VISIÓN CERO** para 2050, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

Al refrendar la Declaración de La Valeta sobre la seguridad vial de marzo de 2017 en las conclusiones del Consejo, los ministros de Transporte de la UE también establecieron, por primera vez, un objetivo para reducir no sólo el número de fallecidos, sino también el número de heridos graves. Para avanzar hacia estos objetivos, en el paquete de medidas «Europa en movimiento» de mayo de 2018, la Comisión Europea presentó un **nuevo enfoque de la política de la Unión Europea (UE) en materia de seguridad vial**, junto a un plan de acción a medio plazo. El objetivo de este documento de trabajo de los servicios de la Comisión es establecer cómo se lleva a la práctica esta nueva política.



Objetivos Estratégicos

- La mentalidad del **objetivo «Visión Cero»** debe arraigar más de lo que lo ha hecho hasta ahora, tanto entre los responsables políticos como en la sociedad en general.
- Aplicar el **«Sistema Seguro» a escala de la UE**.
- Debemos estar preparados para **afrentar nuevas tendencias**, como el creciente fenómeno de las distracciones causadas por dispositivos móviles. Algunos avances tecnológicos, en los ámbitos de la conectividad y la automatización, generaran en el futuro nuevas oportunidades en materia de seguridad vial al reducir el papel de los errores humanos. No obstante, las nuevas máquinas aún no son tan buenas como sus homólogos humanos y, en la fase de transición, están surgiendo nuevos riesgos.
- La **automatización**, así como la economía colaborativa y la constante evolución de nuevas formas de movilidad personal también ofrecen nuevas oportunidades para luchar contra la congestión del tráfico, especialmente en zonas urbanas. Si bien estas opciones de transporte son interesantes y más respetuosas con el medio ambiente, también debemos garantizar que sean seguras.
- Los pueblos y ciudades en particular están bien posicionados para desarrollar las **sinergias entre medidas de seguridad y sostenibilidad**: por ejemplo, un menor uso de coches en las ciudades combinado con unos entornos más seguros para peatones y ciclistas reducirá las emisiones de CO₂, mejorará la calidad del aire, disminuirá la congestión del tráfico y ayudará a crear una población más activa y sana.
- Permitir un **acceso a la movilidad segura y asequible** a todos los miembros de la sociedad, en particular a las personas con discapacidad y a las personas mayores, así como prestar más atención a los aspectos de género de la seguridad vial.
- Por último, estas reflexiones a escala de la UE también pretenden **contribuir al debate mundial sobre seguridad vial**, en un momento crucial del «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» 2010-2020 de las Naciones Unidas, con los preparativos para la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebrará el 19 y 20 de febrero de 2020, en Estocolmo (Suecia).

Objetivos numéricos

- Para **2030: Reducir a la mitad el número de fallecidos** en la UE respecto a 2020.
- Para **2030: Reducir a la mitad el número de heridos graves** en la UE respecto a 2020.
- Para **2050: Cero fallecidos** en accidentes de tráfico.

Líneas de Acción

4 Ámbitos de Intervención (dentro del enfoque de SISTEMA SEGURO):

- Infraestructuras: Carreteras y arcenes seguros. Evaluación por medio del programa EuroRAP.
- Vehículos seguros: Innovaciones en la tecnología de los vehículos.
- Uso seguro de las carreteras: Velocidad, alcohol y drogas, distracciones, sistemas de seguridad, retención y protección.
- Rapidez y eficacia de la respuesta de emergencia.

Indicadores

- Indicador 1: Porcentaje de vehículos que circulan dentro del límite de velocidad.
- Indicador 2: Porcentaje de ocupantes de vehículos que utilizan correctamente el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil.
- Indicador 3: Porcentaje de usuarios de vehículos de motor de dos ruedas y de bicicletas que utilizan correctamente el casco y otro equipamiento de protección (como guantes o elementos protectores de torso, espalda, brazos o piernas).
- Indicador 4: Porcentaje de conductores que circulan dentro del límite legal de tasa de alcohol en sangre.
- Indicador 5: Porcentaje de conductores que no utilizan, sosteniéndolo en la mano, el teléfono móvil (u otros dispositivos móviles portátiles).
- Indicador 6: Porcentaje turismos nuevos con una calificación de seguridad de EuroNCAP igual o superior a un umbral predefinido (se definirá posteriormente).
- Indicador 7: Porcentaje de distancia recorrida en carreteras con una calificación de seguridad superior a un umbral predefinido (se definirá posteriormente).
- Indicador 8: Tiempo transcurrido, en minutos y segundos, entre la llamada de emergencia tras un accidente en el que se hayan producido heridos y la llegada de los servicios de emergencia al lugar del accidente.

Website del documento

[Link Web](#)

3.2.33. EU: ESTRATEGIA EUROPEA SOBRE STI COOPERATIVOS

Visión

La movilidad conectada y automatizada representa una oportunidad para Europa.

Resumen

La implantación coordinada y rápida de los vehículos cooperativos, conectados y automatizados en el transporte por carretera requiere que la UE tome medidas de manera urgente. Si se logra, la implantación de estos vehículos contribuirá significativamente a mejorar la seguridad vial, aumentando la eficiencia del transporte por carretera y garantizando la competitividad de la industria en la UE.

13.2.2018	ES	Diario Oficial de la Unión Europea	C 54/27
Dictamen del Comité Europeo de las Regiones — Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos			
(2018/C 054/06)			
Ponente: Bouke Arends (NL/PSE), miembro de la Junta de Gobierno Local de Emmen			
Documento de referencia: Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones — Estrategia europea sobre los sistemas de transporte inteligentes cooperativos, un hito hacia la movilidad cooperativa, conectada y automatizada			
COM(2016) 766 final			

Objetivos Estratégicos

- Prioridades para la implantación de los servicios de los STI cooperativos.
- Seguridad de las comunicaciones de los STI cooperativos.
- Garantías de privacidad y protección de datos.
- Tecnologías y frecuencias de comunicación.
- Interoperabilidad en todos los niveles.
- Evaluación del cumplimiento.
- Marco jurídico.
- Cooperación internacional.

Líneas de Acción

- Prioridades para la implantación de los servicios de los STI cooperativos:
 1. Los Estados miembros y las autoridades locales, los fabricantes de vehículos, los operadores de las infraestructuras viales y la industria de sistemas inteligentes de transporte deberán poner en marcha los STI cooperativos y garantizar que, como mínimo, la lista inicial cuente con pleno apoyo.
 2. La Comisión apoyará a los Estados miembros y a la industria en la implantación de los servicios de los STI cooperativos iniciales, especialmente mediante el Mecanismo «Conectar Europa», los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos y el Fondo Europeo para Inversiones Estratégicas.
 3. Mediante H2020, y posiblemente mediante los Fondos Estructurales y de Inversión Europeos, la Comisión aportará financiación para la investigación y la innovación de los servicios de los STI cooperativos incluidos en la segunda lista y posteriores, incluyendo mayores niveles de automatización.
 4. La Comisión respaldará la actualización de la segunda lista y de las futuras listas de servicios de STI cooperativos. Para ello, continuará el desarrollo de la plataforma C-ITS.
- Seguridad de las comunicaciones de los STI cooperativos:
 1. La Comisión trabajará con todas las partes interesadas correspondientes en el ámbito de los STI cooperativos para incentivar el desarrollo de una política de certificación y seguridad común en Europa. Además, publicará pautas relativas a la política europea de certificación y seguridad de los STI cooperativos en 2017.
 2. Todas las iniciativas de despliegue de los STI cooperativos deben formar parte del desarrollo de esta política común de seguridad, y comprometerse desde el principio a implantar servicios de los STI cooperativos adecuados para el futuro en Europa.
 3. La Comisión analizará las funciones y las responsabilidades del modelo de confianza europeo de los STI cooperativos, y valorará si debe asumir ella misma algunas funciones operativas o de gobernanza.
- Garantías de privacidad y protección de datos:
 1. Los proveedores de servicios de los STI cooperativos han de ofrecer condiciones transparentes a los usuarios finales, empleando un lenguaje claro y sencillo, de manera comprensible y en un formato fácilmente accesible, a fin de facilitar que estos últimos den su consentimiento para el tratamiento de sus datos personales.
 2. En 2018, la Comisión publicará las primeras pautas sobre la protección de datos mediante principios de diseño y por defecto, en relación con los STI cooperativos.
- Tecnologías y frecuencias de comunicación:
 1. Las autoridades viales, los proveedores de servicios, los fabricantes de vehículos y equipos de radio y otros agentes de la industria tienen que adoptar una estrategia de comunicación híbrida en la contratación pública y la producción en serie, a fin de respaldar los servicios de los STI cooperativos de la lista inicial.
 2. Los operadores de telecomunicaciones partidarios de los servicios de los STI cooperativos deberán gestionar la carga de la red adecuadamente en lo que concierne a los servicios de los STI cooperativos de seguridad vial.
 3. La Comisión mantendrá la asignación de espectro empleada por la ITS-G5 del ETSI en los servicios de los STI relativos a la seguridad, y respaldará medidas para proteger esta banda de frecuencia de las interferencias perjudiciales, tanto a nivel europeo como internacional (Unión Internacional de Telecomunicaciones de las Naciones Unidas y Conferencia Europea de Administraciones Postales y de Telecomunicaciones).



4. Las iniciativas de implantación de los C-ITS deberán aplicar las técnicas de mitigación pertinentes para su correcta coexistencia, de acuerdo con las normas y los procedimientos del ETSI.
- Interoperabilidad en todos los niveles:
 1. La Comisión hará pleno uso de la plataforma *C-Roads* como mecanismo de coordinación para el despliegue de los STI cooperativos en el plano operativo.
 2. Es necesario que los Estados miembros se unan a la plataforma para probarla y validarla, a fin de garantizar la interoperabilidad en toda la UE de los servicios de los STI cooperativos recogidos en la lista inicial.
 3. Las iniciativas de despliegue de los STI cooperativos completarán los perfiles de comunicación de estos últimos y los darán a conocer junto con las normas de ensayo y de validación aplicables.
 4. La plataforma *C-Roads* tendrá que empezar a desarrollar pruebas de sistema basadas en perfiles comunes de comunicación en el año siguiente a la puesta en marcha del proyecto, y ofrecer pleno acceso a estos perfiles de comunicación a terceros y a agentes de la industria, quienes deberán aprovechar la oportunidad para la validación.
 - Evaluación del cumplimiento:
 1. Las iniciativas de implantación de los STI cooperativos también deberían contribuir a establecer procesos de comprobación del cumplimiento para los servicios de la lista inicial, y darlos a conocer de manera que sean completamente accesibles a terceros.
 2. La Comisión respaldará las iniciativas de despliegue desarrollando procesos comunes y exhaustivos que permitan comprobar el cumplimiento de todos los elementos clave y garantizar así la continuidad de los servicios de los STI cooperativos teniendo en cuenta sus posibles ampliaciones.
 - Marco jurídico:

La Comisión valorará, cuando proceda, la posibilidad de servirse de su mandato, de conformidad con la Directiva sobre STI, para adoptar actos delegados en 2018 y:

 1. asegurar la continuidad de los servicios STI cooperativos;
 2. establecer normas para garantizar la protección de las comunicaciones de los STI cooperativos;
 3. asegurar la aplicación práctica del Reglamento general de protección de datos en el sector de los STI cooperativos;
 4. garantizar un enfoque de comunicación híbrido prospectivo;
 5. establecer normas sobre la interoperabilidad;
 6. establecer normas sobre el cumplimiento de los procesos de evaluación.
 - Cooperación internacional:

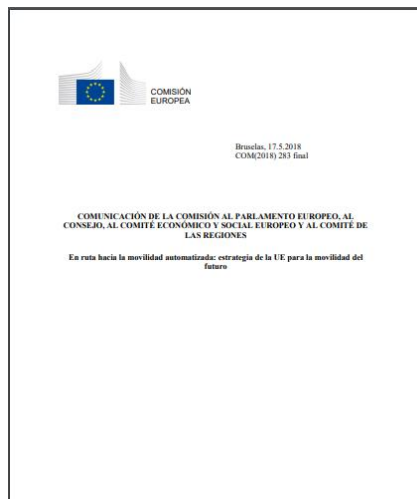
La Comisión:

 1. Continuará promoviendo la convergencia y la coordinación de las actividades de desarrollo e implantación de los STI cooperativos, en colaboración con los socios y las iniciativas internacionales.
 2. Continuará participando en el acercamiento de los proyectos de investigación e innovación de Horizonte 2020 en el sector de los STI y proyectos similares en terceros países.

3.2.34. *EU: EN RUTA HACIA LA MOVILIDAD AUTOMATIZADA: ESTRATEGIA DE LA UE PARA LA MOVILIDAD DEL FUTURO*

Visión La movilidad conectada y automatizada representa **una oportunidad para Europa**.

Resumen La movilidad está cruzando una nueva frontera, digital, con una creciente automatización y conectividad que permite a los vehículos «hablar» entre sí, con las infraestructuras viarias y con otros usuarios de la vía. Se ambiciona que **Europa asuma el liderazgo mundial en el despliegue de la movilidad conectada y automatizada** a través de un cambio sustancial por el que se reduzca el número de víctimas mortales en las carreteras europeas y se reduzcan las emisiones nocivas del transporte y la congestión. La legislación vigente de la UE ya es en gran medida apta para la comercialización de vehículos automatizados y conectados.



Además, las **normas de protección de datos de la UE** se reconocen cada vez más a escala internacional, ya que establecen niveles de protección de datos de los más elevados del mundo, y conformaran la revolución digital en consonancia con los valores europeos. Sin embargo, tendrán que adoptarse nuevos cambios normativos para construir un marco en materia de automatización armonizado, completo y adecuado a la evolución futura.

Objetivos Estratégicos

- Refuerzo de la UE en tecnologías e infraestructuras para la movilidad automatizada:
Se necesitarán inversiones cuantiosas para desarrollar las tecnologías pertinentes, crear el apoyo necesario a las infraestructuras y garantizar la aceptación social de la movilidad automatizada. Aunque la mayor parte de la inversión procederá del sector privado, la UE ofrece estímulos significativos para la investigación y la innovación y para el despliegue de infraestructuras específicas.
- Garantizar un mercado interior para la adopción segura de la movilidad automatizada:
Garantizar un auténtico mercado interior será clave para garantizar la seguridad jurídica, fomentar la inversión en las tecnologías correspondientes y proteger a los ciudadanos frente a los nuevos riesgos que entrañan los vehículos sin conductor.
 1. Permitir la innovación.
 2. Garantizar la seguridad de la movilidad automatizada.
 3. Abordar las cuestiones relativas a la responsabilidad.
 4. Promoción de la conectividad de vehículos para la automatización.
 5. Garantizar la ciberseguridad, la protección de datos y el acceso a los datos.
- Anticiparse a los efectos de la movilidad automatizada en la sociedad y la economía.

Líneas de Acción

- Vehículos automatizados:
 1. L3PILOT es un ensayo a gran escala iniciado en septiembre de 2017.
- El ecosistema del vehículo conectado:
 1. AUTOPILOT es un proyecto piloto a gran escala iniciado en enero de 2017 y centrado en el vehículo autónomo en un entorno conectado.
 2. El 5GCar se puso en marcha en junio de 2017 como un gran proyecto de investigación e innovación que desarrollará las tecnologías de conectividad 5G para automóviles automatizados.



- Caravanas de camiones:
 1. El proyecto ENSEMBLE (20 millones EUR de financiación de la UE) se pondrá en marcha en el verano de 2018 y apoyará la normalización de los protocolos de comunicación de trenes de vehículos de múltiples marcas.
- Permitir la innovación:

La Comisión:

 1. Colaborará con los Estados miembros en 2018 en la adopción de directrices encaminadas a garantizar un enfoque armonizado de las evaluaciones de seguridad ad hoc nacionales de los vehículos automatizados.
 2. Iniciará, junto a los Estados miembros y las partes interesadas, el trabajo de elaboración de un nuevo enfoque de certificación de la seguridad de los vehículos automatizados.
- Garantizar la seguridad de la movilidad automatizada:

La Comisión propone ahora nuevas funciones de seguridad para vehículos automatizados en el marco de la revisión del Reglamento general de seguridad de los vehículos de motor, así como los requisitos de la Directiva sobre gestión de la seguridad en las infraestructuras viarias.
- Abordar las cuestiones relativas a la responsabilidad:

La Comisión propone regular los grabadores de datos para vehículos automatizados en el marco de la revisión del Reglamento general de seguridad de los vehículos de motor para aclarar quien conduce (el vehículo o el conductor) al producirse un accidente.
- Promoción de la conectividad de vehículos para la automatización:

La Comisión propone regular la formación de trenes de vehículos con arreglo a la revisión del Reglamento general de seguridad de los vehículos de motor, con el fin de garantizar la normalización del intercambio de datos entre las distintas marcas.
- Garantizar la ciberseguridad, la protección de datos y el acceso a los datos:

La Comisión propone regular la protección de los vehículos contra ciberataques en el marco de la revisión del Reglamento general de seguridad de los vehículos de motor.
- Anticiparse a los efectos de la movilidad automatizada en la sociedad y la economía:

La Comisión:

 1. Supervisará y evaluará las repercusiones a medio y largo plazo de la conducción automatizada y conectada en el marco concreto del programa de trabajo en materia de transporte de «Horizonte 2020» para el periodo 2018-2020.
 2. Consultará a las partes interesadas a propósito de las repercusiones socioeconómicas y medioambientales de la movilidad sin conductor.
 3. Apoyará la adquisición de nuevas competencias, la retención y el reciclaje de los trabajadores del sector, a través de la Nueva agenda de capacidades para Europa, y evaluará las opciones de facilitar la transición hacia la automatización en el sector del transporte por carretera.
 4. Apoyará a los Estados miembros en sus esfuerzos por ofrecer transiciones laborales más fluidas para los trabajadores afectados a través de servicios sociales y de empleo de calidad y del acceso a la formación y a la protección social, en consonancia con el pilar europeo de derechos sociales.
 5. Creará un Foro de la UE para abordar las cuestiones éticas específicas que plantea la movilidad sin conductor.

3.2.35. UE: LIBRO BLANCO DEL TRANSPORTE

Visión: Un espacio único europeo de transporte: por **una política de transportes competitiva y sostenible**.

Resumen: Documento estratégico que expone la visión de la Comisión para el futuro del sistema de transporte de la Unión Europea (UE). Los objetivos en cuestión forman parte de la Estrategia Europa 2020 y su iniciativa emblemática para una Europa eficiente en el uso de los recursos.

Define diez objetivos que responden a serios retos que están diseñados para orientar las acciones políticas y medir los avances. Entre los objetivos están la eliminación progresiva de los vehículos de propulsión convencional de las ciudades para 2050 y, un cambio de un 50% en los trayectos de media distancia en pasajeros y larga distancia en mercancías del tráfico rodado a otros modos de transporte para ese mismo año. El éxito de los diez objetivos supondrá un recorte de un 60% en las emisiones de CO₂ y una reducción comparable de la dependencia del petróleo.



Objetivos Estratégicos

De los 10 **objetivos**, los **relacionados con la seguridad vial o movilidad** son:

- 1. Reducir a la mitad el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano para 2030; eliminarlos progresivamente en las ciudades para 2050; lograr que la logística urbana de los principales centros urbanos en 2030 esté fundamentalmente libre de emisiones de CO₂.
- 3. Intentar transferir a otros modos, como el ferrocarril o la navegación fluvial, de aquí a 2030, el 30 % del transporte de mercancías por carretera, y para 2050, más del 50 %, apoyándose en corredores eficientes y ecológicos de tránsito de mercancías. Para esto también será preciso desarrollar la infraestructura adecuada.
- 9. De aquí a 2050, aproximarse al objetivo de «cero muertes» en el transporte por carretera. En línea con este objetivo, la UE se ha fijado la meta de reducir a la mitad las víctimas de la carretera para 2020. Asegurarse de que la UE es líder mundial en seguridad y protección en el transporte en todos los modos de transporte.

Objetivos Numéricos

- Para 2020: Reducir a la mitad el número de fallecidos en la UE respecto a 2010.
- Para 2030: Reducir a la mitad el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano.
- Para 2030: Que la logística urbana de los principales centros urbanos esté fundamentalmente libre de emisiones de CO₂.
- Para 2050: Cero fallecidos por accidentes de tráfico.
- Para 2050: Eliminar el uso de automóviles de «propulsión convencional» en el transporte urbano.
- Para 2050: Transferir más del 50 % del transporte de mercancías por carretera a otros modos: ferrocarril o navegación fluvial.

**Líneas de
Acción**

- Una estrategia europea para la investigación y la innovación, y su implantación en el transporte.
- Pautas de movilidad innovadoras.
- Una red de movilidad europea.
- Aplicar precios correctos y evitar distorsiones.

**Website del
documento**

[Link PDF descargable](#)

3.2.36. UE: AGENDA URBANA PARA LA UNIÓN EUROPEA

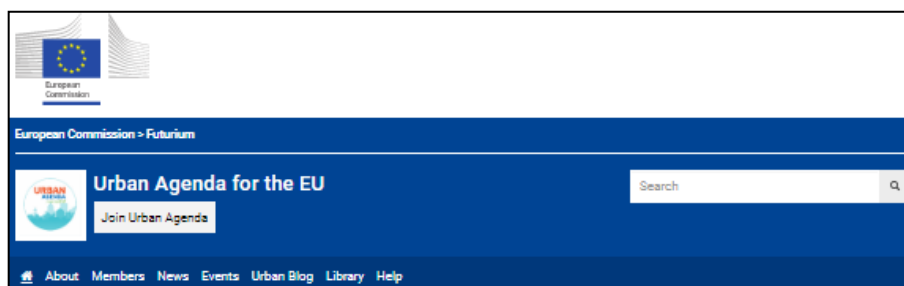
Visión:

Que las zonas urbanas actúen como catalizadores de **soluciones innovadoras y sostenibles**.

Resumen:

El Pacto de Ámsterdam, aprobado en la Reunión Informal de Ministros de Desarrollo Urbano de la UE, celebrada el 30 de mayo de 2016, materializa la largamente esperada Agenda Urbana de la UE.

Ésta se plantea desde una perspectiva claramente operativa, orientada hacia **3 objetivos concretos**: la mejora de la regulación comunitaria, en especial la de aquella que tiene un impacto directo sobre las áreas urbanas, la búsqueda de un diseño más efectivo y de una gestión más sencilla de los instrumentos de financiación de la UE y, finalmente la promoción del intercambio de conocimiento.



**Objetivos
Estratégicos**

Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:

- Legislar mejor.
- Mejorar la financiación.
- Mejorar los conocimientos.

**Líneas de
Acción**

- Legislar mejor:
Mejora de la regulación comunitaria, en especial la de aquella que tiene un impacto directo sobre las áreas urbanas.
- Mejorar la financiación:
Búsqueda de un diseño más efectivo y de una gestión más sencilla de los instrumentos de financiación de la UE.
- Mejorar los conocimientos:
Promoción del intercambio de conocimiento.

**Website del
documento**

[Link Web](#)

3.2.37. ERSO: INTEGRATION OF ROAD SAFETY IN OTHER POLICY AREAS

Visión Lograr sinergias y evitar conflictos entre la seguridad vial y otras políticas públicas.

Resumen ERSO (European Road safety Observatory) es el observatorio de la UE para recopilar y difundir la información relevante sobre seguridad Vial. Este documento considera que la seguridad vial es una **responsabilidad compartida** y requiere una contribución bien orquestada y sostenida de muchos sectores. El enfoque del Sistema Seguro se alinea bien con muchos otros objetivos sociales, en campos como la salud pública, la movilidad sostenible y la seguridad y salud laborales. Los beneficios colaterales logrados con el Sistema Seguro fortalecen los enfoques de otra gran variedad de intervenciones públicas.

De esta forma, la seguridad vial puede ayudar a cumplir una gama de otros objetivos sociales; pero al mismo tiempo hay que identificar y resolver cualquier conflicto potencial.

Se pueden crear y lograr sinergias útiles y se pueden cumplir ciertos objetivos integrando la seguridad en otras políticas públicas. Este informe es el que motivó el principio de “transversalidad” definido en la Estrategia



Objetivos Estratégicos Integración de la seguridad vial con otras políticas públicas, principalmente:

- Seguridad y salud laborales (movilidad recurrente).
- Políticas medioambientales.
- La seguridad vial como un problema de salud pública.

Líneas de Acción

- Movilidad recurrente:
 1. Promoción de la salud en el lugar de trabajo, particularmente respecto al alcohol.
 2. Conducción al trabajo y gestión de la velocidad.
- Políticas medioambientales:
 1. Reducir la necesidad de viajar.
 2. Reducir de la duración de los viajes o la distancia recorrida.
 3. Fomentar el uso de medios de transporte más eficientes (autobús, ferrocarril).
 4. Fomentar y facilitar el cambio de comportamiento (más seguro, más ecológico).
 5. Uso más eficiente de los sistemas e infraestructura de transporte.
- Planificación del uso del suelo y gestión de la demanda de viajes:
 1. Desplazamientos a pie y en bicicleta.
 2. Control de la velocidad.
 3. Sistemas de Eco-Driving y de Intelligent Speed Assistance (ISA).
 4. Características de los vehículos: medio ambiente y seguridad.
 5. Electro-movilidad.
 6. Medidas fiscales.
 7. Diseño urbano, transporte y salud.
- Salud pública:
 1. Involucrar a la comunidad sanitaria en la seguridad vial.
 2. Los costos de las muertes y lesiones por accidentes de tránsito.
 3. Alcohol y salud.
 4. El “Alcolock” como una herramienta de salud pública.
 5. Seguridad vial, salud y patrones de movilidad.
 6. Movilidad y salud infantil.

- Creando un mercado para la seguridad:
 1. La seguridad como guía de elección de compra de vehículos: Euro NCAP.
 2. Adquisiciones de grandes flotas, públicas y privadas.
 3. Integrar la seguridad en la cadena de suministro de las empresas.
- La UE como primer productor de vehículos a motor: exportar seguridad.
- Investigación, desarrollo y seguridad.
- Vigilancia de carreteras: seguridad vial y lucha contra la delincuencia.
- Ciudades habitables: movilidad urbana y modos de transporte sostenibles
- Accesibilidad:
 1. Eliminar barreras para aumentar la accesibilidad.
 2. Información y planificación del viaje.
- Equidad:
 1. Niños y personas mayores.
- Cooperación internacional con los países vecinos de la UE y terceros países.
- Turismo:
 1. Información sobre elección modal y riesgos.
 2. Información sobre las normas de tráfico.
 3. Alquiler de coches.
 4. Acceso a la justicia.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.38. *ERTRAC: STRATEGIC RESEARCH AGENDA. (9TH EU FRAMEWORK PROGRAMME)*

Visión **VISIÓN 2050:** "Seguro y protegido en todo momento".

Resumen ERTRAC (European Road Safety Research Advisory Council) es el órgano consultivo técnico de la UE sobre transporte por carretera. La Agenda de Investigación Estratégica (SRA) es el documento clave de ERTRAC para preparar el próximo Programa Marco Europeo de Investigación. El documento está estructurado en seis capítulos basados en la nueva Visión de ERTRAC, que proporciona objetivos a largo plazo para la mejora del transporte por carretera para 2050. Este enfoque es una forma de anclar el trabajo de investigación a las necesidades sociales:

1. Garantizar la movilidad en zonas urbanas.
2. Sostenibilidad: mayor eficiencia energética y de recursos, descarbonización y calidad del aire.
3. Garantizar un sistema de transporte por carretera eficiente y resiliente.

4. Conectividad y automatización: un facilitador para mejorar la movilidad.
5. Proporcionar una protección perfecta: seguridad y protección.
6. Europa como líder mundial en innovación, producción y servicios.



En comparación con la versión anterior, esta nueva SRA tiene la ambición de analizar más los beneficios de las innovaciones para los usuarios finales. ERTRAC también quiere enfatizar la importancia de la movilidad y especialmente el transporte por carretera para la sociedad y la economía. Por lo tanto, siempre se mencionan los posibles impactos de los temas de investigación.

Objetivos Estratégicos

Para cada uno de los seis capítulos:

1. Las personas y los bienes pueden llegar a sus destinos en las ciudades de una manera saludable, segura, asequible, confiable y cómoda.
2. Transporte por carretera neutro en CO₂ con un impacto ambiental mínimo, incluida la economía circular para vehículos e infraestructura.
3. La infraestructura y la gestión del tráfico brindan servicios de red de carreteras de alta eficiencia a un costo competitivo con una congestión minimizada, independientemente de las condiciones y disturbios reales.
4. La digitalización permite a las personas obtener el mejor servicio al más alto nivel de confort y seguridad.
5. Seguro y protegido en todo momento.
6. Europa como líder mundial en innovación, producción y servicios.

Líneas de Acción

Para cada uno de los seis capítulos:

1. Garantizar la movilidad en zonas urbanas:
 1. Comprender los cambios en las ciudades: interacciones entre el uso del suelo, el transporte, las tecnologías y los usuarios.
 2. Herramientas de simulación, planificación y evaluación para apoyar la toma de decisiones basada en evidencia.
 3. Herramientas y despliegue de una gestión de red de transporte por carretera proactiva y receptiva a la demanda integrada.
 4. Infraestructuras de intercambio y servicios para una intermodalidad inteligente y sin interrupciones.
 5. Nuevas formas sostenibles e inteligentes de reparto de mercancías para hacer un mejor uso del espacio urbano.
 6. Requisitos y conceptos para nuevos vehículos de uso urbano.
2. Sostenibilidad ambiental:
 1. Combustibles avanzados renovables y bajos en carbono: producción, almacenamiento y distribución sostenibles a bajo costo.
 2. Vehículos totalmente eléctricos y altamente eficientes: turismos de largo alcance.
 3. Sistema de autobuses altamente eficiente y totalmente electrificado (urbano, suburbano e interurbano).
 4. Camiones y autocares (... y carreteras) electrificados de larga distancia altamente eficientes.
 5. Vehículos híbridos (enchufables) altamente eficientes para vehículos de pasajeros y furgonetas de reparto
 6. Conceptos disruptivos de emisiones ultrabajas para emisiones cercanas a cero.
 7. Sistemas de propulsión de emisiones ultrabajas de alta eficiencia para largas distancias.
 8. Nuevas oportunidades de carga de baterías para diferentes casos de uso: carga urbana, carga de alta potencia, tecnologías de transferencia de energía.
 9. Segunda vida / reciclaje y recuperación de materiales, incluido el balance energético.
3. Sistema de transporte por carretera eficiente y resiliente:
 1. Empujando los límites para una mayor capacidad y eficiencia del vehículo con un cumplimiento mejorado.
 2. Adaptación de la infraestructura vial para futuros vehículos y operaciones.
 3. Evolución de los centros logísticos, estacionamientos y redes para operaciones de carga.
4. Conectividad y automatización:
 1. Despliegue de vehículos automáticos de pasajeros en tráfico mixto para mejorar la seguridad y el transporte por carretera eficiente.



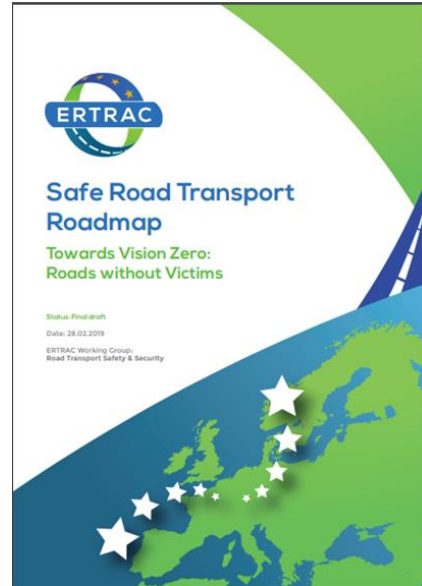
2. Despliegue de vehículos comerciales pesados automatizados en tráfico mixto para mejorar la seguridad y el transporte por carretera eficiente
 3. Vehículos totalmente automatizados para uso urbano.
 4. Beneficios sociales y aceptación del usuario.
 5. Gestión de flotas y tráfico de vehículos altamente y totalmente automatizados bajo tráfico mixto condiciones.
 6. Garantizar conectividad segura protegida y resiliente.
 7. Apoyo a políticas y regulaciones.
 8. Tecnologías de conectividad y automatización para vehículos e infraestructura: sensores, software, sistemas de sistemas, informática de alto rendimiento e inteligencia artificial.
 9. Nuevos servicios para personas y bienes habilitados por medio de la conectividad y la automatización.
5. Proporcionar una protección perfecta: seguridad y protección:
1. Comprensión y evaluación predictiva de los riesgos de seguridad y efectividad del sistema.
 2. Interacción fluida entre todos los usuarios de la carretera, sus vehículos e infraestructura en un enfoque de sistemas seguros
 3. Seguridad durante y después del choque en escenarios futuros de transporte por carretera.
 4. Mejora radical de la seguridad vial fuera de Europa y los países de la OCDE.
6. Europa como líder mundial en innovación, producción y servicios:
1. Eficiencia mejorada del vehículo a través del diseño optimizado y la reducción de peso consistente con la economía circular.
 2. Desarrollo de herramientas digitales avanzadas que explotan el concepto de "gemelo digital" con computación de alto rendimiento para permitir la rápida optimización y personalización de vehículos de próxima generación.
 3. Enfoques de diseño ecológico que integran el desarrollo y la validación de productos virtuales con una fabricación flexible.
 4. Nuevas oportunidades para fomentar la investigación y la innovación en el sector automotriz a través de una mejor cooperación entre Universidad e Industria, incluida la educación y la capacitación.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.39. *ERTRAC: SAFE ROAD TRANSPORT ROADMAP. TOWARDS VISION ZERO: ROADS WITHOUT VICTIM*

Visión **VISIÓN 2050:** "Seguro y protegido en todo momento".

Resumen En su Visión para 2050, el Consejo Consultivo Europeo de Investigación del Transporte por Carretera (ERTRAC), establece **objetivos a largo plazo** para la mejora del transporte por carretera en las próximas tres décadas. Sin embargo, la UE está actualmente en una fase de estancamiento en sus esfuerzos por mejorar la seguridad vial. Las cifras de muertes y, en particular, de lesiones han permanecido casi constantes desde 2013. El alcance general de la hoja de ruta es amplio, abarca todos los elementos del sistema de transporte por carretera, todos los modos de transporte por carretera y todas las fases, desde la seguridad preventiva hasta la seguridad posterior a un choque. Este documento complementa varias otras hojas de ruta ERTRAC, en particular la hoja de ruta sobre la conducción conectada y automatizada.



Objetivos Estratégicos

- Se necesita un programa integral de I+D sobre seguridad vial.
- El programa debe seguir la misión de "Carreteras sin víctimas".
- Como objetivo, debe cumplir, hasta 2030, todas las medidas de seguridad vial que deben implementarse para acercarse a la Visión Cero de acuerdo con el objetivo político de la CE.

Líneas de Acción

- Creación de un marco para mejorar la cultura de seguridad del tráfico en la UE.
- Seguridad de los usuarios desprotegidos de la carretera.
- Evaluación de las capacidades del usuario de la carretera en escenarios futuros de transporte por carretera.
- Interacción segura entre humanos y tecnología en el sistema de tráfico digital.
- Inclusión segura de nuevos medios de transporte en el sistema de tráfico.
- Seguridad de vehículos altamente automatizados.
- Nuevas formas de entender y reducir las lesiones a largo plazo.
- Medidas de cuidado y rescate para minimizar los efectos a largo plazo.
- Seguridad de la infraestructura.
- Evaluación predictiva de seguridad y marco de validación.
- Mejora radical de la seguridad vial fuera de Europa y los países de la OCDE.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.40. *EURONCAP: 2025 ROADMAP. IN PURSUIT OF VISION ZERO*

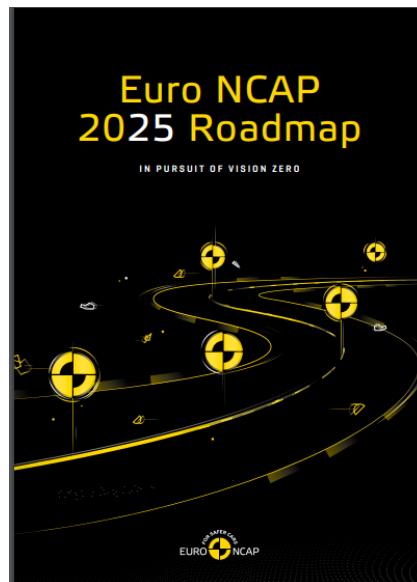
Visión

VISIÓN CERO.

Resumen

EuroNCAP es el programa de evaluación de seguridad de automóviles nuevos en Europa, auspiciado por las autoridades nacionales y europeas y las principales industrias del sector. Considera que la conducción automatizada puede ofrecer un gran potencial de seguridad al ayudar a eliminar los errores del conductor. Euro NCAP promoverá el despliegue rápido y seguro de esta tecnología en los vehículos por medio de una categorización del tipo y grado de asistencia y proporcionará información realista a los consumidores, para calmar los posibles temores sobre el grado de automatización ofrecido y la necesidad de vigilancia en los automóviles donde el nivel de automatización es bajo o no es universal.

Finalmente, en las áreas de seguridad de camiones en ciudad, vehículos de dos ruedas motorizados y ciberseguridad, la hoja de ruta describe los proyectos con los que Euro NCAP puede colaborar, aunque no asuma necesariamente el papel protagonista.



Objetivos Estratégicos

- Necesidad de abordar de manera más efectiva la forma en que se integran los elementos de seguridad primarios, secundarios (y terciarios).
- Revisión de la metodología de calificación general para incluir las pruebas virtuales, para agregar más solidez a la evaluación. Este proceso de transición se incorporará gradualmente a partir de 2022 y se espera que se complete en 2025.

Líneas de Acción

- SEGURIDAD PRIMARIA:
 1. Monitorización de la conducción (2020): Más del noventa por ciento de los accidentes de tráfico son causados por "errores humanos".
 2. AES: Automatic Emergency Steering (2020, 2022): puede ofrecer una reducción significativa adicional en accidentes y víctimas respecto a los sistemas AEB actuales.
 3. AEB: Autonomous Emergency Braking (2020, 2022): Euro NCAP espera que la tecnología AEB continúe evolucionando en los próximos años.
 4. Comunicación V2x (2024): Intercambio de datos entre los vehículos y la infraestructura. Tiene el potencial de mejorar la seguridad del tráfico y aumentar la eficiencia del transporte.
- SEGURIDAD SECUNDARIA:
 1. Latigazo cervical / Protección contra choques traseros (2020): Revisión de la correlación entre las calificaciones y el desempeño del mundo real.
 2. Seguridad de peatones y ciclistas (2022): Euro NCAP planea mejorar el procedimiento antes de su posible adopción en la Regulación Europea.
 3. También tiene como objetivo modificar las pruebas del impactador de cabeza de peatones para incluir las condiciones ambientales relevantes para los ciclistas como el segundo gran grupo de usuarios vulnerables de la carretera.
- SEGURIDAD TERCIARIA:
 1. Rescate, Extricación y Seguridad (2020): El procedimiento de inspección se ampliará para incluir nuevas áreas relevantes, como evitar el atrapamiento en el automóvil y la seguridad de las baterías o las celdas de combustible y los tanques de hidrógeno.
 2. Detección de presencia infantil (2022): Euro NCAP recompensará a los fabricantes que ofrecen soluciones estándar para este aspecto.

- CONDUCCIÓN AUTOMÁTICA: El papel de EuroNCAP.
 1. En algunos casos de uso, la automatización puede ofrecer mayores beneficios de seguridad que en otros. En el futuro, puede ser necesario combinar las evaluaciones de funcionalidades individuales en una calificación combinada de "Conducción Automática".

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.41. *ETSC: EU STRATEGIC ACTION PLAN ON ROAD SAFETY*

Visión **VISIÓN CERO** para 2050, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen ETSC (European Traffic Safety Council) es una organización no gubernamental dedicada a la reducción del número de muertos y heridos graves en las carreteras de Europa.

Este documento recoge las aportaciones de ETSC en relación con el documento de la CE: "Marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030: Próximos pasos hacia la VISIÓN CERO".

En particular, propone una serie de **indicadores de rendimiento (KPI's)** para las líneas de acción planteadas por la UE, que son las del enfoque de Sistema Seguro.



Objetivos Estratégicos **Los planteados por la UE** en el documento: "Marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030" (ver apartado anterior).

- Objetivos numéricos**
- Para 2030: Reducir a la mitad el número de fallecidos en la UE respecto a 2020.
 - Para 2030: Reducir a la mitad el número de heridos graves en la UE respecto a 2020.
 - Para 2050: cero fallecidos en accidentes de tráfico.

- Líneas de Acción** Las correspondientes al enfoque de SISTEMA SEGURO:
- Infraestructuras: Carreteras y arcenes seguros. Evaluación por el programa EuroRAP.
 - Vehículos seguros: Innovaciones en la tecnología de los vehículos.
 - Uso seguro de las carreteras: Velocidad, alcohol y drogas, distracciones, sistemas de seguridad, retención y protección.
 - Rapidez y eficacia de la respuesta de emergencia.

- Indicadores de Rendimiento** Se proponen 8 Indicadores Clave de Rendimiento (KPI's):
1. Indicador clave de sobre velocidad:
Porcentaje de vehículos que se desplazan dentro de los límites de velocidad.
 2. Indicador clave de sobre el uso de cinturones de seguridad y SRI:
Porcentaje de ocupantes del vehículo que utilizan el cinturón de seguridad o los sistemas de retención infantil de forma correcta.

3. Indicador clave de rendimiento sobre equipos de protección:
Porcentaje de conductores de vehículos de motor de dos ruedas y de ciclistas que utilizan un casco protector.
4. Indicador clave de rendimiento sobre conducción en estado sobrio:
Porcentaje de conductores que circulan dentro del límite legal de tasa de alcohol en sangre.
5. Indicador clave de rendimiento sobre distracciones de los conductores:
Porcentaje de conductores que no usan dispositivos móviles portátiles.
6. Indicador clave de rendimiento sobre la seguridad de los vehículos:
Porcentaje de turismos nuevos con una calificación de seguridad de Euro NCAP igual o superior a un umbral predefinido (por ejemplo, cuatro estrellas); debe especificarse con más detalle.
7. Indicador clave de rendimiento sobre infraestructuras:
Porcentaje de distancia recorrida en carreteras con una calificación de seguridad superior a un umbral acordado.
8. Indicador clave de rendimiento sobre atención tras un accidente:
Tiempo transcurrido (minutos y segundos) entre la llamada a emergencias después de un accidente en que se han producido heridos y la llegada al escenario de los servicios de urgencia

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.42. *ETSC: ROAD SAFETY PERFORMANCE INDEX (PIN) REPORT 2019*

Visión **VISIÓN CERO**, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen 25.047 personas perdieron la vida en las carreteras de la UE en 2018, lo que representa una reducción del 1% en comparación con 2017. La UE ha reducido colectivamente el número de muertes en carretera en solo un 4% en los últimos cinco años. Ha habido progreso durante un período más largo, pero no lo suficiente como para alcanzar el objetivo 2020 (reducir a la mitad el número de muertes respecto a 2010). Desde 2010, los países de la UE lograron una reducción general de las muertes en carretera del 20,7%, lo que equivale a una reducción media anual del 2,8%. Se habría necesitado una reducción anual de 6.7% durante el período 2010-2020 para alcanzar la meta 2020 a través del progreso constante en términos de porcentaje anual. Esta reducción no se logró y el objetivo ahora está fuera del alcance.

La UE necesitaría reducir el número de muertes en carretera en un 20,6% en 2019 y 2020 para alcanzar el objetivo, una posibilidad muy poco probable.



Recomendaciones para los estados miembros:

- Acelerar el progreso por todos los medios disponibles, incluida la aplicación de estrategias comprobadas de aplicación de la ley de tráfico de acuerdo con la Recomendación de la CE sobre fiscalización.
- Adoptar e implementar un enfoque de Sistema Seguro para la seguridad vial abordando todos los elementos del sistema de transporte por carretera de manera integrada y adoptando la responsabilidad general compartida entre los diseñadores del sistema y los usuarios de la vía.
- Proporcionar fondos gubernamentales suficientes para permitir el establecimiento de medidas orientadas a objetivos y establecer modelos de financiación e incentivos para los niveles regional y local.
- Comenzar a preparar planes de seguridad vial posteriores a 2020, incluidos objetivos nacionales para reducir las lesiones graves con base en el estándar MAIS3+ junto con la reducción de muertes en la carretera y objetivos secundarios cuantitativos basados en indicadores de desempeño.
- Usar la evidencia reunida para diseñar y actualizar las políticas relevantes. Seleccionar las medidas basadas en estudios de evaluación sólidos y, cuando corresponda, consideraciones de rentabilidad, incluidas las lesiones graves en la evaluación del impacto de las contramedidas.
- Realizar una evaluación cualitativa exhaustiva de las estrategias actuales de seguridad vial para evaluar los niveles de implementación y efectividad de las medidas de seguridad vial previstas para alcanzar los objetivos de seguridad vial.

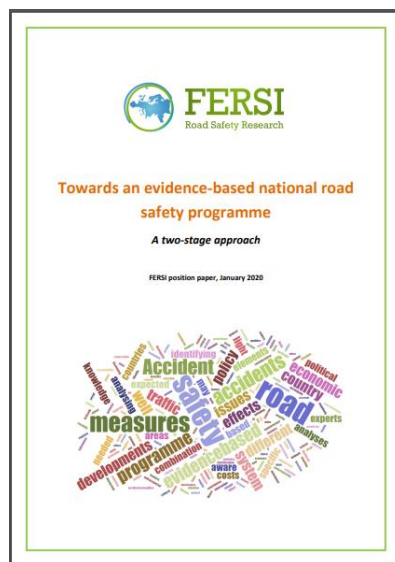
[Link PDF descargable](#)

3.2.43. *FERSI: TOWARDS AN EVIDENCE-BASED NATIONAL ROAD SAFETY PROGRAMME*

VISIÓN CERO para 2050, por medio del **SISTEMA SEGURO**, según las políticas de la UE.

Propuesta de FERSI (Forum or European Road Safety Research Institutes) para la **realización de Estrategias de Seguridad Vial en dos etapas:**

1. **Diagnosis** basada en evidencia (estadísticas y estudios); y
2. **Acciones** ("Terapia") para aportar soluciones a los problemas detectados, usando de nuevo evidencias sobre su efectividad y su ratio coste/eficacia.



Objetivos Estratégicos

1. Identificación de los problemas de seguridad vial: "Diagnosis".
2. Acciones para solucionar los problemas detectados, con evidencias sobre su efectividad y eficiencia: "Terapia".

Líneas de Acción

1. Diagnósis:
 1. Basarse en datos reales y fiables de accidentalidad y sus causas.
 2. Diagnósis: Establecer indicadores de rendimiento (KPI's) para medir los progresos.
2. Terapia: Identificar las acciones o combinaciones de acciones más apropiadas para resolver los problemas.
 1. Terapia: Medir la eficiencia de las misma mediante los costes y los beneficios esperados.
 2. Terapia: Monitorizar la implementación de las medidas y su efecto en la seguridad vial, para ajustarlas si es necesario.

Website del documento

[Link PDF descargable](#)

3.2.44. FIA (REGION I): POLICY POSITION ON EU GENERAL SAFETY REGULATION

Visión

VISIÓN CERO.

Resumen

Con la revisión del Reglamento General de Seguridad, la Unión Europea ha expresado su objetivo de mejorar la seguridad vial actualizando su marco técnico y legal para tener en cuenta las nuevas tecnologías de seguridad. La Región I de la FIA (Federación Internacional del Automóvil) -que incluye Europa, Oriente Medio y Asia- acoge con beneplácito estos ambiciosos objetivos de seguridad y alienta el uso de tecnologías de seguridad probadas como estándar para todos los vehículos.

Seguridad activa en el vehículo:

- Sistemas de frenado de emergencia autónomos y mantenimiento de carril.
- Sistemas de asistencia en turismos
- La instalación de recordatorios de cinturones de seguridad en todos los asientos de automóviles de categoría M1 y vehículos comerciales ligeros categoría N1.

Seguridad pasiva en el vehículo:

- La adopción de la nueva norma para la prueba de poste (Reglamento de las Naciones Unidas Nº 135) en las pruebas de choque para turismos.
- Una protección mejorada contra el empujamiento trasero en vehículos pesados.



Objetivos Estratégicos

- Las tecnologías de asistencia al conductor deben “venderse” a los usuarios finales. Hay que informar a los usuarios sobre los beneficios de la tecnología.
- Los sistemas o funcionalidades se consideran de forma aislada por los Reglamentos. Sin embargo, los sistemas que usan los mismos componentes pueden y probablemente serán agrupados por los fabricantes.

Líneas de Acción

- Sistemas de Frenado Autónomos: AEB (Autonomous Emergency Braking)
La Región I de la FIA cree que, dada la frecuencia de las colisiones traseras, el costo asequible y la amplia implantación actual de los sistemas AEB, los reguladores deben legislar su obligatoriedad para minimizar los costos sociales de las colisiones.
- Vigilancia de Ángulo Muerto: BSM (Blind Spot Monitoring)
La Región I de la FIA cree que el BSM, especialmente en combinación con AEB, puede ayudar a los conductores de vehículos medios y pesados, en particular para proteger a peatones y ciclistas. Sin embargo, no ve la necesidad de exigir este sistema para los turismos.
- Asistente Inteligente de Velocidad: ISA (Intelligent Speed Assistance)
Los conductores deben poder anular los sistemas ISA en todo momento o desactivarlos de forma permanente, especialmente porque los límites de velocidad locales, determinados en muchos casos por la infraestructura, varían considerablemente. En la actualidad, la Región I de la FIA no considera necesario hacer obligatorios los sistemas ISA.
- Asistencia para el Mantenimiento del Carril: LKA (Lane Keep Assistance)
La Región I de la FIA está a favor de exigir sistemas LKA. Los sistemas deben estar activados por defecto, pero el controlador siempre debe poder apagarlos en cualquier momento.
- Aviso de cinturón de seguridad en todas las plazas del vehículo:
La Región I de la FIA considera que este sistema debería ser obligatorio en todos los asientos de todas las categorías de vehículos (M1, M2, M3, N1, N2, N3).

**Website del
documento** [Link PDF descargable](#)

3.2.45. OISEVI: BENCHMARKING DE LA SEGURIDAD VIAL EN AMÉRICA LATINA

Visión Establecer en todos los países una estrategia de seguridad vial con **visión a largo plazo**.

Resumen

OISEVI (Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial) reconoce que la seguridad vial es un problema importante en América Latina y que se requieren acciones sustanciales para reducir el número de víctimas por siniestros viales. Existe una alta tasa de mortalidad vial (muertes por 100.000 habitantes) en los diez países en comparación con la media de la Unión Europea.

En ausencia de intervenciones políticas específicas, a menos que haya una inversión significativa y un liderazgo sólido, la cantidad de fallecimientos por accidentes de tránsito crecerá en América Latina durante la próxima década. La motorización ha aumentado en todos los países y ha incrementado significativamente la exposición a riesgos relacionados con el tránsito.

Si bien existen legislaciones adecuadas en todos los países, el exceso de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol, y los bajos niveles de uso del cinturón de seguridad y cascos para motocicleta son problemas comunes en los diez países. **Abordar estas causas** y reducir el número de víctimas mortales y lesiones graves en las carreteras requerirá esfuerzos considerables.



**Líneas de
Acción**

- Crear un organismo líder nacional fuerte para la seguridad vial.
- Establecer un observatorio de seguridad vial y mejorar los sistemas de datos de seguridad vial para obtener mejores resultados.
- Desarrollar una estrategia nacional de seguridad vial con objetivos ambiciosos.
- Dar preferencia a las mejoras en seguridad para los motociclistas.
- Priorizar las necesidades de seguridad de los peatones.
- Abordar el exceso de velocidad, conducir en estado de ebriedad y no llevar puesto el cinturón de seguridad.
- Hacer frente a las debilidades en la gestión de la atención posterior a una colisión vial.
- Invertir en infraestructura vial segura y adoptar las regulaciones de la ONU sobre seguridad de vehículos.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.46. *UNESCAP: MINISTERIAL CONFERENCE ON TRANSPORT (MOSCOW 2016)*

Visión Mejorar la **conectividad en el transporte** en la región Asia-Pacífico (en seguridad vial: los Cinco pilares de la OMS).

Resumen Acta de la Conferencia Ministerial sobre Transporte, celebrada en Moscú en diciembre de 2016. En ella se recomienda a UNESCAP (UN Economic and Social Commission for Asia and the Pacific) el respaldo de la Declaración Ministerial sobre Conectividad de Transporte Sostenible en Asia y el Pacífico, incluido el Programa de Acción Regional para la Conectividad de Transporte Sostenible en Asia y el Pacífico, fase I (2017-2021). Destacó el papel clave del transporte en la **implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible** a la luz de sus funciones particulares para proporcionar a las personas, la industria y la agricultura acceso a oportunidades económicas y sociales y combatir el cambio climático. Consideró el transporte como un facilitador para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Para ello, reiteró la importancia de los sistemas integrados de transporte intermodal para lograr una conectividad de transporte sostenible en la región. En ese sentido, subrayó la importancia de la cooperación entre países para establecer y poner en funcionamiento corredores de transporte intermodal como elemento clave en la implementación del programa de acción regional para una conectividad de transporte sostenible.



Líneas de Acción

- Ahondar en el papel clave del transporte en la implementación de la Agenda 2030, considerando el transporte como un facilitador para alcanzar los ODS.
- Planes integrales de corredores y conexiones entre los planes nacionales de desarrollo de infraestructura de transporte.
- Armonización de las normas de construcción de carreteras, normas técnicas de los medios de transporte, y políticas y reglamentos de transporte según los Acuerdos Intergubernamentales sobre la Red de Carreteras Asiáticas, la Red Ferroviaria Transasiática y los Puertos Secos.
- Desarrollo de acuerdos multilaterales de facilitación del transporte adecuados para la región y conexiones entre acuerdos bilaterales y subregionales.
- Fuertes compromisos de los Estados miembros para reducir las muertes y lesiones por accidentes a través de la implementación de políticas, estrategias y actividades en las áreas de gestión de seguridad vial, carreteras más seguras, vehículos más seguros, usuarios más seguros y respuesta posterior al choque. Los sistemas de transporte inteligentes podrían desempeñar en ello un papel importante.

**Website del
documento** [Link PDF descargable](#)

3.2.47. *UNESCAP: STRENGTHENING REGIONAL EFFORTS TO IMPROVE ROAD SAFETY.*

Visión

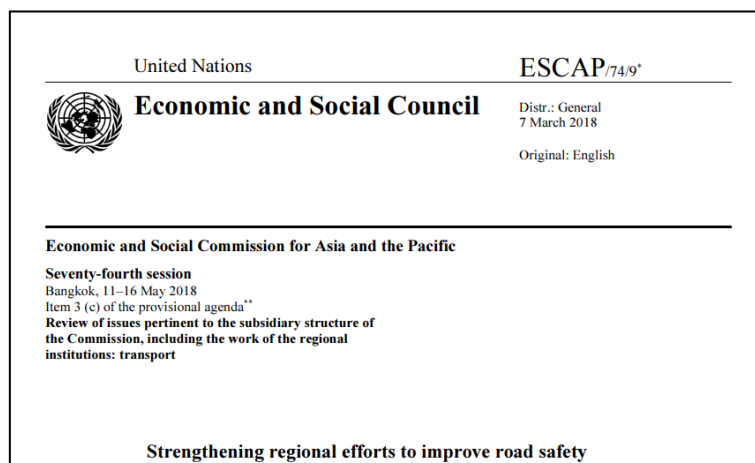
ODS 3, Meta 3.6: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes.

Resumen

Los accidentes de tráfico matan a más de 730,000 personas al año en la región de Asia y el Pacífico. La Meta 3.6 de los ODS es reducir a la mitad las muertes y lesiones en la carretera para 2020. Sin embargo, el progreso actual muestra que es prácticamente imposible para la región alcanzar este objetivo.

Este documento contiene una revisión del estado general y el progreso en la región, y los desafíos para la mejora de la seguridad vial, así como información sobre iniciativas y esfuerzos regionales para ayudar a los Estados miembros a abordar estos desafíos.

Las dos principales causas de accidentalidad en la región son las negligencias y el incumplimiento de las normas, seguidas por el exceso de velocidad y conducir bajo los efectos del alcohol.



Objetivos Estratégicos

La Tercera Conferencia Ministerial sobre Transporte. actualizó el documento de Objetivos, Metas e Indicadores Regionales de Seguridad Vial Asia y el Pacífico 2016-2020, que incluye los siguientes ocho objetivos:

- Hacer de la seguridad vial una prioridad política.
- Hacer las carreteras más seguras para los usuarios vulnerables de la carretera.
- Hacer que las carreteras sean más seguras y reducir la gravedad de los accidentes (carreteras autoexplicativas y carreteras que “perdonen” los errores).
- Hacer que los vehículos sean más seguros y fomentar la publicidad responsable de vehículos.
- Mejorar los sistemas, la gestión y la aplicación de la seguridad vial tanto a nivel nacional como regional.
- Mejorar la cooperación y fomentar las asociaciones.
- Desarrollar la red de autopistas asiáticas como modelo de seguridad vial.
- Proporcionar educación efectiva sobre conciencia de seguridad vial al público, a los jóvenes y a los conductores.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.48. *UNESCAP: STRATEGIES TO TACKLE THE ISSUE OF SPEED FOR ROAD SAFETY.*

Visión Sistema Seguro.

Resumen

Existe una **correlación directa entre las velocidades de los vehículos y la probabilidad de que las personas sufran daños físicos**, y la probabilidad de accidentes, lesiones y muerte aumenta a medida que aumenta la velocidad de los vehículos. Además, los usuarios vulnerables de la carretera, es decir, los peatones, ciclistas y motociclistas, corren un alto riesgo de sufrir lesiones graves o mortales en los choques, incluso a bajas velocidades, porque están mal protegidos. Los efectos nocivos de la velocidad también aumentan en carreteras mojadas, nevadas o heladas. Sin embargo, cualquier acción que se lleve a cabo para reducir la velocidad de los vehículos ayuda a reducir la cantidad de accidentes, lesiones y muertes, independientemente de las condiciones climáticas y entre todas las categorías de usuarios de la carretera.

Las velocidades ideales son más bajas de lo que piensan la mayoría de los usuarios de la carretera. Las velocidades más bajas son más económicas que las altas velocidades y pueden mejorar el medio ambiente, la salud y la calidad de vida de las personas como resultado de una reducción en los costos asociados con accidentes, mantenimiento de carreteras, ruido, uso de combustible y emisiones. También hay un punto de inflexión en el que el flujo de tráfico mejora con velocidades más bajas.

Una **velocidad segura** es la adecuada no solo para el uso / tipo y calidad de la carretera, sino también para la flota de vehículos de un país y el tipo y la combinación de los usuarios de la carretera. La gestión de la velocidad, por lo tanto, incluye establecer límites de velocidad que reflejen esas consideraciones y reduzcan la probabilidad de muerte o lesiones en caso de un choque (estos se conocen como límites de velocidad de supervivencia), así como prevenir violaciones del límite de velocidad (exceso de velocidad).

Se proponen 28 recomendaciones específicas y un marco de implementación, que facilitarán los esfuerzos de los Estados para formular planes de acción adecuados a sus circunstancias particulares que puedan ayudar a reducir la cantidad de lesiones y muertes en sus carreteras.



**Objetivos
Estratégicos**

Marco de implementación en cinco etapas:

1. Evaluar el problema.
2. Crear un equipo de liderazgo.
3. Desarrollar un plan estratégico de acción para abordar los desafíos clave.
4. Implementar el plan estratégico de acción.
5. Evaluar la efectividad de las medidas implementadas.

**Líneas de
Acción**

28 Recomendaciones agrupadas en cuatro aspectos:

- Revisión del límite de velocidad:
 1. Realice una revisión del límite de velocidad.
 2. Establezca límites de velocidad en función del impacto en la vida humana.



3. Establezca límites de velocidad en línea con el desempeño de seguridad de la infraestructura vial.
 4. Publique límites de velocidad claros y consistentes para maximizar el cumplimiento del conductor.
 5. Tome las medidas necesarias para acceder e implementar la Convención sobre señales y señales viales.
- **Fiscalización de la disuasión del exceso de velocidad:**
 1. Informar a las comunidades de cualquier cambio en la gestión de la velocidad de la carretera.
 2. Asegúrese de que, una vez que se hayan llevado a cabo campañas de sensibilización del público, se realicen esfuerzos para hacer cumplir los nuevos límites de velocidad.
 3. Establezca zonas de fiscalización específicas.
 4. Establezca otras zonas de cobertura de aplicación extendida.
 5. Imponga sanciones efectivas.
 6. Desarrolle sistemas de cámaras de velocidad.
 7. Implemente un programa robusto de cámaras de velocidad.
 8. Realice campañas manuales de fiscalización de la velocidad.
 9. Invierta los ingresos por multas en iniciativas de seguridad vial.
 10. Comprometerse con las comunidades locales.
 - **Modificaciones en las carreteras que fomenten la reducción de velocidad:**
 1. Mejorar la infraestructura vial en formas que promuevan la seguridad.
 2. Use medidas provisionales durante las mejoras de seguridad vial.
 3. Instale elementos de reducción de velocidad para inducir a los conductores al cumplimiento de los límites de velocidad.
 4. Instale señales de advertencia o infraestructura complementarias para maximizar el impacto de las medidas de reducción de velocidad.
 5. Prohíba el tráfico pasante en ciertas áreas.
 6. Realice mejoras en la infraestructura de seguridad vial basadas en evidencia.
 7. Realice mejoras en la carretera para reducir la gravedad de los accidentes.
 8. Separe a los diferentes tipos de usuarios de la carretera.
 - **Vehículos más seguros y otras medidas políticas:**
 1. Adopte regulaciones para promover mejoras en la flota de vehículos.
 2. Promueva la compra de vehículos sobre la base de las clasificaciones de estrellas de seguridad.
 3. Restrinja el uso de vehículos de movimiento lento en carreteras / autopistas de alta velocidad.
 4. Formule esquemas para incentivar la compra y el uso de vehículos más seguros.
 5. Fomente un cambio de paradigma de vehículos privados al transporte público y al transporte activo.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

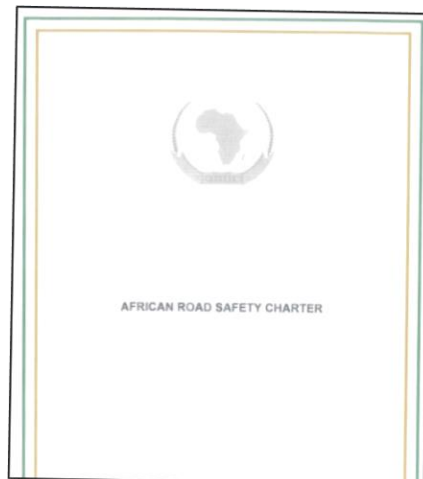
3.2.49. AU: AFRICA ROAD SAFETY CHARTER

Visión Reducir drásticamente la accidentalidad y la siniestralidad en el tráfico en África.

Resumen Declaración de principios de los Estados Miembros de la Unión Africana para comprometerse en la mejora radical de la seguridad vial, en línea con la Década de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas / Organización Mundial de la Salud.

Se muestra especial preocupación por el hecho de que los índices de accidentalidad y mortalidad en África son extraordinariamente elevados y la mayoría de las víctimas son peatones, ciclistas y motoristas, y en particular niños y jóvenes.

Los accidentes de tráfico cuestan casi el 2% del PIB de estos países.



Objetivos Estratégicos

- Facilitar la formulación de políticas integrales de seguridad vial a nivel nacional.
- Acelerar la implementación de programas de seguridad vial a nivel nacional, regional y continental.
- Contribuir a la coordinación de la seguridad vial en el continente.
- Promover una mejor coordinación de intervenciones entre los organismos responsables de la seguridad vial.
- Mejorar la participación en la seguridad vial del sector privado, las organizaciones de la sociedad civil, y las ONGs.
- Promover la armonización en la recolección, tratamiento y publicación de datos sobre seguridad vial.

Líneas de Acción

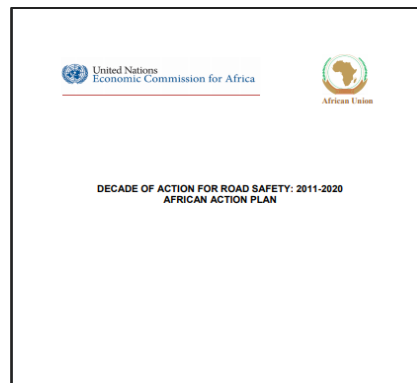
- Gestión de la seguridad vial:
 1. Creación de agencias líderes en seguridad vial a nivel nacional.
 2. Fortalecer el respaldo institucional a dichas agencias.
 3. Publicación de Estrategias Nacionales de Seguridad Vial.
 4. Creación de sistemas nacionales de tratamiento de datos sobre seguridad vial.
 5. Colaboración internacional entre las agencias.
- Carreteras y movilidad más seguras:
 1. Clasificación funcional de las carreteras.
 2. Gestión institucional de la construcción de infraestructuras.
 3. Inspecciones de seguridad vial.
 4. Auditorías de seguridad vial.
 5. Manuales nacionales de diseño de infraestructuras.
 6. Usuarios vulnerables de las vías.
 7. Vehículos más seguros.
 8. Usuarios más seguros.
 9. Atención post-accidente.
- Financiación, monitorización y evaluación:
 1. Definir modalidades de financiación.
 2. Creación de una Conferencia entre los Estados Miembros sobre seguridad vial.
 3. Monitorización y evaluación a nivel nacional.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.50. UNECA: DECADE OF ACTION FOR ROAD SAFETY 11-20. AFRICAN DIRECTOR PLAN

Visión **VISIÓN CERO para 2050**, mediante el desarrollo de los **Cinco Pilares**.

Resumen Plan de UNECA (UN Economic Commission for Africa) para desarrollar las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 en África, un continente con el hándicap de las grandes diferencias en seguridad vial entre unos países y otros.



Objetivos Estratégicos Los Cinco Pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad:

- Pilar 1: Gestión de la seguridad vial.
- Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras.
- Pilar 3: Vehículos más seguros.
- Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros.
- Pilar 5: Respuesta tras los accidentes.

Y la coordinación internacional de las actividades.

Objetivos numéricos La finalidad general del Decenio es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo hasta 2020.

Líneas de Acción Actividades a llevar a cabo por los países para desarrollar cada uno de los cinco pilares:

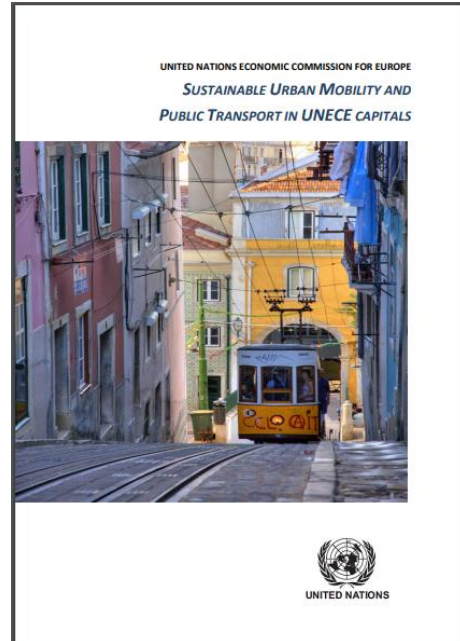
- Pilar 1. Línea 1: Establecer agencias líderes nacionales en seguridad y fortalecerlas donde ya existan.
- Pilar 1. Línea 2: Mejorar la gestión de datos de seguridad vial.
- Pilar 1. Línea 3: Desarrollar alianzas y colaboraciones, y reforzar las que ya existan.
- Pilar 2. Línea 1: Carreteras más seguras para todos los tipos de usuarios.
- Pilar 3. Línea 1: Inspecciones técnicas de vehículos para asegurar su capacidad de circular de forma segura.
- Pilar 4. Línea 1: Educación y formación vial de todos los usuarios de las vías.
- Pilar 4. Línea 2: Uso del casco.
- Pilar 4. Línea 3: Uso del cinturón de seguridad.
- Pilar 4. Línea 4: Alcohol y drogas
- Pilar 4. Línea 5: Distracciones por teléfono móvil.
- Pilar 4. Línea 6: Control de la velocidad.
- Pilar 5. Línea 1: Atención post-accidente.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.51. *UNECE: SUSTAINABLE URBAN MOBILITY AND PUBLIC TRANSPORT IN UNECE CAPITALS*

Visión Movilidad urbana **segura y sostenible**.

Resumen Estudio publicado en el año 2015 por UNECE (Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa). Una primera parte analiza la relación entre la necesidad de movilidad urbana y el transporte público, y sus impactos en la **sostenibilidad** y la polución, de forma teórica, y una segunda parte en la que lo hace de forma aplicada a las capitales de la región, con un amplio **catálogo** de la situación del transporte público y la movilidad urbana en cada una de ellas (capítulo 2). En base a estos datos identifica una serie de conclusiones y lecciones aprendidas, y enumera varias **recomendaciones** (punto 4.2) para su consideración por parte de las autoridades, sobre cómo mejorar aún más el transporte urbano y la movilidad.



Líneas de Acción

Para cada uno de los dos objetivos estratégicos propuestos:

- Los modos de transporte público en superficie (ej. autobuses) deben circular por carriles exclusivos y tener prioridad en las intersecciones de carreteras para ofrecer velocidades competitivas con el automóvil privado.
- El transporte público debe ser seguro, limitando el riesgo de lesiones o muertes, así como de robo o acoso a casi cero, mediante vehículos equipados con la última tecnología de seguridad, infraestructuras separadas de los otros vehículos motorizados (en particular en las carreteras más utilizadas) y la introducción de ITS.
- La capacidad vial para el transporte motorizado privado debería reducirse en los centros de las ciudades, a los que se puede acceder fácilmente en transporte público. En cambio, la capacidad vial existente debería dedicarse al transporte público en superficie, bicicletas y zonas peatonales ampliadas.
- Crear infraestructuras de estacionamiento y transporte que permitan el fácil transporte intermodal al transporte público desde el automóvil; desde los suburbios o las vecindades metropolitanas hasta el centro.
- Fomentar desplazamiento a pie y el ciclismo a través de la disponibilidad de infraestructura adecuada y segura, especialmente para viajes cortos. Esta infraestructura debe estar separada de la infraestructura de transporte motorizado y se deben proporcionar intersecciones seguras. También debería ser conveniente y, por lo tanto, priorizar, caminar y andar en bicicleta en las intersecciones de carreteras, por ejemplo, con tiempos de espera más cortos.
- Fomentar el ciclismo y la marcha en relación con el transporte público para viajes más largos, proporcionando conexiones fáciles a las estaciones de transporte público y estacionamiento adecuado para bicicletas. El ciclismo y el trayecto peatonal deben considerarse parte integral de un plan de desarrollo de transporte público sostenible.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.52. *POLIS Y EUROCITIES: THE NEW PARADIGM FOR SAFE CITY STREETS*

Visión **VISIÓN CERO**, por medio del **SISTEMA SEGURO**; aplicado al **entorno urbano**.

Resumen Declaración de principios de las organizaciones europeas POLIS (Cities and regions for Transport Innovation) y EUROCITIES, relativo al papel que tienen que jugar las ciudades en la acción por la seguridad vial, y en los aspectos particulares que ésta presenta en el entorno urbano, donde hay una convivencia mucho mayor entre diferentes modos de transporte y diferentes tipos de usuarios, muchos de ellos especialmente vulnerables. El documento incluye una serie de principios considerados como necesarios para una acción sólida y efectiva para la seguridad vial, dentro de la aplicación del enfoque de Sistema Seguro al entorno urbano.



Líneas de Acción

1. Nuestras calles, nuestra responsabilidad:
Mejora de todas las partes que forman parte del "Sistema Seguro" en las ciudades.
2. No quejarse, planificar:
En las ciudades, abordar una planificación cuidadosa, gestión realista, diseño universal y aplicación estricta.
3. Las calles de las ciudades no son autopistas:
Brindar seguridad a todos los modos de transporte, pero, especialmente, a los usuarios vulnerables.
4. Para poder ser sostenible, la movilidad debe ser segura.
5. La seguridad lleva a la eficiencia:
Mejorar las condiciones para caminar o desplazarse en bicicleta conlleva una reducción del uso de vehículos a motor, con la consiguiente mejora de otros aspectos: contaminación, ruido, etc.
6. Reducir el riesgo desde su origen:
Reducir los comportamientos que supongan un riesgo por parte de los conductores debe ser prioritario frente a las restricciones a la libre circulación de peatones, ciclistas o usuarios del transporte público.
7. Imparcialidad y libertad de elección:
Conseguir una ciudad que sea funcional para todos los usuarios sin comprometer la seguridad de algunos.
8. El derecho a conocer:
Facilitar el acceso del público a los datos sobre seguridad vial.
9. La tecnología debe ser una promesa, no una excusa:
Garantizar que las tecnologías para el futuro no retrasen la implementación de soluciones que se requieran actualmente.
10. Permitir que las ciudades tomen el liderazgo:
Alentar a las ciudades a compartir experiencias con sus iguales nacionales e internacionales.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.53. *PIARC: ROAD SAFETY MANUAL*

Visión **VISIÓN CERO**, por medio del **SISTEMA SEGURO**; aplicado al **entorno urbano**.

Resumen Manual de PIARC (Asociación Mundial de la Carretera) diseñado para ser un documento de referencia internacional completo y de vanguardia que puede ayudar a todos los países a cumplir objetivos clave. El objetivo es orientar la gestión de la planificación, el diseño, la operación y el uso seguros de la red de carreteras en los países de bajos, medianos y altos ingresos. El manual destaca marcos efectivos de gestión y políticas, referencias técnicas y proporciona orientación general sobre la gestión de las intervenciones para lograr resultados.

El Manual está organizado en tres partes con doce capítulos:

- Parte 1: Perspectiva estratégica global;
- Parte 2: Gestión de la seguridad vial;
- Parte 3: Planificación, diseño, operación y uso seguros de la red de carreteras.

Cada capítulo contiene una lista de mensajes clave para gerentes de alto nivel y responsables de la toma de decisiones.



Líneas de Acción Configuran los doce capítulos del documento:

- Alcance del problema de seguridad vial.
- Desarrollos clave en seguridad vial.
- El sistema de gestión de seguridad vial.
- El enfoque de Sistema Seguro.
- Gestión y uso eficientes de los datos de seguridad.
- Objetivos de seguridad vial, estrategias de inversión, planes y proyectos.
- Roles, responsabilidades, desarrollo de políticas y programas.
- Diseño para las características de usuarios de las carreteras y cumplimiento.
- Gestión de la seguridad de la infraestructura: políticas, normas, directrices y herramientas.
- Evaluación de riesgos potenciales e identificación de problemas.
- Selección y priorización de las intervenciones.
- Monitorización y evaluación de intervenciones de seguridad vial.

Website del documento [Link PDF descargable](#)

3.2.54. *PIARC: LA APLICACIÓN DE POLÍTICAS NACIONALES SOBRE EL SISTEMA SEGURO*

Visión Cumplimiento de la **Meta 3.6 de los ODS** en 2020, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

Las Naciones Unidas y otros organismos internacionales han reconocido que el enfoque de Sistema Seguro es un elemento esencial para mejorar la seguridad vial. El Manual de Seguridad Vial de la PIARC describe los elementos clave del Método para un Sistema Seguro y refuerza sus principios. Este informe contribuye a la seguridad vial mundial mediante un resumen de las políticas y la aplicación del sistema nacional de seguridad en relación con el Método para un Sistema Seguro. En el informe también se destacan las medidas que pueden adoptar tanto los países de ingresos bajos como los de ingresos medios y altos para acelerar el avance hacia los resultados del Sistema Seguro.



**Objetivos
Estratégicos**

Los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio 2011-2020. Los relacionadas con infraestructuras son:

- Pilar 1: Gestión de la seguridad vial.
- Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras.

**Objetivos
Numéricos**

Las 12 Metas Voluntarias de Seguridad Vial de la OMS para el decenio 2021-2030. Las relacionadas con infraestructuras son:

- Pilar 1. Meta 1: Para 2020, todos los países tendrán establecido un plan de acción nacional integral y multisectorial sobre la seguridad vial con metas sujetas a plazos.
- Pilar 1. Meta 2: Para 2030, todos los países se habrán adherido a uno o más de los instrumentos jurídicos básicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.
- Pilar 2. Meta 3: Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial, o tienen una calificación de tres o más estrellas.
- Pilar 2. Meta 4: Para 2030, más del 75% de los desplazamientos por las carreteras existentes serán por carreteras que cumplen normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial.

**Líneas de
Acción**

- Adopción de una estrategia para un Sistema Seguro.
- Gestión de la velocidad dentro de dicha estrategia.
- Componente automatizado de aplicación de la ley dentro de dicha estrategia.
- Establecer indicadores clave de rendimiento de las infraestructuras viarias en materia de seguridad.
- Accidentes por choques frontales.
- Accidentes por salida de la vía.
- Tratamientos de los pavimentos.
- Accidentes en intersecciones.
- Accidentes de usuarios vulnerables de la vía.
- Accidentes relacionados con la velocidad:

**Website del
documento**

[Link Web](#) (Es necesario registrarse para poder descargar el documento)

3.2.55. PIARC: PLAN ESTRATÉGICO 2020-2023

Visión Convertirse en el líder mundial en el **intercambio de conocimientos sobre carreteras**.

Resumen

El Plan Estratégico establece los principios que guiarán a la Asociación a lo largo del ciclo 2020-2023. El documento está dividido en dos secciones:

Sección 1: Describe los principios estratégicos de la Asociación, basados en aspectos clave y principios organizativos. Esta base servirá como pauta a lo largo de todo el periodo de trabajo; se revisará al final del ciclo para garantizar que la Asociación esté alineada tanto con los retos estratégicos como con los temas generales de interés en los sectores de la carretera y el transporte.

Sección 2: explica el Plan de Actividades, basado en Temas Estratégicos y Términos de Referencia para que los órganos técnicos lleven a la práctica los objetivos, procurando que estos respondan a los rápidos cambios políticos y técnicos en el campo del transporte.



Objetivos Estratégicos

La dirección estratégica de la Asociación Mundial de la Carretera:

- Productos de calidad y con valor añadido: Reflejar una amplia gama de experiencias internacionales en sus productos.
- Flexibilidad: Capacidad para identificar los mejores tipos de productos para ajustarse a las necesidades de sus miembros.
- Alcance: Énfasis continuo en las comunicaciones en todos los niveles de la organización.

Líneas de Acción

- 1.1. Funcionamiento de las administraciones de transporte.
- 1.2. Planificación de la infraestructura vial y del transporte para el desarrollo.
- 1.3. Financiación y contratación.
- 1.4. Cambio Climático y Resiliencia de la Red de Carreteras.
- 1.5. Gestión de Desastres.
- 2.1. Movilidad en Áreas Urbanas.
- 2.2. Accesibilidad y Movilidad en Áreas Rurales.
- 2.3. Transporte de Mercancías.
- 2.4. Operación de la Red de Carreteras / ITS.
- 3.1. Seguridad Vial.
- 3.2. Vialidad Invernal.
- 3.3. Gestión de Activos.
- 3.4. Sostenibilidad Ambiental en la Infraestructura Vial y de Transporte.
- 4.1. Pavimentos.
- 4.2. Puentes.
- 4.3. Obras de Tierra.
- 4.4. Túneles.

Website del documento [Link PDF descargable](#)



3.3. RESUMEN GENERAL DEL CONTENIDO DE LAS ESTRATEGIAS SUPRANACIONALES

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
ONU	1	Agenda 2030 para el desarrollo sostenible Link Web	La Asamblea General de la ONU adoptó en 2015 la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible que comprende 17 Objetivos globales, dividido cada uno de ellos en varias Metas más concretas. Los relacionados con la seguridad vial o la movilidad son: • 3.6 Hasta 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. • 7.a Hasta 2030, aumentar la cooperación internacional para facilitar el acceso a la investigación y la tecnología relativas a la energía limpia, incluidas las fuentes renovables, la eficiencia energética y las tecnologías avanzadas y menos contaminantes de combustibles fósiles, y promover la inversión en infraestructura energética y tecnologías limpias. • 11.2 Hasta 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.
ONU	2	Proyecto de resolución: Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo Link Web	Proclamación del periodo 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de reducir en un 50% las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico, y actualización de la Meta 3.6 de los ODS en este mismo sentido.
ONU	3	Mobilizing Sustainable Transport for Development Link PDF descargable	El transporte sostenible impulsa el desarrollo sostenible, fundamental para satisfacer las necesidades de las personas en su vida personal y económica, al tiempo que respeta la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus necesidades. El transporte no es un fin en sí mismo, sino un medio que permite a las personas acceder a lo que necesitan: trabajos, mercados, interacción social, educación, así como otros servicios y comodidades que contribuyen a una vida saludable y plena. El informe aborda las tendencias mundiales, incluidas la urbanización, los cambios demográficos y la globalización, así como el progreso tecnológico en conectividad digital y soluciones en combustibles. También destaca las enormes oportunidades que presenta el transporte sostenible: ahorrar cientos de miles de vidas cada año a través de la mejora de la seguridad vial y la reducción de la contaminación del aire, y la reducción de las emisiones de carbono.

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
ONU	4	Nueva Agenda Urbana Link PDF descargable	La Tercera Conferencia de Naciones Unidas sobre Vivienda y Desarrollo Urbano Sostenible —Hábitat III— tuvo como principal objetivo identificar los nuevos desafíos y fortalecer el compromiso político global, para alcanzar un desarrollo urbano sostenible, mediante la aprobación de una «Nueva Agenda Urbana», que define los parámetros de las ciudades del siglo XXI. Se trata de un documento estratégico, de adhesión voluntaria, que presenta la urbanización como un instrumento poderoso para lograr el desarrollo sostenible, tanto en los países en desarrollo como en los desarrollados, entre los que se encuentra España, para el cumplimiento de los Objetivos de la Agenda 2030.
OMS	5	Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 Link Web	Este Plan tiene la finalidad de servir de documento de orientación para los países y, al mismo tiempo, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 proclamado por la Asamblea General de las Naciones Unidas en 2010. Este Plan mundial será útil para apoyar el desarrollo de planes de acción locales y nacionales y, al mismo tiempo, ofrecerá un marco para favorecer la realización de actividades coordinadas a nivel regional y mundial. Está destinado a un amplio público, en particular los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades a la consecución del objetivo común, manteniendo una perspectiva genérica y flexible, conforme con las necesidades de los países.
OMS	6	Propuesta de indicadores para las metas mundiales voluntarias de seguridad vial Link PDF descargable	De la experiencia de los países que han conseguido mejorar la seguridad vial se desprende que resulta útil establecer metas e informar sobre los progresos realizados hacia su cumplimiento con arreglo a indicadores acordados. Por ello, pese a que las 12 metas acordadas representan los objetivos específicos que deben lograrse (como desarrollo de el Plan Mundial para el Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020), es necesario establecer indicadores conexos que estén armonizados con cada una de las metas y que ofrezcan un medio para evaluar los progresos.
OMS	7	Salve VIDAS. Paquete de medidas técnicas de seguridad vial Link PDF descargable	Catálogo de intervenciones prioritarias basadas en datos probatorios, que se pueden ejecutar con miras a alcanzar las metas de los ODS. Los componentes básicos de Salve VIDAS son el control de la velocidad, el liderazgo, el diseño y la mejora de las infraestructuras, la seguridad de los vehículos, la vigilancia del cumplimiento de las leyes de tránsito y la supervivencia tras un accidente.



Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
OMS	8	Control de la velocidad Link Web	Los traumatismos causados por el tráfico vienen siendo una de las principales causas de muertes y lesiones en todo el mundo desde hace muchos años, pero la mayoría de las colisiones son a la vez predecibles y evitables. Existe un volumen importante de datos probatorios sobre las intervenciones que resultan eficaces para que la vía pública sea más segura. Los países que han tenido más éxito en este sentido son los que han aplicado el enfoque de "Sistema Seguro". Y dentro de este enfoque, se demuestra que el exceso de la velocidad es uno de los factores que más influyen tanto en el número de accidentes como, especialmente, en la gravedad y mortalidad de los mismos. Por ello, este informe de la OMS propone una serie de medidas de eficacia probada para la disminución de la velocidad y el cumplimiento de los límites de velocidad.
OMS	9	Global status report on road safety 2018 Link Web	El número de muertes por tráfico rodado continúa aumentando, llegando a 1,35 millones en 2016, mientras que las tasas de mortalidad en relación con el tamaño de la población mundial se han estabilizado en los últimos años. El progreso que se ha logrado en varios países para estabilizar el riesgo global de morir por un accidente de tráfico no se ha producido a un ritmo lo suficientemente rápido como para compensar el aumento de la población y la rápida motorización del transporte que tiene lugar en muchas partes del mundo. A este ritmo, no se alcanzará el objetivo de los ODS de reducir a la mitad las muertes por tráfico en 2020. Sin embargo, esta revisión de los factores de riesgo clave muestra que se están haciendo progresos para mejorar las leyes clave de seguridad vial, hacer que la infraestructura sea más segura, adoptar los estándares del vehículo y mejorar el acceso a la atención posterior a un choque. El progreso adicional dependerá del éxito futuro para abordar la gama de desafíos importantes que aún quedan.
OMS	10	Salvar vidas más allá de 2020: Próximos pasos. (3ª Conf. Mundial) Link PDF descargable (Documento, en inglés) Link PDF descargable (Resumen, en español)	Informe con recomendaciones de un grupo de expertos académicos (EAG: Expert Academic Group), encargado por el Ministerio de Transportes de Suecia de cara a la 3ª Conferencia Global Ministerial sobre Seguridad Vial a celebrar en Estocolmo en febrero de 2020. Proponen una serie de recomendaciones para su inclusión en la Declaración de Estocolmo y para su uso por parte de líderes políticos, corporativos y civiles, además de profesionales del mundo entero. El objetivo de éstas es hacer avanzar la seguridad vial con el objetivo final de la Visión Cero, sobre la base de una implementación ampliada de los Cinco Pilares de la OMS, la adopción plena del concepto de Sistema Seguro, y la integración de la seguridad vial dentro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de la ONU.

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
OMS	11	Declaración de Estocolmo (3ª Conf. Mundial) Link PDF descargable	Declaración final de la 3ª Conferencia Global Ministerial sobre Seguridad Vial celebrada en Estocolmo en febrero de 2020. Se reconocen las lecciones aprendidas de la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 como la necesidad de promover un enfoque integrado para la seguridad vial, tal el enfoque de Sistema Seguro y Visión Cero, de buscar soluciones de seguridad sostenibles y a largo plazo, y de fortalecer la colaboración intersectorial nacional, incluyendo el compromiso con las ONG y la sociedad civil así como con las empresas y la industria que contribuyen e influyen en el desarrollo social y económico de los países. Se reconoce que el objetivo 3.6 de los ODS no se alcanzará para 2020, y que solo puede lograrse un progreso significativo a través de un mayor liderazgo nacional, la colaboración global, la aplicación de estrategias basadas en la evidencia y la participación de todos los actores relevantes, incluido el sector privado, así como enfoques innovadores adicionales. Por ello se marcan una serie de propósitos con el compromiso de alcanzar los objetivos mundiales para 2030.
UNRSTF	12	Global Framework Plan of Action for Road Safety Link PDF descargable	Documento de UNRSTF (United Nations Road Safety Trust Fund) destinado a orientar a las naciones con ingresos medios y bajos en sus esfuerzos por construir un sistema nacional de seguridad vial que aborde todos los aspectos del problema, aplicando el concepto de Sistema Seguro; proponiendo para ello la experiencia de los países occidentales en las últimas décadas.
GRSP	13	Strategic Plan 2016-2020 Link PDF descargable	Global Roadsafety Partnership (GRSP) es una organización auspiciada por el Banco Mundial y Cruz Roja Internacional, y aúna numerosas entidades públicas y privadas de todo el mundo con la misión de reducir los muertos y heridos por accidente de tráfico en los países de rentas medias y bajas. Este Plan Estratégico 2016-2020 pretende servir de guía a las actividades de GRSP durante la segunda mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas. También está en línea con la segunda mitad del Plan Estratégico de Cruz Roja: Strategy2020.



Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
GRSP y VIAS	14	Towards the 12 voluntary global targets for road safety Link Web	Documento elaborado por Global Road Safety Partnership (GRSP, organización auspiciada por el Banco Mundial y Cruz Roja Internacional) y el Instituto VIAS, como una guía para los países que pretendan implementar las 12 Metas Voluntarias de Seguridad Vial de la OMS para el decenio 2021-2030. Incide para ello en tres aspectos: - Importancia de marcar metas intermedias y asociarlas a KPIs adecuados para su seguimiento. - Gestión por objetivos en tres etapas: 1. Acciones: Implementar las medidas adecuadas para un factor que contribuye a la seguridad 2. Resultados: Mejora esperada en el desempeño de ese factor. 3. Impacto: Mejora medible en el objetivo final por la mejora obtenida en ese factor. - Necesidad de una adecuada recolección de datos para poder realizar estas actuaciones.
Banco Mundial	15	GRSF Annual Report 2018 Link PDF descargable	Informe de las actividades realizadas por GRSF (Global Road Safety Facility) a lo largo del año 2018 en todo el mundo, en seis aspectos de la Seguridad Vial: - Infraestructuras seguras. - I+D en seguridad vial. - Gestión y liderazgo globales en seguridad vial. - Creación de capacidades. - Vehículos seguros. - Fiscalización y cumplimiento de las normas. - Servicios médicos de emergencia para atención post-accidente.
Banco Mundial	16	GRA. Toward Sustainable Mobility Link PDF descargable	GRA es un esfuerzo ambicioso e integral dirigido por la coalición SuM4All para identificar las medidas políticas más relevantes e impactantes para lograr una movilidad sostenible, y adaptable a las circunstancias de cada país. Aborda las cuestiones a las que se enfrentan los decisores políticos en materia de transporte para conseguir una movilidad más sostenible para sus países. Permite - Medir cuánto de lejos está de alcanzar esa ambición. - Conocer más de 180 medidas políticas que se han probado en todo el mundo. - Priorizar aquellas que pueden generar mayor impacto y diseñar un camino a seguir.
GRA	17	GRA. Toward Sustainable Mobility. Safety Link PDF descargable	Anexo al informe de GRA dedicado específicamente a la seguridad en los diferentes medios de transporte. En el caso del transporte por carretera se centra en recomendaciones para mejorar la seguridad vial con el enfoque de Sistema Seguro y el horizonte de la Visión Cero

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
OCDE-ITF	18	Objetivo Cero Link PDF descargable	Resumen del informe "Objetivo Cero: Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro", que es el resultado de un esfuerzo de colaboración de tres años por parte de un grupo internacional de expertos en seguridad que representan a 21 países, bajo la protección del Centro Conjunto de Investigación sobre Transportes del Foro Internacional de Transportes y la OCDE. Este documento de resumen comprende las recomendaciones para ayudar a los gobiernos a aumentar el margen de resultados desarrollando enfoques más sistémicos en torno a la seguridad vial. Se destacan los cambios de gestión institucional necesarios en muchos países para poner en practica intervenciones eficaces a través de la necesidad de adoptar un fuerte enfoque en los resultados, y subraya la rentabilidad económica de las inversiones en materia de seguridad vial.
OCDE-ITF	19	Ministerial Declaration on Transport Safety & Security Link PDF descargable	Declaración firmada por los Ministros de Transporte de los países miembros de IRTAD como conclusión del "International Transport Forum" celebrado en Leipzig, Alemania, en mayo de 2018. En ese Fórum se concluyó que la seguridad y la protección son una preocupación fundamental para el transporte, tanto como la base del derecho de los ciudadanos a viajar sin temor, como una condición para el transporte confiable y eficiente de mercancías.
OCDE-ITF	20	Road Safety in European Cities. Performance indicators and governance solutions Link PDF descargable	Más de las tres cuartas partes de la población de la Unión Europea vive en zonas urbanas (ONU, 2018) y más de 9 000 personas murieron en vías urbanas en 2017 (Comisión Europea, 2018). Un número creciente de gobiernos locales están adoptando la Visión Cero. Este informe compara el desempeño de la seguridad vial en 72 áreas urbanas, principalmente en Europa, y muestra soluciones de gobernanza adoptadas para mejorar la seguridad vial urbana. Existen diferencias considerables en el riesgo de mortalidad para los usuarios de la vía entre unas ciudades y otras, y se puede aprender mucho de las ciudades que han logrado reducir este riesgo. Sin embargo, contar las muertes puede no contar la historia completa del desempeño de seguridad vial de una ciudad. El análisis de los datos sobre lesiones de tráfico también es importante. Sin embargo, las lesiones sufridas en accidentes de tránsito siguen siendo notoriamente menos reportadas, y se utilizan diferentes métricas para calificar su gravedad en diferentes lugares.



Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
OCDE-IRTAD	21	Road Safety Annual Report 2019 Link PDF descargable	El informe IRTAD Road Safety Annual Report 2019 proporciona una vista general del rendimiento de la seguridad vial en 41 países. Recoge los desarrollos en seguridad vial más recientes en los mismos, y proporciona datos comparados respecto a los principales indicadores. También incluye análisis detallados por tipos de usuarios, grupos de edad y tipos de vías. Describe el proceso de recolección de datos de accidentalidad en los países miembros de IRTAD, sus estrategias y objetivos de seguridad vial vigentes, e información reciente sobre las tendencias en cada país en relación con velocidad, alcohol y drogas y otros aspectos del comportamiento de los usuarios. El número de muertes en carretera disminuyó en la mayoría de los países en 2018, según datos preliminares. No obstante, detrás de estas cifras promedio hay grandes disparidades entre el desarrollo de la seguridad vial en los distintos países. Las reducciones más fuertes fueron logradas por Noruega y Grecia. Noruega casi redujo a la mitad su número de muertes en carretera de 208 a 107 en el período 2010-2017.
UE	22	Reglamento (UE) 2019/2144 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Homologación de Vehículos y sus Sistemas de Seguridad y Protección Link Web (UE) Link PDF descargable (BOE)	Reglamento de la Unión Europea que establece la obligatoriedad de disponer de sistemas de seguridad avanzados (ADAS) en los vehículos nuevos partir de 2022. Establece igualmente su homologación mediante Actos Delegados o Ejecución
UE	23	Directiva (UE) 2019/1936 del Parlamento Europeo y del Consejo sobre Gestión de la Seguridad de Infraestructuras Link PDF descargable (BOE) Link Web (MITMA)	Directiva de la Unión Europea que Contribuir de una manera más significativa a la mejora de la seguridad de las carreteras en toda la Unión Europea. En junio de 2020, el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) ha iniciado los trámites para la transposición de esta Directiva al ordenamiento jurídico español.

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
UE	24	Carta Europea de Seguridad Vial Link Web	La mayor plataforma sobre seguridad vial de la sociedad civil. Hasta la fecha, más de 3 800 entidades públicas y privadas se han comprometido con la Carta y han llevado a cabo acciones e iniciativas de seguridad vial dirigidas a sus miembros, empleados y al resto de la sociedad civil. Estas acciones han fortalecido la cultura de la seguridad vial en toda Europa, han mejorado el conocimiento popular sobre las causas de los accidentes y han ayudado a crear medidas y soluciones preventivas. La diversa comunidad de miembros de la Carta está formada por empresas, asociaciones, autoridades locales, instituciones de investigación, universidades y escuelas. Todos ellos reciben un reconocimiento auténtico y sus acciones se publican en su web, a fin de enseñar e inspirar a otros.
UE	25	Orientaciones políticas 2011-2020 Link PDF descargable	La seguridad vial es una cuestión social de primer orden. A pesar del éxito de los anteriores programas de la UE, las carreteras europeas distan aún de ser seguras. En 2009 hubo 35 000 muertos y más de 1,7 millones de heridos en accidentes de tráfico. Los problemas de seguridad vial son comunes a todos los países de la UE; por ello, es necesario un enfoque coherente, global e integrado que tenga en cuenta las sinergias con otros objetivos políticos. Las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial hasta 2020 tienen por objeto proporcionar un marco general de gobernanza y objetivos ambiciosos para guiar las estrategias nacionales y locales; siguiendo los siguientes principios: - Alcanzar el máximo nivel de seguridad vial en toda Europa. - Un enfoque integrado sobre la seguridad vial. - Subsidiariedad, proporcionalidad y responsabilidad compartida.
UE	26	Mejores prácticas de seguridad vial 2010 Link PDF descargable	El proyecto SUPREME consistió en recoger, analizar, resumir y publicar las mejores prácticas en seguridad vial de los Estados miembros de la Unión Europea, además de Suiza y Noruega. Este documento es una recopilación para presentar los resultados del proyecto a los legisladores y responsables en toda Europa, fomentando así la puesta en práctica de estrategias y medidas de seguridad vial acertadas. En ese sentido, la intención del proyecto es contribuir a alcanzar el objetivo de la UE de reducir en un 50 % las víctimas por accidentes de tráfico en 2010, marcado el documento "Orientaciones políticas de seguridad vial 2011-2020".



Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
UE	27	Safer Roads for All. The EU Good Practices Guide Link PDF descargable	Las carreteras europeas siguen siendo las más seguras del mundo: con 50 muertes en carretera por cada millón de habitantes, esta es la tasa de mortalidad más baja de todas las regiones del mundo. La historia de éxito de la UE es el resultado de la contribución de muchos factores: hacer de la seguridad vial una prioridad política; amplia cooperación transfronteriza para un verdadero espacio europeo de seguridad vial; adopción del enfoque de "Sistema Seguro" y la perspectiva de "Visión Cero"; establecimiento de objetivos, recopilación de datos y monitorización continua de resultados; y acciones específicas que van desde campañas de educación y concientización hasta acciones legislativas y regulaciones de vehículos técnicos centrados en la seguridad. Con este espíritu de colaboración es con el que se publica esta nueva recopilación de las mejores prácticas en seguridad vial de los Estados miembros de la Unión Europea.
UE	28	Declaración de La Valeta Link PDF descargable	Conclusiones del Consejo de la Unión Europea en refrendo de la declaración firmada por los Ministros de Transporte de los Estados miembros de la Unión Europea, reunidos en La Valeta el 29 de marzo de 2017. Los Estados se comprometen a continuar con los esfuerzos para la reducción a la mitad de las víctimas mortales en el decenio 2011-2020, y a seguir impulsando esta reducción durante el siguiente decenio 2021-2030. También se hace especial hincapié en que la mejora en seguridad vial no debe medirse sólo por el número de fallecidos, sino que también debe tender a reducir el número de heridos graves.
UE	29	Europe on the Move: Sustainable Mobility for Europe Link PDF descargable	A raíz de la Estrategia de movilidad de bajas emisiones, la Comisión ha adoptado tres paquetes de movilidad «Europa en movimiento» en 2017 y 2018. El paquete «Europa en movimiento» más reciente establece una agenda positiva y tiene por objetivo permitir que todos los europeos se beneficien de un tráfico más seguro, de vehículos menos contaminantes y de unas soluciones tecnológicas avanzadas, apoyando al mismo tiempo la competitividad de la industria de la UE. Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son: • política integrada para el futuro de la seguridad vial, • medidas de seguridad para los vehículos y las infraestructuras, • las primeras normas de emisiones de CO₂ aplicables a los vehículos pesados, • estrategia prospectiva sobre la movilidad conectada y automatizada.

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
UE	30	Annex: Strategic Action Plan, Road Safety Link PDF descargable	Medidas concretas propuestas para el cumplimiento de los objetivos marcados en el documento anterior.
UE	31	Preparatory work for an EU Road Safety Strategy 2020-2030 Link Web	La UE ha reafirmado su ambicioso objetivo a largo plazo consistente en avanzar hacia el objetivo de cero fallecimientos para 2050 («Visión Cero»). Este documento recoge las conclusiones del Consejo para avanzar en este camino, emprendido con éxito por medio de la estrategia actualmente en vigor: "Orientaciones políticas sobre seguridad vial 2011-2020". Para ello este estudio se ha centrado en tres aspectos: • Establecer la situación de la política de seguridad vial en Europa hasta el final de 2017, a partir de la evaluación intermedia llevada a cabo en 2015. • Considerar los cambios actuales y futuros en la movilidad que pueden tener influencia en la seguridad vial. • Ayudar en la preparación de la nueva estrategia de la UE para 2020-2030.
UE	32	Marco de la política UE en materia de seguridad vial para 2021-2030 Link Web	Al refrendar la Declaración de La Valeta sobre la seguridad vial de marzo de 2017 en las conclusiones del Consejo, los ministros de Transporte de la UE también establecieron, por primera vez, un objetivo para reducir no sólo el número de fallecidos, sino también el número de heridos graves. Para avanzar hacia estos objetivos, en el paquete de medidas «Europa en movimiento» de mayo de 2018, la Comisión Europea presentó un nuevo enfoque de la política de la Unión Europea (UE) en materia de seguridad vial, junto a un plan de acción estratégico a medio plazo. El objetivo de este documento de trabajo de los servicios de la Comisión es establecer cómo se lleva a la práctica esta nueva política.
UE	33	Estrategia europea sobre STI cooperativos Link PDF descargable	La implantación coordinada y rápida de los vehículos cooperativos, conectados y automatizados en el transporte por carretera requiere que la UE tome medidas de manera urgente. Si se logra, la implantación de estos vehículos contribuirá significativamente a mejorar la seguridad vial, aumentando la eficiencia del transporte por carretera y garantizando la competitividad de la industria en la UE.



Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
UE	34	En ruta hacia la movilidad automatizada: Estrategia de la UE para la movilidad del futuro. Link PDF descargable	La movilidad está cruzando ahora una nueva frontera (digital), con una creciente automatización y conectividad que permite a los vehículos «hablar» entre sí, con las infraestructuras viarias y con otros usuarios de la vía. Se ambiciona que Europa asuma el liderazgo mundial en el despliegue de la movilidad conectada y automatizada a través de un cambio sustancial por el que se reduzca el número de víctimas mortales en las carreteras europeas y se reduzcan las emisiones nocivas del transporte y la congestión. La legislación vigente de la UE ya es en gran medida apta para la comercialización de vehículos automatizados y conectados. Además, las normas de protección de datos de la UE se reconocen cada vez más a escala internacional, ya que establecen niveles de protección de datos de los más elevados del mundo, y conformarán la revolución digital en consonancia con los valores europeos. Sin embargo, tendrán que adoptarse nuevos cambios normativos para construir un marco en materia de automatización armonizado, completo y adecuado a la evolución futura.
UE	35	Libro Blanco del Transporte Link PDF descargable	Documento estratégico que expone la visión de la Comisión para el futuro del sistema de transporte de la Unión Europea (UE). Los objetivos en cuestión forman parte de la Estrategia Europa 2020 y su iniciativa emblemática para una Europa eficiente en el uso de los recursos. Define diez objetivos que responden a serios retos que están diseñados para orientar las acciones políticas y medir los avances. Entre los objetivos están la eliminación progresiva de los vehículos de propulsión convencional de las ciudades para 2050 y, un cambio de un 50% en los trayectos de media distancia en pasajeros y larga distancia en mercancías del tráfico rodado a otros modos de transporte para ese mismo año. El éxito de los diez objetivos supondrá un recorte de un 60% en las emisiones de CO₂ y una reducción comparable de la dependencia del petróleo.
UE	36	Agenda Urbana para la UE Link Web	El Pacto de Ámsterdam, aprobado en la Reunión Informal de Ministros de Desarrollo Urbano de la UE, celebrada el 30 de mayo de 2016, materializa la largamente esperada Agenda Urbana de la UE". Ésta se plantea desde una perspectiva claramente operativa, orientada hacia 3 objetivos concretos: la mejora de la regulación comunitaria, en especial la de aquella que tiene un impacto directo sobre las áreas urbanas, la búsqueda de un diseño más efectivo y de una gestión más sencilla de los instrumentos de financiación de la UE y, finalmente la promoción del intercambio de conocimiento.

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
ERSO	37	Integration of Road Safety in Other Policy Areas Link PDF descargable	La seguridad vial es una responsabilidad compartida y requiere una contribución bien orquestada y sostenida de muchos sectores. Al mismo tiempo, el enfoque del Sistema Seguro se alinea bien con muchos otros objetivos sociales, en campos como la salud pública, la movilidad sostenible y la salud y seguridad laborales. Los beneficios colaterales logrados con este enfoque fortalecen los enfoques de una gran variedad de intervenciones públicas. De esta forma, la seguridad vial puede ayudar a cumplir una gama de otros objetivos sociales; pero al mismo tiempo hay que identificar y resolver cualquier conflicto potencial. Se pueden crear y lograr sinergias útiles y se pueden cumplir ciertos objetivos integrando la seguridad en otras políticas.
ERTRAC	38	Strategic Research Agenda. (9th EU Framework Programme) Link PDF descargable	La Agenda de Investigación Estratégica (SRA) es el documento clave de ERTRAC para preparar el próximo Programa Marco Europeo de Investigación. El documento está estructurado en seis capítulos basados en la nueva Visión de ERTRAC, que proporciona objetivos a largo plazo para la mejora del transporte por carretera para 2050. Este enfoque es una forma de anclar el trabajo de investigación a las necesidades sociales. En comparación con la versión anterior, esta nueva SRA tiene la ambición de analizar más los beneficios de las innovaciones para los usuarios finales. ERTRAC también quiere enfatizar la importancia de la movilidad y especialmente el transporte por carretera para la sociedad y la economía. Por lo tanto, siempre se mencionan los posibles impactos de los temas de investigación
ERTRAC	39	Safe Road Transport Roadmap. Towards Vision Zero Link PDF descargable	En su Visión para 2050, el Consejo Consultivo Europeo de Investigación del Transporte por Carretera (ERTRAC) establece objetivos a largo plazo para la mejora del transporte por carretera en las próximas tres décadas. Sin embargo, la UE está actualmente en una fase de estancamiento en sus esfuerzos por mejorar la seguridad vial. Las cifras de muertes y, en particular, de lesiones han permanecido casi constantes desde 2013. El alcance general de la hoja de ruta es amplio, abarca todos los elementos del sistema de transporte por carretera, todos los modos de transporte por carretera y todas las fases, desde la seguridad preventiva hasta la seguridad posterior a un choque. Este documento complementa varias otras hojas de ruta ERTRAC, en particular la hoja de ruta sobre la conducción conectada y automatizada.



Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
EuroNCAP	40	2025 Roadmap: In Pursuit of Vision Zero Link PDF descargable	La conducción automatizada puede ofrecer un gran potencial de seguridad al ayudar a eliminar los errores del conductor. Euro NCAP promoverá el despliegue rápido y seguro de esta tecnología en los vehículos por medio de una categorización del tipo y grado de asistencia / automatización ofrecida, fuera del esquema principal de clasificación por estrellas. Al mismo tiempo, Euro NCAP proporcionará información a los consumidores para calmar los temores, pero también para mantener expectativas realistas sobre el grado de automatización ofrecido y la necesidad de vigilancia en los automóviles donde el nivel de automatización es bajo o no es universal. Finalmente, en las áreas de seguridad de camiones en ciudad, vehículos de dos ruedas motorizados y ciberseguridad, la hoja de ruta describe los proyectos con los que Euro NCAP puede colaborar, aunque no asuma necesariamente el papel protagonista.
ETSC	41	EU Strategic Action Plan on Road Safety Link PDF descargable	Aportaciones de la ETSC en relación al documento de la CE: "Marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030: Próximos pasos hacia la VISIÓN CERO". En particular, propone una serie de indicadores de rendimiento (KPI's) para las líneas de acción planteadas por la UE, que son las del enfoque de Sistema Seguro..
ETSC	42	Road Safety Performance Index (PIN) Report 2019 Link PDF descargable	25.047 personas perdieron la vida en las carreteras de la UE en 2018, lo que representa una reducción del 1% en comparación con 2017. La UE ha reducido colectivamente el número de muertes en carretera en solo un 4% en los últimos cinco años. Ha habido progreso durante un período más largo, pero no lo suficiente como para alcanzar el objetivo 2020 (reducir a la mitad el número de muertes respecto a 2010). Desde 2010, los países de la UE lograron una reducción general de las muertes en carretera del 20,7%, lo que equivale a una reducción media anual del 2,8%. Se habría necesitado una reducción anual de 6.7% durante el período 2010-2020 para alcanzar la meta 2020 a través del progreso constante en términos de porcentaje anual. Esta reducción no se logró y el objetivo ahora está fuera del alcance. La UE necesitaría reducir el número de muertes en carretera en un 20,6% en 2019 y 2020 para alcanzar el objetivo, una posibilidad muy poco probable.

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
FERSI	43	Towards an evidence-based national road safety programme. A two-stage approach Link PDF descargable	Propuesta de FERSI (Forum or European Road Safety Research Institutes) para la realización de Estrategias de Seguridad Vial en dos etapas: 1. Diagnóstico basada en evidencia (estadísticas y estudios). 2. Acciones ("Terapia") para solucionar los problemas detectados, usando de nuevo evidencias sobre su efectividad y su ratio coste/eficacia.
FIA	44	Position on EU Safety Regulation Link PDF descargable	Con la revisión del Reglamento General de Seguridad, la Unión Europea ha expresado su objetivo de mejorar la seguridad vial actualizando su marco técnico y legal para tener en cuenta las nuevas tecnologías de seguridad. La Región I de la FIA (Europa, Oriente Medio y Asia) acoge con beneplácito los ambiciosos objetivos de seguridad de la UE y alienta el uso de tecnologías de seguridad probadas como estándar para todos los vehículos, especialmente: Seguridad activa en el vehículo: • La introducción obligatoria de sistemas de frenado de emergencia autónomos y de mantenimiento de carril. Sistemas de asistencia en turismos: • La instalación de recordatorios de cinturones de seguridad en todos los asientos de automóviles de categoría M1 y vehículos comerciales ligeros categoría N1. Seguridad pasiva en el vehículo: • La adopción de la nueva norma para la prueba de poste (Reglamento de las Naciones Unidas Nº 135) en las pruebas de choque para turismos. • Una protección mejorada contra el empujamiento trasero en vehículos pesados.



Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
ITF-OISEVI	45	Benchmarking de la seguridad vial en América Latina Link PDF descargable	La seguridad vial es un problema importante en América Latina y se requieren acciones sustanciales para reducir el número de víctimas por siniestros viales. Existe una alta tasa de mortalidad vial (muertes por 100.000 habitantes) en los diez países en comparación con la media de la Unión Europea. En ausencia de intervenciones políticas específicas, a menos que haya una inversión significativa y un liderazgo sólido, la cantidad de fallecimientos por accidentes de tránsito crecerá en América Latina durante la próxima década. La motorización ha aumentado en todos los países y ha incrementado significativamente la exposición a riesgos relacionados con el tránsito. Si bien existen legislaciones adecuadas en todos los países, el exceso de velocidad, conducir bajo los efectos del alcohol, y los bajos niveles de uso del cinturón de seguridad y cascos para motocicleta son problemas comunes en los diez países. Abordar estos problemas y reducir el número de víctimas mortales y lesiones graves en las carreteras requerirá esfuerzos considerables.
UNESCAP	46	Ministerial Conference on Transport (Moscow 2016) Link PDF descargable	La Conferencia Ministerial recomienda a ESCAP el respaldo de la Declaración Ministerial sobre Conectividad de Transporte Sostenible en Asia y el Pacífico, incluido el Programa de Acción Regional para la Conectividad de Transporte Sostenible en Asia y el Pacífico, fase I (2017-2021). Destacó el papel clave del transporte en la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible a la luz de sus funciones particulares para proporcionar a las personas, la industria y la agricultura acceso a oportunidades económicas y sociales y combatir el cambio climático. Consideró el transporte como un facilitador para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Para ello, reiteró la importancia de los sistemas integrados de transporte intermodal para lograr una conectividad de transporte sostenible en la región.
UNESCAP	47	Strengthening Regional Efforts to Improve Road Safety Link PDF descargable	Los accidentes de tráfico matan a más de 730.000 personas al año en la región de Asia y el Pacífico. Uno de los objetivos del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 es reducir a la mitad las muertes y lesiones en la carretera para 2020. Sin embargo, el progreso actual muestra que es prácticamente imposible para la región alcanzar este objetivo. Las dos principales causas de accidentalidad en la región son las negligencias y el incumplimiento de las normas, seguidas por el exceso de velocidad y conducir bajo los efectos del alcohol.

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
UNESCAP	48	Strategies to Tackle the Issue of Speed for Road Safety Link PDF descargable	Existe una correlación directa entre las velocidades de los vehículos y la probabilidad de que las personas sufran daños físicos, y la probabilidad de accidentes, lesiones y muerte aumenta a medida que aumenta la velocidad de los vehículos. Además, los usuarios vulnerables de la carretera, es decir, los peatones, ciclistas y motociclistas, corren un alto riesgo de sufrir lesiones graves o mortales en los choques, incluso a bajas velocidades, porque están mal protegidos. Una velocidad segura es la adecuada no solo para el uso / tipo y calidad de la carretera, sino también para la flota de vehículos de un país y el tipo y la combinación de los usuarios de la carretera. La gestión de la velocidad, por lo tanto, incluye establecer límites de velocidad que reflejen esas consideraciones y reduzcan la probabilidad de muerte o lesiones en caso de un choque (estos se conocen como límites de velocidad de supervivencia), así como prevenir violaciones del límite de velocidad (exceso de velocidad).
AU	49	Africa Road Safety Charter Link PDF descargable	Declaración de principios de los Estados Miembros de la Unión Africana para comprometerse en la mejora radical de la seguridad vial, en línea con la Década de Acción por la Seguridad Vial 2011-2020 de las Naciones Unidas / Organización Mundial de la Salud. Se muestra especial preocupación por el hecho de que los índices de accidentalidad y mortalidad en África son extraordinariamente elevados y la mayoría de las víctimas son peatones, ciclistas y motoristas, y en particular niños y jóvenes. De hecho, los accidentes de tráfico cuestan casi el 2% del PIB de estos países.
UNECA	50	Decade of Action 2010-2020. Africa Director Plan Link PDF descargable	Plan para desarrollar las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 en África, un continente con el hándicap de las grandes diferencias en seguridad vial entre unos países y otros.
UNECE	51	Sustainable Urban Mobility and Public Transport in Unece Capitals Link PDF descargable	Estudio publicado en el año 2015 por UNECE. Una primera parte que analiza la relación entre la necesidad de movilidad urbana y el transporte público, y sus impactos en la sostenibilidad y la polución, de forma teórica, y una segunda parte en la que lo hace de forma aplicada a las capitales de la región, con un catálogo de la situación concreta en cada una de ellas. Capítulo 4: proporciona conclusiones del análisis presentado en el capítulo 2, así como también enumera varias recomendaciones (punto 4.2) para su consideración por parte de las autoridades sobre cómo mejorar aún más el transporte urbano y la movilidad.



Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
POLIS	52	The new paradigm for safe city streets Link PDF descargable	Declaración de principios de las organizaciones europeas POLIS (Cities and regions for Transport Innovation) y EUROCITIES relativo al papel que tienen que jugar las ciudades en la acción por la seguridad vial, y en los aspectos particulares que ésta representa en el entorno urbano, donde hay una convivencia mucho mayor entre diferentes modos de transporte y diferentes tipos de usuarios, muchos de ellos especialmente vulnerables. El documento incluye una serie de principios considerados como necesarios para una acción sólida y efectiva para la seguridad vial, dentro de la aplicación del enfoque de Sistema Seguro al entorno urbano.
PIARC	53	Road Safety Manual Link PDF descargable	Manual diseñado para ser un documento de referencia internacional completo y de vanguardia que puede ayudar a todos los países a cumplir objetivos clave. El objetivo es orientar la gestión de la planificación, el diseño, la operación y el uso seguros de la red de carreteras en los países de bajos, medianos y altos ingresos. Destaca marcos efectivos de gestión y políticas, referencias técnicas y proporciona orientación general sobre la gestión de las intervenciones para lograr resultados.
PIARC	54	La aplicación de políticas nacionales sobre el Sistema Seguro Link Web (Es necesario registrarse)	Las Naciones Unidas y otros organismos internacionales han reconocido que el enfoque de Sistema Seguro es un elemento esencial para mejorar la seguridad vial. El Manual de Seguridad Vial de la PIARC describe los elementos clave del Método para un Sistema Seguro y refuerza sus principios. Este informe contribuye a la seguridad vial mundial mediante un resumen de las políticas y la aplicación del sistema nacional de seguridad en relación con el Método para un Sistema Seguro. En el informe también se destacan las medidas que pueden adoptar tanto los países de ingresos bajos como los de ingresos medios y altos para acelerar el avance hacia los resultados del Sistema Seguro..
PIARC	55	Plan Estratégico 2020-2023 Link PDF descargable	El Plan Estratégico establece los principios que guiarán a la Asociación a lo largo del ciclo 2020-2023. El documento está dividido en dos secciones: Sección 1: Principios estratégicos de la Asociación, aspectos clave y principios organizativos. Esta base servirá como pauta a lo largo de todo el periodo de trabajo; se revisará al final del ciclo para garantizar que la Asociación esté alineada tanto con los retos estratégicos a los que se enfrentan sus miembros como con los temas generales de interés en los sectores de la carretera y el transporte. La Sección 2: Plan de Actividades, basado en Temas Estratégicos y Términos de Referencia para que los órganos técnicos lleven a la práctica los objetivos. La Asociación se preocupa por asegurar que el Plan de Actividades responda a los rápidos cambios políticos y técnicos que surgen del dinamismo natural del campo del transporte.

3.4. RESUMEN DE LA VISIÓN Y LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PROPUESTOS

La amplia panoplia de documentos analizados permite tener una visión bastante general del enfoque actual de las políticas de seguridad en todo el mundo, de su visión a largo plazo, de los objetivos que se plantean para lograrla y de las líneas de acción concretas para llevarla a cabo; especialmente en las áreas y países con un mejor desempeño en la materia.

Además, al haber considerado documentos relevantes de los últimos 10 años, se puede hacer un análisis de la evolución de estas políticas a lo largo del tiempo, y de los principales temas que se plantean para el futuro, que es, al fin y al cabo, el objetivo que se persigue con la estrategia de Seguridad Vial para 2021-2030.

En este sentido, se han analizado tanto documentos planteados en el marco temporal de la actual Estrategia de Seguridad Vial, es decir, la década 2011-2020; como los que plantean los desafíos o incluso establecen ya estrategias para la próxima década 2021-2030. El marco temporal de la ESV actual coincide con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de la OMS, y la mayoría de los documentos supranacionales analizados, editados en esas fechas hacen referencia a ese mismo marco temporal, cuando no se adherían directamente a los planteamientos de la OMS. Y por esta misma razón, la mayoría de los documentos que miran al futuro lo hacen enmarcándose en el siguiente decenio.

Esta evolución temporal se analiza de forma más clara si ordenamos la lista de documentos analizados en función de a qué “decenio de acción” hacen referencia, y dentro de cada uno de ellos en orden cronológico según su fecha de edición; como se ha hecho en la tabla de la pág. 102. Esto nos permite distinguir los documentos concebidos dentro del decenio de acción que ahora termina (marcados en gris en la tabla) y los que se orientan al decenio de acción próximo (marcados en azul en la tabla). También se han incluido en la tabla datos sobre la visión a largo plazo y el enfoque estratégico que plantea cada uno de ellos.

3.4.1. VISIÓN PROPUESTA EN LOS DOCUMENTOS ANALIZADOS

Respecto a la visión, se observa lo siguiente:

- En el decenio hasta 2020 ya es mayoritaria la “**Visión Cero**”. Desde luego, estaba plenamente asumida por la ONU/OMS y por la UE. No aparece, sin embargo, en documentos referidos a zonas geográficas como África, Asia o América latina donde, dadas sus cifras de desempeño en seguridad vial por aquellos años, aunque se plantean claramente una visión y unos objetivos concretos para su mejora, la Visión Cero podía parecer excesivamente utópica.
- Además, en la segunda mitad del decenio, tras la publicación de la Agenda 2030 por la ONU, ya aparece como visión de algunos documentos el cumplimiento de los ODS, particularmente los referidos a seguridad vial, y movilidad sostenible.
- Esta relación entre seguridad vial y sostenibilidad aparece también en otros documentos de este decenio, aunque no hagan mención explícita a los ODS.
- En los documentos orientados hacia el próximo decenio, la adopción de la Visión Cero ya es prácticamente unánime, no sólo en los documentos de ONU/OMS o de la UE (La

propuesta de la UE se titula, de hecho: *Próximos pasos hacia la “Visión Cero”*, documento en 3.2.32). Este es uno de los puntos más claros de la visión que plantean todas las políticas de seguridad vial para el próximo decenio analizadas: **ninguna víctima del transporte o la movilidad es aceptable**, y los logros intermedios de reducción del número de muertos o heridos en el tráfico no se deben considerar como objetivos en sí mismos, sino sólo como hitos en el camino hacia el logro del objetivo final: cero víctimas.

- En todos los documentos de ONU/OMS para el próximo decenio se hace referencia a las dos visiones: la Visión Cero y el cumplimiento de los ODS. Y en la gran mayoría de los demás también aparece esta relación entre seguridad y sostenibilidad, aunque no se haga mención expresa a los ODS. Este es otro de los puntos clave de la visión que plantean las políticas de seguridad vial para el próximo decenio: **el transporte y la movilidad, para ser sostenibles tiene que ser, necesariamente, seguros**.

En cuanto al enfoque con el que las distintas políticas se plantean alcanzar esa visión a largo plazo, también podemos ver una cierta evolución en el tiempo que nos lleva hasta los planteamientos para el próximo decenio:

- En el decenio hasta 2020 ya es mayoritario el planteamiento de **“Sistema Seguro”**. Desde luego, estaba plenamente asumido por la UE, pero también en otros organismos.
- En los documentos de ONU/OMS y organismos regionales de la ONU aparece como medio para lograr la seguridad vial el cumplimiento de los **“Cinco Pilares”** del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.
- En todos los documentos de ONU/OMS para el próximo decenio se sigue apostando por los “Cinco Pilares”. Sin embargo, en los más recientes, los correspondientes a la 3ª Conferencia Global Ministerial sobre Seguridad Vial celebrada en Estocolmo en febrero de 2020 (documentos 9 y 10), se hace mención a ambos como enfoques compatibles y complementarios: Construir la “Visión Cero” a partir de los “Cinco Pilares” de la OMS, incorporando para su implementación la adopción del enfoque de “Sistema Seguro”.
- Otro elemento que surge en los últimos años como clave para la mejora de la seguridad vial es de **la tecnología aplicada a los vehículos y a las vías**, como medio para reducir la accidentalidad por “causas humanas” (distracciones, exceso de velocidad, consumo de alcohol o drogas, etc.) cuya tendencia descendente ha sufrido en los últimos años un estancamiento, y en algunos colectivos de usuarios un repunte. Este énfasis en la tecnología supone:
 - A corto plazo: La plena implantación de los **sistemas ADAS**.
 - A medio plazo la **conectividad** entre vehículos y vías.
 - Y a largo plazo: la tendencia hacia la **conducción automatizada**.

Visión y enfoque de las estrategias supranacionales analizadas

Organismo		Estrategia / Plan	Año de edición	Decenio de acción	Visión Cero	ODS	Desarrollo sostenible	Cinco Pilares	Sistema Seguro
UE	24	Carta Europea de Seguridad Vial	2004	2020			SI		SI
OCDE-ITF	18	Objetivo Cero	2008	2020	SI				SI
UE	26	Mejores prácticas 2010	2010	2020	SI				SI
UNECA	50	African Director Plan	2011	2020	SI			SI	
UE	25	Orientaciones políticas 2011-2020	2011	2020	SI				SI
UE	35	Libro Blanco del Transporte	2011	2020	SI		SI		SI
OMS	5	Plan Mundial para el Decenio 2011-2020	2011	2020				SI	SI
UNECE	51	Urban Mobility and Public Transport	2015	2020			SI		
PIARC	53	Road Safety Manual	2015	2020					SI
UNESCAP	46	Ministerial Conference 2016	2016	2020			SI	SI	
UE	36	Agenda Urbana para la UE	2016	2020	SI		SI		SI
GRSP	13	Strategic Plan 2016-2020	2016	2020	SI				
AU	49	Africa Road Safety Charter	2016	2020					
UE	27	The UE Good Practices Guide	2017	2020	SI				SI
ITF-OISEVI	45	Benchmarking de S.V. en América Latina	2017	2020					
UNESCAP	47	Strengthening Regional Efforts	2018	2020		SI	SI		SI
OMS	9	Global Status Report 2018	2018	2020		SI	SI		SI
OCDE-ITF	19	Declaration on Transport Safety & Security	2018	2020		SI	SI		SI
B. Mundial	15	GRSF Annual Report 2018	2018	2020	SI				
ERSO	37	Integration of Road Safety in Other Policy Areas	2018	2020	SI		SI		SI
ONU	1	Agenda 2030 para el desarrollo sostenible	2015	2030	SI	SI	SI		
UE	33	Estrategia UE STI cooperativos	2016	2030	SI		SI		SI
ONU	3	Sustainable Transport for Development	2016	2030	SI	SI	SI		
OMS	6	Indicadores para Metas Mundiales de S.V.	2016	2030	SI			SI	SI



UE	28	Declaración de La Valeta	2017	2030	SI		SI		SI
ONU	4	Nueva Agenda Urbana	2017	2030	SI	SI	SI		
OMS	7	Paquete Salve Vidas	2017	2030	SI			SI	SI
OMS	8	Control de la velocidad	2017	2030	SI	SI	SI		SI
EuroNCAP	40	2025 Roadmap: Vision Zero	2017	2030	SI				
UE	30	Europe on the Move. Annex 1: Road Safety	2018	2030	SI		SI		SI
UE	31	Preparatory work: EU Strategy	2018	2030	SI		SI		SI
UE	34	En ruta hacia la movilidad automatizada	2018	2030	SI		SI		SI
FIA	44	Position on EU Safety Regulation	2018	2030	SI				SI
ERTRAC	38	Strategic Research Agenda	2018	2030	SI		SI		SI
UNRSTF	12	Global Framework Plan of Action, Road Safety	2018	2030	SI	SI	SI	SI	SI
UNESCAP	48	Strategies to tackle the Issue of Speed	2019	2030					SI
POLIS	52	The New Paradigm for Safe City Streets	2019	2030	SI		SI		SI
PIARC	54	Aplicación de políticas sobre Sistema Seguro	2019	2030		SI			SI
OCDE-ITF	20	Road Safety in European Cities	2019	2030	SI				
OCDE-IRTAD	21	Road Safety Annual Report 2019	2019	2030	SI				
B. Mundial	16	GRA. Toward Sustainable Mobility	2019	2030	SI		SI		SI
B. Mundial	17	GRA. Toward Sustainable Mobility. Safety	2019	2030	SI				SI
ETSC	41	EU Strategic Action Plan on Road Safety	2019	2030	SI		SI		SI
ETSC	42	Road Safety PIN Report 2019	2019	2030	SI				SI
FERSI	43	Two-stage approach	2019	2030	SI				SI
ERTRAC	39	Safe Road Transport Roadmap	2019	2030	SI		SI		SI
UE	32	Marco de la política de la UE para 2021-2030	2019	2030	SI		SI		SI
PIARC	55	Plan Estratégico 2020-2023	2020	2030			SI		SI
OMS	10	Grupo de Expertos (3ª Conf. Mundial)	2020	2030	SI	SI	SI	SI	SI
OMS	11	Declaración de Estocolmo (3ª Conf. Mundial)	2020	2030	SI	SI	SI	SI	SI
GRSP	14	Toward the 12 voluntary targets	2020	2030				SI	
ONU	2	Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo	2020	2030	SI	SI	SI	SI	SI

3.4.2. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PROPUESTOS EN LOS DOCUMENTOS ANALIZADOS

Los objetivos estratégicos propuestos por las distintas estrategias analizadas, y centrándonos ya en las que se proyectan hacia el próximo decenio, están en consonancia con la Visión Cero adoptada por todas ellas.

La forma en que deben establecerse tales objetivos para cumplir con la visión está claramente explicada en la iniciativa GRA del Banco Mundial (documento: *GRA Toward Sustainable Mobility. Paper 5: Safety*, en 3.2.17):

- **Establecer un objetivo estratégico principal a largo plazo.** En este caso, la **Visión Cero para 2050**. Marcar un objetivo a largo plazo es importante para no perder de vista que los logros intermedios no son aceptables como objetivos en sí mismos, sino sólo como hitos en el camino hacia el único objetivo realmente aceptable: cero muertos y heridos.
- **Establecer en objetivos cuantitativos intermedios.** Por ejemplo: la mitad de muertos y heridos en el año 2020: Como hito en el camino hacia la Visión Cero, pero sin perder de vista que los logros intermedios no son objetivos en sí mismos.
- **Establecer indicadores claves de la seguridad**, para poder monitorizar el avance hacia los objetivos intermedios. El uso del número de muertos y heridos como único indicador de la seguridad se ha revelado como claramente insuficiente, porque una reducción a corto plazo en este indicador no tiene por qué reflejar necesariamente una tendencia a largo plazo. Por este motivo, no sólo hay que establecer **indicadores de resultados**, sino también **indicadores de rendimiento** (*KPI: Key Performance Indicators*) sobre el desarrollo de las acciones que se realicen para lograr los objetivos. De esta forma se podrá tener una trazabilidad real entre las acciones realizadas y sus resultados en la mejora de la seguridad vial. Es decir, aplicar a las políticas de mejora de la seguridad vial el método de **“Gestión por Objetivos”**.

Para llevar esto a la práctica de forma efectiva, FERSI propone la realización de las Estrategias de Seguridad Vial en dos etapas (documento: *Towards an evidence-based national road safety programme. A two-stage approach*, en 3.2.43):

- **Diagnos** basada en evidencia (estadísticas y estudios):
 - Basarse en datos reales y fiables de accidentalidad y sus causas.
 - Establecer indicadores de rendimiento (KPI's) para medir los progresos.
- **Acciones** ("Terapia") para solucionar los problemas detectados, usando de nuevo evidencias sobre su efectividad y su ratio coste/eficacia:
 - Identificar las acciones o combinaciones de acciones más apropiadas para resolver los problemas.
 - Medir la eficiencia de las mismas mediante los costes y los beneficios esperados.
 - Monitorizar la implementación de las medidas y su efecto en la seguridad vial, para ajustarlas si es necesario.



De acuerdo con estas premisas, y con el objeto de avanzar hacia la Visión Cero a lo largo del próximo decenio, los objetivos estratégicos más relevantes propuestos son los siguientes:

- **ONU:** Las **Metas de los ODS** relacionadas con la seguridad vial y la movilidad sostenible:
 - Meta 3.6. Accidentes de tráfico: Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo.
 - Meta 11.2. Transporte público: De aquí a 2030, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial; prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, mujeres, niños, personas con discapacidad y personas de edad.
 - Meta 7.A. Investigación e inversión en energías limpias: De aquí a 2030, aumentar la cooperación internacional que facilite investigación y acceso a tecnología..., energía limpia, renovable, menos combustibles fósiles, etc.
- **ONU:** Las **Segunda Década de Acción por la Seguridad Vial**, con el objetivo de reducir hasta 2030 a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.
- **OMS:** Los **Cinco Pilares** de la seguridad Vial:
 - Pilar 1: Gestión de la seguridad vial.
 - Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras.
 - Pilar 3: Vehículos más seguros.
 - Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros.
 - Pilar 5: Respuesta tras los accidentes.
- **UE:** Referentes a **seguridad vial** en general (documento: *Marco de la política de la UE en materia de SV para 2021-2030. Próximos pasos hacia la Visión Cero*, en 3.2.32):
 - La mentalidad del objetivo «**Visión Cero**» debe arraigar más de lo que lo ha hecho hasta ahora, tanto entre los responsables políticos como en la sociedad en general (En particular, que empresas e instituciones que requieran la movilidad de sus miembros integren la seguridad vial en sus cadenas de valor: proveedores, clientes, empleados...)
 - Aplicar el «**Sistema Seguro**» a escala de la UE.
 - Debemos estar preparados para afrontar **nuevas tendencias**, como el fenómeno de las **distracciones** causadas por dispositivos móviles. Algunos **avances tecnológicos**, ante todo en los ámbitos de la conectividad y la automatización, generarán en el futuro nuevas oportunidades de seguridad vial al reducir el papel de los errores humanos. No obstante, las nuevas máquinas aún no son tan buenas como sus homólogos humanos y, al menos, en la fase de transición, están surgiendo nuevos riesgos.
 - La **automatización**, así como la **economía colaborativa** y la **constante evolución de nuevas formas de movilidad personal** también ofrecen nuevas oportunidades para luchar contra la congestión del tráfico, especialmente en zonas urbanas. Si bien estas opciones de transporte son interesantes y más respetuosas con el medio ambiente, también debemos garantizar que sean seguras.

- Los pueblos y ciudades en particular están bien posicionados para desarrollar las **sinergias entre las medidas de seguridad y sostenibilidad**: por ejemplo, un menor uso de los coches en las ciudades combinado con unos entornos más seguros para peatones y ciclistas reducirá las emisiones de CO₂, mejorará la calidad del aire, disminuirá la congestión del tráfico y ayudará a crear una población más activa y sana. (aunque sin perder de vista que, de cara a la seguridad vial esto requiere un mayor esfuerzo de protección de los usuarios vulnerables, en este caso peatones y ciclistas).
- Permitir un **acceso a la movilidad segura y asequible** a todos los miembros de la sociedad, en particular a las personas con discapacidad y a las personas mayores, así como prestar más atención a los aspectos de género de la seguridad vial.
- **UE: Referentes al avance tecnológico a corto plazo: la plena integración de los ADAS** de eficacia actualmente probada (documento: *Reglamento (UE) 2019/2144*, en 3.2.21):
 - Calendario de implantación hasta 2024 según tipos de vehículos.
- **UE: Referentes al avance tecnológico a medio plazo: la conectividad** entre vehículos y vías (documento: *Estrategia europea sobre STI Cooperativos*, en 3.2.33):
 - Prioridades para la implantación de los servicios de los STI cooperativos
 - Seguridad de las comunicaciones de los STI cooperativos
 - Garantías de privacidad y protección de datos
 - Tecnologías y frecuencias de comunicación
 - Interoperabilidad en todos los niveles
 - Evaluación del cumplimiento
 - Marco jurídico
 - Cooperación internacional
- **UE: Referentes al avance tecnológico a largo plazo: la conducción automatizada** (documento: *Estrategia de la UE para la movilidad del futuro*, en 0)
 - Refuerzo de la UE en materia de tecnologías e infraestructuras para la movilidad automatizada:
 - Se necesitarán inversiones cuantiosas para desarrollar las tecnologías pertinentes, crear el apoyo necesario a las infraestructuras y garantizar la aceptación social de la movilidad automatizada.
 - Garantizar un mercado interior para la adopción segura de la movilidad automatizada: Garantizar la seguridad jurídica, fomentar la inversión en las tecnologías correspondientes y proteger a los ciudadanos frente a los nuevos riesgos que entrañan los vehículos sin conductor.
 - Anticiparse a los efectos de la movilidad automatizada en la sociedad y la economía.

3.5. RESUMEN DE OBJETIVOS NUMÉRICOS PROPUESTOS

Tal como se ha indicado en el capítulo anterior, establecer objetivos numéricos, tanto de resultado como de rendimiento, es necesario para poder tener una trazabilidad real desde las acciones realizadas al cumplimiento de los objetivos y hasta sus resultados finales en la mejora de la seguridad vial.

3.5.1. OBJETIVOS DE RESULTADO PROPUESTOS EN LOS DOCUMENTOS ANALIZADOS:

- **Visión Cero:** para 2050.
- **ONU: ODS, Meta 3.6:** Para 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo. Actualizado a 2030 mediante el proyecto de resolución: Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.
- **OMS: Para 2030,** todos los vehículos producidos y vendidos estén equipados con los niveles adecuados de seguridad.
- **UE: Para 2030,** Reducir a la mitad el número de fallecidos en la UE respecto al nivel de referencia de 2020.
- **UE: Para 2030,** Reducir a la mitad el número de heridos graves en la UE respecto al nivel de referencia de 2020.

3.5.2. OBJETIVOS DE RENDIMIENTO EN LOS DOCUMENTOS ANALIZADOS:

- **OMS (Objetivos voluntarios):**
 - Pilar 1. Meta 1: Para 2020, todos los países tendrán establecido un plan de acción nacional integral y multisectorial sobre la seguridad vial con metas sujetas a plazos.
 - Pilar 1. Meta 2: Para 2030, todos los países se habrán adherido a uno o más de los instrumentos jurídicos básicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.
 - Pilar 2. Meta 3: Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial, o tienen una calificación de tres o más estrellas.
 - Pilar 2. Meta 4: Para 2030, más del 75% de los desplazamientos por las carreteras existentes serán por carreteras que cumplen normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial.
 - Pilar 3. Meta 5: Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como fabricados, vendidos o importados) y de los usados cumplen normas de seguridad muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o prescripciones nacionales de desempeño reconocidas como equivalentes.
 - Pilar 4. Meta 6: Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y lograr reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad.
 - Pilar 4. Meta 7: Para 2030, aumentar a cerca del 100% la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados.

- Pilar 4. Meta 8: Para 2030, incrementar a cerca del 100% la proporción de ocupantes de vehículos de motor que utilizan los cinturones de seguridad o los sistemas normalizados de retención para niños.
- Pilar 4. Meta 9: Para 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos y muertes por accidentes de tránsito debidos a la conducción bajo los efectos del alcohol, y/o lograr una reducción en los debidos a otras sustancias psicoactivas.
- Pilar 4. Meta 10: Para 2030, todos los países cuentan con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.
- Pilar 4. Meta 11: Para 2030, todos los países habrán promulgado reglamentación sobre el tiempo de conducción y los periodos de descanso de los conductores profesionales, y/o se habrán adherido a reglamentaciones internacionales.
- Pilar 5. Meta 12: Para 2030, todos los países habrán establecido y alcanzado metas nacionales con objeto de reducir al mínimo el intervalo de tiempo transcurrido entre un accidente de tránsito y la prestación de atención de emergencia por parte de profesionales.

3.6. RESUMEN DE INDICADORES PROPUESTOS

En consonancia con lo indicado en el capítulo anterior, para poder medir el grado de avance de los diferentes objetivos, tanto de resultados como de rendimiento, se establecen los correspondientes indicadores:

- Los indicadores de resultado hacen referencia directa a la reducción de la siniestralidad: número de fallecidos o heridos graves, bien en términos globales o desagregados por colectivos, de usuarios, tipos de vía, etc. Corresponden, por tanto, con los objetivos de resultados recogidos en el capítulo 3.5.1.
- Los indicadores de rendimiento (KPI: *Key Performance Indicator*) hacen referencia al grado de cumplimiento de las líneas de acción o medidas concretas puestas en marcha para lograr el cumplimiento de los objetivos.

Los principales indicadores de rendimiento (KPI) de referencia para la próxima década son los que se proponen en tres de los documentos analizados:

- *Marco de la política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030* (documento en 3.2.32).
- *OMS: Propuesta de indicadores para las Metas Mundiales voluntarias de seguridad vial* (documento en 3.2.6), con el objetivo de medir a nivel internacional los progresos en la consecución de las 12 Metas de adhesión voluntaria propuestas por la OMS.
- *GRSP y VIAS: Towards the 12 Voluntary Global Targets for Road Safety* (documento en 3.2.14), con el mismo objetivo que el anterior, pero a nivel nacional.

Todos estos KPI están recogidos, como resumen, en las dos tablas siguientes:



UE: Indicadores de rendimiento clave para la seguridad vial (KPIs)

Tema Clave		Indicador de rendimiento (KPI)
1	Velocidad	Porcentaje de vehículos que circulan dentro del límite de velocidad
2	Cintrón de seguridad y SRI	Porcentaje de ocupantes de vehículos que utilizan correctamente el cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil.
3	Equipos de protección	Porcentaje de usuarios (de vehículos de motor de dos ruedas y de bicicletas) que utilizan correctamente el casco y otro equipamiento de protección (como guantes o elementos protectores de torso, espalda, brazos o piernas).
4	Alcohol	Porcentaje de conductores que circulan dentro del límite legal de tasa de alcohol en sangre.
5	Distracciones	Porcentaje de conductores que no utilizan, sosteniéndolo en la mano, el teléfono móvil (u otros dispositivos portátiles).
6	Vehículos seguros	Porcentaje turismos nuevos con una calificación de seguridad de EuroNCAP igual o superior a un umbral predefinido. (Se definirá posteriormente este umbral).
7	Infraestructura	Porcentaje de distancia recorrida en carreteras con una calificación de seguridad superior a un umbral predefinido. (Se definirá posteriormente este umbral).
8	Atención post-accidente	Tiempo transcurrido, en minutos y segundos, entre la llamada de emergencia tras un accidente en el que se hayan producido heridos y la llegada de los servicios de emergencia al lugar del accidente.

OMS: Propuesta de indicadores de rendimiento para las 12 Metas mundiales voluntarias (a nivel internacional)

Pilar y Meta	Indicador de rendimiento
Pilar 1. Meta 1	Número de países con un plan de acción nacional publicado con metas sujetas a plazos para reducir las muertes y los traumatismos.
Pilar 1. Meta 2	Número de países adheridos a cada instrumento jurídico de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.
Pilar 2. Meta 3	- Número de países con normas técnicas para carreteras que tienen en cuenta la seguridad de todos los usuarios, tienen una calificación equivalente a tres o más estrellas, o se ajustan a los convenios pertinentes de las Naciones Unidas. - Número de países en que todas las carreteras nuevas tienen en cuenta la seguridad de todos los usuarios, tienen una calificación equivalente a tres o más estrellas, o se ajustan a los convenios pertinentes de las Naciones Unidas. - Número de países que llevan a cabo evaluaciones o auditorías de las carreteras nuevas mediante enfoques sistemáticos como iRAP. - Número de países con normas técnicas para carreteras que tienen en cuenta la seguridad de todos los usuarios, tienen una calificación equivalente a tres o más estrellas, o se ajustan a los convenios pertinentes de las Naciones Unidas. - Número de países en que todas las carreteras nuevas tienen en cuenta la seguridad de todos los usuarios, tienen una calificación equivalente a tres o más estrellas, o se ajustan a los convenios pertinentes de las Naciones Unidas. - Número de países que llevan a cabo evaluaciones o auditorías de las carreteras nuevas mediante enfoques sistemáticos como iRAP.
Pilar 2. Meta 4	- Número de países con normas técnicas para carreteras que tienen en cuenta la seguridad de todos los usuarios, tienen una calificación equivalente a tres o más estrellas, o se ajustan a los convenios pertinentes de las Naciones Unidas. - Número de países que llevan a cabo inspecciones de las carreteras existentes mediante enfoques sistemáticos como iRAP. - Número de países que han introducido mejoras en la infraestructura de las carreteras existentes en cumplimiento de la norma prescrita.



Pilar y Meta	Indicador de rendimiento
Pilar 3. Meta 5	• Número de países con normas técnicas para vehículos que cumplen normas muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o normas nacionales equivalentes. • Número de países que llevan a cabo inspecciones reglamentarias de vehículos mediante enfoques sistemáticos como iRAP. • Número de países que han cambiado los reglamentos sobre la exportación de vehículos usados.
Pilar 4. Meta 6	• Número de países que han reducido a la mitad el número de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y han logrado reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad. • Número de países que cuentan con legislación que establece límites adecuados de velocidad de conformidad con los principios de sistemas de seguridad. • Número de países que aplican los límites de velocidad. • Número de países que compilan datos sobre las infracciones de los límites de velocidad.
Pilar 4. Meta 7	• Número de países en que la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados es del 100% o un porcentaje cercano. • Número de países que cuentan con legislación que obliga a los motociclistas a llevar un casco debidamente abrochado que se ajuste a normas adecuadas, como el Reglamento 22 o una norma nacional equivalente. • Número de países que regulan la fabricación/importación de cascos. • Número de países que aplican la legislación sobre el uso de casco. • Número de países que compilan datos sobre el uso de casco.

Pilar y Meta	Indicador de rendimiento
Pilar 4. Meta 8	- Número de países en que la proporción de ocupantes de vehículos de motor que utilizan los cinturones de seguridad o los sistemas normalizados de retención para niños es del 100% o un porcentaje cercano. - Número de países que cuentan con legislación que prescribe que todos los ocupantes de vehículos de motor utilicen los cinturones. - Número de países que cuentan con legislación que prescribe, según proceda, el uso de sistemas de retención para niños que cumplan normas adecuadas, como los Reglamentos n.º 44 o 129 [y el Reglamento n.º 145] o una norma nacional equivalente. - Número de países que hacen cumplir el uso de cinturones de seguridad. - Número de países que hacen cumplir el uso de sistemas de retención infantil. - Número de países que compilan datos sobre el uso de cinturones de seguridad. - Número de países que compilan datos sobre el uso de SRI.
Pilar 4. Meta 9	- Número de países que cuentan con legislación adecuada sobre la conducción bajo los efectos del alcohol u otras sustancias psicoactivas con disposiciones que permiten a las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley tomar muestras y medir los niveles de alcohol y de sustancias psicoactivas. - Número de países que hacen cumplir la legislación sobre el consumo de alcohol o de sustancias psicoactivas por parte de los conductores. - Número de países que compilan datos sobre el consumo de alcohol o de sustancias psicoactivas por parte de los conductores.
Pilar 4. Meta 10	- Número de países que cuentan con legislación que prohíbe el uso de teléfonos móviles mientras se conduce. - Número de países que cuentan con legislación que restringe el uso de teléfonos móviles mientras se conduce. - Número de países que hacen cumplir la legislación sobre el uso de teléfonos móviles mientras se conduce. - Número de países que compilan datos sobre el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.



Pilar y Meta	Indicador de rendimiento
Pilar 4. Meta 11	• Número de países con legislación sobre el tiempo de conducción y los periodos de descanso de los conductores profesionales. • Número de países que llevan a cabo controles del tiempo de trabajo de los conductores i) en las empresas, y ii) en los arcenes de las carreteras.
Pilar 5. Meta 12	• Número de países que han establecido y alcanzado metas sobre el intervalo de tiempo transcurrido entre un accidente de tránsito resultante en un traumatismo grave y la prestación de atención de emergencia por parte de profesionales. • Número de países que compilan datos sobre el intervalo de tiempo transcurrido entre un accidente de tránsito y la prestación de atención de emergencia por parte de profesionales, de ser necesaria.

GRSP y VIAS: Propuesta de indicadores de rendimiento para las 12 Metas mundiales voluntarias (a nivel nacional)

Pilar y Meta	Indicador de rendimiento
Pilar 1. Meta 1	• % de Acciones del Plan Nacional que se han completado satisfactoriamente. • % de Objetivos del Plan Nacional que se han alcanzado.
Pilar 1. Meta 2	• Número de acuerdos internacionales ratificados y e implementados a nivel nacional.
Pilar 2. Meta 3	• % de km de carreteras nuevas con una calificación de tres o más estrellas para todos los usuarios. • % de usuarios, de todos los tipos, que consideran que las carreteras nuevas son seguras.
Pilar 2. Meta 4	• % de km recorridos en carreteras existentes con tres o más estrellas para todos los usuarios. • % de usuarios, de todo tipo, que consideran que las carreteras existentes son seguras.
Pilar 3. Meta 5	• % de vehículos del parque que cumplen normas de seguridad muy estrictas.
Pilar 4. Meta 6	• % de conductores que respetan los límites de velocidad. • % de conductores que declaran haber sobrepasado los límites de velocidad en los últimos 30 días. • % de conductores que consideran aceptable sobrepasar los límites de velocidad.
Pilar 4. Meta 7	• % de motociclistas que utilizan correctamente un casco normalizado. • % de motociclistas que declaran que siempre utilizan casco. • % de motociclistas que consideran aceptable no utilizar casco.



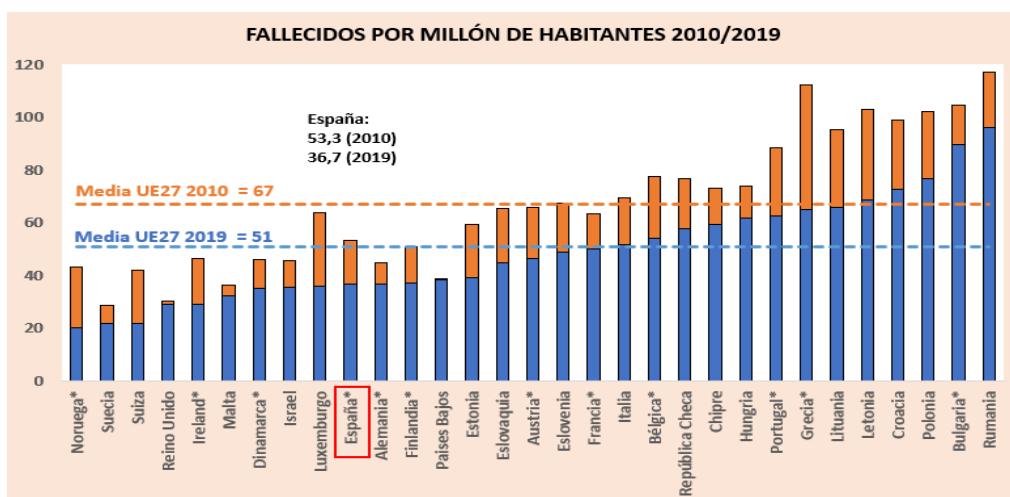
Pilar y Meta	Indicador de rendimiento
Pilar 4. Meta 8	• % de conductores que utilizan correctamente el cinturón de seguridad. • % de pasajeros que utilizan correctamente el cinturón de seguridad. • % de niños correctamente asegurados con SRI adecuados a su edad y talla. • % de conductores y pasajeros que declaran que siempre utilizan el cinturón de seguridad. • % de conductores que declaran que siempre aseguran en su coche a los niños con SRI.
Pilar 4. Meta 9	• % de conductores que cumplen con los límites de alcoholemia. • % de conductores que declaran haber sobrepasado los límites de alcoholemia en los últimos 30 días. • % de conductores que declaran haber consumido drogas antes de conducir en los últimos 30 días.
Pilar 4. Meta 10	• % de conductores que usan el teléfono móvil (en la mano) mientras conducen. • % de conductores que declaran haber utilizado el teléfono para hacer llamadas en últimos 30 días. • % de conductores que declaran haber utilizado el teléfono para mensajes de texto en últimos 30 días.
Pilar 4. Meta 11	• % de conductores profesionales que cumplen con los requisitos legales de su licencia. • % de conductores profesionales que cumplen con los tiempos de conducción y descanso.
Pilar 5. Meta 12	• % de accidentes con heridos graves en los que la asistencia médica llegó antes de un tiempo determinado (objetivo nacional). • % del número de heridos que recibieron la asistencia médica profesional necesaria a tiempo, bien en el lugar del accidente, en el transporte o en un centro hospitalario.

4. ESTRATEGIAS, PLANES Y PROGRAMAS DE PAÍSES

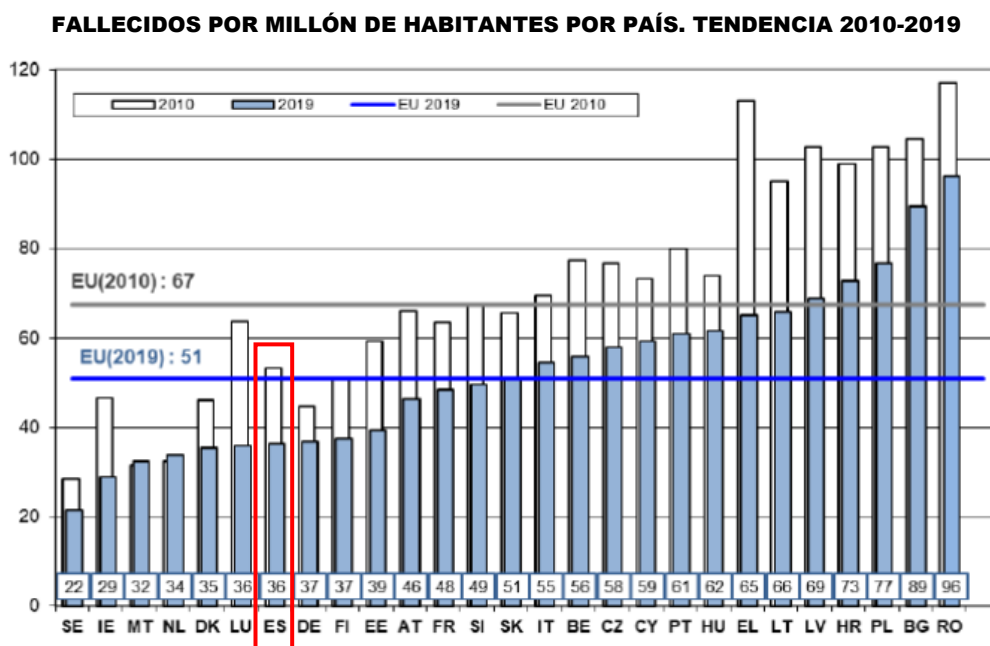
4.1. CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN LOS PAÍSES ANALIZADOS

Se han analizado los planes o estrategias vigentes o en desarrollo de los países más destacados en la gestión de la seguridad vial en todo el mundo. Se ha prestado **especial atención a los países europeos**, para analizar cómo contemplan la implementación de los objetivos y políticas marcados por la UE, especialmente aquellos países con mejores cifras de siniestralidad.

En las dos gráficas siguientes se puede observar la situación actual de la seguridad vial en estos países, y su evolución con respecto al año 2010:



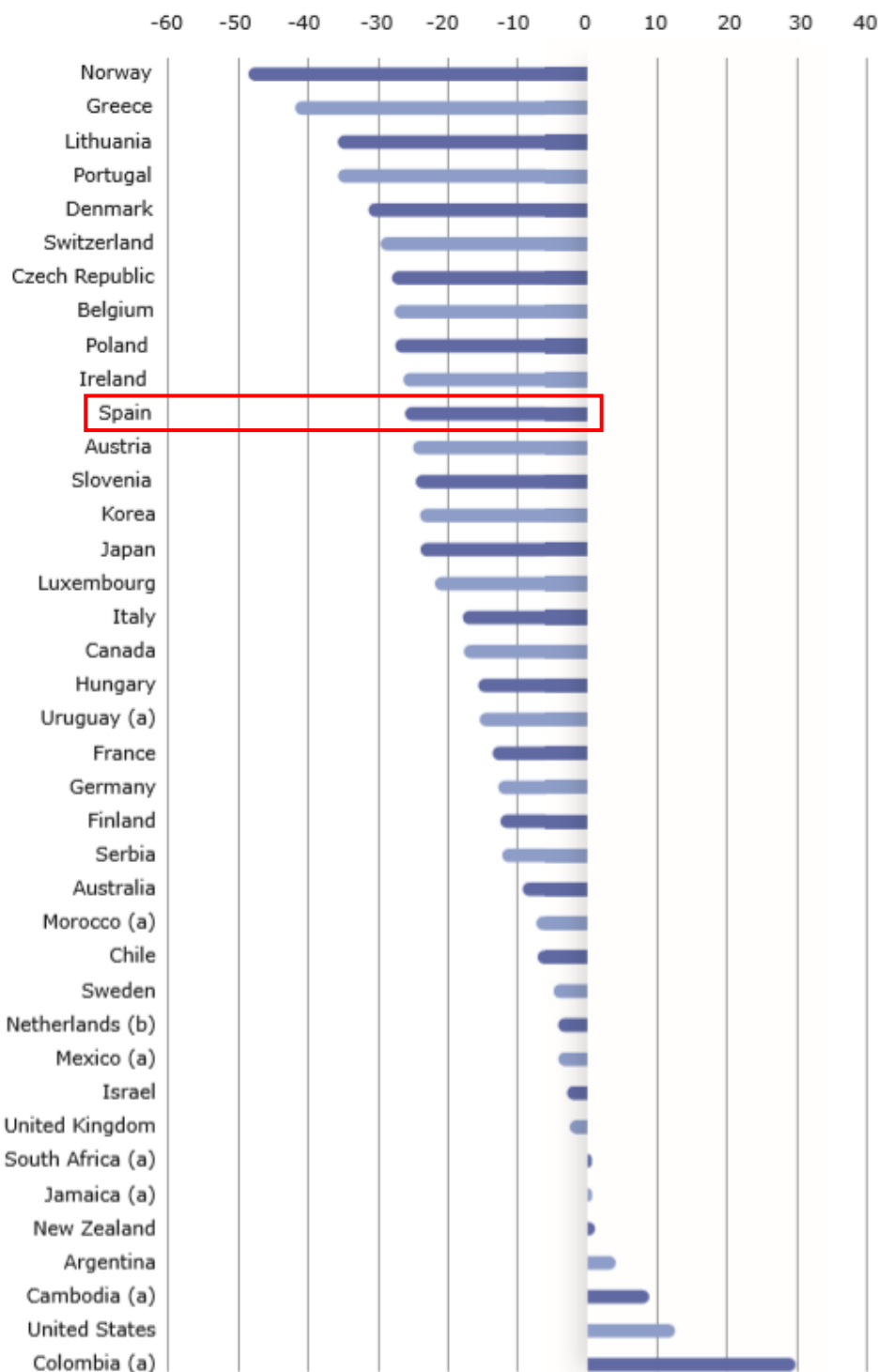
Fuente: ETSC. PIN Annual Report 2020



Fuente: CARE 2020 (EU Road Accidents Database)

No obstante, para tener una imagen más global de la situación actual de la seguridad vial, se han incluido también en el análisis otros países para los cuales se dispone de un nivel de información similar, como son los **países miembros de OCDE/IRTAD**. La evolución relativa de la seguridad vial en estos países respecto a 2010 se puede ver el gráfico siguiente:

Porcentaje de variación del número de fallecidos en accidentes de tráfico, 2010-2017



Fuente: IRTAD Road Safety Annual Report 2019

4.2. RELACIÓN DE ESTRATEGIAS, PLANES Y PROGRAMAS DE PAÍSES ANALIZADOS

Estos son los países cuyas estrategias, planes o programas de seguridad vial, vigentes o previstas para la próxima década, se van a analizar:

Continente	País		Estrategia/ Plan / Programa
EUROPA	1	ALEMANIA	Federal Road Safety Programme 2011-2020
	2	AUSTRIA	Road Safety Programme 2011-2020
	3	BÉLGICA	National Road Safety Strategy 2011-2020
	4	DINAMARCA	Traffic Safety Action Plan 2013-2020
	5	ESLOVENIA	National Road Safety Programme 2013-2022
	6	FINLANDIA	Resolution On Road Safety (15-Dec-2016)
	7	FRANCIA	Plan de Acción 2018-2020
	8	GRECIA	National Road Safety Strategic Plan 2011-2020
	9	HUNGRÍA	Transport Safety Strategy 2011-2020
	10	IRLANDA	Government Road Safety Strategy 2013-2020
	11	ISLANDIA	Plan de Seguridad en el Tráfico 2011-2022
	12	ITALIA	Plan Nacional de Seguridad Vial: Horizonte 2020
	13	LITUANIA	National Traffic Safety Development Programme
	14	LUXEMBURGO	Plan de Acción "Seguridad Vial" 2019-2023
	15	NORUEGA	National Transport Plan 2018-2029 National Plan of Action for Road Safety 2018-2021
	16	PAÍSES BAJOS	Road Safety Strategic Plan (SPV 2008-2020) Road Safety Strategic Plan 2030 (SPV 2030)
	17	POLONIA	National Road Safety Programme 2013-2020
	18	PORTUGAL	Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial 2020
	19	REINO UNIDO	Road Safety Statement 2019
	20	REPÚBLICA CHECA	National Road Safety Strategic Plan 2011-2020
	21	SERBIA	National Strategy for Road Traffic Safety 2015-2020
	22	SUECIA	Action Plan for Safe Road Traffic 2019-2022
	23	SUIZA	Via Sicura (2012)
ASIA	24	ISRAEL	National Road Safety Plan 2019-2030
	25	JAPÓN	10th Traffic Safety Programme 2016-2020
	26	COREA DEL SUR	8th National Safety Transport Plan 2017-2021
ÁFRICA	27	MARRUECOS	Estrategia de Seguridad Vial 2017-2026
	28	NIGERIA	National Road Safety Strategy (NRSS 2016-2020)
	29	SUDÁFRICA	National Road Safety Strategy 2016-2020

Continente	País		Estrategia
AMÉRICA	30	ARGENTINA	Plan Federal de Seguridad Vial 2016-2026
	31	CANADÁ	Road Safety Strategy (RSC) 2025
	32	CHILE	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2020-2030
	33	COLOMBIA	Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021
	34	ESTADOS UNIDOS	DOT Strategic Plan 2018-2022
	45	MÉXICO	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020
	36	URUGUAY	Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020
OCEANÍA	37	AUSTRALIA	National Road Safety Strategy (NRSS) 2011-2020
	38	NUEVA ZELANDA	"Safer Journeys" Estrategia de Seguridad Vial 10-20 "Road to Zero" Road Safety Strategy 2020-2030. "Road to Zero" Action Plan 2020-2022

4.3. PERFIL DE SEGURIDAD VIAL Y CONTENIDOS DE LAS ESTRATEGIAS DE PAÍSES

4.3.1. ALEMANIA: FEDERAL ROAD SAFETY PROGRAMME 2011-2020



Población: 82,8 mill.

Vehículos de motor registrados: 56,5 mill. (82% turismos, 8% camiones, 8% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 4,0

- Respecto al año anterior: aumento del 3%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 10,2%.

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,6

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 43%; motoristas: 19%; peatones: 14%; ciclistas: 14%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 57%; vías urbanas: 30%; autopistas y autopistas: 13%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 100 km/h; autopistas y autopistas: 130 km/h (recomendada)

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,0 g/l jóvenes (<21), noveles y profesionales con pasajeros o mercancías peligrosas.

Visión

VISIÓN CERO.

Resumen

El programa federal de seguridad vial 2011-2020 se lanzó en el último trimestre de 2011. Su objetivo principal es permitir una movilidad segura, ecológicamente sensible y sostenible para todos los usuarios de la carretera en Alemania. Cuenta con una amplia gama de medidas de seguridad vial dirigidas a usuarios, vehículos e infraestructura.

El programa aborda nuevos desafíos como el cambio demográfico y la movilidad de la población de edad avanzada, al mismo tiempo que pretende salvaguardar la eficiencia de la red de carreteras de Alemania. También refleja desarrollos tecnológicos recientes, como sistemas de asistencia al conductor, sistemas de vehículos cooperativos y nuevos conceptos de motor. En estas áreas, el enfoque radica en garantizar que el desarrollo de la tecnología no cree nuevos riesgos de seguridad. Las actividades también se centran en la reducción del número de muertes y lesiones graves en carreteras rurales.

**Objetivos
Estratégicos**

- Reducción de 40% en el número de fallecidos por accidentes de tráfico.
- Objetivos específicos para cada uno de los estados federales.

**Objetivos
numéricos**

- Para 2020: Reducir en un 40% en el número de fallecidos respecto a 2010.

**Líneas de
Acción:**

- Gestión de la seguridad vial.
- Usuarios de la carretera.
- Vehículos seguros.
- Infraestructura segura.

**Medidas
destacadas:**
(Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
 - Se han reducido las condiciones legales para introducir zonas de 30 km / h en las carreteras principales dentro de las zonas urbanas.
 - En 2017 se aprobó una nueva ley sobre la conducción automática que permite que los sistemas de conducción altamente automatizados puedan asumir la tarea de conducción en el futuro.
 - Creación de una base de datos de indicadores de seguridad vial.
- Usuarios de la carretera:
 - Las multas por varios delitos se han incrementado considerablemente, por ejemplo, por el uso de teléfonos inteligentes o tablets mientras se conduce.
 - Desde enero de 2017, los adultos pueden circular en bicicleta por la acera si acompañan a un niño en bicicleta.
 - Desde enero de 2017, las bicicletas eléctricas con una velocidad máxima de menos de 25 km / h pueden usar carriles para bicicletas.
 - Campañas de concienciación para los conductores mayores sobre la conveniencia de realizarse chequeos médicos.
 - Atención médica y psicológica a los infractores por alcohol y drogas, en especial a los reincidentes.
- Vehículos seguros:
 - Desde junio de 2019, se han permitido scooters eléctricos con una velocidad máxima de hasta 20 km / h en el tráfico rodado.
 - En 2018, el Ministerio Federal de Transporte e Infraestructura Digital lanzó un programa de incentivos para extender el sistema *start-stop* en camiones.
- Infraestructura segura:
 - En octubre de 2018, la Ley Federal de Carreteras ha sido modificada para permitir que los estados federales construyan ciclo-autopistas por parte de, y el Ministerio de Transporte ha proporcionado fondos para ello por valor de 25 mill.€.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Germany ([Link PDF descargable](#))

4.3.2. AUSTRIA: ROAD SAFETY PROGRAMME 2011-2020



Población: 8,8 mill.

Vehículos de motor registrados: 6,8 mill. (72% turismos, 7% camiones, 8% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 4,6

- Respecto al año anterior: disminución del 1,2%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 58%.

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 1,8

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 44%; motoristas: 25%; peatones: 12%; ciclistas: 10%; ciclomotores: 2%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 67%; vías urbanas: 25%; autopistas y autopistas: 8%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 100 km/h; autopistas y autopistas: 130 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,1 g/l profesionales, noveles y conductores de ciclomotor menores de 20 años.

Visión

VISIÓN CERO.

Resumen

El programa de seguridad vial 2011-2020 pretende reducir el número de lesiones graves en las carreteras austríacas hasta convertir a Austria en uno de los cinco países más seguros de Europa.

Objetivos Estratégicos

- Apoyo del consejo consultor de seguridad vial.
- Reunir y analizar las estadísticas anuales de accidentes.
- Análisis de los parámetros de comportamiento.
- Análisis de los indicadores de seguridad disponibles.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir en un 50% los fallecidos respecto a la media de los años 2008-2010 (Meta intermedia: 255% en 2015)
- Para 2020: Reducir en un 40% los heridos graves respecto a la media 2008-2010 (Meta intermedia: 20% en 2015)
- Para 2020: Reducir en un 20% el total de heridos respecto a la media 2008-2010 (Meta intermedia: 10% en 2015)

Líneas de Acción

- Comportamiento humano.
- Usuarios de las vías y carreteras

Medidas destacadas (Programme e Informe IRTAD)

- Nuevas normas de prioridad para los ciclistas
- Nuevas regulaciones sobre los scooters eléctricos:
 - La calzada sólo se puede utilizar si el municipio lo permite por una ordenanza.
 - En caso contrario, los microscooters eléctricos se consideran ciclistas y deben circular por donde también se permita la circulación de los ciclistas.
- Instalación de dispositivos de bloqueo de arranque por tasa de alcohol ("Alcolock"). Sólo un conductor que esté sobrio puede arrancar el vehículo.
- Creación de una base jurídica para analizar la saliva de los automovilistas en busca de rastros de drogas.
- Prohibición del uso de teléfonos móviles sin un sistema de manos libres.
- Utilización del material fotográfico obtenido de los equipos de tráfico también en el enjuiciamiento de otras infracciones de tráfico, como las infracciones de la prohibición de utilizar un teléfono móvil.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Austria ([Link PDF descargable](#))

Austrian Road Safety Programme 2011-2020 ([Link web](#))

4.3.3. *BÉLGICA: NATIONAL ROAD SAFETY STRATEGY 2011-2020*



Población: 11,4 mill.

Vehículos de motor registrados: (datos de 2017): 7,6 mill. (78% turismos, 11% camiones, 6,5% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: **5,3**

Perfil

(Datos 2018)

- Respecto al año anterior: disminución del 0,8%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 58,9%.

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,8

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 45%; motoristas: 15%; ciclistas: 15%; peatones: 15%; ciclomotores: 3%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 51%; vías urbanas: 32%; autopistas y autopistas: 16%

Límites de velocidad: vías urbanas: 30-50 km/h; carreteras convencionales: 70-90 km/h; autopistas y autopistas: 120 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,2 g/l profesionales.

Visión

VISIÓN CERO.

Resumen

Adopción del objetivo europeo de reducir a la mitad las víctimas mortales para 2020. Por tanto, menos de 420 muertes anuales.

Objetivos Estratégicos

- Educación y concienciación
- Infraestructura, tecnología de vehículos e innovación
- Aplicación de la ley. Sanciones
- Evaluación, supervisión e investigación.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir en un 50% los fallecidos respecto a 2011, llegando a menos de 420 fallecidos al año.

Líneas de Acción

- Aplicación de la ley. Sanciones.
- Aumento de los controles sobre la conducción bajo la influencia de alcohol o drogas
- Test de vehículos autónomos.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Aumentos de las multas y posibles sanciones penales de prisión. Aumento de los controles policiales de los delitos de velocidad. Aumento de los controles sobre la conducción bajo la influencia del alcohol o las drogas
- Responsabilidad no sólo del conductor, sino del propietario del vehículo
- Introducción de dispositivos de bloqueo de arranque para conductores que hayan sido multados por contener una tasa de alcohol de 1,8 g/l (1,2 g/l para reincidentes).
- Facilitar el esfuerzo burocrático de la distribución y el seguimiento de las multas. Además, permite a la policía enviar las multas a los conductores de otros países.
- Nuevo procedimiento para el análisis de la saliva y la sangre para detectar drogas.
- Pruebas de percepción de riesgos en los exámenes prácticos para la obtención del carnet de conducir.
- En Flandes, los conductores novatos tienen que asistir a un curso de seguimiento entre seis y nueve meses después de obtener su licencia. Consiste en un entrenamiento práctico en un circuito cerrado y en discusiones de grupo sobre sus actitudes en la carretera.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Belgium ([Link PDF descargable](#))



4.3.4. *DINAMARCA: TRAFFIC SAFETY ACTION PLAN 2013-2020*



Población: 5,8 mill.

Vehículos de motor registrados: 3,2 mill. (78% turismos, 14% camiones, 5% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: **3,0**

- Respecto al año anterior: disminución del 2,3%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 32,9%.

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,5

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 38%; motoristas: 12%; ciclistas: 16%; peatones: 18%; ciclomotores: 6%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 59%; vías urbanas: 29%; autopistas y autopistas: 12%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 80 km/h; autopistas y autopistas: 130 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l

Visión

VISIÓN CERO: "Cada accidente es un accidente superfluo. Una responsabilidad compartida"

Resumen

El plan se alinea con el objetivo de la UE de reducir a la mitad en número de fallecidos para 2020 con respecto al nivel de referencia de 2010. Esta reducción en Dinamarca supone llegar en 2020 a no más 120 muertes anuales, 1.000 lesiones graves y 1.000 lesiones leves. El plan incluye 10 áreas de actuación y define indicadores de rendimiento para cada una de ellas.

Objetivos Estratégicos

- Reducir a la mitad el número de muertes para el 2020 en comparación con el 2010.
- Alcanzar el objetivo en un plazo más corto.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Menos de 120 fallecidos por accidente de tráfico al año.
- Para 2020: Menos de 1000 heridos graves por accidente de tráfico al año.
- Para 2020: Menos de 1000 heridos leves por accidente de tráfico al año.
- Para 2022: La mitad de heridos graves respecto a 2011, llegando a 23 heridos graves por 100.000 habitantes.

Líneas de Acción

10 áreas de actuación definidas en el plan:

- Exceso de velocidad.
- Alcohol y drogas.
- Distracciones.
- Uso de cinturones de seguridad y cascos.
- Peatones.
- Ciclistas.
- Conductores jóvenes (menores de 24 años).
- Colisiones frontales.
- Accidentes sin contrario (tales como salidas de la vía).
- Accidentes en cruces de carreteras convencionales.

Medidas destacadas

(Action Plan e Informe IRTAD)

- Vías intuitivas y bien señalizadas. Señales que indiquen tu velocidad en un momento determinado ("Your speed signs").
- En un proyecto piloto, se han instalado cámaras fijas de control de la velocidad en 20 lugares del país desde 2018.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Denmark ([Link PDF descargable](#))

Traffic Safety Action Plan 2013-2020 ([Link PDF descargable](#))

4.3.5. *ESLOVENIA: NATIONAL ROAD SAFETY PROGRAMME 2013-2022*



Población: 2,1 mill.

Vehículos de motor registrados: (datos de 2017): 1,4 mill. (80% turismos, 8% camiones, 8% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 4,4

Perfil

(Datos 2018)

- Respecto al año anterior: disminución del 12,5%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 34,1%.

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,6

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 48%; motoristas: 18%; peatones: 14%; ciclistas: 9%; ciclomotores: 2%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 55%; vías urbanas: 29%; autopistas y autopistas: 16%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 90 km/h; autopistas: 110 km/h; autopistas: 130 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,0 g/l profesionales y noveles.

Visión

VISIÓN CERO: Ningún muerto y ningún herido grave en las carreteras de Eslovenia.

Resumen

Las prioridades abordadas en el Programa Nacional de Seguridad Vial 2013-2022 son: educación y capacitación de conductores; acciones preventivas y campañas mediáticas para usuarios vulnerables de la vía: peatones, niños, ancianos y ciclistas; y medidas contra las principales causas de muertes en las carreteras: velocidad y alcohol.

Objetivos Estratégicos

- Reducir en un 50% los fallecidos respecto a 2011
- Reducir en un 50% los heridos graves respecto a 2011
- Reducir la accidentalidad de los vulnerables: peatones, niños, ancianos y ciclistas.
- Reducir la accidentalidad por el exceso de velocidad y el consumo de alcohol.

Objetivos numéricos

- Para 2022: La mitad de fallecidos respecto a 2011, llegando a 3,5 por 100.000 hab.
- Para 2022: La mitad de heridos graves respecto a 2011, llegando a 23 por 100.000 h.

Líneas de Acción

- Educación y formación vial.
- Acciones preventivas y campañas mediáticas para usuarios vulnerables de la vía.
- Medidas contra las principales causas de muertes: velocidad y alcohol.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
 - Se está implementando II plan de acción para 2017 y 2018.
 - La investigación en profundidad de los accidentes fatales comenzó en 2017.
 - En 2013, el gobierno estableció una junta directiva para supervisar la implementación del Programa e informar a la Asamblea Nacional.
- Usuarios seguros:
 - Se llevan a cabo regularmente campañas de seguridad vial, enfocándose en los principales temas de seguridad vial (velocidad, alcohol, uso del cinturón, etc.)
- Infraestructuras seguras:
 - Eslovenia está trabajando en cooperación con Italia y Austria para el motociclismo seguro a través de los Alpes.
 - La red de carreteras se audita periódicamente, con identificación y tratamiento de tramos de alto riesgo.
 - Las normas sobre señales de tráfico y equipos de tráfico en las carreteras se actualizaron en 2016, para armonizarlas con las normas europeas.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Slovenia ([Link PDF descargable](#))

National Road Safety Programme 2013-2022 ([Link PDF descargable](#))

4.3.6. FINLANDIA: RESOLUTION ON ROAD SAFETY (15-DEC-2016)



Población: 5,5 mill.

Vehículos de motor registrados: (datos de 2017): 4,6 mill. (73% turismos, 13% camiones, 6% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 4,2

- Respecto al año anterior: disminución del 1,7%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 40,9%.

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,5

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 62%; motoristas: 10%; peatones: 10%; ciclistas: 9%; ciclomotores: 10%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 55%; vías urbanas: 29%; autopistas y autopistas: 16%

Límites de velocidad: vías urbanas: 30-40-50-60 km/h; carreteras convencionales: 100 km/h (80 en invierno); autopistas: 120 km/h (100 en invierno)

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l.

Visión

VISIÓN CERO: Ningún muerto y ningún herido grave en las carreteras de Eslovenia.

Resumen

El plan se alinea con el objetivo de la UE de reducir a la mitad en número de fallecidos para 2020 con respecto al nivel de referencia de 2010. Esta reducción en Finlandia supone llegar en 2020 menos de 137 muertes anuales (o menos de 2,4 por cada 100.000 habitantes) y menos de 5.750 heridos. También se plantea una meta más ambiciosa a largo plazo: llegar a menos de 100 muertos al año en 2025.

Objetivos Estratégicos

- Aumentar la automatización.
- Aumentar el uso de datos digitales en el transporte.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Menos de 137 fallecidos por accidente al año (o 2,4 por 100.000 hab.).
- Para 2020: Reducir en un 25% el número de heridos graves.
- Para 2020: Menos de 5.750 heridos declarados por la policía.
- Para 2025: Menos de 100 fallecidos por accidente de tráfico al año.

Líneas de Acción

- Gestión de la seguridad vial.
- Usuarios de las carreteras.
- Vehículos seguros.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Elaboración un modelo voluntario de gestión y práctica para las empresas de transporte por carretera.
- Hacer más hincapié en los exámenes para la obtención del permiso de conducción y aumentar la dificultad de los mismos.
- Propuesta de nueva ley de tráfico.
- Mejorar el funcionamiento y la seguridad del transporte y crear las condiciones previas para la digitalización y la automatización. Especial atención a ciclistas y peatones.
- Desarrollo en un sitio de pruebas del Sistema de Transporte Inteligente (ITS) del Ártico para la conducción automatizada.
- Proyecto para desarrollar los pesos y dimensiones de los vehículos pesados.
- Campaña de primas para el desguace de automóviles. Objetivo: reducir la contaminación y promover vehículos nuevos más seguros.
- Implantación de 150 nuevos radares de alta resolución. Se planea ampliar la red.
- Cuantías de las sanciones de tráfico dependiendo del nivel de renta del infractor.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Finland ([Link PDF descargable](#))

4.3.7. FRANCIA: PLAN DE ACCIÓN 2018-2020



Población: 64,7 mill.

Vehículos de motor registrados: 43,7 mill. (75% turismos, 15% camiones, 10% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 5,0

- Respecto al año anterior: disminución del 5,8%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 18,6%.

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,7

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 50%; motoristas: 19%; peatones: 15%; ciclistas: 5%; ciclomotores: 4%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 62%; vías urbanas: 30%; autopistas y autopistas: 8%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 80-90 km/h; autopistas: 110 km/h; autopistas: 130 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,2 g/l profesionales y noveles.

Visión

Reducción de 50% en el número de fallecidos por accidentes de tráfico.

Resumen

El objetivo actual del gobierno francés es reducir el número de muertes en carretera a menos de 2,000 para 2020, en línea con el objetivo de la Comisión Europea de reducir a la mitad el número de muertes para 2020. Para lograr este objetivo, se identificaron como prioridades clave: la reducción de las muertes entre los jóvenes, los conductores noveles y entre los conductores de vehículos motorizados de dos ruedas, y la lucha contra los principales factores que contribuyen a los accidentes, la velocidad y la conducción bajo los efectos de alcohol o drogas. Las prioridades se reformulan regularmente en relación con los resultados de seguridad vial.

En 2017 Francia suscribió la Declaración de La Valeta, adoptando el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves en la UE para 2030 a partir de la línea de base de 2020.

En diciembre de 2019 La Asamblea Nacional Francesa aprobó una nueva Ley de Movilidad con la ambición de mejorar los desplazamientos cotidianos para todos los ciudadanos gracias a unos transportes más fáciles, menos costosos y más limpios.

Objetivos Estratégicos

- Involucrar a todos los ciudadanos en la seguridad vial
- Proteger a todos los usuarios de la carretera
- Anticiparse para poner nuevas tecnologías al servicio de la seguridad vial.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir en un 50% en el número de fallecidos respecto a 2010.

Líneas de Acción

- Reducción de las muertes entre los jóvenes, los conductores noveles y los motoristas
- Lucha contra los principales factores de accidentalidad: la velocidad y la conducción bajo los efectos de alcohol o drogas.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Desde septiembre de 2018, se incrementa la sanción por tomar una dirección prohibida o en sentido contrario y por incumplimiento de las normas de prioridad en los pasos de peatones.
- Desde septiembre de 2018, se ha introducido una nueva sanción para vehículos que transporten demasiados pasajeros.
- Reducción del límite de velocidad de carreteras convencionales de 90 a 80 km/h.
- Desde fines de 2019, el uso del teléfono móvil sujetándolo con la mano en concurrencia con otra infracción es causa de retirada del permiso de conducción.
- Modernización del proceso de recogida y análisis de datos.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - France ([Link PDF descargable](#))



4.3.8. GRECIA: NATIONAL ROAD SAFETY STRATEGIC PLAN 2011-2020



Población: 10,7 mill.

Vehículos de motor registrados: 8,2 mill. (64% turismos, 16% camiones, 19% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: **6,5**

- Respecto al año anterior: disminución del 4,2%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 66%.

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,8

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 39%; motoristas: 30%; peatones: 16%; ciclistas: 2%; ciclomotores: 4%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 46%; vías urbanas: 47%; autopistas y autopistas: 7%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 90 km/h; autopistas y autopistas: 130 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,0 g/l profesionales y noveles.

Visión

Desarrollar una **cultura de la seguridad vial** en la sociedad.

Resumen

El objetivo de este plan estratégico es el desarrollo de una fuerte cultura de seguridad vial, y se ha desarrollado corrigiendo las deficiencias detectadas los planes anteriores:

- Falta de una política de seguridad vial integrada.
- Falta de una autoridad central que gestione y monitorice la seguridad vial, y solape de competencias entre algunas de las autoridades competentes en la materia.
- Los programas y medidas se han implementado de forma deficiente, y sin monitorización ni evaluación posterior.

Objetivos Estratégicos

- Educación sobre seguridad vial.
- Fiscalización para el cumplimiento de las normas de seguridad vial.
- Usuarios seguros.
- Infraestructura segura.
- Vehículos seguros.
- Atención post-accidente

Objetivos numéricos

- Reducir las muertes en carretera en un 50% en 2020.
- Reducción de 80 muertes en carretera por año entre 2010 y 2015.
- Reducción de 50 muertes en carretera por año entre 2016 y 2020.
- Menos de 629 muertes en carretera para 2020.

Líneas de Acción

- Gestión de la seguridad vial.
- Usuarios.
- Infraestructuras.
- Vehículos.
- Fiscalización de la seguridad vial.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Construcción de autopistas
- Nuevo código de carretera
- Restablecimiento del Comité Interministerial de Seguridad Vial
- Establecimiento y aplicación de planes regionales y locales de seguridad vial
- Nuevo esquema de multas por infracciones de tráfico basado en los ingresos de los conductores. Los infractores que cometan una infracción de alto riesgo tres veces en los últimos cinco años perderán su licencia de por vida
- Campañas periódicas y actividades de capacitación sobre comportamientos de los usuarios. Apoyo psicológico a las víctimas.
- Incorporación de los reglamentos de la Unión Europea sobre vehículos

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Greece [\(Link PDF descargable\)](#)

4.3.9. HUNGRÍA: TRANSPORT SAFETY STRATEGY 2011-2020



Población: 9,8 mill.
Vehículos de motor registrados: 4,4 mill. (82% turismos, 11% camiones, 4% motos)
Fallecidos por 100.000 habitantes: **6,4**

Perfil

(Datos 2018)

- Respecto al año anterior: disminución del 1,3%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 14,5%.

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 1,4

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 46%; peatones: 26%; ciclistas: 11%; motoristas: 8%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 46%; peatones: 26%; ciclistas: 11%; motoristas: 8%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 90 km/h; autovías: 110 km/h; autopistas: 130 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,0 g/l.

Visión

Reducción de 50% en el número de fallecidos por accidentes de tráfico.

Resumen

La actual estrategia húngara de seguridad en el transporte abarca el período 2011-2020. Incluye un objetivo de seguridad vial destinado a reducir el número de muertes en carretera en un 50% entre 2011 y 2020. También incluyó un objetivo intermedio de menos de 518 muertes en carretera en 2016, que no se cumplió.

El nuevo programa de acción de seguridad vial para el período posterior a 2020 está en preparación.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir en un 50% en el número de fallecidos respecto al nivel de referencia de 2010
- Para 2016: Reducir a no más de 518 el número de fallecidos al año.

Líneas de Acción

- Gestión de la seguridad vial.
- Usuarios.
- Infraestructuras.
- Vehículos.
- Fiscalización de la seguridad vial.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Gestión de la velocidad: introducción de una nueva estrategia de control de la velocidad por parte de la policía húngara, que incluye:
 - Uso de radares instalados en vehículos sin distintivos.
 - Supresión en Internet de información relacionada con la ubicación de las cámaras de velocidad.
- Alcohol: Establecimiento de la tasa 0,0 g/l, "Tolerancia cero".

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Hungary [\(Link PDF descargable\)](#)

4.3.10. IRLANDA: GOVERNMENT ROAD SAFETY STRATEGY 2013-2020



Población: 4,8 mill.

Vehículos de motor registrados: 2,7 mill. (77% turismos, 13% camiones, 1% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 2,9

- Respecto al año anterior: disminución del 8,3%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 32,5%.

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,6

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 45%; peatones: 29%; motoristas: 10%; ciclistas: 6%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 59%; vías urbanas: 34%; autopistas y autopistas: 7%

Límites de velocidad: vías urbanas: 30-50-60 km/h; carreteras convencionales: 80-100 km/h; autopistas y autopistas: 120 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,2 g/l profesionales y noveles.

Visión

Reducción del número de fallecidos por accidentes de tráfico hasta los niveles de los países más seguros del mundo.

Resumen

La Estrategia de Seguridad Vial del Gobierno ha establecido el objetivo de una reducción de las muertes por accidentes de tráfico en carreteras irlandesas a 25 por millón de habitantes (es decir, 124 muertes o menos) (2.5 por 100.000) para 2020. Esto es necesario para cerrar la brecha entre Irlanda y los países más seguros.

En 2020 comenzará el desarrollo de la próxima Estrategia de Seguridad Vial del gobierno, que tendrá una duración de diez años. Este trabajo se realizará simultáneamente con una evaluación de la estrategia actual.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir la tasa anual de mortalidad a no más de 2,5 fallecidos por 100.000 habitantes.

Medidas destacadas

(R.S. Strategy e Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
 - El sistema de permiso de conducir por puntos ha demostrado ser un elemento eficaz para cambiar el comportamiento de los usuarios en la última década.
- Usuarios seguros:
 - La evaluación de mitad de período identificó 22 nuevas acciones para implementar en 2020. Se considera que dos de estas acciones están en la categoría de tener el mayor potencial para salvar vidas:
 1. Aumento de las sanciones por exceso de velocidad, uso de teléfonos móviles, no usar cinturones de seguridad y llevar a niños sin sujeción en un vehículo.
 2. Ampliación del sistema de notificación de cargos fijos por infracciones de tráfico.
 - Cada año se organizan una serie de seminarios de "Driving for Work", donde los empleadores y los empleados tienen la oportunidad de aprender las mejores prácticas de las empresas en su gestión de la seguridad de los vehículos.
- Infraestructura
 - Aumento de la financiación de programas de infraestructura para ciclistas
 - Acciones de divulgación para mejorar la aceptación de los límites de velocidad de 30 km/h en lugares con altas concentraciones de usuarios vulnerables.
- Atención post-accidente:
 - El informe del "Trauma Steering Group" de 2018, adopta un enfoque de sistema completo que aborda todos los elementos de atención del trauma, incluidos: prevención, atención prehospitalaria, atención hospitalaria aguda, rehabilitación y alta con apoyo.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Ireland ([Link PDF descargable](#))

Road Safety Strategy 2013-2020 ([Link PDF descargable](#))

4.3.11. ISLANDIA: PLAN DE SEGURIDAD EN EL TRÁFICO 2011-2022



Población: 0,33 mill.

Vehículos de motor registrados: N/D.

Fallecidos por 100.000 habitantes: **4,7**

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados (datos de 2017): 0,5

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 75%; motoristas: 6%; peatones: 6%; ciclistas: 6%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 81%; vías urbanas: 19%; autovías y autopistas: No hay.

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 80-90 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l.

Perfil

(Datos 2015)

Visión

Reducción constante del número de **fallecidos y heridos graves** por accidentes de tráfico.

Resumen

Islandia es uno de los países con mejores índices de seguridad vial de Europa.

En 2011, el Parlamento islandés acordó un nuevo Plan de seguridad vial para el período 2011-2022, con los objetivos principales de alcanzar cifras de siniestralidad similares a las de los países en los primeros puestos, y reducir constantemente el número de fallecidos y heridos graves (5% cada año).

Objetivos numéricos

- Para 2020 la tasa de mortalidad por 100.000 habitantes no debe ser mayor que la de los países con mejores cifras
- De 2011 a 2022: Reducción anual del 5% en el número de fallecidos y heridos graves.

Líneas de Acción

- Niños.
- Jóvenes.
- Alcohol.
- Velocidad.
- Cinturón de seguridad.
- Distancia de seguridad.
- Usuarios vulnerables.
- Motociclistas.
- Usuarios extranjeros de la carretera.
- Accidentes por salida de la vía.
- Accidentes por impacto lateral.

Medidas destacadas (Informe ERSO)

- Auditorías de Seguridad Vial
- Incremento de implementación de "rumble strips".
- Mejora del servicio de vialidad invernal.
- Programa "Traffic Safety School" llamado "Grundaschoolproject".
- Campañas de velocidad, alcohol, uso del cinturón, uso del móvil y reducción de accidentes de personas extranjeras.

Fuentes

ERSO - Road Safety Country Overview 2016 - Iceland ([Link PDF descargable](#))

4.3.12. ITALIA: PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL: HORIZONTE 2020



Población: 65 mill.

Vehículos de motor registrados (datos 2017): 53,5 mill. (72% turismos, 9% camiones, 13% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 5,5

- Respecto al año anterior: disminución del 1,6%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 19,2%.

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,6

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 43%; motoristas: 21%; peatones: 18%; ciclistas: 7%; ciclomotores: 3%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 59%; vías urbanas: 29%; autopistas y autopistas: 12%.

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 70-90 km/h; autopistas y autopistas: 110-130 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,0 g/l profesionales y noveles.

Visión "Ningún niño debería morir en la carretera"

Resumen Reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las carreteras para el año 2020, en línea con el objetivo de la UE.

Objetivos estratégicos

- Mejora de la legislación sobre tráfico.
- Introducción del control automático de la velocidad.
- Aumento del cumplimiento de la ley.
- Mejora de la infraestructura vial.
- Campañas de comunicación y sensibilización.
- Intervenciones de educación sobre seguridad vial.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir en un 50% los fallecidos respecto al valor de referencia de 2010
- Desde 2010 hasta 2020: Reducción media anual del 7% en el número de fallecidos.

Líneas de Acción

Los 5 pilares de la OMS:

- Gestión de la Seguridad Vial
- Usuarios seguros
- Vehículos seguros
- Infraestructuras seguras
- Respuesta después del accidente.

Medidas destacadas
(Informe IRTAD)

- Creación del Organismo Nacional para la Seguridad de los Ferrocarriles y de las Infraestructuras Viales y Carreteras (ANSFISA).
- Control y la mejora de la seguridad de las infraestructuras.
- Campaña "Sulla Buona Strada" de concienciación sobre la distracción por móviles, la velocidad excesiva, la atención a los peatones y el uso de cinturones traseros.
- Reintroducción del sistema de secciones de control de la velocidad "Tutor" en 22 secciones de autopista con alto riesgo de accidentes.
- Campaña "Kids in the car: Vision Zero" de concienciación sobre el uso correctos de los sistemas de retención infantil (SRI).
- Campaña "High Impact", centrada en el transporte de mercancías peligrosas.
- Campaña de controles extraordinarios "Truck and Bus".
- Incentivos para renovación y actualización de vehículos de empresas de transporte.
- Establecimiento de directrices para sustitución y mejora de las barreras de seguridad en las carreteras, con especial atención a la seguridad de los motociclistas.
- Implantación de Centros Únicos de Respuesta (CUR) para llamadas de emergencia.

Fuentes IRTAD - Road safety 2019 - Italy ([Link PDF descargable](#))

4.3.13. LITUANIA: NATIONAL TRAFFIC SAFETY DEVELOPMENT PROGRAMME



Población: 2,9 mill.

Vehículos de motor registrados (datos 2016): 1,6 mill. (81% turismos, 16% camiones, 2% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 6,7

Perfil

(Datos 2017)

- Respecto al año anterior: igual.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 35,8%.

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 1,2

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 51%; peatones: 35%; motoristas: 7%; ciclistas: 7%; ciclomotores: 2%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 57%; vías urbanas: 43%; autopistas y autopistas: 0%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 90 km/h; autopistas y autopistas: 120-130 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,0 g/l profesionales, noveles y motoristas.

Visión

VISIÓN CERO: "Nadie debe morir o resultar herido de gravedad en las carreteras y ferrocarriles de Lituania".

Resumen

El objetivo principal de este plan es reducir drásticamente el número de muertes y lesiones graves en carretera y en el transporte ferroviario; con el objetivo a largo plazo de la Visión Cero.

Objetivos estratégicos

- Reducir en un 50% los fallecidos respecto a 2017.
- Introducción de legislación que incluya un programa de bloqueo de alcohol.

Objetivos numéricos

- Para 2030: Reducir en un 50% los fallecidos respecto a 2017.

Líneas de Acción

- Gestión de la velocidad
- Usuarios de carretera.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Prohibición total de la venta de alcohol en las gasolineras
- Lituania ha comenzado a reunir datos sobre lesiones basados en la Escala de Lesiones Máximas Abreviadas (MAIS3+)
- Comienzo de realización de investigaciones exhaustivas de todos los accidentes mortales
- control de secciones para hacer cumplir los límites de velocidad en los tramos de la carretera
- Establecimiento de un nivel máximo de alcoholemia autorizado de 0,0 g/l para los conductores noveles, motoristas, conductores de ciclomotores y conductores profesionales

Fuentes

IRTAD - Road safety 2018 - Lituania ([Link PDF descargable](#))

4.3.14. LUXEMBURGO: PLAN DE ACCIÓN "SEGURIDAD VIAL" 2019-2023



Población: 0,6 mill.

Vehículos de motor registrados (datos 2017): 0,5 mill. (84% turismos, 9% camiones, 4% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 6,0

Perfil

(Datos 2018)

- Respecto al año anterior: aumento del 44%
- Respecto a hace 10 años: aumento del 12,5%

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,7

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 53%; motoristas: 25%; peatones: 8%; ciclistas: 8%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 72%; vías urbanas: 3%; autopistas y autovías: 25%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 90 km/h; autovías y autopistas: 130 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,0 g/l profesionales y noveles.

Visión

VISIÓN CERO: cero muertes y lesiones graves en la red de carreteras de Luxemburgo.

Resumen

El gobierno de Luxemburgo utiliza el marco Visión Cero para dar forma a su política de seguridad vial. De esta manera, el gobierno adoptó la Carta Nacional de Seguridad Vial en 2015 con un objetivo a largo plazo de cero muertes y lesiones graves en la red de carreteras de Luxemburgo. También adoptó el objetivo de la Unión Europea (UE) de reducir a la mitad el número de muertes anuales en carretera para 2020, utilizando 2010 como línea de base. El objetivo se definió analizando las razones y circunstancias bajo las cuales ocurren los accidentes fatales y graves.

En mayo de 2019, el Ministro de Movilidad y Obras Públicas presentó un nuevo plan de acción de seguridad vial dirigido al período de 2019 a 2023. El plan de acción confirma 11 desafíos e incluye 31 medidas de seguridad en total.

Objetivos estratégicos

- Lanzar un primer Día Nacional de la Seguridad Vial.
- Promover el respeto de todos los usuarios de la carretera.
- Nuevo plan de acción seguridad vial en 2019.
- Lucha contra la velocidad.
- Plan de acción para las motocicletas.

Objetivos numéricos

- Para 2030: Reducir en un 50% los fallecidos respecto a 2017.

Líneas de Acción

- Usuarios de la vía
- Infraestructuras seguras.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Aumento de la presencia en los medios de comunicación social para establecer una relación con los motociclistas extranjeros.
- Concienciar sobre el riesgo mortal que entraña la velocidad excesiva
- Introducción de distancia mínima de paso de 1,5 m para los ciclistas y permitir a los niños hasta los 12 años de edad circular en bicicleta por la acera
- Señalización vial que indica los segmentos peligrosos para los motociclistas
- Introducción de nuevas señales en las secciones de alto tráfico de motocicletas que anuncian un trayecto particularmente peligroso.
- Instalación de barandillas para motocicletas
- Introducción de marcas específicas que animan a los motociclistas a mantener una distancia segura de la línea central.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Luxembourg ([Link PDF descargable](#))

4.3.15. NORUEGA: NATIONAL TRANSPORT PLAN 2018-2029



Población: 5,3 mill.

Vehículos de motor registrados (datos 2017): 5 mill. (69% turismos, 14% camiones, 5% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 2,0

Perfil

(Datos 2018)

- Respecto al año anterior: aumento del 1,9%
- Respecto a hace 10 años: aumento del 48,1%

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,3

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 57%; motoristas: 13%; peatones: 12%; ciclistas: 7%

Fallecidos por tipo de vía: N/D.

Límites de velocidad: vías urbanas 30-50 km/h; carreteras convencionales: 80 km/h; autopistas y autovías: 90-110 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,2 g/l.

Visión

VISIÓN CERO.

Resumen

El Plan Nacional de Transporte 2018-29 incluye un nuevo objetivo de no más de 350 muertos y heridos graves para 2030; con objetivos intermedios de no más de 550 muertos y heridos graves para 2022 y 500 para 2024

El desarrollo de las acciones se articula a medio plazo mediante Planes de Acción plurianuales. El plan de acción en vigor es el: **National Plan of Action for Road Safety 2018-2021**, que es al que pertenecen las medidas y los indicadores que se recogen en esta ficha. Son en total 136 medidas concretas, agrupadas en 13 áreas de prioridad.

Detrás de estas medidas hay una amplia gama de diferentes participantes. Los participantes clave son la Administración de Carreteras Públicas de Noruega (NPRA), la Policía de Tráfico, la Dirección de Salud de Noruega, la Dirección de Educación y Capacitación de Noruega, las administraciones de los condados, siete municipios de las grandes ciudades y el Consejo Noruego para la Seguridad Vial. Otras partes, incluida la Autoridad de Inspección del Trabajo de Noruega, el Servicio Correccional de Noruega y una serie de otras organizaciones no gubernamentales se han comprometido a implementar medidas.

Objetivos estratégicos

- Reducción de los choques frontales.
- Reducción choques de un solo vehículo.
- Reducción de las colisiones con ciclistas y peatones.
- Programa de investigación *Better Safety in Traffic* (BEST)

Objetivos numéricos

- Para 2022: Reducir el número de muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico a menos de 550 al año.
- Para 2024: Reducir el número de muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico a menos de 500 al año.
- Para 2030: Reducir el número de muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico a menos de 350 al año.

Líneas de Acción

- 13 áreas de prioridad:
- Velocidad.
- Intoxicación (alcohol y drogas).
- Cinturón de seguridad y sistemas de retención infantil (SRI).
- Niños (0-14 años).
- Jóvenes y conductores noveles.
- Mayores y personas discapacitadas.
- Peatones y ciclistas.
- Motos y ciclomotores.



- Vehículos pesados de transporte.
- Colisiones frontales y salidas de vía.
- Vehículos conectados e ITS.
- Tecnología para vehículos.
- Trabajo de seguridad vial en las administraciones locales y municipios.

**Medidas
destacadas**
(Plan of Action
2018-2021 e
Informe IRTAD)

- Velocidad:
 - Multas digitales, que pueden imponerse en el acto.
 - La NPRA va a revisar los criterios actuales para seleccionar los puntos de instalación de las cámaras de control de velocidad.
 - La NPRA concluirá su trabajo sobre los nuevos criterios de límite de velocidad en 2018.
- Intoxicación (alcohol y drogas):
 - La NPRA considerará la implementación de los requisitos para el equipo de bloqueo de alcohol en todos los vehículos utilizados para los exámenes del permiso de conducir.
 - La NPRA llevará a cabo un análisis temático de accidentes mortales relacionados con la intoxicación.
 - La policía considerará el uso del modelo de charlas de intervención en colaboración con servicios sanitarios de atención a alcohol y drogas en el municipio, para brindar orientación y tratamiento para quienes regularmente entran en contacto con el servicio o las autoridades.
- Cinturón de seguridad y SRI:
 - La Dirección de Salud de Noruega y la NPRA trabajarán juntas para desarrollar nuevas pautas con respecto a los certificados médicos para evitar el requisito del cinturón de seguridad por razones médicas.
- Niños (0-14 años):
 - Las autoridades regionales apoyarán y alentarán a los municipios y las organizaciones voluntarias a asegurar las carreteras escolares y el área circundante, y a fomentar las conductas seguras entre los niños y los jóvenes.
 - Los ayuntamientos de las grandes ciudades apoyarán y alentarán a las escuelas y organizaciones voluntarias para asegurar las carreteras escolares y el área circundante, y para fomentar las conductas seguras entre los niños y jóvenes.
- Jóvenes y conductores jóvenes:
 - El Consejo Noruego para la Seguridad Vial, en colaboración con la NPRA, la policía y los Servicios de Libertad Condicional, llevará a cabo pruebas con registradores de conducta y cursos para aquellos que pierden su permiso de conducir durante el período provisional.
 - El Consejo Noruego para la Seguridad Vial establecerá un foro de cooperación para operadores de los sectores público y privado para reducir el número de accidentes que involucran a jóvenes conductores de automóviles.
- Mayores y personas discapacitadas:
 - La NPRA trabajará para aumentar la participación en el curso de actualización Drivers 65+, con el objetivo de que el número de participantes cada año corresponda al 30 por ciento de las personas de 70 años con un permiso de conducir.
 - La Federación Noruega de Automóviles continuará ofreciendo cursos de actualización para conductores de edad avanzada.
- Peatones y ciclistas:
 - Durante el período 2018-2021, la NPRA construirá 165 km de carreteras nacionales para peatones y ciclistas, de los cuales aproximadamente 55 km estarán en ciudades y pueblos.
 - Durante el período 2018-2021, las administraciones regionales construirán 230 km de carreteras del condado para peatones y ciclistas en el período del plan, de los cuales aproximadamente 100 km estarán en ciudades y pueblos.
 - Los municipios de las grandes ciudades implementarán adaptaciones físicas y desarrollos / operaciones para garantizar un alto nivel de seguridad vial para ciclistas y peatones en carreteras municipales.
- Motos y ciclomotores:

- La NPRA iniciará el establecimiento de un equipo de seguridad vial, con expertos en motocicletas que ayudan a aumentar la conciencia y el diálogo sobre la conducción segura de motocicletas y ciclomotores ligeros.
- La Unión Noruega de Motociclistas elaborará e implementará medidas dirigidas a motociclistas mayores de 65 años.
- Vehículos pesados de transporte:
 - La Autoridad de Inspección del Trabajo de Noruega creará un registro más fácil de accidentes laborales graves utilizando soluciones digitales.
 - La NPRA desarrollará información sobre el riesgo asociado con los puntos ciegos de los vehículos pesados respecto a peatones y ciclistas, y sobre medidas relevantes que podrían ayudar a reducir este riesgo.
 - La NPRA, en colaboración con la Asociación Noruega de Transportistas, NHO Transport, la Asociación Noruega de Logística y Carga, el Sindicato Noruego de Trabajadores del Transporte y el Sindicato de Empleados Noruegos del Transporte, trabajará para establecer capacitación complementaria voluntaria para conductores profesionales que transportan mercancías en vehículos ligeros.
- Vehículos conectados e ITS:
 - La NPRA llevará a cabo pilotos para proporcionar la base para tomar decisiones sobre tecnología con un impacto positivo en la seguridad vial.

Indicadores: Cuadro de indicadores del National Plan of Action for Road Safety 2018-2021

Priority areas	Indicator	Current status	Indicator target
Speed (section 4.1)	Percentage of vehicles travelling in excess of the speed limit	59,9 % (2017)	70 % (2022)
Intoxication (section 4.2)	Percentage of motor vehicle traffic involving intoxicated drivers with a blood alcohol content of 0.02%.	0,2 % (2016/2017)	0,1 % (2026)
	Percentage of motor vehicle traffic involving intoxicated drivers under the influence of drugs and over the threshold for criminal punishment.	0,6 % (2016/2017)	0,4 % (2026)
Seat belts/securing of children in the car (section 4.3)	Percentage of drivers and front-seat passengers wearing seat belts in private cars	97,2 % (2017)	98 % (2022)
	Percentage of children aged 1–3 years secured in rear-facing car seats	63 % (2017)	75 % (2022)
	Percentage of drivers of heavy vehicles wearing seat belts	84,3 % (2017)	95 % (2022)
Children (0–14 years) (section 5.1)	Number of children (0–14 years) killed in the road system.	4 (2017)	0 (at least one per year for 2018–2021)
Young people and younger drivers (section 5.2)	Risk of being killed or seriously injured for car drivers aged 18–19, per kilometre driven		- 30 % ^A
Older road users and road users with disabilities (section 5.3)	Risk of being killed or seriously injured for car drivers aged 75+ years, per kilometre driven		- 30 % ^A
	Risk of being killed or seriously injured in a traffic accident for pedestrians aged 75+ years, per kilometre walked		- 30 % ^A
Pedestrians and cyclists (section 6.1)	Number of kilometres of national roads and county roads adapted for pedestrians and cyclists	Total for the plan period: 165 km of national roads (2018–2021) B 230 km of county roads (2018–2021)	
	Percentage of cyclists wearing bicycle helmets	58,8 % (2017)	70 % (2022)
	Number of pedestrians using reflectors on lighted roads in the dark	40 % (2017)	50 % (2022)
Motorcycles and mopeds (section 6.2)	Risk of being killed or seriously injured for motorcycle and moped drivers per kilometre driven		- 30 % ^A
Transportation involving heavy vehicles (section 6.3)	Percentage of heavy vehicles with a maximum authorised mass of over 7500 kg that pass the periodic roadworthiness test without serious remarks	23,2 % (2017)	30 % (2022)
Head-on collisions and Run-off-the-road accidents (section 7.1)	Percentage of motor vehicle traffic on national roads with speed limits of 70 km/h or higher that takes place on roads with median barriers	49,3 % as of 1 Jan 2018	54,1 % as of 1 Jan 2022
	Number of kilometres of national road with speed limits of 70 km/h or higher that have been assessed, and that meet the minimum standards set out in the NTP to prevent serious run-off-the-road accidents		1500 km (to undergo improvement works in 2018–2023) ^C
Vehicle technology (section 8.2)	Percentage of motor vehicle traffic involving cars with autonomous emergency braking (AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)
	Percentage of motor vehicle traffic involving cars with lane departure warning	39,2 % ^D (2017)	52 % (2022)
	Percentage of motor vehicle traffic involving cars with autonomous emergency braking to prevent collisions with pedestrians and cyclists (pedestrian AEB)	14,4 % ^D (2017)	25 % (2022)
Road safety work in county administrations and municipalities (section 9.1)	Number of municipalities approved as Road safe municipalities	62 ^E as of 1 Jan 2018	125 as of 1 Jan 2022

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Norway ([Link PDF descargable](#))

National Plan of Action for Road Safety 2018-2021 ([Link PDF descargable](#))

4.3.16. PAÍSES BAJOS:



Población: 17,1 mill.

Vehículos de motor registrados 10,4 mill. (79% turismos, 10% camiones, 6% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 3,6

- Respecto al año anterior: disminución del 2,5%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 1,7%.

Perfil

(Datos 2017)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,6

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 41%; ciclistas: 30%; peatones: 8%; motoristas: 7%

Fallecidos por tipo de vía: N/D.

Límites de velocidad: vías urbanas: 30-50 km/h; carreteras convencionales: 60-80 km/h; autovías y autopistas: 100-130 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general (incluidos ciclistas); 0,2 g/l profesionales y noveles (primeros 5 años).

4.3.16.1. ROAD SAFETY STRATEGIC PLAN (SPV 2008-2020)

Visión

VISIÓN CERO para 2020, por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2008-2020 (SPV 2020) fue desarrollado por el entonces Ministerio de Transporte y recibió apoyo en el Parlamento. El SPV se basa en tres pilares: cooperación, un enfoque integral y seguridad sostenible. En 2012, el plan estratégico fue revisado, tras cuatro años de evolución, por SWOV (Instituto Holandés de Investigación en Seguridad Vial). La Iniciativa de estímulo de políticas de seguridad vial contiene medidas adicionales dirigidas a la mejora de la seguridad vial para ciclistas, usuarios mayores de la carretera, infraestructura y usuarios de la carretera en general. Los objetivos en el SPV para 2020 son un máximo de 500 muertes en carretera y un máximo de 10.600 lesiones en carretera MAIS2+.

Objetivos estratégicos

- Cooperación entre administraciones y sociedad civil
- Enfoque integral del sistema de tráfico
- Seguridad sostenible

Objetivos numéricos

- Para 2020, no más de 500 fallecidos por accidente de tráfico al año.
- Para 2020, no más de 10.600 heridos MAIS 2+ por accidente de tráfico al año.

Líneas de Acción

- Gestión de la velocidad
- Usuarios de carretera.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Usuarios seguros:
 - Los límites legales para el consumo de drogas en el tráfico están vigentes desde 2017. La nueva legislación se basa en límites relacionados con el comportamiento para el uso de un solo producto (uso único) y límites cero para el uso combinado.
 - En octubre de 2017, el experimento 2toDrive se hizo permanente. Los conductores jóvenes cuentan con una experiencia de conducción cada vez más variada antes de poder conducir de forma independiente.
 - En septiembre de 2017, el Ministerio de Infraestructura y Gestión del Agua, en cooperación con varios actores sociales y comerciales, inició el convenio "Uso seguro de funciones inteligentes en el tráfico". Más de 50 partes interesadas (fabricantes, aseguradoras, compañías de alquiler y de transporte, etc.) han firmado el convenio y se comprometieron a emprender acciones adicionales.

- Infraestructuras seguras:
 - En 2017 se introdujo un nuevo Marco de Seguridad Vial para proyectos de construcción y mantenimiento de la red vial nacional. El nuevo marco especifica cómo la Dirección General de Obras Públicas y Gestión del Agua garantiza la seguridad en las carreteras nacionales, incluidos los enlaces con la red inferior.

Fuentes IRTAD - Road safety 2018 - Netherlands ([Link PDF descargable](#))
Road Safety Strategic Plan - SPV 2008-20020 ([Link PDF descargable](#))

4.3.16.2. ROAD SAFETY STRATEGIC PLAN 2030 (SPV 2030)

Resumen En febrero de 2019 se firmó el “Acuerdo Estrella” (*Startakkoord*) entre los gobiernos nacional, regionales y locales para el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2030 (SPV 2030) “Seguro de puerta a puerta”. Este plan describe la actuación conjunta de las autoridades y otros profesionales del tráfico, para reducir drásticamente el número de víctimas en la carretera. Para lograr eso, la seguridad vial recibe una atención estructural a escala nacional, con Programas de Implementación nacional, regional y local: agendas conjuntas con medidas concretas para identificar los principales riesgos en el sistema del tráfico.

Objetivos estratégicos

- Aplicación de la Visión Zero, no como conjunto de medidas sino como enfoque.
- Colaboración entre Administraciones.
- Especial atención a grupos de riesgo.

Líneas de Acción Afrontan los riesgos más importantes para la seguridad vial dentro de nueve temas:

- Infraestructura segura.
- Heterogeneidad en el tráfico.
- Desarrollos tecnológicos.
- Usuarios viales vulnerables.
- Usuarios de la carretera sin experiencia.
- Conducir bajo la influencia de alcohol o drogas.
- Velocidad.
- Distracciones.
- Infractores y delincuentes de tráfico.

Fuentes IRTAD - Road safety 2018 - Netherlands ([Link PDF descargable](#))
Road Safety Strategic Plan - SPV 2030 ([Link Web](#)) (en holandés)



4.3.17. POLONIA: NATIONAL ROAD SAFETY PROGRAMME 2013-2020



Perfil

(Datos 2018)

Población: 38 mill.

Vehículos de motor registrados 29,6 mill. (76% turismos, 11% camiones, 6% motos, 5% ciclomotores, 0,1% autobuses)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 7,5

- Respecto al año anterior: disminución del 1,1%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 5,4%.

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 1,0

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 45%; peatones: 28%; ciclistas: 10%; motoristas: 8%

Fallecidos por tipo de vía: 54,4%; vías urbanas: 43,7%; autopistas y autovías: 1,8%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 90-100-120 km/h; autopistas y autovías: 140 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,2 g/l.

Visión

VISIÓN CERO por medio del **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

En 2013 el Consejo Nacional de Seguridad Vial (KRBRD) adoptó el Programa Nacional de Seguridad Vial para el período 2013-20, desarrollado por la Secretaría del KRBRD y expertos de organismos gubernamentales. Se basa en el enfoque de Visión Cero.

Los objetivos del programa 2013-2020 incluyen una reducción del 50% en las muertes en la carretera y una reducción del 40% en las personas gravemente heridas para 2020, en comparación con los niveles de 2010.

El Consejo Nacional de Seguridad Vial está a cargo de monitorizar el desempeño de la seguridad vial.

A principios de 2016, se publicó un informe provisional que estimaba que Polonia estaba en camino de alcanzar su objetivo de mortalidad, pero no el objetivo de lesiones. Alcanzar este objetivo requeriría la adopción e implementación de medidas nuevas y efectivas.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir en un 50% los fallecidos por accidentes de tráfico, respecto al nivel de referencia de 2010.
- Para 2020: Reducir en un 40% los heridos graves por accidentes de tráfico, respecto al nivel de referencia de 2010.

Líneas de Acción

- Gestión de la velocidad
- Usuarios de carretera.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Usuarios seguros: El Consejo Nacional de Seguridad Vial lanzó nuevas campañas de sensibilización sobre comportamientos de riesgo de peatones, seguridad de personas mayores y conductas de conducción peligrosas.
- Vehículos seguros: Nueva normativa sobre e-scooters.
- Gestión de la velocidad: Implementación de cinemómetros y foto-rojos durante los próximos 2 o 3 años.
- Atención post-accidente: Nueva normativa sobre corredores de emergencia.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Poland ([Link PDF descargable](#))

National Road Safety Programme 2013-2020 ([Link PDF descargable](#))

4.3.18. PORTUGAL: PLAN ESTRATÉGICO NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL (PENSE 2020)



Población: 10,3 mill.

Vehículos de motor registrados: N/D.

Fallecidos por 100.000 habitantes: 6,6

- Respecto al año anterior: aumento del 12,1%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 28%.

Perfil

(Datos 2017)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: N/D.

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 44%; peatones: 23%; motoristas: 16%; ciclomotores: 6%; ciclistas: 4%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 52,6%; carreteras convencionales: 39%; autovías y autopistas: 8,4%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 90-100 km/h; autovías y autopistas: 120 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,2 g/l profesionales y noveles.

Visión

Lograr un **sistema de transporte por carretera humanizado**.

Resumen

Portugal publicó en junio de 2017 el "Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020)", con el objetivo de alinearse con las políticas de seguridad vial de la Unión Europea ("Directrices de política de seguridad vial 2011-2020") y las Naciones Unidas ("Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020"), liderado por la OMS. La visión para 2020 era "Lograr un sistema de transporte por carretera humanizado", y el principal objetivo estratégico Hacer de la seguridad vial una prioridad para todos los portugueses. Para su elaboración se decidió analizar los planes de tres países: Australia, Noruega y Suiza.

Objetivos estratégicos

Los cinco pilares de la OMS:

- Mejorar la gestión de la seguridad vial
- Usuarios más seguros
- Infraestructura más segura
- Vehículos más seguros
- Mejorar la asistencia y apoyo a las víctimas

Objetivos numéricos

- Una reducción porcentual de víctimas mortales mayores que las metas establecidas por la CE para el periodo 2011-2020.
- Una reducción de heridos graves (MAIS 3 o superior) superior a la verificada en el periodo 2010-2014.

Líneas de Acción

12 objetivos operativos (OO), dentro de los 5 objetivos estratégicos:

- 1. OO 1 - Mejorar el sistema de recopilación, tratamiento y disponibilidad de información sobre seguridad vial.
- 1. OO 2 - Mejorar la legislación, la fiscalización y el procedimiento sancionador.
- 1. OO 3 - Mejorar el sistema de asignación de recursos financieros para la seguridad vial.
- 2. OO 4 - Promover la educación y la capacitación para el desarrollo de una cultura de seguridad vial en conjunto con el marco en el cual se desarrolla la Educación para la Ciudadanía.
- 2. OO 5 - Desarrollar programas específicos para promover comportamientos seguros.
- 2. OO 6 - Mejorar la protección de los usuarios vulnerables.
- 2. OO 7 - Mejorar la eficiencia de las campañas de comunicación.
- 3. OO 8 - Promover la mejora de la Red Nacional de Carreteras.
- 3. OO 9 - Promover la mejora de la red vial municipal.
- 4. OO 10 - Promover la maximización de la seguridad en la flota de vehículos nuevos.



- 4. OO 11 - Promover la maximización de la seguridad en la flota de vehículos usados.
- 5. OO 12 - Promover la optimización de la asistencia, el tratamiento y la rehabilitación de las víctimas de accidentes de tráfico.
- 5. OO 13 - Establecer un programa y una red de puntos de apoyo para víctimas de accidentes de tráfico.

**Medidas
destacadas**
(PENSE 2020)

Relacionadas con cada uno de los 13 objetivos operativos:

- A1.1. Implemente el sistema de georreferenciación y gestione de manera integrada la información recopilada por las fuerzas de seguridad sobre accidentes de tráfico.
- A2.8. Realizar estudios en muestras representativas, sobre actitudes y comportamientos de los usuarios del sistema de transporte por carretera, teniendo en cuenta la dimensión de género.
- A2.9. Actualizar el "Coste económico y social de los accidentes de tránsito".
- A2.10. Promover la investigación multidisciplinaria de las causas de los accidentes de tráfico.
- A5.17. Evaluar anualmente el sistema de 'Carné por puntos'.
- A6.22. Estructurar la definición y la contabilidad de la inversión pública en seguridad vial y llevar a cabo análisis sistemáticos de costo-beneficio de las principales inversiones en esta área.
- A6.23. Lanzar el concurso plurianual de seguridad vial y prevención.
- A8.30. Diseñar y difundir un manual de buenas prácticas a las autoridades locales para la promoción de la movilidad segura de niños y adolescentes en los establecimientos educativos y sus alrededores.
- A9.33. Traducir la norma ISO / DIS 39001 - Sistemas de gestión de seguridad vial (para organizaciones públicas y privadas) y promover su aplicación.
- A10.38. Estudie la introducción de equipos de bloqueo del arranque del vehículo por tasa de alcohol ("Alcolock")
- A11.41. Crear incentivos y promover la adquisición de vehículos equipados con "advertencia de desviación de trayectoria" y "advertencia de peligro de colisión frontal", preferiblemente con activación automática de frenado.
- A11.43. Desarrollar e implementar acciones de sensibilización sobre "distracciones en la conducción" dirigidas a todos los usuarios, motorizados y no motorizados, y sobre "fatiga", segmentados de acuerdo con los principales grupos de riesgo, teniendo en cuenta, en particular, la dimensión de género.
- A14.63. Identificar y evaluar lugares con un alto riesgo de atropello y aplicar soluciones para cambiar la configuración, implementar medidas para calmar el tráfico, iluminar las carreteras o colocar semáforos.
- A16.70. Estudiar la extensión del equipo de seguridad obligatorio [para vehículos de dos ruedas a motor].
- A18.77. Establecer una estrategia de comunicación innovadora e integrada para el período 2017-2020 que constituya un nuevo paradigma, encarnado en una profunda transformación, utilizando los diversos canales disponibles y con mensajes diferenciados para los diferentes públicos destinatarios, teniendo en cuenta, en particular, la dimensión de género.
- A26.94. Establecer condiciones para la discriminación positiva en la adquisición de vehículos nuevos más seguros.
- A26.95. Análisis de la creación de legislación sobre la publicación de la clasificación EuroNCAP en mensajes publicitarios para vehículos nuevos.
- A27.96. Preparar un estudio para establecer la clasificación de seguridad para la flota de vehículos usados y promover su uso.
- A29.98. Crear las condiciones que fomenten la instalación de dispositivos e-Call en la flota de vehículos existente.

Fuentes

PENSE 2020 ([Link PDF descargable](#)) (en portugués)

4.3.19. REINO UNIDO: ROAD SAFETY STATEMENT 2019. "A LIFETIME OF ROAD SAFETY"



Población: 66 mill.

Vehículos de motor registrados: 38,9 mill. (83% turismos, 12% camiones, 3,1% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 2,8

- Respecto al año anterior: disminución del 0,2%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 2,6%.

Perfil

(Datos 2017)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,5

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 44%; peatones: 26%; motoristas: 19%; ciclistas: 6%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 52,6%; carreteras convencionales: 39%; autopistas y autopistas: 8,4%

Límites de velocidad: vías urbanas: 59%; vías urbanas: 36%; autopistas y autopistas: 5%.

Límites de alcohol en sangre: 0,8 g/l en general (Inglaterra, Irlanda del Norte y Gales); 0,5 g/l (Escocia).

Visión

SISTEMA SEGURO: "Working together to build a safer road system".

Resumen

En julio de 2019, el Departamento de Transporte publicó la Declaración de seguridad vial 2019 titulada "A Lifetime of Road Safety". El documento establece el plan de acción del Departamento para los próximos dos años y se centra en sus grupos de usuarios prioritarios de carreteras: jóvenes usuarios de carreteras, usuarios de carreteras rurales, motociclistas y usuarios vulnerables de carreteras (especialmente personas mayores). El documento describe acciones adicionales para vehículos más seguros, velocidad más segura e infraestructura más segura en línea con los principios del enfoque de Sistema Seguro. En total, la Declaración establece 74 acciones, en las cuales trabajará el Departamento de Transporte.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
 - Actualmente se está llevando a cabo un concurso de innovación para proporcionar a las fuerzas policiales la próxima generación de equipos móviles de medición alcoholemia, para permitir lecturas más rápidas.
 - En enero de 2018, el Secretario de Estado anunció que el Departamento se haría cargo de la responsabilidad de CRASH, un sistema informático de informes de colisión e intercambio / investigación actualmente administrado por el Ministerio del Interior.
 - El año pasado se publicó un informe sobre la evaluación del proyecto de 3 años sobre el límite de 20 mph. El objetivo era abordar la falta de evidencias disponibles sobre la efectividad del límite de velocidad de 20 mph (32 km/h).
- Usuarios seguros:
 - La primera estrategia legal de inversión en ciclismo y desplazamientos a pie se publicó en abril de 2017 como parte de la ambición general del gobierno de aumentar los desplazamientos activos.
 - El Departamento de Transporte anunció una colaboración, por valor de 480 000 libras esterlinas, entre las fuerzas policiales y la Fundación RAC para probar un enfoque innovador para la investigación de colisiones viales, llevando a cabo un análisis más profundo y cualitativo de las causas subyacentes de los incidentes de seguridad vial.
- Infraestructuras seguras:
 - El Fondo *Safer Roads* dispone de 100 millones de libras esterlinas para permitir a las autoridades locales mejorar los 50 tramos más peligrosos de las carreteras "A" en Inglaterra. El proyecto está actualmente en marcha y el Departamento está trabajando en estrecha colaboración con las autoridades locales y la Fundación de Seguridad Vial.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - United Kingdom [\(Link PDF descargable\)](#)

4.3.20. REPÚBLICA CHECA: NATIONAL ROAD SAFETY STRATEGIC PLAN 2011-2020



Población: 10,6 mill.

Vehículos de motor registrados: 7,4 mill. (75% turismos, 9% camiones, 8,4% motos).

Fallecidos por 100.000 habitantes: 6,2

- Respecto al año anterior: aumento del 14%.
- Respecto a hace 10 años: disminución del 18%.

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,9

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 51%; peatones: 22%; motoristas: 15%; ciclistas: 9%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 61%; vías urbanas: 33%; autopistas y autopistas: 5%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 90 km/h; autopistas y autopistas: 130 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,0 g/l.

Perfil

(Datos 2018)

Visión

Reducir la tasa de mortalidad hasta la media de la UE, con la **VISIÓN CERO** a largo plazo.

Resumen

El objetivo principal del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial para los años 2011-2020 es reducir la tasa de mortalidad (muertes por cada 100 000 habitantes) a la media europea. Esto corresponde a una reducción del 60% en las muertes en 2020 en comparación con 2009. El segundo objetivo es una reducción en un 40% en el número de personas gravemente heridas. Se han establecido objetivos intermedios para el número de víctimas mortales y personas gravemente heridas para cada año hasta 2020. A pesar de ir por buen camino hasta 2013, no se alcanzaron los objetivos provisionales entre 2014 y 2018. En vista de este desarrollo desfavorable, se está llevando a cabo una revisión profunda de la estrategia nacional. Los objetivos principales no han sido cambiados; sin embargo, se han introducido nuevos objetivos secundarios.

Objetivos estratégicos

- Creación de nuevos sub-objetivos para el derecho de paso, los adelantamientos y los vehículos de mercancías.
- Educación vial.
- La mejora de la seguridad de los cruces ferroviarios.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir en un 60% los fallecidos respecto al valor de referencia de 2009
- Para 2020: Reducir en un 40% los fallecidos respecto al valor de referencia de 2009

Líneas de Acción

- Mayor aplicación de la ley.
- Sistema reforzado de licencias de conducir.
- Auditoría e inspección de la infraestructura de tráfico.
- Vehículos.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Aplicación de medidas transfronterizas de control.
- Aplicación de mayores sanciones por conducir en un cruce ferroviario.
- Se está debatiendo la mejora del sistema de penalización por puntos.
- Armonización de la conducción de vehículos con derecho de paso preferente con la legislación europea.
- Se están desplegando cámaras de velocidad móviles.
- Uso obligatorio de cascos por parte de todos los ciclistas.
- Uso obligatorio de componentes reflectantes para los peatones que caminan por las carreteras rurales sin alumbrado público en momentos de visibilidad empeorada.
- Se está trabajando para aplicar un plan de estudios mejorado en las autoescuelas.
- Los sistemas antibloqueo de frenos (ABS) y el control electrónico de estabilidad (ESC) son equipamiento estándar en los vehículos nuevos.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Czech Republic ([Link PDF descargable](#))

4.3.21. SERBIA: NATIONAL STRATEGY FOR ROAD TRAFFIC SAFETY 2015-2020



Población: 7 mill.

Vehículos de motor registrados: 2,5 mill. (81% turismos, 9% camiones, 2% motos).

Fallecidos por 100.000 habitantes: 7,8

- Respecto al año anterior: disminución del 15,7%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 17,3%.

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 2,2

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 44%; peatones: 28%; motoristas: 7%; ciclistas: 7%; ciclomotores: 2%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 43%; vías urbanas: 47%; autopistas y autopistas: 10%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 80-100 km/h; autopistas y autopistas: 130 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,2 g/l en general; 0,0 g/l profesionales, noveles y motoristas.

Visión

Reducción de víctimas por accidentes de tráfico, **especialmente niños.**

Resumen

La estrategia nacional incluye varios objetivos, incluida una reducción del 50% en el número de muertes en la carretera, niños gravemente heridos y heridos entre 2011 y 2020, una reducción del 50% de los costos sociales y económicos anuales totales de accidentes de tráfico y ningún niños muertos por accidente de tráfico para 2020.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Ningún niño muerto por accidentes de tráfico.
- Para 2020: Reducir en un 50% los fallecidos respecto a 2011.
- Para 2020: Reducir en un 50% los heridos graves respecto a 2011.
- Para 2020: Reducir en un 50% los niños heridos graves respecto a 2011.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
 - En 2018, se estableció un software para las operaciones de la policía de tránsito en el campo en el Ministerio del Interior.
 - En 2016, la RTSA continuó su análisis de seguridad de cada comunidad local en Serbia (161 comunidades locales).
 - Desde principios de 2016, la recopilación de datos sobre accidentes de tránsito se ha basado en el protocolo del Conjunto de datos de accidentes comunes (CADA) de la Comisión Europea. La preparación para el uso de la escala MAIS 3+ para lesiones comenzó en 2017.
- Usuarios seguros
 - La RTSA realiza varias campañas de seguridad vial cada año.
 - Las comunidades locales poseen fondos controlados localmente destinados a la mejora de la seguridad vial.
 - La RTSA gestiona proyectos educativos.
 - La RTSA también ha introducido seminarios para profesores en preescolar, escuelas primarias y secundarias.
- Infraestructuras seguras:
 - La República de Serbia aprobó la Ley de Carreteras en 2018. Esta ley introduce inspecciones de seguridad vial y procesos de auditoría y describe en detalle las responsabilidades y la organización de estas actividades.
 - En 2018 y 2019, se aprobaron los reglamentos que la desarrollan, que regulan la forma en que deben realizarse auditorías e inspecciones de seguridad vial.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Serbia ([Link PDF descargable](#))



4.3.22. SUECIA: ACTION PLAN FOR SAFE ROAD TRAFFIC 2019-2022



Población: 10,1 mill.

Vehículos de motor registrados: 6,3 mill. (77% turismos, 10% camiones, 5% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: **3,2**

- Respecto al año anterior: aumento del 28,6% (principalmente en carreteras convencionales)
- Respecto a hace 10 años: aumento del 20%

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,5

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 56%; motoristas: 15%; peatones: 10%; ciclistas: 7%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 65%; vías urbanas: 24%; autopistas y autopistas: 7%

Límites de velocidad: vías urbanas: 30-50 km/h; carreteras convencionales: 60-100 km/h; autopistas y autopistas: 100-120 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,2 g/l.

Visión

VISIÓN CERO.

Resumen

La base de todos los trabajos por la seguridad vial en Suecia es la VISIÓN CERO, un enfoque estratégico hacia un Sistema Seguro, por el cual nadie corre el riesgo de sufrir lesiones fatales o graves mientras utiliza el transporte por carretera. No existe una estrategia de seguridad vial en un sentido tradicional; aunque durante 2015 y 2016, el Ministerio de Empresa relanzó su compromiso con la Visión Cero. Los objetivos intermedios actuales fueron adoptados por el Parlamento sueco en 2009 y especifican que el número de muertes en carretera debe reducirse a la mitad entre 2007 y 2020; y el número de heridos graves debe reducirse en un cuarto. El objetivo intermedio a nivel de la UE para reducir a la mitad el número de muertes en carretera entre 2010 y 2020 exigiría a Suecia modificar el suyo a un nivel más exigente, a un máximo de 133 muertes en carretera en 2020; aunque no se tomó ninguna decisión para ajustar el objetivo sueco a este nivel, por lo que el objetivo intermedio nacional de no más de 220 muertes en carretera permanece.

Como parte de su tarea de liderar la colaboración general en el trabajo de seguridad vial para el tráfico rodado, la Administración de Transporte de Suecia ha elaborado un plan de acción para el tráfico rodado seguro para el período 2019-2022 junto con las autoridades y actores relevantes. El plan incluye un total de 111 medidas diseñadas para aumentar la seguridad vial. Entre otras cosas, las medidas abordan áreas de acción prioritarias específicas, como la velocidad adecuada, la conducción sobria y el ciclismo seguro. Si las acciones descritas en el plan de acción se implementan en su totalidad, se estima que esto puede contribuir al orden de 40-50 muertes menos por año después de 2022.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir en un 50% el número de fallecidos respecto al nivel de referencia medio de 2006-2008
- Para 2020: Reducir en un 25% el número de heridos graves respecto al nivel de referencia medio de 2006-2008

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
 - El compromiso renovado con Visión Cero, presentado en 2016, tiene como objetivo intensificar el trabajo de seguridad en el transporte en Suecia debido al estancamiento en el número de víctimas de la carretera visto desde 2010. El trabajo de seguridad futuro debe considerar a los usuarios vulnerables de la carretera con diseño de infraestructura y mantenimiento adaptados a sus necesidades.
 - El gobierno sueco presentó una estrategia nacional para el ciclismo en abril de

2017 que pretende funcionar como una plataforma para el trabajo de seguridad futuro. Se destacaron cinco áreas de acción: mayor prioridad para los ciclistas en la planificación social, mayor enfoque en diferentes grupos de ciclistas, promoción de una infraestructura más funcional y fácil de usar y promoción de un entorno más seguro para los ciclistas.

- La Administración de Transporte de Suecia está investigando la difusión del uso de la norma ISO 39001.
- Usuarios seguros:
 - Se ha desarrollado un curso de capacitación en Visión Cero en formato de aprendizaje electrónico, dirigida a una audiencia profesional que trabaja en la esfera de los sistemas de transporte por carretera (actualmente sólo está disponible en sueco).
 - En 2018, la autoridad policial y la Administración de Transporte de Suecia hicieron una solicitud conjunta al Gobierno para permitir la introducción de una nueva categoría profesional: los controladores de tráfico. Estos controladores de tráfico podrían llevar a cabo controles de alcoholemia, aliviando así a la policía y otras autoridades de control.
- Vehículos seguros:
 - El Sistema Antibloqueo de Frenos (ABS) se ha convertido en equipo estándar en la mayoría de los principales modelos de motocicletas. Además, desde 2016-17, la UE exige el ABS para las motocicletas nuevas con cilindrada superior a 125 c.c.
- Infraestructuras seguras:
 - Se ha publicado un nuevo Plan de Infraestructura 2018-2029.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Sweden [\(Link PDF descargable\)](#)

Action Plan for Safe Road Traffic 2019-2022 [\(Link PDF descargable\)](#)

4.3.23. SUIZA: VIA SICURA (2012)



Población: 8,5 mill.

Vehículos de motor registrados: 66,3 mill. (73% turismos, 7% camiones, 12% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 2,7

- Respecto al año anterior: aumento del 1,3%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 28,7%

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,4

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 34%; peatones: 21%; motoristas: 19%; ciclistas: 16%; ciclomotores: 2%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 48%; vías urbanas: 44%; autopistas y autopistas: 8%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 80 km/h; autopistas y autopistas: 120 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,0 g/l profesionales y noveles.

Visión

Reducción de las víctimas por accidentes de tráfico.

Resumen

El 15 de junio de 2012, el Consejo Federal Suizo adoptó el programa de acción de seguridad vial de Suiza "Via Sicura". Se están implementando progresivamente una serie de medidas de seguridad desde 2013. Aunque el programa no estableció ningún objetivo cuantitativo, la Oficina Federal de Carreteras (FEDRO) ha propuesto establecer un objetivo de no más de 100 muertes y 2.500 lesiones graves por año para 2030.



En 2017 se completó una evaluación de "Via Sicura". La evaluación concluyó que, tres años después de la entrada en vigor de las primeras medidas, "Via Sicura" había tenido un impacto positivo en la seguridad vial. Cuatro medidas en particular contribuyeron a este resultado positivo: la prohibición del alcohol para conductores noveles y profesionales, el uso obligatorio de luces durante el día para vehículos de motor, la legislación que castiga las infracciones extremas de velocidad y ciertas medidas de infraestructura implementadas en 2016.

Objetivos numéricos

- Para 2030: menos de 100 fallecidos al año por accidentes de tráfico.
- Para 2030: menos de 2.500 heridos graves al año por accidentes de tráfico.

Líneas de Acción

- Prohibición del alcohol para conductores noveles y profesionales
- Uso obligatorio de luces durante el día para vehículos de motor
- Legislación que castiga las infracciones extremas de velocidad
- Mejoras en infraestructura implementadas en 2016

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
 - A finales de 2018, el Consejo Federal Suizo aprobó enmiendas sobre la regulación de la educación del conductor. Entre otras cosas, los conductores menores de 20 años deben tener una licencia de conducir en periodo de prueba durante al menos un año antes de obtener la definitiva.
 - La Oficina Federal de Carreteras (FEDRO) estableció un objetivo de no más de 100 muertes y 2.500 lesiones graves por año para 2030.
- Usuarios seguros
 - La licencia de conducir se revoca por un mínimo de dos años en casos de exceso de velocidad y desde 10 años hasta de por vida en caso de reincidencia.
 - A partir del 1 de octubre de 2016, se puede utilizar una prueba de alcohol en el aliento como prueba en el tribunal. Ya no es necesaria una muestra de sangre incluso a altas concentraciones de alcohol.
 - A partir del 1 de enero de 2014, los conductores noveles están sujetos a un límite cero de alcohol durante sus primeros tres años al volante. La misma restricción se aplica a todos los conductores profesionales.
 - Una nueva prueba de aptitud para conducir es obligatoria para aquellos condenados por delitos como conducir bajo la influencia de drogas altamente adictivas.
 - La Oficina Suiza para la Prevención de Accidentes ha intensificado las campañas que destacan los peligros de la distracción en el tráfico.
- Infraestructuras seguras:
 - En 2016 se activó una nueva base de datos en línea para la evaluación de medidas de seguridad vial infraestructural. Los primeros resultados, publicados en 2018, mostraron que la calidad de los datos debe mejorarse y que se deben tener en cuenta aún más medidas para producir resultados válidos. El análisis adicional se llevará a cabo en 2020.
- Vehículos seguros:
 - A partir de enero de 2014 es obligatorio el uso diurno de las luces en todos los vehículos a motor.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Switzerland ([Link PDF descargable](#))

4.3.24. ISRAEL: NATIONAL ROAD SAFETY PLAN 2019-2030



Población: 8,7 mill.

Vehículos de motor registrados: (datos 2017): 3,5 mill. (86% turismos, 9% camiones, 4% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 3,6

- Respecto al año anterior: disminución del 13,2%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 15,7%

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,9

Fallecidos por tipo de usuario: peatones: 31%; ocupantes de coches: 30%; motoristas: 13%; ciclistas: 5%; ciclomotores: 1%

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 59%; vías urbanas: 29%; autopistas y autopistas: 12%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50-70 km/h; carreteras convencionales: 80-90-100 km/h; autopistas y autopistas: 100-110-120 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,1 g/l profesionales, jóvenes y noveles.

Visión

Reducción de las víctimas por accidentes de tráfico.

Resumen

El objetivo principal de este planes reducir el riesgo de muerte en carretera a no más de cinco muertes por cada mil millones de kilómetros-vehículo.

Objetivos estratégicos

- Orientar las acciones de todos los organismos gubernamentales responsables de la seguridad vial.
- Aplicación de las normas de tráfico en las zonas urbanas.
- Elaboración de medidas para gestionar y regular el uso de la micromovilidad en las zonas urbanas

Objetivos numéricos

- Para 2030: Reducir el riesgo de muerte en carretera a no más de cinco muertes por cada mil millones de kilómetros-vehículo.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Programa de prevención para las minorías.
- Reducción de la velocidad en las zonas urbanas.
- Aumento de patrullas policiales y cámaras.
- Construcción acelerada de carriles para bicicletas.
- Uso obligatorio del casco para todos los usuarios de bicicletas eléctricas.
- Obligación de realizar un examen de conocimientos de conducción a los 16 años de edad.
- Obligación de aumentar la visibilidad de los microvehículos.
- Autorización a los inspectores municipales locales para hacer cumplir las leyes de seguridad vial.
- Campaña especial para que los directivos de las empresas alienten a sus empleados a no leer ni escribir mensajes de texto mientras conducen.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Israel ([Link PDF descargable](#))

4.3.25. JAPÓN: 10TH TRAFFIC SAFETY PROGRAMME 2016-2020



Perfil (Datos 2018)

Población: 126,7 mill.

Vehículos de motor registrados: (datos 2017): 91,4 mill. (67% turismos, 16% camiones, 12% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 3,3

- Respecto al año anterior: disminución del 13,2%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 15,7%

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,5

Fallecidos por tipo de usuario: peatones: 36%; ocupantes de coches: 21%; ciclistas: 15%; motoristas: 11%; ciclomotores: 6%

Fallecidos por tipo de vía: vías urbanas: 58%; carreteras convencionales: 38%; autopistas y autopistas: 3%

Límites de velocidad: vías urbanas: 40-50-60 km/h; carreteras convencionales: 50-60 km/h; autopistas y autopistas: 100 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,3 g/l.

Visión

Hacer de Japón el país más seguro del mundo en tráfico rodado.

Resumen

El décimo programa de seguridad intenta reducir las consecuencias de los accidentes, en particular para la población de adultos mayores y los niños, y para la prevención de accidentes de peatones y ciclistas, mediante el uso de nuevas tecnologías, análisis en profundidad del tráfico y datos de accidentes y la participación de la comunidad.

Objetivos estratégicos

- Reducir las consecuencias de los accidentes.
- Utilización de nuevas tecnologías.
- Análisis a fondo de los datos sobre tráfico y accidentes.
- Participación de la comunidad.

Objetivos numéricos

- Para 2020: menos de 2 500 muertes (en las 24 horas tras un accidente) al año
- Para 2020: menos de 500.000 muertos o heridos por accidente de tráfico al año.

Líneas de Acción

- Aplicación de la ley.
- Sistema mejorado de rescate y de emergencias médicas.
- Apoyo a las víctimas, incluido un sistema adecuado de compensación de daños.
- Investigación y desarrollo.
- Seguridad del vehículo.
- Conducción segura.
- Mantenimiento del entorno de la carretera.
- Difusión y refuerzo de los mensajes de seguridad vial.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Cooperación entre los Ministerios, el resto del Sector Público y el sector privado.
- Plan integral de seguridad para vehículos comerciales 2020.
- Difusión de la tecnología de conducción automatizada (establecimiento de un entorno para la realización de pruebas de los sistemas).
- Obligación de realizar un examen cognitivo para los conductores de 75 años o más que hayan cometido determinadas infracciones. Los conductores sospechosos de padecer demencia deben someterse a un examen médico.
- Ampliación de las zonas de 30 km/h.
- Aumento considerable de las multas por utilizar teléfonos móviles.
- Desarrollo y la aplicación de los Sistemas Universales de Gestión del Tráfico (UTMS).
- Promoción del desarrollo de "Coches de apoyo a la seguridad" equipados con un freno automático y "Coches de apoyo a la seguridad S" equipados con un sistema para prevenir la aceleración repentina e involuntaria.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Japan ([Link PDF descargable](#))

4.3.26. COREA DEL SUR: 8TH NATIONAL SAFETY TRANSPORT PLAN 2017-2021



Población: 51,6 mill.

Vehículos de motor registrados: (datos 2017): 26,9 mill. (70% turismos, 13% camiones, 8% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: **7,3**

- Respecto al año anterior: disminución del 9,7%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 31,3%

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 1,4

Fallecidos por tipo de usuario peatones: 39%; ocupantes de coches: 19%; motoristas: 17%; ciclistas: 5%; ciclomotores: 3%

Fallecidos por tipo de vía: vías urbanas: 51%; carreteras convencionales: 41%; autopistas y autopistas: 8%

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 60-80 km/h; autopistas y autopistas: 110 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l.

Perfil

(Datos 2018)

Visión

Alcanzar los **niveles de seguridad de los países de la OCDE.**

Resumen

Reducir el número de víctimas mortales en las carreteras a menos de 2.700 al año.

Objetivos estratégicos

- Aumento de la educación en seguridad vial
- Introducción de varias normas y reglamentos para los usuarios de las carreteras
- Ley sobre el uso de cascos de bicicleta.

Objetivos numéricos

- Para 2021: reducir el número de fallecidos a menos de 2.700 al año, con metas intermedias para cada año de 2017 a 2021
- Para 2021: reducir la tasa de mortalidad por cada 100.000 habitantes a 5,2
- Para 2021: reducir la tasa de mortalidad por cada 10.000 vehículos (incluidos los ciclomotores) a menos de 1,0.

Líneas de Acción

- Gestión de la seguridad vial.
- Gestión de la velocidad.
- Infraestructuras.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Uso obligatorio de los cinturones de seguridad traseros.
- Creación de organismos policiales autónomos locales.
- Obligatoriedad del uso del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de automóviles en todo tipo de carreteras.
- Reducción del límite de velocidad de 60 km/h a 40 ó 50 km/h en las zonas residenciales y comerciales (En las zonas residenciales donde hay una densa actividad peatonal, el límite de velocidad ya se redujo a 30 km/h).
- Construcción de rotondas adicionales.
- Designación de zonas plateadas cerca de las instalaciones para ancianos.
- Construcción de zonas de descanso adicionales a lo largo de las autopistas.
- Construcción de cruces peatonales adicionales para limitar a menos de 200 metros la distancia entre dos cruces.
- Instalación de vallas de seguridad para impedir el cruce de peatones.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Korea ([Link PDF descargable](#))

4.3.27. MARRUECOS: ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2017-2026



Población: 32,5 mill.

Vehículos de motor registrados: (2016): 3,8 mill. (71% turismos, 24% camiones, 1,5% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 9,9

- Respecto al año anterior: disminución del 6,5%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 1,4%

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados datos 2016): 10

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 30%; motoristas: 29%; peatones: 28%; ciclistas: 6%

Fallecidos por tipo de vía: vías urbanas: 33%; carreteras convencionales: 60%; autopistas y autopistas: 7%

Límites de velocidad: vías urbanas: 60 km/h; carreteras convencionales: 100 km/h; autopistas y autopistas: 120 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,2 g/l.

Visión

Desarrollar un **comportamiento responsable de los usuarios** de las vías y un **sistema de carreteras seguro**.

Resumen

La estrategia actual de seguridad vial abarca el período 2017-2026 y se basa en cinco pilares: peatones, motocicletas, accidentes de vehículos individuales, niños y transporte profesional. Tiene por objetivo reducir en un 20% los fallecidos por accidente desde 2015 hasta 2021 y llegar hasta el 50% en 2026.

Objetivos estratégicos

- Control del exceso de velocidad.

Objetivos numéricos

- Para 2021: Reducir el número de muertes a menos de 2.800 al año (disminución del 20% de 2015 a 2021)
- Para 2026: Reducir el número de muertes a menos de 1.900 al año (disminución del 50% de 2015 a 2026)

Líneas de Acción

- Gestión de la seguridad vial.
- Usuarios de la vía.
- Infraestructura segura.
- Vehículos seguros.
- Medidas post-accidente.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Creación de la Agencia Nacional de Seguridad vial.
- Aumento considerable de radares fijos y móviles.
- Distribución de 10.000 cascos de bicicleta y 10.000 cascos de motocicleta en 2017.
- Campañas de comunicación (velocidad, cinturones de seguridad, uso de teléfonos móviles mientras se conduce, respeto de los pasos de peatones).
- Mejorar la aplicación de la ley y sus sanciones.
- Reforzar la señalización vial en 5 200 km de tramos de carretera peligrosos.
- Auditoría de los centros de inspección técnica sospechosos de entregar certificados de inspección falsificados.
- Vehículos de transporte escolar equipados con un asiento y un cinturón de seguridad para cada niño.
- Creación de ocho nuevas unidades de emergencia médica de proximidad.
- Adquisición de 102 ambulancias equipadas con equipos técnicos especiales.
- Construcción de cinco unidades de emergencia de protección civil y contratación de 200 trabajadores de protección civil.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Moroco ([Link PDF descargable](#))

4.3.28. NIGERIA: NATIONAL ROAD SAFETY STRATEGY (NRSS 2016-2020)



Población: 186 mill.

Vehículos de motor registrados: N/D.

Fallecidos por 100.000 habitantes: N/D.

- Respecto al año anterior: disminución del 1,3%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 1,4%

Perfil

(Datos 2017)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados datos 2016): 1,4

Fallecidos por tipo de usuario: Alta mortalidad de motoristas y peatones.

Fallecidos por tipo de vía: N/D.

Límites de velocidad: vías urbanas 50 km/h; carreteras convencionales: 60-80 km/h; autopistas: 110 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,2 g/l profesionales y noveles.

Visión

Reducción del número de fallecidos, por medio de los **Cinco Pilares de la OMS**.

Resumen

La Estrategia de Seguridad Vial de Nigeria (NRSS 2016-20) fue aprobada por el Consejo Ejecutivo Federal y respaldada por el Consejo Económico Nacional, que incluye a todos los Ejecutivos Estatales (Gobernadores) de la Federación. Se basa en el Plan de las Naciones Unidas para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y sus cinco pilares estratégicos, y su objetivo principal es reducir a la mitad el número proyectado de muertes en 2020 en comparación con el nivel de 2010. Para alcanzar este objetivo, se han establecido objetivos intermedios. Para 2018, uno de los objetivos corporativos de FRSC es mejorar los servicios de cumplimiento y rescate con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico en un 15% y las muertes en un 30%.

Objetivos estratégicos

- Mejorar los servicios de aplicación de la ley.
- Mejorar los servicios de rescate.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir en un 60% los fallecidos respecto al valor de referencia de 2009
- Para 2018: Reducir en un 15% el número de accidentes respecto al valor de referencia de 2009
- Para 2018: Reducir en un 30% los fallecidos respecto al valor de referencia de 2009

Líneas de Acción

- Gestión de la seguridad vial.
- Aplicabilidad de la ley.
- Gestión de la velocidad.
- Usuarios
- Vehículos.
- Infraestructuras
- Atención post-accidente.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Esfuerzos para armonizar los registros de datos sobre accidentes de tráfico.
- Continuación del programa de asistencia del Banco Mundial que proporciona mano de obra y equipo operacional para realizar evaluaciones de la seguridad vial.
- Operaciones especiales de patrullaje.
- Dispositivos de limitación de velocidad en todos los vehículos comerciales.
- Educación sobre seguridad vial en las escuelas primarias y secundarias.
- Campaña importancia del uso del cinturón.
- Se establecieron más Centros de Inspección Técnica Periódica de vehículos, y comprobaciones de seguridad gratuitas para todos los vehículos.
- Auditorías de seguridad vial.
- Auditoría de señalización vial.
- Establecimiento de puntos de ambulancia de emergencia (llamados ZEBRA).

Fuentes

IRTAD - Road safety 2018 - Nigeria ([Link PDF descargable](#))

4.3.29. SUDÁFRICA: NATIONAL ROAD SAFETY STRATEGY 2016-2030



Población: 57,7 mill.

Vehículos de motor registrados: 11,2 mill. (64% turismos, 26% camiones, 3% motos, 3% autobuses)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 22,4

- Respecto al año anterior: disminución del 8%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 71%

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 10,4

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes coches: 59%; peatones: 39%; motoristas: 2%.

Fallecidos por tipo de vía: N/D.

Límites de velocidad: vías urbanas 60 km/h; carreteras convencionales: 100 km/h; autopistas: 120 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,2 g/l profesionales.

Perfil

(Datos 2018)

Visión

Convertirse en uno de los **países líderes en seguridad vial**.

Resumen

La estrategia actual de seguridad vial abarca el período 2016-2030. El objetivo es reducir para 2030 las muertes y lesiones en un 50% desde el valor de referencia de 2010. Para ello se alinea con los 5 pilares de seguridad vial de la OMS.

La implementación de la estrategia se ha dividido en tres fases:

- A corto plazo establecer una gestión de seguridad sólida. Creación de instituciones creíbles para mejorar el comportamiento de los usuarios de la carretera.
- A medio plazo, el objetivo es reducir los accidentes y las lesiones, así como sus consecuencias para la sociedad.
- El objetivo a largo plazo es convertirse en uno de los países líderes en seguridad vial.

Objetivos estratégicos

- Establecer una gestión de seguridad sólida.
- Creación de instituciones creíbles para mejorar el comportamiento de los usuarios.
- Reducir los accidentes y las lesiones, así como sus consecuencias para la sociedad.

Objetivos numéricos

- Para 2030: Reducir en un 50% los fallecidos respecto al nivel de referencia de 2010.

Líneas de Acción

- Mejorar la gestión de la seguridad vial.
- Mejoras en las infraestructuras.
- Vehículos seguros: implantación de estándares de seguridad.
- Usuarios vulnerables de la vía.
- Gestión eficaz y efectiva de la atención post-accidente.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
 - Acciones para mejorar la coordinación y la gestión, eliminar la corrupción, mejorar los sistemas de datos, garantizar una financiación y capacidad adecuadas y mejorar el uso de la tecnología para proteger a los usuarios de la carretera.
- Usuarios seguros
 - Aumentar la protección de los usuarios vulnerables de la carretera, fortalecer la aplicación y seguir involucrando a las comunidades en la seguridad vial.
- Vehículos seguros:
 - Aumentar los estándares de seguridad del vehículo y garantizar que los vehículos en la red de carreteras sean aptos para circular con seguridad.
- Infraestructuras seguras:
 - Se llevan a cabo regularmente auditorías viales y evaluaciones de seguridad para identificar y abordar ubicaciones de alto riesgo ("puntos negros").

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - South Africa ([Link PDF descargable](#))

4.3.30. ARGENTINA: PLAN FEDERAL DE SEGURIDAD VIAL 2016-2026



Población: 44,5 mill.

Vehículos de motor registrados: 24,5 mill. (65% turismos, 34% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: **12,3**

- Respecto al año anterior: aumento del 2%
- Respecto a hace 10 años: ligero aumento.

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados (datos de 2017): 2,2

Fallecidos por tipo de usuario: motoristas: 44%, ocupantes coches: 27%; peatones: 11%; ciclistas: 4%.

Fallecidos por tipo de vía: la mayoría en vías urbanas.

Límites de velocidad: vías urbanas 40 km/h; carreteras convencionales: 110 km/h; autopistas y autopistas: 120 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,2 g/l motoristas; 0,0 g/l conductores noveles y profesionales.

Visión

Evitar y reducir las muertes y lesiones por accidentes de tráfico.

Resumen

Argentina actualizó su estrategia de seguridad vial en 2016 estableciendo el objetivo de una reducción del 30% en el número de personas muertas o heridas de gravedad para 2026. La estrategia se centró en fortalecer la coordinación institucional en los diferentes niveles de gobierno, aplicación de la ley de tránsito, campañas de educación y seguridad vial, vehículos e infraestructura más seguros y respuesta al accidente; tomando como referencia la Década de Acción por la Seguridad Vial de la ONU y sus cinco pilares. Desde su inicio, el enfoque de la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) ha sido la creación de una licencia de conducir nacional, un plan nacional de educación, un plan nacional de monitorización y el desarrollo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Sin embargo, como Argentina es un país federal, las provincias están facultadas para aceptar o rechazar las recomendaciones que realice el gobierno por medio de la ANSV.

Objetivos estratégicos

- Creación de una licencia de conducir nacional, única para todas las provincias.
- Plan de educación vial nacional.
- Plan nacional de supervisión.
- Desarrollo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Objetivos numéricos

- Para 2026: Reducir en un 30% los fallecidos y heridos graves respecto a 2016.

Líneas de Acción

- Cooperación interadministrativa entre provincias, municipios y estado federal.
- Usuarios de las vías y carreteras.
- Aplicación de las leyes de tráfico y las correspondientes sanciones.
- Infraestructuras seguras.
- Vehículos seguros.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Promoción de Observatorios de Seguridad Vial provinciales.
- Estándares unificados para obtener la licencia de conducir.
- Desarrollo de un sistema único de recolección y análisis de datos de seguridad vial.
- Campañas uso del casco, cinturón de seguridad, fuerza de las sanciones policiales.
- Charlas y cursos de educación vial para formar a policías, profesores, agentes de tráfico, ciclistas, ciudadanos...
- Charlas en colegios de Educación vial para escolares.
- Introducción del SICAM (Sistema de infracciones por cámaras móviles).
- Obligación de introducción de estándares mínimos de seguridad en los vehículos.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Argentina [\(Link PDF descargable\)](#)

4.3.31. CANADÁ: ROAD SAFETY STRATEGY (RSC) 2025



Población: 36,7 mill.

Vehículos de motor registrados: 24,6 mill. (92% turismos, 5% camiones, 3% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 5,0

- Respecto al año anterior: disminución del 2,8%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 37%.

Perfil

(Datos 2017)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,7

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 61%; peatones: 16%; motoristas: 11%; ciclistas: 3%; ciclomotores: 2%.

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 31%; vías urbanas: 33%; autopistas y autopistas: 15%; (desconocido: 20%).

Límites de velocidad: vías urbanas 40-70 km/h; carreteras convencionales: 80-90 km/h; autopistas y autopistas: 100-110 km/h.

Límites de alcohol en sangre (en la mayoría de las provincias): 0,4-0,5 g/l en general; 0,0 g/l jóvenes (< 21) y noveles.

Visión

VISIÓN CERO: Las carreteras más seguras del mundo.

Resumen

La Estrategia de Seguridad Vial (RSS) 2025 fue lanzada por el Consejo de Ministros responsables de Transporte y Seguridad Vial a principios de 2016. El objetivo sigue siendo lograr tendencias a la baja en muertes y lesiones graves durante un periodo de cinco años, comparando promedios móviles de varios años con el período de referencia establecido.

El nuevo plan tiene un mayor énfasis en las tecnologías de vehículos y la infraestructura vial. Canadá ha adoptado como objetivo enfoque de Visión Cero.

Se mantiene una base de datos de iniciativas de seguridad vial probadas y prometedoras como parte de la estrategia y se alienta a cada jurisdicción a desarrollar su propio plan de seguridad vial basado en las necesidades y condiciones regionales.

Objetivos estratégicos

- Mejorar la comunicación, la cooperación y la colaboración entre las partes interesadas.
- Mejora de la legislación y la aplicación.
- Mejorar la información sobre seguridad vial en apoyo de la investigación y la evaluación.
- Mejorar la seguridad de los vehículos y la infraestructura vial.
- Aprovechar la tecnología y la innovación.

Líneas de Acción

- Buenas prácticas: Base de datos de iniciativas de seguridad probadas y prometedoras.
- Vehículos seguros: uso de la tecnología, vehículos automatizados y conectados
- Infraestructuras seguras

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
 - El enfoque de Visión Cero está siendo adoptado por una serie de socios de seguridad tales como municipios y departamentos de transporte.
 - Transport Canada está trabajando para desarrollar el Marco de seguridad de Canadá para vehículos automatizados y conectados (AV/CV), para proporcionar un marco regulatorio completo y estable para todas las administraciones involucradas"
- Usuarios de la carretera
 - Desde 2019 es obligatorio el uso de dispositivos de registro electrónico (ELD) por parte de transportistas regulados por el gobierno federal y sus conductores para controlar mejor las horas de servicio de un conductor en un esfuerzo por mejorar el cumplimiento y reducir el riesgo de fatiga. relacionadas con colisiones y promover una competencia más justa entre los transportistas.

- En 2016 se creó un grupo de trabajo con provincias, territorios y partes interesadas para considerar medidas que podrían mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de la carretera en relación con los vehículos pesados.
- Transport Canada está investigando el desempeño humano y el estado del conductor en un esfuerzo por comprender mejor su papel en los sistemas de conducción automatizados.
- Vehículos:
 - Transport Canada continúa evaluando una variedad de nuevos sistemas automáticos de prevención de accidentes.
 - Los vehículos que circulan sin luces en la oscuridad, o en condiciones de poca luz, representan un grave riesgo de seguridad. También es importante usar una iluminación adecuada en todas las condiciones de circulación. Transport Canada introdujo un nuevo estándar de iluminación para ayudar a los vehículos y conductores a ver y ser vistos que entrará en vigor en 2021.
 - Se van a realizar pruebas de prevención de choques de autobuses automáticos de baja velocidad en pista de pruebas. También se evaluarán las impresiones de los usuarios también respecto a estos vehículos.
 - En febrero de 2019, el Gobierno de Canadá lanzó una nueva web pública (www.canada.ca/automatedvehicles) para educar al público canadiense sobre las nuevas tecnologías de vehículos. El sitio web ofrece información sobre tecnologías automáticas y conectadas del vehículo, incluidos los aspectos de seguridad de los sistemas avanzados de asistencia al conductor que están disponibles actualmente.
- Infraestructura:
 - La Asociación de Transporte de Canadá (TAC) ha lanzado la edición 2017 de la Guía de Diseño Geométrico para Carreteras Canadienses (GDG).
 - Complementaria a la GDG es la Guía de diseño de rotondas canadienses (CRDG) que proporciona información y orientación relacionada con la planificación, diseño, construcción, operación, mantenimiento y seguridad de rotondas en Canadá.
 - TAC ha lanzado la Guía Canadiense para Calmado el Tráfico (Segunda Edición), que presenta el calmado del tráfico como un método para reducir la velocidad y o el volumen de tráfico no local que se cruza por los vecindarios.

Fuentes IRTAD - Road safety 2019 - Canada ([Link PDF descargable](#))
Road Safety Strategy (RSS) 2025 ([Link web](#))

4.3.32. CHILE: ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2020-2030



Población: 18,6 mill.
Vehículos de motor registrados: 5,4 mill. (68% turismos, 26% camiones, 4% motos)
Fallecidos por 100.000 habitantes: 10,5

- Respecto al año anterior: aumento del 1,7%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 5,6%.

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados (datos de 2017): 3,6
Fallecidos por tipo de usuario: peatones: 36%, ocupantes coches: 30%; motoristas: 9%; ciclistas: 6%.
Fallecidos por tipo de vía: la mayoría en vías urbanas.
Límites de velocidad: vías urbanas 50 km/h; carreteras convencionales: 100 km/h; autovías y autopistas: 120 km/h.
Límites de alcohol en sangre: 0,3 g/l en general.

Perfil (Datos 2018)

Visión VISION CERO, por medio del SISTEMA SEGURO.

Resumen En 2017, Chile actualizó su Política Nacional de Seguridad Vial, originalmente escrita en 1993 y que servía hasta entonces como guía estratégica general. Esta nueva política se

creó a través de un proceso participativo con representantes de entidades públicas y privadas, asociaciones de ciudadanos, asociaciones de víctimas de accidentes, expertos y partes interesadas relevantes de la seguridad vial. Con esta nueva Política de Seguridad Vial, Chile busca adherirse al enfoque de Sistema Seguro mediante la adopción de sus principios y adoptar la "Visión Cero" como objetivo a largo plazo.

Chile anunció el Acuerdo Nacional para la Seguridad Vial en septiembre de 2018, que establece acciones prioritarias y el marco de acción para la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2020-2030. El objetivo general de la nueva estrategia es reducir las muertes por tráfico en un 30% para el año 2030 en comparación con el promedio del período 2011-2019.

El documento del Acuerdo Nacional prioriza 11 temas e incluye 42 medidas de acción asociadas que se llevarán a cabo durante 2019 para abordar la seguridad vial en Chile.

Objetivos estratégicos

Los 11 temas prioritarios del Acuerdo Nacional:

- El derecho de los niños a ser transportados con seguridad.
- La gestión y la financiación institucional.
- Mejoras de las estadísticas.
- Educación sobre seguridad vial.
- Atención integral a las víctimas de accidentes.
- Procedimientos para la obtención de licencias de conducir.
- Normas de los vehículos.
- Señalización y diseño de carreteras.
- Aplicación de los límites de velocidad.
- Seguridad vial en el lugar de trabajo y en los desplazamientos.
- Certificación y educación de conductores profesionales.

Objetivos numéricos

- Para 2030: Reducir en un 30% los fallecidos respecto a la media de 2011-2019.

Líneas de Acción

- Gestión de los límites de velocidad.
- Usuarios.
- Vehículos.
- Infraestructuras.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Reducción del límite de velocidad urbana de 60 a 50 km/h.
- Nuevo dispositivo de prueba de drogas que utiliza saliva.
- Aumento de las penas por alcohol y drogas, y por el uso del móvil.
- Propuesta de un proyecto de ley para crear subcategorías para la licencia de clase C según la cilindrada de la motocicleta.
- Nuevo examen práctico para motocicletas.
- Los nuevos vehículos ligeros deberán tener anclajes Isofix/Latch para instalar SRI.
- Se requiere una acreditación del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones para los cascos de motocicleta.
- Eliminación de la placa frontal de las motocicletas.
- Obligatoriedad de airbags para el asiento del conductor y del acompañante en los vehículos ligeros.
- Elaboración de un "Manual de recomendaciones" de alto nivel para el diseño de carriles bici.
- Ley que permita el cobro de multas por infracciones de velocidad mediante radares automáticos.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Chile ([Link PDF descargable](#))

4.3.33. COLOMBIA: PLAN NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2021



Población: 49,8 mill.
Vehículos de motor registrados: 14,2 mill. (39% turismos, 2% camiones, 36% motos, 3% autobuses)
Fallecidos por 100.000 habitantes: 13,6
 - Respecto al año anterior: aumento del 2%
 - Respecto a hace 10 años: disminución del 29,8%.
Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 4,7
Fallecidos por tipo de usuario: motoristas: 44%; ocupantes de coches: 27%; peatones: 11%; ciclistas: 4%
Fallecidos por tipo de vía: la mayoría en vías urbanas.
Límites de velocidad: vías urbanas 60 km/h; carreteras convencionales: 80 km/h; autovías y autopistas: 100 km/h.
Límites de alcohol en sangre: 0,2 g/l en general.

Perfil (Datos 2017)

Visión

El Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020 de la ONU.

Resumen

El Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 se basa en la política las Naciones Unidas liderada por la OMS; y por lo tanto en sus Cinco Pilares estratégicos. Su objetivo principal es reducir en un 26% el número de muertes, e incluye una serie de indicadores intermedios concretos: peatones, motoristas y alcohol y drogas. El gobierno de Colombia está trabajando en la próxima estrategia de seguridad vial, que cubrirá el período 2022-2030, y que se basará en el Enfoque del Sistema Seguro.

Objetivos estratégicos

Los cinco pilares de la OMS:

- Gestión de la seguridad vial
- Usuarios seguros
- Infraestructura segura
- Vehículos seguros
- Asistencia post-accidente.

Objetivos numéricos

- Para 2021: Reducir un 26% las muertes en carretera respecto a 2011.
- Para 2021: Reducir un 18% en el número de peatones muertos respecto a 2011.
- Para 2021: Reducir un 27% en el número de motociclistas muertos respecto a 2011.
- Para 2021: Eliminación de todos los accidentes mortales relacionados con el alcohol y las drogas.

Líneas de Acción

- Gestión del tráfico.
- Mantenimiento infraestructuras.
- Seguridad Vial.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Establecimiento de comités locales y consejos territoriales para la seguridad vial por conducto del Organismo Nacional de Seguridad Vial, con el fin de aplicar el concepto de responsabilidad compartida e involucrar a las autoridades locales
- Programa para mejorar la infraestructura local: intervenciones eficientes en puntos críticos para reducir el número de accidentes y calmar el tráfico.
- Campañas de comunicación centradas especialmente en la conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad y el uso de cascos
- Introducción de una norma nacional para los cascos de motocicleta
- Introducción de un reglamento sobre la publicidad de la venta de vehículos para incluir iconos relativos a las características de seguridad de los vehículos.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Colombia ([Link PDF descargable](#))
 Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 ([Link PDF descargable](#))



4.3.34. ESTADOS UNIDOS: DOT STRATEGIC PLAN 2018-2022



Población: 325,7 mill.

Vehículos de motor registrados: 290 mill. (46% turismos, 51% camiones incluidos SUVs, 3% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 11,4

Perfil

(Datos 2017)

- Respecto al año anterior: disminución del 1,8%
- Respecto a hace 10 años: aumento del 12,5%

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 1,3

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 36%; camiones, SUVs, pickups: 32%; peatones: 16%; motoristas: 14%; ciclistas: 2%

Fallecidos por tipo de vía: vías urbanas: 44%; carreteras convencionales: 40%; autovías y autopistas: 13%.

Límites de velocidad: varían según el estado; autovías y autopistas: 88-129 km/h (55-80 MPH, establecido por cada estado).

Límites de alcohol en sangre: 0,8 g/l en general en todos los estados (establecido por cada estado).

Visión

Reducir muertos, heridos y pérdidas económicas por accidentes de tráfico, por medio del enfoque de **SISTEMA SEGURO**.

Resumen

En 2010, el Departamento de Transportes (DOT) designó la reducción de las muertes en las carreteras como uno de sus objetivos de alta prioridad. Tres agencias trabajan juntas para abordar múltiples dimensiones de la seguridad vial: la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA), la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA).

El plan estratégico de NHTSA se extiende de 2016 a 2020 y centra su misión en los objetivos estratégicos de Seguridad, Seguridad Proactiva de Vehículos, Vehículos Automatizados, Factores Humanos y Excelencia Organizacional.

En febrero de 2018, el DOT anunció su Plan Estratégico para los años fiscales 2018-2022 (el año fiscal del gobierno de EE. UU. se extiende del 1 de octubre al 30 de septiembre). El plan reiteró el principio de seguridad como el principal objetivo estratégico y organizativo del DOT, y planea mitigar los riesgos y alentar el cambio de infraestructura y comportamiento mediante el uso de un enfoque de Sistema Seguro basado en datos para identificar riesgos, mejorar estándares y programas y evaluar la efectividad.

Objetivos estratégicos

- Infraestructuras seguras: Mejora la seguridad de las carreteras
- Vehículos seguros: Sistemas activos de seguridad y Vehículos automatizados
- Usuarios seguros
- Mejora de la gestión de la seguridad vial.

Objetivos numéricos

- Para 2020: no más de 1,01 fallecidos por cada millón de VMT (Vehículo-Milla Recorrida).

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
En los EE. UU. se promueve un enfoque basado en datos para salvar vidas en todas las carreteras públicas, apoyando el desarrollo de Planes Estatales Estratégicos de Seguridad Vial y un enfoque de seguridad basada en objetivos para el gasto de los presupuestos del Programa de Mejoramiento de la Seguridad Vial y todos los demás presupuestos para carreteras, tanto federales como estatales.
- Gestión de la velocidad:
En los Estados Unidos, los choques se definen como relacionados con el exceso de velocidad si algún conductor en el choque fue acusado de un delito relacionado con el exceso de velocidad o si un oficial de policía indicó que correr, conducir demasiado rápido para las condiciones o exceder el límite de velocidad publicado

era un factor contribuyente en el choque. La Administración Federal de Carreteras (FHWA) ha desarrollado medios para ayudar a las agencias estatales y locales en los EE. UU. a abordar las muertes por exceso de velocidad.

- **Usuarios seguros (drogas):**
La NHTSA y la Asociación Internacional de Jefes de Policía (IACP, por sus siglas en inglés) anunciaron en 2019 un nuevo programa la conducción bajo efecto de drogas en las carreteras de Estados Unidos.
- **Infraestructuras seguras y Transportes:**
Programa BUILD: USD 900 millones de USD en subvenciones, dando especial relevancia a proyectos que proporcionen acceso a servicios de transporte fiables, seguros y asequibles para comunidades en áreas rurales.
- **Atención post-accidente:**
HTSA alberga la Oficina del Programa Nacional 911. Desde 2019, la NHTSA y el Departamento de Comercio (DOC) colaboran en un programa para apoyar los sistemas 911, para permitir la migración a una red de emergencia basada en el Protocolo de Internet conocida como Next Generation 911 (NG911). Se espera que los premios se completen a fines de 2019. Esta transición a NG911 implicará no sólo nuevo hardware y software, sino un importante labor de coordinación de una gran variedad de entidades de emergencias, comunicaciones, seguridad pública, legislativas y de gobierno, a nivel de estados y condados.

Fuentes IRTAD - Road safety 2019 - United States ([Link PDF descargable](#))

4.3.35. MÉXICO: ESTRATEGIA NACIONAL DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020



Población: 124,7 mill.

Vehículos de motor registrados: 45,5 mill. (68% turismos, 24% camiones, 8% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 12,8

- Respecto al año anterior: disminución del 2%
- Respecto a hace 10 años: aumento del 13%.

Perfil

(Datos 2017)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 3,5

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 14%; motoristas: 12%; peatones: 24%; ciclistas: 1% (desconocido: 49%).

Fallecidos por tipo de vía: N/D.

Límites de velocidad: vías urbanas: 20-80 km/h; carreteras convencionales: 60-100 km/h, autopistas y autovías: 110 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,8 g/l en general; 0,3 g/l profesionales.

Visión

Proteger la vida y la integridad física de las personas y sus movimientos en las vías públicas del país.

Resumen

La Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-21, se basa en la política las Naciones Unidas ("Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020") liderada por la OMS; y por lo tanto en sus Cinco Pilares estratégicos.

Su objetivo principal es reducir en un 50% el número de muertes en carretera entre 2010 y 2020.

Objetivos estratégicos

- Adopción de una ley general de seguridad vial.
- Creación de un organismo nacional de seguridad vial.
- Creación de un consejo nacional de seguridad vial.



Objetivos numéricos

- Reducir en la medida de lo posible las lesiones y discapacidades causadas por los accidentes de tráfico.
- Para 2020: Reducir un 26% las muertes en carretera respecto al nivel de referencia de 2010.

Líneas de Acción

Alineadas con los cinco pilares de la OMS:

- Gestión de la seguridad vial.
- Infraestructura más segura.
- Vehículos más seguros.
- Comportamiento de los usuarios de la carretera.
- Atención post-accidente.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Desarrollar el programa Nacional de Infraestructura Vial 2018-2024 para avanzar hacia una red de comunicaciones y transporte intermodal integrada, eficiente, sostenible, segura y moderna
- Mejorar la conectividad de las telecomunicaciones modernas;
- Mejorar la infraestructura en las zonas urbanas y garantizar el tránsito seguro de personas.
- Mejora y construcción de proyectos viales que contribuyan a reducir los costos generales de los viajes y a aumentar la seguridad vial.
- Fortalecimiento de la capacidad de supervisión de la autoridad para garantizar el cumplimiento de la normativa y asegurar que los centros de formación de conductores dispongan de las instalaciones y el equipo adecuados.
- Exámenes psicofísicos y toxicológicos.
- Desarrollar la infraestructura de transporte con un enfoque multimodal, sostenible, competitivo y accesible que amplíe la cobertura del transporte nacional y regional.
- Elaboración del Acuerdo de Acciones con las Cámaras de Autotransporte para incrementar la seguridad vial en las carreteras y puentes de jurisdicción federal.
- Nueva normativa sobre cascos de motocicleta, acciones de promoción de la salud, especificaciones de seguridad y métodos de prueba.
- Creación de los Consejos Estatales de Prevención de Accidentes.
- Se han creado Observatorios Estatales para monitorización y análisis de datos a nivel estatal.
- Inclusión de conceptos y temas en los exámenes de conducir que permitan fortalecer el aspecto actitudinal del conductor, a través de la promoción de una cultura de seguridad vial y el respeto a las normas, así como el conocimiento de las consecuencias negativas generadas por los diversos factores de riesgo y los comportamientos peligrosos.
- Mayores controles (especial atención a la detección de alcohol y drogas)
- Creación de una Certificación en Actos de Tránsito y Seguridad Vial para investigar los accidentes.
- Manual de Auditorías de Seguridad Vial: asegurar que los proyectos de carreteras, desde sus primeras etapas, den prioridad a la seguridad de todos los usuarios
- Proyecto para evaluar el rendimiento y el estado de la red de carreteras federales utilizando la metodología del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras.
- Instalación de barreras protectoras, la mejora de las intersecciones, los puentes peatonales, las paradas de autobús, las marcas viales, las rampas de frenado de emergencia, los cruces con el ferrocarril y la instalación de marcas en el pavimento con pintura termoplástica y amortiguadores de impacto.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Mexico ([Link PDF descargable](#))

4.3.36. URUGUAY: ESTRATEGIA DE SEGURIDAD VIAL 2011-2020



Población: 3,5 mill.

Vehículos de motor registrados: (datos 2017): 2,5 mill. (44% turismos, 3% camiones, 52% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: **15,1**

- Respecto al año anterior: aumento del 12,3%
- Respecto a hace 10 años: disminución del 5%

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 3,5

Fallecidos por tipo de usuario: motoristas: 45%; ocupantes de coches: 31%; peatones: 16%; ciclistas: 6%

Fallecidos por tipo de vía: vías urbanas: 53%; carreteras convencionales: 47%

Límites de velocidad: vías urbanas: 45 km/h; carreteras convencionales: 90 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,0 g/l en general.

Perfil

(Datos 2018)

Visión

Reducción del número de fallecidos, por medio de los **Cinco Pilares de la OMS**.

Resumen

En 2011, Uruguay adoptó una estrategia de seguridad vial (2011-20), adhiriéndose a la Década de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Se basa en los cinco pilares del Plan de Acción del Decenio de Acción de las Naciones Unidas: fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial, infraestructura más segura, vehículos más seguros; comportamiento del usuario de la carretera y atención posterior al accidente. La estrategia incluye como objetivo principal una reducción del 50% en el número de muertes entre 2010 y 2020. Sin embargo, el objetivo no se cumplirá.

Objetivos estratégicos

- Para 2020: Reducir en un 50% los fallecidos respecto a 2010.

Líneas de Acción

Alineadas con los cinco pilares de la OMS:

- Gestión de la seguridad vial.
- Infraestructura más segura.
- Vehículos más seguros.
- Comportamiento de los usuarios de la carretera.
- Atención post-accidente.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Gestión de la seguridad vial:
 - En 2016 se creó la Policía Nacional de Tráfico.
- Gestión de la velocidad:
 - En 2016 se puso en marcha el Centro de gestión del tráfico. para administrar y monitorizar el tráfico en tiempo real en la ciudad de Montevideo.
- Usuarios seguros
 - En 2016 UNASEV (Unidad Nacional de Seguridad Vial) lanzó un grupo interinstitucional para regular las ventas de motocicletas. Como resultado se legisló la capacitación obligatoria para los trabajadores en motocicletas, incluido un certificado de capacitación profesional por parte de la autoridad competente.
 - En 2015 se aprobó la ley de “cero alcohol”, que entró en vigencia en enero de 2016.
- Infraestructuras seguras:
 - UNASEV está trabajando desde 2017 junto con el Ministerio de Transporte para hacer auditorías de seguridad vial en las carreteras con malas estadísticas.
 - La Dirección Nacional de Carreteras ha facilitado el desarrollo de un plan de inversión para carreteras más seguras. Se están llevando a cabo varios proyectos importantes de mejora de la infraestructura, como la instalación de barreras protectoras, intersecciones mejoradas, puentes peatonales, marcas viales y señales verticales obligatorias.



- Vehículos seguros:
 - Los sistemas de anclaje ISOfix o Latch para vehículos nuevos con un peso de 3 500 kg o menos son obligatorios a partir de octubre de 2018.
 - Desde 2017 es obligatorio un certificado de importación para neumáticos de motocicleta.
 - Desde 2015 los sistemas antibloqueo de frenos (ABS), los airbags frontales (para conductores y pasajeros), los cinturones de seguridad y los reposacabezas contiguos a las puertas son obligatorios en los vehículos nuevos.
 - Están previstos nuevos requisitos para vehículos: cinturones de seguridad de tres puntos y reposacabezas para todos los pasajeros, protección contra impactos frontales y limitador de velocidad (previsto para 2020), estabilidad electrónica y recordatorio de cinturón de seguridad (previsto para 2022), luces de circulación diurna, luces automáticas, y protección frente a impacto lateral (previsto para 2023), seguridad peatonal en vehículos de mercancías con un peso de 2 500 kg o menos (previsto para 2030).
- Atención post-accidente:
 - El Sistema de Trauma y Emergencia (SITREM) se terminó en 2018. Es un sistema que permite digitalizar el historial médico de las personas lesionadas. Permite el análisis de lesiones por tipo de vehículo, género y edad.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Uruguay [\(Link PDF descargable\)](#)

4.3.37. AUSTRALIA: NATIONAL ROAD SAFETY STRATEGY (NRSS) 2011-2020



Población: 24,9 mill.

Vehículos de motor registrados: 19,2 mill. (75% turismos, 20% camiones, 5% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 4,6

- Respecto al año anterior: disminución del 6,7%

- Respecto a hace 10 años: disminución del 9,3%.

Perfil

(Datos 2018)

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,6

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 48%; motoristas: 17%; peatones: 14%; ciclistas: 3%.

Fallecidos por tipo de vía: vías urbanas: 52%; vías interurbanas: 48%

Límites de velocidad: vías urbanas: 40-50 km/h; carreteras convencionales: 100 km/h, autopistas y autovías: 110 km/h.

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,0 g/l profesionales.

Visión

VISIÓN CERO: ninguna persona debe morir o sufrir lesiones graves en las carreteras de Australia.

Resumen

La Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 se basa en los principios del Sistema Seguro y se enmarca en la Visión Cero para las carreteras de Australia. Como un paso hacia esta visión a largo plazo, la estrategia presenta un plan de 10 años para reducir el número anual de muertes y lesiones graves en al menos un 30 por ciento.

La estrategia establece instrucciones e intervenciones de alto nivel que se centran en las áreas principales donde hay evidencia de que un esfuerzo sostenido y coordinado puede conducir a grandes ganancias. También hay un enfoque en medidas que pueden no dar resultados por algún tiempo, pero que conducirán a una mejora a largo plazo.

Objetivos numéricos

- Para 2020: Reducir el número de fallecidos y heridos graves en un 30%.

Líneas de Acción

- Cooperación interadministrativa.
- Medidas de cumplimiento estrictas de los límites de velocidad.
- Introducción de restricciones graduales para la concesión de licencias.
- Inversiones específicas de seguridad en la infraestructura vial.
- Mejoras continuas en la seguridad de los vehículos.

Medidas destacadas

(Informe IRTAD)

- Creación en 2019 de la Oficina de Seguridad Vial (Office of Road Safety) dentro del Ministerio de Infraestructuras y Transportes.
- Revisar los límites de velocidad en las carreteras regionales y remotas de alto riesgo.
- Dirigir la financiación de las infraestructuras hacia iniciativas centradas en la seguridad para reducir los traumatismos en las carreteras regionales.
- Implementar tratamientos de seguridad para reducir los traumatismos causados por los accidentes en las intersecciones urbanas.
- Aumentar el despliegue de la Frenada Autónoma de Emergencia (AEB) tanto en vehículos pesados como ligeros.
- Aumentar significativamente los análisis de drogas en las carreteras.
- Sistema de bloqueo por alcohol ("Alcolock") obligatorio para infractores reincidentes.
- Reducir los límites de velocidad a 40 km/h o menos en los lugares de convivencia del tráfico motorizado con peatones y ciclistas.
- Aumentar el despliegue de radares móviles.
- Disposiciones relativas a las licencias y las leyes sobre la fatiga en vehículos pesados.
- Aumentar la aceptación en el mercado de vehículos nuevos y usados más seguros y de tecnologías emergentes con grandes beneficios de seguridad.

Fuentes

IRTAD - Road safety 2019 - Australia ([Link PDF descargable](#))

National Road Safety Strategy (NRSS) 2011-2020 ([Link PDF descargable](#))

4.3.38. NUEVA ZELANDA:



Perfil (Datos 2018)

Población: 4,9 mill.

Vehículos de motor registrados: 4 mill. (80% turismos, 16% camiones, 3% motos)

Fallecidos por 100.000 habitantes: 7,7

- Respecto al año anterior: disminución del 0,3%
- Respecto a hace 10 años: aumento del 0,5%

Fallecidos por 10.000 vehículos registrados: 0,9

Fallecidos por tipo de usuario: ocupantes de coches: 60%; motoristas: 14%; peatones: 10%; ciclistas: 1%.

Fallecidos por tipo de vía: carreteras convencionales: 64%; vías urbanas: 36%; vías interurbanas: 2%.

Límites de velocidad: vías urbanas: 50 km/h; carreteras convencionales: 100 km/h, autopistas y autovías: 100 km/h

Límites de alcohol en sangre: 0,5 g/l en general; 0,0 g/l profesionales y noveles.

4.3.38.1. "SAFER JOURNEYS" (ROAD SAFETY STRATEGY 2010-2020)

Visión

Sistema Seguro: un sistema de carreteras seguras cada vez más libre de muerte y lesiones graves.

Resumen

"Viajes más seguros" es la Estrategia de seguridad vial de Nueva Zelanda 2010-2020, que se lanzó en marzo de 2010. La visión de la estrategia e introduce el enfoque de Sistema seguro en Nueva Zelanda. La Estrategia de seguridad no incluye un objetivo general sobre mortalidad, pero tiene varios objetivos secundarios e indicadores de desempeño.

Las medidas concretas se han llevado a cabo por medio de **Planes de Acción bienales**.

Objetivos estratégicos

- Elaboración de un programa de gestión de la velocidad.
- Revisión normas de velocidad.
- Actualizar la metodología de fijación de velocidad.
- Sistema de transporte seguro y libre de muertes y lesiones.

Líneas de Acción

- Gestión de la seguridad vial.
- Usuarios.
- Infraestructuras.

Medidas destacadas (Informe IRTAD)

- Aumento de la edad mínima para conducir de 15 a 16 años.
- Reducción de los límites legales de concentración de alcohol en sangre.
- introducción de dispositivos "Alcolock" como parte del régimen de sanciones.
- Medidas disuasorias más eficaces para reducir el número de conductores que huyen de las fuerzas del orden.
- Campaña "Let Driving Distract You" dirigida a conductores de entre 20 y 30 años que utilizan sus teléfonos mientras conducen.
- Campañas "Líneas de vida" y "Supervivientes de cinturón", dirigidas a los varones de zonas rurales de 20 a 40 años de edad. Vallas publicitarias en bares y pubs de toda Nueva Zelanda, y contenidos específicos de televisión, cine y medios sociales.
- Medidas como bandas rugosas, ensanchamiento de los arcenes, barreras de seguridad y una mejor señalización.
- Mejoras de seguridad de bajo costo a fin de hacer más seguras 30 carreteras regionales. Las mejoras incluyen bandas rugosas, mejor señalización, barreras de seguridad y zonas de velocidad de intersección.

- Aumento de la financiación de las mejoras y el mantenimiento de las carreteras locales, la promoción de la seguridad vial y la vigilancia de las carreteras.
- Aumentar la aceptación en el mercado de vehículos nuevos y usados más seguros y de tecnologías emergentes con grandes beneficios de seguridad.

Fuentes IRTAD - Road safety 2019 - New Zealand ([Link PDF descargable](#))
"Safer Journeys" (Strategy 2010-2020) ([Link Web](#))

4.3.38.2. "ROAD TO ZERO" (ROAD SAFETY STRATEGY 2020-2030)

Visión **VISIÓN CERO:** Una Nueva Zelanda donde nadie resulte muerto o herido en la carretera.

Resumen La nueva estrategia de seguridad vial del Gobierno de Nueva Zelanda para el período 2020-2030, "Road to Zero", introduce el enfoque de "Visión Cero" de la filosofía de seguridad vial, por el cual se establece un objetivo a largo plazo de eliminar las muertes en la carretera.

Los fundamentos de esta visión son siete principios rectores:

1. Promovemos buenas decisiones, pero planificamos contando con los errores.
2. Diseñamos para la vulnerabilidad humana.
3. Fortalecemos todas las partes del sistema de transporte terrestre.
4. Tenemos una responsabilidad compartida para mejorar la seguridad vial.
5. Nuestras acciones se basan en evidencia y se evalúan.
6. Nuestras acciones de seguridad vial apoyan la salud, el bienestar y lugares habitables.
7. Hacemos de la seguridad una prioridad crítica en la toma de decisiones.

La estrategia incluye un claro objetivo mensurable: la reducción de fallecidos y heridos graves en un 40 % entre 2020 y 2030; y para ello establece el seguimiento de indicadores de resultados y de desempeño.

Como en la estrategia anterior, las medidas concretas para alcanzar esos objetivos se llevarán a cabo por medio de Planes de Acción bienales, el primero de los cuales es el **"Road To Zero" Action Plan 2020-2022**.

Objetivos estratégicos • Para 2030: reducción en un 40% del número de fallecidos y heridos graves.

Líneas de Acción 5 Áreas Claves con sus correspondientes objetivos:

- Infraestructura.
- Vehículo.
- Trabajo y Seguridad Vial.
- Usuarios de la Vía.
- Sistema de Gestión.

Fuentes "Road to Zero" (Strategy 2020-2030) ([Link Web](#))



4.4. RESUMEN GENERAL DEL CONTENIDO DE LAS ESTRATEGIAS, PLANES O PROGRAMAS DE SEGURIDAD VIAL DE LOS PAÍSES ANALIZADOS

EUROPA

País	Estrategia / Plan		Resumen
ALEMANIA	1	Federal Road Safety Programme 2011-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El programa federal de seguridad vial 2011-2020 se lanzó en el último trimestre de 2011. Su objetivo principal es permitir una movilidad segura, ecológicamente sensible y sostenible para todos los usuarios de la carretera en Alemania. Cuenta con una amplia gama de medidas de seguridad vial dirigidas a usuarios, vehículos e infraestructura. El programa aborda nuevos desafíos como el cambio demográfico y la movilidad de la población de edad avanzada. Al mismo tiempo, su objetivo es salvaguardar la eficiencia de la red de carreteras de Alemania. El programa refleja los desarrollos tecnológicos recientes en vehículos tales como sistemas de asistencia al conductor, sistemas de vehículos cooperativos y nuevos conceptos de motor. En estas últimas áreas, el enfoque principal radica en garantizar que el desarrollo de la tecnología del vehículo no cree nuevos riesgos de seguridad. Las actividades también se centran en carreteras rurales y en la reducción del número de muertes y lesiones graves.
AUSTRIA	2	Road Safety Programme 2011-2020 Link Web Link PDF descargable (Informe IRTAD)	Reducción del número de lesiones graves en las carreteras austríacas hasta convertir a Austria en uno de los cinco países más seguros de Europa.
BÉLGICA	3	National Road Safety Strategy 2011-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	Adopción del objetivo europeo de reducir a la mitad las víctimas mortales para 2020. Por tanto, menos de 420 muertes anuales.
DINAMARCA	4	Traffic Safety Action Plan 2013-2020 Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El plan se alinea con el objetivo de la UE de reducir a la mitad en número de fallecidos para 2020 con respecto al nivel de referencia de 2010. Esta reducción en Dinamarca supone llegar en 2020 a no más 120 muertes anuales, 1.000 lesiones graves y 1.000 lesiones leves. El plan incluye 10 áreas de actuación y define indicadores de rendimiento para cada una de ellas.

País	Estrategia / Plan		Resumen
ESLOVENIA	5	National Road Safety Programme 2013-22 Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	Las prioridades abordadas en el Programa Nacional de Seguridad Vial 2013-2022 son: educación y capacitación de conductores; acciones preventivas y campañas mediáticas para usuarios vulnerables de la vía pública, como peatones, niños, ancianos y ciclistas; medidas contra las principales causas de muertes en las carreteras (velocidad y alcohol).
FINLANDIA	6	Resolution on Road Safety (15-Dec-2016) Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El plan se alinea con el objetivo de la UE de reducir a la mitad en número de fallecidos para 2020 con respecto al nivel de referencia de 2010. En Finlandia esto supone llegar en 2020 menos de 137 muertes anuales (o menos de 2,4 por cada 100.000 habitantes) y menos de 5.750 heridos. También se plantea una meta más ambiciosa a largo plazo: llegar a menos de 100 muertos al año en 2025.
FRANCIA	7	Plan de Acción 2018-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD) Ley de Movilidad (2019) Lnk Web (en francés)	El objetivo actual del gobierno francés es reducir el número de muertes en carretera a menos de 2.000 para 2020, en línea con el objetivo de la Comisión Europea de reducir a la mitad el número de muertes para 2020. Para lograr este objetivo, se identificaron como prioridades clave: la reducción de las muertes entre los jóvenes, los conductores noveles y entre los conductores de vehículos motorizados de dos ruedas, y la lucha contra los principales factores que contribuyen a los accidentes: la velocidad y la conducción bajo los efectos de alcohol o drogas. En 2017 Francia suscribió la Declaración de La Valeta, adoptando el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes y lesiones graves en la UE para 2030 a partir de la línea de base de 2020. En diciembre de 2019 La Asamblea Nacional Francesa aprobó una nueva Ley de Movilidad con la ambición de mejorar los desplazamientos cotidianos para todos los ciudadanos en todos los territorios gracias a unos transportes más fáciles, menos costosos y más limpios.
GRECIA	8	National Road Safety Strategic Plan 2011-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El plan estratégico adopta el objetivo europeo de reducir el número de muertes en carretera en un 50% entre 2010 y 2020. Pretende conseguir el desarrollo de una fuerte cultura de seguridad vial, y se ha desarrollado corrigiendo las deficiencias detectadas en los planes anteriores: - Falta de una política de seguridad vial integrada. - Falta de una autoridad central que gestione y monitorice la seguridad vial en todo el país. - Los programas se han implementado de forma deficiente, y sin monitorización ni evaluación. El plan estratégico se compone de seis pilares: educación sobre seguridad vial, aplicación de la seguridad vial, usuarios seguros de la carretera, infraestructura segura de la carretera, vehículos seguros y gestión posterior al accidente.



País	Estrategia / Plan		Resumen
HUNGRÍA	9	Transport Safety Strategy 2011-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La actual estrategia húngara de seguridad en el transporte abarca el período 2011-2020. Incluye un objetivo de seguridad vial destinado a reducir el número de muertes en carretera en un 50% entre 2011 y 2020. También incluyó un objetivo provisional de menos de 518 muertes en carretera en 2016, que no se cumplió. El nuevo programa de acción de seguridad vial para el período posterior a 2020 está en preparación.
IRLANDA	10	Government Road Safety Strategy 2013-2020 Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La Estrategia de Seguridad Vial del Gobierno ha establecido el objetivo de una reducción de las muertes por accidentes de tráfico en carreteras irlandesas a 25 por millón de habitantes (es decir, 124 muertes o menos) (2,5 por 100.000) para 2020. Esto es necesario para cerrar la brecha entre Irlanda y los países más seguros. La estrategia establece objetivos integrales e identifica 144 acciones concretas. En 2020 comenzará el desarrollo de la próxima Estrategia de Seguridad Vial del gobierno, que tendrá una duración de diez años. Este trabajo se realizará simultáneamente con una evaluación de la estrategia actual.
ISLANDIA	11	Plan de Seguridad en el Tráfico 2011-2022 Link PDF descargable (Informe ERSO)	Islandia es uno de los países con mejores índices de seguridad vial de Europa. En 2011, el Parlamento islandés acordó un nuevo Plan de seguridad vial para el período 2011-2022, con los objetivos principales de alcanzar cifras de siniestralidad similares a las de los países en los primeros puestos, y reducir constantemente el número de fallecidos y heridos graves (5% al año).
ITALIA	12	Plan Nacional de Seguridad Vial: Horizonte 2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	Reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las carreteras para el año 2020, en línea con el objetivo de la UE.
LITUANIA	13	National Traffic Safety Development Programme 2018-2030 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El objetivo principal de este plan es reducir drásticamente el número de muertes y lesiones graves en carretera y en el transporte ferroviario; con el objetivo a largo plazo de la Visión Cero.

País	Estrategia / Plan		Resumen
LUXEMBURGO	14	Plan de Acción "Seguridad Vial" 2019-2023 Link PDF descargable (en francés)	El gobierno de Luxemburgo utiliza el marco Visión Zero para dar forma a su política de seguridad vial. De esta manera, el gobierno adoptó la Carta Nacional de Seguridad Vial en 2015 con un objetivo a largo plazo de cero muertes y lesiones graves en la red de carreteras de Luxemburgo. Luxemburgo adoptó el objetivo de la Unión Europea (UE) de reducir a la mitad el número de muertes anuales en carretera para 2020, utilizando 2010 como línea de base. El objetivo se definió analizando las razones y circunstancias bajo las cuales ocurren los accidentes fatales y graves. En mayo de 2019, el Ministro de Movilidad y Obras Públicas presentó un nuevo plan de acción de seguridad vial dirigido al período de 2019 a 2023. El plan de acción confirma 11 desafíos e incluye 31 medidas de seguridad en total.
NORUEGA	15	National Transport Plan 2018-2029 Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El Plan Nacional de Transporte 2018-29 incluye un nuevo objetivo de no más de 350 muertos y heridos graves para 2030; con objetivos intermedios de no más de 550 muertos y heridos graves para 2022 y 500 para 2024 El desarrollo de las acciones se articula a medio plazo mediante Planes de Acción plurianuales. El plan de acción en vigor es el: National Plan of Action for Road Safety 2018-2021, que establece 136 medidas concretas, agrupadas en 13 áreas de prioridad. Detrás de estas medidas hay una amplia gama de diferentes participantes. Los participantes clave son la Administración de Carreteras Públicas de Noruega (NPRA), la Policía de Tráfico, la Dirección de Salud de Noruega, la Dirección de Educación y Capacitación de Noruega, las administraciones de los condados, siete municipios de las grandes ciudades y el Consejo Noruego para la Seguridad Vial. Otras partes, incluida la Autoridad de Inspección del Trabajo de Noruega, el Servicio Correccional de Noruega y una serie de otras organizaciones no gubernamentales se han comprometido a implementar medidas.



País	Estrategia / Plan		Resumen
PAÍSES BAJOS	16.1	Road Safety Strategic Plan (SPV 2008-2020) Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El Plan Estratégico de Seguridad Vial 2008-2020 (SPV) fue desarrollado por el entonces Ministerio de Transporte y recibió apoyo en el Parlamento. El SPV se basa en tres pilares: cooperación, un enfoque integral y seguridad sostenible. En 2012, el plan estratégico fue revisado, tras cuatro años de evolución, por SWOV (Instituto Holandés de Investigación en Seguridad Vial). La Iniciativa de estímulo de políticas de seguridad vial contiene medidas adicionales dirigidas a la mejora de la seguridad vial para ciclistas, usuarios mayores de la carretera, infraestructura y usuarios de la carretera en general. Los objetivos en el SPV para 2020 son un máximo de 500 muertes en carretera y un máximo de 10.600 lesiones en carretera MAIS2+
	16.2	Road Safety Strategic Plan 2030 (SPV2030) Link Web (en holandés)	En febrero de 2020 se firmó el “Acuerdo Estrella” (Startakkord) entre los gobiernos nacional, regionales y locales para el Plan Estratégico de Seguridad Vial 2030 (SPV 2030). Éste plan describe la actuación conjunta de autoridades viales y otros profesionales del tráfico para reducir drásticamente el número de víctimas en la carretera. Para lograrlo, la seguridad vial recibe una atención estructural a escala nacional, con Programas de Implementación nacional, regional y local: agendas conjuntas para identificar los principales riesgos en el sistema del tráfico.
POLONIA	17	National Road Safety Programme 2013-2020 Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	En 2013 el Consejo Nacional de Seguridad Vial (KRBRD) adoptó el Programa Nacional de Seguridad Vial para el período 2013-20, desarrollado por la Secretaría del KRBRD y expertos de organismos gubernamentales. Se basa en el enfoque de Visión Cero. Los objetivos del programa 2013-2020 incluyen una reducción del 50% en las muertes en la carretera y una reducción del 40% en las personas gravemente heridas para 2020, en comparación con los niveles de 2010. A principios de 2016, se publicó un informe provisional que estimaba que Polonia estaba en camino de alcanzar su objetivo de mortalidad, pero no el objetivo de lesiones. Alcanzar este objetivo requeriría la adopción e implementación de medidas nuevas y efectivas.

País	Estrategia / Plan		Resumen
PORTUGAL	18	Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial (PENSE 2020) Link PDF descargable (en portugués)	Portugal publicó en junio de 2017 el "Plano Estratégico Nacional de Segurança Rodoviária (PENSE 2020)", con el objetivo de alinearse con las políticas de seguridad vial de la Unión Europea ("Directrices de política de seguridad vial 2011-2020") y las Naciones Unidas ("Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020"), liderado por la OMS. La visión para 2020 era "Lograr un sistema de transporte por carretera humanizado", y el principal objetivo estratégico Hacer de la seguridad vial una prioridad para todos los portugueses. Para su elaboración se decidió analizar los planes de tres países: Australia, Noruega y Suiza.
REINO UNIDO	19	Road Safety Statement 2019. "A Lifetime of Road Safety" Link PDF descargable (Informe IRTAD)	En julio de 2019, el Departamento de Transporte publicó la Declaración de seguridad vial 2019 titulada "A Lifetime of Road Safety". El documento establece el plan de acción del Departamento para los próximos dos años y se centra en sus grupos de usuarios prioritarios de carreteras: jóvenes usuarios de carreteras, usuarios de carreteras rurales, motociclistas y usuarios vulnerables de carreteras (especialmente personas mayores). El documento describe acciones adicionales para vehículos más seguros, velocidad más segura e infraestructura más segura en línea con los principios del enfoque de Sistema Seguro. En total, la Declaración establece 74 acciones diferentes para las cuales el Departamento trabajará.
REPÚBLICA CHECA	20	National Road Safety Strategic Plan 2011-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El objetivo principal del Plan Estratégico Nacional de Seguridad Vial para los años 2011-2020 es reducir la tasa de mortalidad (muertes por cada 100.000 habitantes) a la media europea. Esto corresponde aproximadamente a una reducción del 60% en las muertes en 2020 en comparación con 2009. El segundo objetivo es una reducción en un 40% en el número de personas gravemente heridas. Se han establecido objetivos intermedios para el número de víctimas mortales y personas gravemente heridas para cada año hasta 2020. A pesar de ir por buen camino hasta 2013, no se alcanzaron los objetivos provisionales entre 2014 y 2018. En vista de este desarrollo desfavorable, se está llevando a cabo una revisión profunda de la estrategia nacional. Los objetivos principales no han sido cambiados; sin embargo, se han introducido nuevos objetivos secundarios.



País	Estrategia / Plan		Resumen
SERBIA	21	National Strategy for Road Traffic Safety 2015-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La estrategia nacional incluye varios objetivos, incluida una reducción del 50% en el número de muertes en la carretera, niños gravemente heridos y heridos entre 2011 y 2020, una reducción del 50% de los costos sociales y económicos anuales totales de accidentes de tráfico y ningún niños muertos por accidente de tráfico para 2020.
SUECIA	22	Action Plan For Safe Road Traffic 2019-2022 Link Web Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La base de todos los trabajos por la seguridad vial en Suecia es la VISIÓN CERO. No existe una estrategia de seguridad vial en un sentido tradicional; aunque durante 2015 y 2016, el Ministerio de Empresa relanzó su compromiso con la Visión Cero. Los objetivos intermedios actuales fueron adoptados por el Parlamento sueco en 2009 y especifican que el número de muertes en carretera debe reducirse a la mitad entre 2007 y 2020; y el número de heridos graves debe reducirse en un cuarto. El objetivo intermedio a nivel de la UE para reducir a la mitad el número de muertes en carretera entre 2010 y 2020 exigiría a Suecia modificar el suyo a un nivel más exigente, a un máximo de 133 muertes en carretera en 2020; aunque no se tomado ninguna decisión para ajustar el objetivo sueco a este nivel. La Administración de Transporte de Suecia ha elaborado un plan de acción para el tráfico rodado seguro para el período 2019-2022 junto con las autoridades y actores relevantes. El plan incluye un total de 111 medidas diseñadas para aumentar la seguridad vial. Entre otras cosas, las medidas abordan áreas de acción prioritarias específicas, como la velocidad adecuada, la conducción sobria y el ciclismo seguro.

País	Estrategia / Plan		Resumen
SUIZA	23	Via Sicura (2012) Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El 15 de junio de 2012, el Consejo Federal Suizo adoptó el programa de acción de seguridad vial de Suiza "Via Sicura". Se están implementando progresivamente una serie de medidas de seguridad desde 2013. Aunque el programa no estableció ningún objetivo cuantitativo, la Oficina Federal de Carreteras (FEDRO) ha propuesto establecer un objetivo de no más de 100 muertes y 2.500 lesiones graves por año para 2030. En 2017 se completó una evaluación de "Via Sicura". La evaluación concluyó que, tres años después de la entrada en vigor de las primeras medidas, "Via Sicura" había tenido un impacto positivo en la seguridad vial. Cuatro medidas en particular contribuyeron a este resultado positivo: la prohibición del alcohol para conductores noveles y profesionales, el uso obligatorio de luces durante el día para vehículos de motor, la legislación que castiga las infracciones extremas de velocidad y ciertas medidas de infraestructura implementadas en 2016.

ASIA

País	Estrategia / Plan		Resumen
ISRAEL	24	National Road Safety Plan 2019-2030 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El objetivo principal de este plan es reducir el riesgo de muerte en carretera a no más de cinco muertes por cada mil millones de kilómetros-vehículo.
JAPÓN	25	10th Traffic Safety Programme 2016-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	El décimo programa de seguridad vial se lanzó en marzo de 2016 y abarca el período 2016-2020. Se basa en reducir las consecuencias de los accidentes, en particular para la población de adultos mayores y los niños, y para la prevención de accidentes de peatones y ciclistas, mediante el uso de nuevas tecnologías, análisis en profundidad del tráfico y datos de accidentes y la participación de la comunidad.
COREA DEL SUR	26	8th National Safety Transport Plan 2017-2021 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	Reducir el número de víctimas mortales en las carreteras a menos de 2.700 al año, para alcanzar los niveles de seguridad de la media de los países de la OCDE.



ÁFRICA

País	Estrategia / Plan		Resumen
MARRUECOS	27	Estrategia de Seguridad Vial 2017-2026 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La estrategia actual de seguridad vial abarca el período 2017-2026 y se basa en cinco pilares: peatones, motocicletas, accidentes de vehículos individuales, niños y transporte profesional. Tiene por objetivo reducir en un 20% los fallecidos por accidente desde 2015 hasta 2021 y llegar hasta el 50% en 2026.
NIGERIA	28	National Road Safety Strategy (NRSS 2016-2020) Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La Estrategia de Seguridad Vial de Nigeria (NRSS 2016-20) fue aprobada por el Consejo Ejecutivo Federal y respaldada por el Consejo Económico Nacional, que incluye a todos los Ejecutivos Estatales (Gobernadores) de la Federación. Se basa en el Plan de las Naciones Unidas para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y sus cinco pilares estratégicos. El objetivo principal, basado en el objetivo de la Década de Acción de las Naciones Unidas, es reducir a la mitad el número proyectado de muertes en 2020 en comparación con el nivel de 2010. Para alcanzar este objetivo, se han establecido objetivos intermedios. Para 2018, uno de los objetivos corporativos de FRSC es mejorar los servicios de cumplimiento y rescate con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico en un 15% y las muertes en un 30%.
SUDÁFRICA	29	National Road Safety Strategy 2016-2030 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La estrategia actual de seguridad vial abarca el período 2016-2030. El objetivo es reducir para 2030 las muertes y lesiones en un 50% desde el valor de referencia de 2010. Para ello se alinea con los 5 pilares de seguridad vial de la OMS. La implementación de la estrategia se ha dividido en las fases a corto, medio y largo plazo: - A corto plazo, se prevé que se establezca una gestión de seguridad sólida. En esta fase se incluye la creación de instituciones creíbles para mejorar el comportamiento de los usuarios de la carretera. - En la fase a medio plazo, el objetivo es reducir los accidentes y las lesiones, así como sus consecuencias para la sociedad. - El objetivo de la fase a largo plazo es convertirse en uno de los países líderes en seguridad vial.

AMÉRICA

País	Estrategia / Plan		Resumen
ARGENTINA	30	Plan Federal de Seguridad Vial 2016-2026 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	Argentina actualizó su estrategia de seguridad vial en 2016, cubriendo un período de diez años y estableciendo el objetivo de una reducción del 30% en el número de personas muertas o heridas de gravedad para 2026. La estrategia se centró en fortalecer la coordinación institucional en los diferentes niveles de gobierno, aplicación de la ley de tránsito, campañas de educación y seguridad vial, vehículos e infraestructura más seguros y respuesta posterior al accidente; tomando como referencia la Década de Acción por la Seguridad Vial de la ONU y sus cinco pilares. Desde su inicio, el enfoque de la ANSV (Agencia Nacional de Seguridad Vial) ha sido la creación de una licencia de conducir nacional, un plan nacional de educación, un plan nacional de monitorización y el desarrollo del Observatorio Nacional de Seguridad Vial. Sin embargo, como Argentina es un país federal, las provincias están facultadas para aceptar o rechazar las recomendaciones que realice el gobierno nacional por medio de la ANSV.
CANADÁ	31	Road Safety Strategy (RSC) 2025 Link Web Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La Estrategia de Seguridad Vial (RSS) 2025 fue lanzada por el Consejo de Ministros responsables de Transporte y Seguridad Vial a principios de 2016. El objetivo sigue siendo lograr tendencias a la baja en muertes y lesiones graves durante un periodo de cinco años, comparando promedios móviles de varios años. con el período de referencia establecido. El nuevo plan tiene un mayor énfasis en las tecnologías de vehículos y la infraestructura vial. Canadá ha adoptado como objetivo enfoque de Visión Cero. Se mantiene una base de datos de iniciativas de seguridad vial probadas y prometedoras como parte de la estrategia y se alienta a cada jurisdicción a desarrollar su propio plan de seguridad vial basado en las necesidades y condiciones regionales.
CHILE	32	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2020-2030 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	Chile anunció el Acuerdo Nacional para la Seguridad Vial en septiembre de 2018, que establece acciones prioritarias y el marco de acción para la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2020-2030. El objetivo general de la nueva estrategia es reducir las muertes por tráfico en un 30% para el año 2030 en comparación con el promedio del período 2011-2019. El documento del Acuerdo Nacional prioriza 11 temas e incluye 42 medidas de acción asociadas que se llevarán a cabo durante 2019 para abordar la seguridad vial en Chile.



País	Estrategia / Plan		Resumen
COLOMBIA	33	Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-2021 Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La actual estrategia de seguridad vial de Colombia, el Plan Nacional de Seguridad Vial 2011-21, se basa en la política las Naciones Unidas ("Decenio de acción para la seguridad vial 2011-2020") liderada por la OMS; y por lo tanto en sus Cinco Pilares estratégicos El objetivo principal de la estrategia es reducir en un 26% el número de muertes en carretera entre 2011 y 2021. También incluye una serie de indicadores intermedios de seguridad vial en aspectos concretos: peatones, motoristas y alcohol y drogas. El gobierno de Colombia está trabajando en la próxima estrategia de seguridad vial, que cubrirá el período 2022-2030 y se basará en el Enfoque del Sistema Seguro.
ESTADOS UNIDOS	34	DOT Strategic Plan 2018-2022 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	En 2010, el Departamento de Transportes (DOT) designó la reducción de las muertes en las carreteras como uno de sus objetivos de alta prioridad. Tres agencias trabajan juntas para abordar múltiples dimensiones de la seguridad vial: la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras (NHTSA), la Administración Federal de Carreteras (FHWA) y la Administración Federal de Seguridad de Autotransportes (FMCSA). El plan estratégico de NHTSA se extiende de 2016 a 2020 y centra su misión en los objetivos estratégicos de Seguridad, Seguridad Proactiva de Vehículos, Vehículos Automatizados, Factores Humanos y Excelencia Organizacional. En febrero de 2018, el DOT anunció su Plan Estratégico para los años fiscales 2018-2022. El plan reiteró el principio de seguridad como el principal objetivo estratégico y organizativo del DOT, y planea mitigar los riesgos y alentar el cambio de infraestructura y comportamiento mediante el uso de un enfoque de Sistema Seguro basado en datos para identificar riesgos, mejorar estándares y programas y evaluar la efectividad.
MÉXICO	35	Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La actual estrategia seguridad vial de México, la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-21, se basa en la política las Naciones Unidas liderada por la OMS y sus Cinco Pilares estratégicos. Su objetivo principal es reducir en un 50% el número de muertes en carretera entre 2010 y 2020.
URUGUAY	36	Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	En 2011, Uruguay adoptó una estrategia de seguridad vial (2011-20), adhiriéndose a la Década de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Se basa en sus cinco: fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial, infraestructura más segura, vehículos más seguros; comportamiento del usuario de la carretera y atención posterior al accidente. La estrategia incluye, como objetivo principal, una reducción del 50% en el número de muertes entre 2010 y 2020.

OCEANÍA

País	Estrategia / Plan		Resumen
AUSTRALIA	37	National Road Safety Strategy (NRSS) 2011-2020 Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	La Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 se basa firmemente en los principios del Sistema Seguro y se enmarca en la visión de que ninguna persona debe morir o sufrir lesiones graves en las carreteras de Australia. Como un paso hacia esta visión a largo plazo, la estrategia presenta un plan de 10 años para reducir el número anual de muertes y lesiones graves en las carreteras australianas en al menos un 30 por ciento. La estrategia establece instrucciones e intervenciones de alto nivel para impulsar la mejora de la seguridad vial, que se centran en las áreas principales donde hay evidencia de que un esfuerzo sostenido y coordinado puede conducir a grandes ganancias. También hay un enfoque en medidas que pueden no dar resultados por algún tiempo pero que conducirán a una mejora a largo plazo.
NUEVA ZELANDA	38.1	Road Safety Strategy 2010-2020. "Safer Journeys" Link Web Link PDF descargable (Informe IRTAD)	"Viajes más seguros" es la Estrategia de seguridad vial de Nueva Zelanda 2010-2020. La visión de la estrategia es un sistema de carreteras seguro cada vez más libre de muerte y lesiones graves, e introduce el enfoque de Sistema seguro en Nueva Zelanda. Esta estrategia no incluye un objetivo general de fatalidad, pero tiene varios objetivos secundarios e indicadores de desempeño. Las medidas concretas se han llevado a cabo por medio de Planes de Acción bienales. En 2015 se realizó una evaluación intermedia de la actual estrategia "Safer Journeys", la cual concluyó que si bien era una estrategia de seguridad vial sólida, bien desarrollada y profesionalmente reconocida, adolecía de una falta de objetivos medibles, y puso de manifiesto la necesidad de una mejor coordinación entre las agencias de seguridad vial.
	38.2	Road Safety Strategy 2020-2030. "Road to Zero" Link Web	La nueva estrategia de seguridad vial del Gobierno de Nueva Zelanda para el período 2020-2030, "Road to Zero", introduce el enfoque de "Visión Cero" de la filosofía de seguridad vial, por el cual se establece un objetivo a largo plazo de eliminar las muertes en la carretera. La estrategia incluirá objetivos mensurables, y el seguimiento de indicadores de resultados y de desempeño. Como en la estrategia anterior, las medidas concretas para alcanzar esos objetivos se llevarán a cabo por medio de Planes de Acción bienales, el primero de los cuales es el "Road To Zero" Action Plan 2020-2022.

4.5. RESUMEN DE LA VISIÓN Y LOS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PROPUESTOS

Al igual que sucedía en el capítulo de las estrategias supranacionales, el haber analizado documentos de planes y estrategias de numerosos países de todo el mundo nos permite tener una visión bastante general del enfoque actual de las políticas de seguridad, de su visión a largo plazo, de los objetivos que se plantean para lograrla y de las líneas de acción concretas para llevarla a cabo; especialmente en las áreas y países con un mejor desempeño en la materia.

Además, al haber considerado documentos relevantes de los últimos 10 años, se puede hacer un análisis de la evolución de estas políticas a lo largo del tiempo, y de los principales problemas y desafíos que se plantean para el futuro a corto y medio plazo; que es, uno de los objetivos que se persiguen con la estrategia de Seguridad Vial para 2021-2030.

En este sentido, se han podido analizar tanto planes que se han desarrollado en el mismo marco temporal de la actual Estrategia de Seguridad Vial, es decir, la década 2011-2020; como otros que abarcan también los próximos años. Además, en algunos países ya se están planteando, como en España, estrategias para abordar la siguiente década 2021-2030, Y alguno de ellos ya las han hecho públicas, como Países Bajos, Luxemburgo y Noruega.

Puesto que la década que acaba coincide con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de la OMS (documento en 3.2.5) y con las Orientaciones Políticas 2011-2020 de la Unión Europea (documento en 3.2.25), no es de extrañar que las estrategias de la mayoría de los países analizados, y particularmente los europeos, coincidan con este marco temporal.

De la misma forma, los planes y estrategias que miran hacia el futuro lo hacen apoyándose en el Marco de la Política de la UE en materia de seguridad vial para 2021-2030 (documento en 3.2.32), en el caso de los países europeos; y en la renovada apuesta por parte de la OMS en los Cinco Pilares de la seguridad vial; expresada recientemente en la Declaración de Estocolmo, en el marco de la 3ª Conferencia mundial sobre Seguridad Vial (documento en 3.2.11) y en el proyecto de resolución de la ONU para declarar un nuevo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 (documento en 3.2.2). Ambos planteamientos presentan sus objetivos estratégicos concretos con la vista puesta en el año 2030, y a largo plazo en la Visión Cero para el año 2050.

Esta evolución temporal se analiza de forma más clara, igual que hicimos para los documentos supranacionales, si colocamos la lista de documentos analizados en orden cronológico, como se ha hecho en la tabla de la pág. 180. Se ha ordenado en primer lugar por el año objetivo de cada estrategia y en segundo lugar por su año de edición. Esto permite distinguir las estrategias que estaban concebidas para el decenio de acción actual (marcadas en gris en la tabla) y las que se orientan al decenio de acción próximo (marcadas en azul en la tabla). También se han incluido en la tabla datos sobre la visión a largo plazo y el enfoque estratégico que plantea cada una de ellas, y el dato básico de siniestralidad de cada país (por 100.000 habitantes en el último año disponible y su variación en el decenio de acción actual), que serán útiles para el análisis posterior.

Y aunque no es objeto del presente documento, se ha incluido también en la tabla la actual estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 de España, como punto de referencia.

Visión y enfoque de las estrategias, planes y programas de SV en los países analizadas

País	Año de Edición	Año Objetivo	Accidentalidad		VISIÓN y ENFOQUE			OBJETIVOS		
			Fallecidos / 100.000 h ⁽¹⁾	Variación en el decenio	Visión Cero	Cinco Pilares	Sistema Seguro	Objetivo de la estrategia	Otros objetivos provisionales	Sub-objetivos parciales
PAÍSES BAJOS	2008	2020	3,6 ⁽²⁾	-1,7%	SI		SI	SI		SI
NUEVA ZELANDA	2010	2020	7,7	0,5%			SI			SI
ITALIA	2010	2020	5,5	-19,2%	SI		SI	SI (UE)		SI
URUGUAY	2011	2020	15,1	-5,0%		SI				
MÉXICO	2011	2020	12,8 ⁽²⁾	-4,2%		SI		SI		
GRECIA	2011	2020	6,5	-41,9%	SI		SI	SI (UE)	SI	
HUNGRÍA	2011	2020	6,4	-14,5%	SI		SI	SI (UE)	SI	
REPÚBLICA CHECA	2011	2020	6,2	-18,0%	SI			SI	SI	
BELGICA	2011	2020	5,3	-9,9%	SI		SI	SI (UE)		
AUSTRIA	2011	2020	4,6	-25,9%	SI		SI	SI (UE)	SI	
AUSTRALIA	2011	2020	4,6	-9,3%	SI		SI	SI		
ALEMANIA	2011	2020	4,0	-10,2%	SI		SI	SI (UE)		SI
ESPAÑA	2011	2020	3,9	-27,1%	SI		SI	SI (UE)		SI
POLONIA	2013	2020	7,5	-5,4%	SI			SI		
DINAMARCA	2013	2020	3,0	-32,9%	SI		SI	SI (UE)		SI
IRLANDA	2013	2020	2,9	-32,5%				SI		SI
SERBIA	2015	2020	7,8	-17,3%				SI		SI
NIGERIA	2016	2020	21,5 ⁽²⁾	N/D		SI		SI	SI	
PORTUGAL	2016	2020	6,6 ⁽²⁾	-28,0%		SI		SI		
FINLANDIA	2016	2020	4,2	-14,0%	SI		SI	SI		
JAPÓN	2016	2020	3,5	-28,5%				SI		
FRANCIA	2018	2020	5,0	-18,6%	SI		SI	SI (UE)		



País	Año de Edición	Año Objetivo	Accidentalidad		VISIÓN y ENFOQUE			OBJETIVOS		
			Fallecidos / 100.000 h ⁽¹⁾	Variación en el decenio	Visión Cero	Cinco Pilares	Sistema Seguro	Objetivo de la estrategia	Otros objetivos provisionales	Sub-objetivos parciales
COLOMBIA	2011	2021	13,6 ⁽²⁾	29,8%		SI		SI		
COREA DEL SUR	2017	2021	7,3	-31,3%				SI	SI	
ISLANDIA	2011	2022	4,7 ⁽³⁾	N/D				SI	SI	SI
ESLOVENIA	2013	2022	4,4	-34,1%	SI		SI	SI		
REINO UNIDO	2019	2021	2,8 ⁽²⁾	-2,6%			SI			SI
ESTADOS UNIDOS	2018	2022	11,4 ⁽²⁾	12,5%			SI	SI		
SUECIA	2019	2022	3,2	20,0%	SI		SI	SI		
LUXEMBURGO	2019	2023	6,0	12,5%	SI		SI	SI		
CANADA	2016	2025	5,0 ⁽²⁾	-17,7%	SI		SI	SI	SI	
ARGENTINA	2016	2026	12,3	0,0%		SI		SI		SI
MARRUECOS	2017	2026	9,9	-1,4%				SI	SI	
NORUEGA	2018	2029	2,0	-48,1%	SI		SI	SI	SI	SI
SUIZA	2012	2030	2,7	-28,7%				SI		SI
SUDÁFRICA	2016	2030	22,4	-7,5%		SI		SI	SI	
LITUANIA	2018	2030	6,7 ⁽²⁾	-35,8%	SI		SI	SI		
ISRAEL	2019	2030	3,6	-15,7%				SI		
CHILE	2020	2030	10,5	-5,6%	SI	SI	SI	SI	SI	
PAÍSES BAJOS	2020	2030	3,6	-1,7%	SI		SI	SI		SI
NUEVA ZELANDA	2020	2030	7,7	0,5%	SI		SI	SI		SI

(1) Todos los datos de fallecidos son del año 2018, salvo donde se indique expresamente otro año mediante las notas (2) o (3)

(2) Datos de 2017

(3) Datos de 2015

4.5.1. *VISIÓN Y ENFOQUE PROPUESTOS EN LOS DOCUMENTOS ANALIZADOS*

Respecto a la visión, se observa lo siguiente:

- En el decenio hasta 2020 ya es mayoritaria la **“Visión Cero”** entre **los países europeos**, quienes plantearon sus estrategias para ese decenio adoptando las orientaciones de la UE: **“Visión Cero”** por medio del enfoque de **“Sistema Seguro”**. En su mayoría son países que tenían valores bajos de siniestralidad, o que los han alcanzado precisamente a lo largo de estos diez años. También fue adoptada por Australia (que tiene cifras de siniestralidad similares a las de los países de la UE).
- En los documentos orientados hacia el próximo decenio la **“Visión Cero”** sigue siendo presente en los países de la UE, pero también **aparece asumida por países de otros ámbitos**. Es el caso de Canadá y de Chile, con las mejores cifras de siniestralidad de sus respectivas regiones; así como de Nueva Zelanda. Los tres se plantean mejorar aún más sus cifras de siniestralidad en los próximos años mediante el enfoque de **“Sistema Seguro”** y con la vista puesta a largo plazo en la **“Visión Cero”**.

En cuanto al enfoque con el que las distintas políticas se plantean alcanzar esa visión a largo plazo, podemos ver una cierta evolución en el tiempo que nos lleva hasta los planteamientos para el próximo decenio:

- En el decenio hasta 2020 ya es mayoritario el planteamiento de **“Sistema Seguro”**. Desde luego, estaba plenamente asumido por la inmensa mayoría de los países europeos, en consonancia con el planteamiento de la UE, como medio para avanzar hacia la **“Visión Cero”**. También Australia adoptó este mismo enfoque.
- Otros países fuera del ámbito europeo adoptaron el enfoque de ONU/OMS y sus **“Cinco Pilares”**, mediante el cual se plantaron una reducción notable de la siniestralidad en sus carreteras durante el decenio.
- En las estrategias orientadas hacia el **próximo decenio**, el enfoque de **“Sistema Seguro”** sigue presente en los países europeos y Australia; pero también aparece asumido cada vez por un mayor número de países de otros ámbitos, tales como Canadá y Chile, antes mencionados, y también Estados Unidos y Nueva Zelanda.
- En otros ámbitos geográficos, también son cada vez más los países que adoptan el enfoque de los **“Cinco Pilares” de la OMS** como medio para reducir su siniestralidad vial en los próximos años. Es el caso de Argentina, Colombia, México, Uruguay y Sudáfrica.

4.5.2. *OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PROPUESTOS EN LOS DOCUMENTOS ANALIZADOS*

El principal objetivo estratégico de todos los documentos analizados es, como no podía ser de otra forma, **la reducción de la accidentalidad y de la mortalidad causadas por el tráfico**.

Como se indicó en el capítulo 3.4.2, la forma en que deben establecerse los objetivos para alcanzar esta ansiada reducción es mediante los siguientes tres pasos:

- Establecer un objetivo estratégico principal a largo plazo (Visión de la estrategia).
- Establecer objetivos cuantitativos intermedios (Objetivos de la estrategia).



- Establecer indicadores claves de la seguridad, para poder monitorizar el avance hacia los objetivos intermedios; tanto indicadores de resultados, como de rendimiento (KPI:). Es decir: adoptar el método de “Gestión por Objetivos”.

El primer paso, el **objetivo a largo plazo**, depende de la situación actual de cada país:

- Para los países con un buen desempeño actual en este sentido y que **han adoptado la “Visión Cero”**, este es su principal meta a largo plazo: **cero muertos y heridos para 2050**.
- Para los países con peores cifras de siniestralidad la “Visión Cero” parece excesivamente utópica, por lo que, en general, se fijan como objetivo a largo plazo **alcanzar los valores de los países en los primeros puestos**.

En cuanto a **objetivos intermedios**, el principal de ellos es, en todos los casos, establecer una **meta de reducción de mortalidad en un plazo determinado**. Es lo que aparece recogido en la anterior tabla, en la columna “Objetivo de la estrategia”:

- En el decenio que termina, tanto para los países que adoptaron las orientaciones de la UE, como lo que siguieron los “Cinco Pilares” de la OMS, este objetivo se concretó en **logar en 2020 una disminución del 50% en el número de muertes respecto a 2010**.
- En otros países que empezaban el decenio actual con peores cifras de siniestralidad, la reducción del 50% parecía demasiado ambiciosa, y algunos necesitaban cumplir antes con otros objetivos de gestión de la Seguridad Vial a más corto plazo. Aun así, todos marcaron **objetivos de reducción de la siniestralidad** suficientemente ambiciosos de acuerdo con su situación particular.
- Algunos países, tanto de uno como de otro grupo, establecieron también **metas de reducción del número de heridos graves**, no sólo de fallecidos. Y también, en función de los problemas de seguridad vial más acuciantes en cada caso, muchos establecieron **sub-objetivos parciales en temas concretos**: excesos de velocidad alcohol y drogas, motoristas, etc., con sus correspondientes indicadores de resultados, además del indicador principal del número total de muertos y heridos. (De forma similar a la ESV 21-30 de España con sus 13 indicadores).
- Algunos países fueron más allá y establecieron **objetivos provisionales a más corto plazo**, dentro del periodo de vigencia de la estrategia, para monitorizar el camino hacia el objetivo principal de la estrategia de reducción de la siniestralidad. Esto es lo que aparece recogido en la tabla anterior, en la columna “Otros objetivos intermedios”. Se puede observar que casi todos los que actuaron así **han conseguido una reducción notable de su cifra de siniestralidad durante el decenio que termina**. Es el caso, por ejemplo, de Noruega, Grecia y Austria, en Europa, y de Canadá y Corea del Sur, en otros continentes.

En tercer lugar, respecto a los objetivos más operativos de cada una de las estrategias (con sus correspondientes indicadores de seguimiento), hay **mucho disparidad entre unos países y otros** en función de su situación en cuanto a siniestralidad y, sobre todo, a capacidad y organización de gestión de la seguridad vial.

Los países que adoptaron en el decenio que termina el enfoque de “Sistema Seguro” organizan generalmente sus objetivos (y en consecuencia sus líneas o planes de acción concretos) según los elementos de tal enfoque. Y lo mismo puede decirse respecto a los “Cinco Pilares” para aquellos países que adoptaron el enfoque de la OMS.

No obstante, los “Cinco Pilares” pueden servir para recopilar de manera ordenada los objetivos operativos más representativos de todas las estrategias analizadas:

- **1. Gestión de la Seguridad Vial:**

- Mejorar la comunicación, la cooperación y la colaboración entre todas las partes interesadas en la gestión de la seguridad vial.
- Cooperación entre administraciones y sociedad civil.
- Enfoque integral del sistema de tráfico.
- Mejoras legales, y mejoras en los sistemas de aplicación de la ley y de gestión de las sanciones., según la situación de cada país.
- Adopción de una ley general de seguridad vial, en países donde no existía.
- Creación de un organismo nacional de seguridad vial, en países donde no existía.
- Desarrollo de un Observatorio Nacional de Seguridad Vial, en países donde no existía.
- Mejoras de los procedimientos para la obtención de licencias de conducir.
- Creación de una licencia de conducción nacional única, en países donde no existía.
- Introducción del control automático de la velocidad, en países donde no existía
- Mejoras en la recolección y análisis de los datos de accidentes.

- **2. Usuarios seguros:**

- Involucrar a todos los ciudadanos en la mejora de la seguridad vial.
- Énfasis en la formación y educación vial. Campañas de información y concienciación.
- Seguridad vial en el lugar de trabajo y en los desplazamientos al trabajo.
- Proteger a todos los usuarios de la carretera, en especial a los más vulnerables.
- Reducción de la accidentalidad de ciclistas y peatones, particularmente.
- Introducción de legislación que incluya los dispositivos de bloqueo por alcohol.

- **3. Infraestructura segura**

- Reducción de la accidentalidad y siniestralidad en las carreteras convencionales.
- Mejoras en la señalización y diseño de carreteras.
- En general, mejoras en las infraestructuras, según la situación de cada país.

- **4. Vehículos seguros:**

- Nuevas tecnologías: ADAS, vehículo conectado, ITS, etc.
- Anticiparse para poner nuevas tecnologías al servicio de la seguridad vial.

- **5. Asistencia post-accidente:**

- Atención integral a las víctimas de accidentes
- Mejora de los tiempos de respuesta y de la calidad de la atención a las víctimas, según la situación de cada país.
- En general, reducir las consecuencias de los accidentes.



Y, por último, si miramos en concreto los objetivos que aparecen **en las estrategias analizadas que apuntan ya hacia el siguiente decenio de acción**, vemos que se plantean hacer frente a los siguientes desafíos:

- **Involucrar realmente a todos los ciudadanos en la seguridad vial**, como una de los componentes esenciales del enfoque de Sistema Seguro; posiblemente en el que menos se ha llegado a profundizar durante el decenio que termina, en comparación con los importantes avances conseguidos en los otros cuatro componentes.
- El cambio demográfico, que se concreta, especialmente en Europa, en un **envejecimiento de la población**. Esto plantea el desafío de atender de forma segura a las necesidades de movilidad de la creciente población de edad avanzada. Este es un objetivo que ya estaba presente en muchas de las estrategias del decenio actual, pero cuya magnitud crece con el tiempo.
- La **integración de forma segura en el tráfico de nuevas formas de movilidad**, especialmente micro movilidad urbana (patinetes, bicicletas eléctricas, etc.) y movilidad activa (peatones y ciclistas). Es el problema que la estrategia de los Países Bajos denomina: “heterogeneidad en el tráfico”.
- Atención especial a la seguridad de los **usuarios vulnerables de la vía**. Este asunto ya estaba plenamente presente en la mayoría de las estrategias del decenio actual, pero crece en importancia de cara al futuro, entre otras cosas por los dos temas anteriores: la población de edad avanzada y los nuevos modos de movilidad.
- Integración de **avances tecnológicos que redunden en beneficio de la seguridad vial**, tanto en las infraestructuras y sistemas de vigilancia y gestión de tráfico (conectividad), como en los vehículos (ADAS, conectividad, ITS, conducción automática, propulsión eléctrica, etc.). En este apartado, la principal preocupación es integrar adecuadamente la tecnología **garantizando que no se creen nuevos riesgos para la seguridad**.
- Y otros aspectos concretos que ya estaban presentes en la mayoría de las estrategias del decenio actual, pero que siguen siendo problemas acuciantes de seguridad:
 - Seguridad vial en las carreteras convencionales.
 - Excesos de velocidad.
 - Accidentes provocados por distracciones, especialmente por dispositivos electrónicos.
 - Conducción bajo los efectos del alcohol y otras drogas, especialmente en el caso de infractores reincidentes.

4.6. RESUMEN DE OBJETIVOS NUMÉRICOS PROPUESTOS

Los objetivos numéricos son la cuantificación de los objetivos intermedios a los que se hacía referencia en el capítulo 4.5.2. Si nos fijamos en los que aparecen en las estrategias que apuntan hacia el próximo decenio, nos encontramos los siguientes:

- **Noruega:**
 - Para 2022: menos de 550 muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico al año
 - Para 2024: menos de 500 muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico al año
 - Para 2030: menos de 350 muertes y lesiones graves en accidentes de tráfico al año
- **Lituania:**
 - Para 2030: Reducir en un 50% los fallecidos respecto a 2017.
- **Suiza:**
 - Para 2030: menos de 100 fallecidos al año por accidentes de tráfico.
 - Para 2030: menos de 2.500 heridos graves al año por accidentes de tráfico.
- **Israel:**
 - Para 2030: Reducir el riesgo de muerte en carretera a no más de cinco muertes por cada mil millones de kilómetros-vehículo.
- **Chile:**
 - Para 2030: Reducir en un 30% los fallecidos respecto al nivel de referencia medio del periodo 2011-2019.
- **Marruecos:**
 - Para 2021: Reducir en un 20% el número de muertes respecto a 2015
 - Para 2026: Reducir en un 50% el número de muertes respecto a 2015
- **Sudáfrica:**
 - Para 2030: Reducir en un 50% los fallecidos respecto a 2010.
- **Nueva Zelanda:**
 - Para 2030: reducción en un 40% del número de fallecidos y heridos graves.



4.7. RESUMEN DE INDICADORES PROPUESTOS

En consonancia con lo indicado en el capítulo anterior, para poder medir el grado de avance de los diferentes objetivos, se establecen los correspondientes indicadores.

Si nos fijamos en las estrategias que apuntan hacia el próximo decenio, nos encontramos varias baterías de indicadores muy detallados, así como plenamente alineados con los objetivos que se pretende monitorizar:

- Indicadores de rendimiento propuestos por Noruega en el *National Plan of Action for Road Safety 2018-2021* (documento en 4.3.15).
- Indicadores de resultado y de rendimiento propuestos por Suecia en su enfoque de gestión por objetivos, que aparecen referenciados en el documento de la UE: *Preparatory Work for an EU Road Safety Strategy* (documento en 3.2.31).
- Indicadores de rendimiento propuestos por Reino Unido.
- Indicadores de resultado y de rendimiento propuestos por Nueva Zelanda en la *Road Safety Strategy 2020-2030* (documento en 4.3.38.2).

Noruega: Indicadores de rendimiento propuestos

Pilares	Indicadores de rendimiento
1. Gestión de la seguridad vial.	Número de municipios aprobados como “municipios seguros”.
2. Usuarios seguros	% de vehículos que circulan excediendo el límite de velocidad.
	% de conductores u ocupantes de plazas delanteras que usan el cinturón de seguridad.
	% de conductores de vehículos pesados que usan el cinturón de seguridad.
	% de niños menores de 3 años que viajan en asientos adecuados en sentido inverso a la marcha.
	% de vehículos cuyo conductor supera el 0,02% de alcohol en sangre.
	% de vehículos cuyo conductor supera los límites legales de consumo de drogas.
	% de niños (0-14 años) que viajan con SRI adecuados para su talla y peso.
	Riesgo de fallecer o resultar herido grave por un conductor de 18-19 años, por km recorrido.

Pilares	Indicadores de rendimiento
	Riesgo de fallecer o resultar herido grave por un conductor mayor de 75 años, por km recorrido.
	Riesgo de fallecer o resultar herido grave por un peatón mayor de 75 años, por km caminado.
	Riesgo de fallecer o resultar herido grave un conductor de moto o ciclomotor, por km recorrido.
	% de ciclistas que utilizan casco.
	Número de peatones que utilizan prendas reflectantes por la noche.
	Porcentaje del tráfico de vehículos automotores realizado por vehículos que tienen sistema de frenado de emergencia autónomo para evitar colisiones con peatones y ciclistas (AEB peatonal).
3. Vehículos seguros	Porcentaje del tráfico de vehículos automotores realizado por vehículos que tienen sistema de frenado de emergencia autónomo (AEB).
	Porcentaje del tráfico de vehículos automotores realizado por vehículos que tienen sistema de advertencia de salida de carril.
	Porcentaje de vehículos pesados con una MMA de más de 7,500 kg que pasan la ITV sin deficiencias graves.
4. Infraestructura segura	Porcentaje del tráfico de vehículos de motor en carreteras nacionales con límite de velocidad de 70 km/h o superior que circula por carreteras con barreras medianas.
	Número de kilómetros de carreteras nacionales con límite de velocidad de 70 km/h o superior que se hayan evaluado y que cumplan con los estándares mínimos establecidos en el NTP para evitar accidentes graves por salida de la vía.
	Número de kilómetros de carreteras nacionales y locales adaptadas para peatones y ciclistas.



Suecia: Indicadores de resultado propuestos (gestión por objetivos)

Indicadores de resultado
Número total de víctimas mortales en las carreteras.
Número total de heridos graves en las carreteras.

Suecia: Indicadores de rendimiento propuestos (gestión por objetivos)

Indicadores de rendimiento
% del tráfico dentro de los límites de velocidad, en la red de carreteras nacionales.
% del tráfico dentro de los límites de velocidad, en la red de carreteras municipales.
% del tráfico con conductores “sobrios” (dentro de los límites legales de alcohol)
% de ocupantes de las plazas delanteras de vehículos que usan el cinturón de seguridad.
% de ciclistas que usan casco.
% de conductores de ciclomotores que usan correctamente el casco.
% de turismos nuevos con la máxima calificación EuroNCAP.
% de motocicletas que disponen de ABS
% del tráfico que discurre por carreteras con límite de velocidad de 80 km/h o menor y que disponen de barrera mediana.
% de cruces para peatones, bicicletas y ciclomotores en las principales carreteras municipales que están calificados como seguros.
% de Ayuntamientos que realizan un buen mantenimiento de las vías para peatones y ciclistas

Reino Unido: Indicadores de rendimiento propuestos

Indicadores de rendimiento
Porcentaje de tráfico que cumple con los límites de velocidad en carreteras nacionales.
Porcentaje de tráfico que cumple con los límites de velocidad en las carreteras locales.
Porcentaje de conductores que no conducen después de consumir alcohol o drogas.
Porcentaje de ocupantes de automóviles que usan cinturón de seguridad / SRI.
Proporción de conductores que no usan un teléfono en el automóvil (de mano o manos libres).
Porcentaje de turismos nuevos con la máxima calificación de seguridad Euro NCAP.
Porcentaje de carreteras con clasificación de seguridad iRAP adecuada.
Porcentaje ocasiones en las que los servicios médicos de emergencia que llegan a la escena del accidente en 18 minutos o menos.



Nueva Zelanda: Indicadores de resultados propuestos

Área de enfoque	Indicadores de resultados
1. Infraestructura y velocidad.	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves por choque frontal o salida de la vía.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves en intersecciones.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves con la velocidad como factor contribuyente.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves donde el límite de velocidad no se alinea con el Sistema seguro.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves que involucran a un usuario vulnerable.
	Número de reclamaciones de seguros relacionadas con lesiones al caminar y andar en bicicleta.
2. Seguridad del vehículo	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves que involucran a un vehículo con una baja calificación de seguridad.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves relacionados con motociclismo.
	Número de reclamaciones de seguros relacionadas con lesiones de motociclismo.
3. Seguridad vial relacionada con el trabajo	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves que involucran a una persona que viaja hacia / desde el trabajo.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves que involucran a una persona que viaja como parte del trabajo.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves que involucran un vehículo pesado.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves en sitios de obras viales.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves con fatiga como factor contribuyente.
	Porcentaje de víctimas mortales y lesiones graves relacionadas con el trabajo que involucran vehículos automóviles.

Área de enfoque	Indicadores de resultados
4. Comportamiento de los usuarios	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves relacionados con alcohol y / o drogas.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves con fatiga como factor contribuyente.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves con distracción como factor contribuyente.
	Número de muertes de ocupantes de vehículos que no usaban sistemas de retención.
	Número de accidentes con fallecidos y heridos graves relacionados con el motociclismo.
	Número de conductores sin licencia o descalificados involucrados en un accidente con fallecidos y heridos graves.
	Número de conductores noveles involucrados en un bloqueo con fallecidos y heridos graves.
5. Gestión del sistema	Porcentaje del sector satisfecho con su acceso a la información relevante para la toma de decisiones de seguridad vial.
	Porcentaje de gobiernos locales satisfechos con el apoyo que recibieron de las agencias de transporte del gobierno central.



Nueva Zelanda: Indicadores de rendimiento propuestos

Área de enfoque	Indicadores de rendimiento
1. Infraestructura y velocidad.	Porcentaje de VKT (vehículo x kilómetros recorridos) en carreteras con límite de velocidad superior a 80 km / h que tienen una barrera mediana.
	Porcentaje de VKT en la red rural que tiene una calificación equivalente de 3 estrellas o mejor.
	Porcentaje de intersecciones de alto riesgo tratadas para operar dentro de los límites del Sistema Seguro.
	Kilómetros de la red de carreteras adaptadas para el uso seguro de peatones y ciclistas.
	Kilómetros de la red de carreteras con tratamiento de seguridad para motociclismo.
	Seguridad percibida para caminar y andar en bicicleta (por centros rurales, urbanos, urbanos y alrededor de las escuelas).
	Porcentaje de la red de carreteras donde los límites de velocidad se alinean con la velocidad segura y adecuada.
	Porcentaje de la red de carreteras donde los límites de velocidad se alinean con el Sistema Seguro.
	Porcentaje del tráfico que circula dentro de los límites de velocidad (por centros rurales y urbanos).
	Velocidad media de los vehículos (por centros rurales y urbanos)
	Porcentaje del público en general que comprende el riesgo asociado con la velocidad de conducción.
	Porcentaje del público en general que está de acuerdo en que es probable que los atrapen cuando conducen por encima del límite de velocidad publicado.
	Porcentaje de la red vial cubierta por cámaras de seguridad automatizadas.
	Porcentaje del público en general que está de acuerdo en que las cámaras de seguridad son una intervención importante para reducir el número de muertes en la carretera.

Área de enfoque	Indicadores de rendimiento
2. Seguridad del vehículo	Porcentaje de la flota de vehículos con un alto índice de seguridad.
	Porcentaje del público en general comprende la información de seguridad del vehículo.
	Porcentaje del público en general que está de acuerdo en que es importante tener un vehículo que tenga una alta calificación de seguridad.
	Porcentaje de motocicletas de más de 125 cc equipadas con ABS
3. Seguridad vial relacionada con el trabajo	Número de organizaciones con planes de salud y seguridad implementados que reconocen la seguridad vial como un problema crítico de salud y seguridad.
	Porcentaje del sector satisfecho con su acceso a datos relevantes sobre viajes de seguridad vial relacionados con el trabajo.
4. Comportamiento de los usuarios	Porcentaje de conductores afectados por el alcohol.
	Porcentaje de conductores afectados por drogas.
	Porcentaje de conductores que usan teléfonos móviles mientras conducen.
	Porcentaje de ocupantes de automóviles que usan cinturón de seguridad o sistema de retención infantil.
	Porcentaje del público en general que está de acuerdo en que es probable que los atrapen por llevar a cabo comportamientos de riesgo.
	Participación en un accidente de motociclismo después de participar en un curso de capacitación de motociclismo aprobado
	Número de licencias de conducir emitidas de cada tipo.
	Proporción de conductores aprendices que han progresado a restringido.
	Proporción de conductores restringidos que han progresado al máximo.



Área de enfoque	Indicadores de rendimiento
5. Gestión del sistema	Porcentaje del público en general que comprende y apoya el enfoque de Visión Cero.
	Porcentaje del público en general que muestra aceptación por las intervenciones de seguridad vial.
	Porcentaje de personas que han completado un curso de capacitación aprobado sobre el Sistema Seguro que mostró una mejor comprensión del Sistema Seguro.
	Porcentaje de proyectos de infraestructura vial que han sido objeto de una auditoría de seguridad vial o evaluación de sistema seguro.
	Porcentaje de indicadores que se pueden medir, rastrear e informar anualmente.

5. CONCLUSIONES DE LOS DOCUMENTOS SUPRANACIONALES

5.1. IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS

1) Diagnóstico:

Cifras y Datos sobre el estado de la Seguridad Vial.

2) Determinación de Causas:

Negligencia, incumplimiento de normas: velocidad, alcohol, drogas, distracción, etc.

5.2. PLANTEAMIENTO DE SOLUCIONES

Principios, objetivos y enfoques predominantes para su consecución:

1) Establecimiento de Principios:

Alcanzar la máxima seguridad (Documento de Orientaciones Políticas).

2) Fijación de Objetivos y Metas de Seguridad Vial cuantificables:

- Visión Cero. 2025: Cero Fallecidos.
(Marco de la política de la UE en materia de SV para 2021-2030. Próximos pasos hacia la Visión Cero)
- Objetivo Cero. 2030: Reducir el número de heridos graves en la UE respecto a 2020.
- ONU. Objetivos de desarrollo Sostenible (ODS)
 - Meta 3.6. Accidentes de Tráfico: Reducción del 50% de fallecidos y heridos graves.
 - Meta 11.2. Transporte Público.
 - Meta 7.A. Investigación e inversión en energías limpias.
- OMS. 2030: Todos los vehículos producidos y vendidos estén equipados con los niveles adecuados de seguridad.
- Desarrollo General Sostenible.
- Desarrollo Urbano Sostenible.
- Movilidad Sostenible.
- OMS: 12 Compromisos Voluntarios.

3) Enfoques predominantes para la consecución de los Objetivos y Metas de S.V.:

- Soluciones Preventivas
- Sistema Seguro (UE)
- 5 Pilares (OMS):
 - Pilar 1: Gestión de la seguridad vial.
 - Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras.
 - Pilar 3: Vehículos más seguros.
 - Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros.



- Pilar 5: Respuesta tras los accidentes.
- Marcos De Gobernanza.
- Recomendaciones.
- Propuestas.
- Guías, Catálogos, Manuales.
- Orientaciones.
- Definición De Ámbitos De Actuación (Colectivos, Temas, Áreas).
- Mejores Prácticas Internacionales.
- Intervenciones.
- Medidas Eficaces De Seguridad Vial.
- Acciones.
- Iniciativas.
- Actividades.

5.3. DISEÑO DE ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL. PROPUESTAS

1) FERSI (*Towards an evidence-based national road safety programm. A two-stage approach*)

- **Diagnos**is basada en evidencia (estadísticas y estudios):
 - Basarse en datos reales y fiables de accidentalidad y sus causas.
 - Establecer indicadores de rendimiento (KPI's) para medir los progresos.
- **Acciones** ("Terapia") para solucionar los problemas detectados:
 - Usando de nuevo evidencias sobre su efectividad y su ratio coste/eficacia:
 - Identificar las acciones o combinaciones de acciones más apropiadas para resolver los problemas.
 - Medir la eficiencia de las mismas mediante los costes y los beneficios esperados.
 - Monitorizar la implementación de las medidas y su efecto en la seguridad vial, para ajustarlas si es necesario
 - Establecer indicadores de rendimiento (KPI's) para medir los progresos.

2) GRA (*Toward Sustainable Mobility. Annex 1: Safety*)

- **Definición de Objetivos:**
 - Objetivo estratégico principal a largo plazo.
 - Objetivos cuantitativos intermedios.
- **Indicadores claves de la seguridad:**
 - Indicadores de resultados.
 - Indicadores de rendimiento (KPI: Key Performance Indicator).

5.4. NUEVAS TENDENCIAS DESTACADAS

1) UE, a corto plazo: Conectividad entre vehículos y vías.

(Estrategia europea sobre STI cooperativos)

- Prioridades para la implantación de los servicios de los STI cooperativos.
- Seguridad de las comunicaciones de los STI cooperativos.
- Garantías de privacidad y protección de datos.
- Tecnologías y frecuencias de comunicación.
- Interoperabilidad en todos los niveles.
- Evaluación del cumplimiento.
- Marco jurídico.
- Cooperación internacional.

2) UE, a largo plazo: Conducción automatizada.

(Estrategia de la UE para la movilidad del futuro)

- Refuerzo de la UE en materia de tecnologías e infraestructuras para la movilidad automatizada.
- Garantizar un mercado interior para la adopción segura de la movilidad automatizada
- Garantizar la seguridad jurídica.
- Anticiparse a los efectos de la movilidad automatizada en la sociedad y la economía.



6. CONCLUSIONES DE LAS ESTRATEGIAS, PLANES Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD VIAL DE PAÍSES IRTAD

6.1. CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL

- **Países con menor tasa de fallecidos por 100.000 habitantes (2018) (*)**
Noruega (2,0) / Suiza / UK / Irlanda / Dinamarca / Suecia / Japón / Israel / **España (3,9)**
- **Países con menor tasa de fallecidos por 100.000 vehículos (2017) (*)**
Noruega (0,3) / Suiza / Suecia / UK / Japón / Islandia / Finlandia / **España (0,5)**

(*) Fuente: IRTAD Road Safety Annual Report 2019

6.2. HORIZONTE DE LAS ESTRATEGIAS, PLANES O PROGRAMAS DE SEGURIDAD VIAL

- **Periodo predominante:** 2011-2020
- **Más longevo:** HUNGRÍA: 2001-2020
- **Horizonte 2021:** COREA DEL SUR
- **Horizonte 2022:** EE.UU., ESLOVENIA, ISLANDIA
- **Horizonte 2023:** LUXEMBURGO
- **Horizonte 2025:** CANADÁ
- **Horizonte 2026:** MARRUECOS
- **Horizonte 2029:** NORUEGA
- **Horizonte 2030:** CHILE, ISRAEL, NUEVA ZELANDA, PAÍSES BAJOS, SUDÁFRICA

6.3. ASPECTOS ESTRATÉGICOS DESTACADOS

- **NORUEGA**
 - Usuarios de las carreteras de alto riesgo: jóvenes y conductores noveles, mayores y personas con discapacidad, peatones y ciclistas, motos y ciclomotores.
 - Intoxicación: alcohol y drogas.
 - Vehículos pesados y vehículos conectados/ITS
- **PAÍSES BAJOS**
 - 3 Pilares: Cooperación, Enfoque Integral y Seguridad Sostenible.
 - Acuerdo Estrella para el nuevo Plan 2020-2030.
- **PORTUGAL**
 - Inspirado en Planes de Australia, Noruega y Suiza.
 - PENSE 2020: Programa de protección peatonal y lucha contra los atropellos.
- **REINO UNIDO**
 - Grupos de usuarios prioritarios: Jóvenes, Motociclistas, Mayores.
 - Vehículos, Infraestructura y Velocidad Segura.
- **JAPÓN**

- Uso de la tecnología.
- Análisis de profundidad sobre tráfico y datos de accidentes.
- Participación de la comunidad.
- **CANADÁ**
 - Énfasis en Tecnología de vehículos, Infraestructura vial, Bases de Datos y actuaciones de seguridad vial probadas.
- **EE.UU.**
 - Seguridad proactiva del vehículo.
 - Vehículos automatizados.
 - Factores humanos.
 - Excelencia organizacional.

6.4. ÁREAS DE ACTUACIÓN Y COLECTIVOS

Se han recogido 426 medidas, encuadradas en 20 grupos (Áreas de actuación/Colectivos)

- **Grupos con más medidas:**
 - Normativa sobre comportamiento: 58 medidas. 28 países.
 - Infraestructura interurbana: 46 medidas. 21 países.
 - Comunicación: 34 medidas. 17 países
 - Motoristas. 32 medidas. 17 países
 - Educación y formación: 30 medidas. 18 países.
 - Ciclistas: 23 medidas. 13 países.
 - Niños, jóvenes y mayores: 22 medidas. 13 países
 - Normativa general: 22 medidas. 13 países
 - Infraestructura urbana. 21 medidas. 14 países.
 - Ciudades. 21 medidas
 - Datos: 21 medidas. 12 países.
- **Grupos con menos medidas:**
 - Reincidentes: 3 medidas. 3 países.
 - VMP: 4 medidas. 4 países.
 - Vehículos autónomos: 8 medidas. 6 países.
 - Peatones: 10 medidas. 9 países.
 - Víctimas y post-accidente. 11 medidas. 9 países.
- **Países con más medidas en un grupo:**
 - HUNGRÍA: Normativa sobre comportamiento (6)
 - LUXEMBURGO: Motoristas (6)
 - AUSTRALIA: Normativa sobre comportamiento (5)
 - JAPÓN: ADAS (5)
 - NORUEGA: Comunicación (5), investigación (5), ciclistas (5), niños, jóvenes y mayores (5)
 - MÉXICO: Infraestructuras (5)
 - CANADÁ: ADAS (4)
 - CHILE: Motos (4)
 - MARRUECOS: Medidas víctimas post-accidente (3)
 - REINO UNIDO: Comunicación (3)
 - NUEVA ZELANDA: Comunicación (3)



- CANADÁ: Vehículo autónomo (3), Planes colaborativos (3)
- EE.UU.: Planes colaborativos (3)

6.5. ALGUNAS MEDIDAS DESTACADAS

Se presentan aquí las más destacadas, las que se consideran de mayor interés de cara a la elaboración de la ESV 2021-2030. El listado exhaustivo se recoge en el Anexo 1.

• **NORMATIVA SOBRE COMPORTAMIENTO**

- FINLANDIA y GRECIA: Cuantía de las sanciones en función del nivel de renta del infractor.

• **VELOCIDAD**

- AUSTRALIA: Revisión de límites de velocidad en carreteras de alto riesgo. Expansión del límite máximo 40 km/h en zonas con alta concentración de peatones y ciclistas.
- ALEMANIA: Estudios previos para implementar 30km/h en ciudades.
- NORUEGA: 2018: Conclusión de trabajos sobre nuevos criterios de límite de velocidad.
- JAPÓN: Ampliación de las zonas 30km/h
- IRLANDA: V. máxima 30km/h en núcleos con alta concentración de vulnerables.
- REINO UNIDO: Informe para implementar el límite de 20mph.

• **DATOS**

- FRANCIA: Modelos de simulación dinámica de población para obtener proyecciones de fallecidos en carreteras.

• **INVESTIGACIÓN**

- NORUEGA: Creación del “Inter-Agency-Forum” para evaluar la investigación en seguridad vial. Promoción de la investigación multidisciplinar de accidentes de tráfico.
- REINO UNIDO, SUECIA y PORTUGAL: Investigación y promoción de la ISO39001 como sistema para la seguridad vial.

• **COMUNICACIÓN**

- IRLANDA: Campaña “Drunken Pedestrian” planificar viajes de vuelta a casa por la noche. “Track Research” para evaluar el nivel de calado de las campañas.
- PORTUGAL: Clasificación EuroNCAP en mensajes publicitarios de vehículos nuevos. Guión para establecer métricas y objetivos de evaluación de las campañas.
- REINO UNIDO: Website recopilatorio de datos “Drinking-Driving”.
- CANADÁ: Website educativa sobre tecnologías del vehículo autónomo y conectado.

• **EDUCACIÓN y FORMACIÓN**

- IRLANDA: Programa de realidad virtual en escuelas de conducción para jóvenes entre 15 y 17 años.
- NORUEGA: Cursos para peatones mayores.
- PAÍSES BAJOS: Exámenes de conducir desde los 17 años. Si se supera, se permite la conducción acompañado por otro conductor experimentado (2todrive).
- SUIZA: Permitida conducción a partir de los 17 años (desde 2021). Conductores menores de 20 años: en periodo de prueba al menos 1 año hasta obtener la licencia definitiva.
- SUECIA: E-learning sobre Vision Zero para transportistas profesionales.

- **CICLISTAS**
 - COREA DEL SUR: Elaboración de una ley sobre el uso del casco en la bicicleta.
 - REPÚBLICA CHECA: Uso obligatorio del casco en bicicleta.
 - SUECIA: Estrategia Nacional del Ciclismo.
- **MOTORISTAS**
 - NORUEGA: Medidas para motoristas mayores de 65 años.
Consejos profesionales para compra de cascos y equipamiento de seguridad.
 - URUGUAY: Certificado de capacitación profesional obligatoria para todos los trabajadores en motocicletas.
- **VEHÍCULOS**
 - ALEMANIA: Incentivos para implementar asistentes “turn-off” de ayuda a la visualización ángulos muertos camiones.
 - NIGERIA: Implementación de dispositivos de limitación de velocidad en los vehículos comerciales.
- **VEHÍCULOS AUTÓNOMOS**
 - CANADÁ: Revisión de normas regulatorias para vehículos autónomos y conectados.
 - ALEMANIA: Ley sobre conducción autónoma (2017).
- **INFRAESTRUCTURAS**
 - REINO UNIDO: Fondo Safer Roads (100M£). Mejora de tramos más peligrosos de las carreteras “A”.
 - SUECIA: Nuevo Plan de Infraestructuras 2018-2029.
- **VÍCTIMAS. ATENCIÓN POST-ACCIDENTE**
 - NORUEGA: Entrenamiento de toda la población, a lo largo de la vida, en primeros auxilios.



7. ANEXO 1: ÁREAS, COLECTIVOS Y MEDIDAS DESTACADAS POR LOS PAÍSES

En este anexo se recoge el listado exhaustivo de las principales medidas planteadas en todas las estrategias y planes de seguridad vial analizados de los diferentes países.

Se presentan a lo largo de las páginas siguientes, en forma de tablas ordenadas (siguiendo los Cinco Pilares de la seguridad vial) por las distintas áreas y colectivos a los que van dirigidas.

El número total de medidas recogidas es el siguiente, agrupadas por Área / Colectivo:

Área / Colectivo	Nº Medidas	Nº de países que proponen alguna medida
Normativa general	22	13
Normativa sobre comportamiento vial	58	28
Reincidentes	3	3
Datos sobre Seguridad Vial	21	12
Investigación	14	8
Comunicación	34	17
Planes colaborativos	16	9
Educación y formación vial	30	18
Transporte profesional	18	12
Niños, Jóvenes y Personas mayores	22	13
Peatones	10	9
Ciclistas	23	13
Motoristas	32	17
Vehículos de motor, en general	15	10
Vehículos, sistemas ADAS y Conectividad	18	9
Vehículos autónomos	8	6
Vehículos de Movilidad Personal (VMP)	4	4
Infraestructuras y movilidad interurbana segura	46	23
Infraestructuras y movilidad urbana segura	21	14
Víctimas. Tratamiento post-accidente	11	9
Total	426 ⁽¹⁾	247 ⁽²⁾

(1) Algunas medidas están aplicadas en más de un grupo

(2) Número total de países que proponen o aplican las medidas

Agrupadas por países quedarían de la siguiente forma:

Continente	País	Nº Medidas	Más numerosas
EUROPA	ALEMANIA	20	Infraestructuras Interurbanas (3), Normativa (3), Niños-Jóvenes-Mayores (3)
	AUSTRIA	6	Normativa comportamiento (4)
	BÉLGICA	8	Normativa comportamiento (5)
	DINAMARCA	2	Infraestructuras, Normativa comportamiento
	ESLOVENIA	5	Infraestructuras (2)
	FINLANDIA	8	Normativa general (2)
	FRANCIA	8	Normativa comportamiento (4)
	GRECIA	6	Infraest. Interurbanas (2), Normativa comportamiento (2)
	HUNGRÍA	6	Normativa comportamiento (6)
	IRLANDA	28	Motoristas (4)
	ISLANDIA	6	Infraestructuras Interurbanas (3)
	ITALIA	16	Comunicación (4)
	LITUANIA	8	Normativa comportamiento (2)
	LUXEMBURGO	11	Motoristas (6)
	NORUEGA	47	Comunicación (5), Investigación (5), Ciclistas (5), Niños-Jóvenes-Mayores (5)
	PAÍSES BAJOS	11	Normativa comportamiento (3)
	POLONIA	8	Normativa general (2)
	PORTUGAL	29	Normativa, Comunicación, Datos, ADAS (4)
	REINO UNIDO	13	Comunicación (3)
	REPÚBLICA CHECA	10	Normativa, Normativa comportamiento, Comunicación (2)
	SERBIA	3	Infraestructuras Interurbanas, Formación, Datos
	SUECIA	11	Infraestructuras Interurbanas (3)
	SUIZA	15	Normativa comportamiento, Formación
ASIA	ISRAEL	16	Infraestructuras urbanas (3), Niños-Jóvenes-Mayores (3)
	JAPÓN	10	Vehículo y ADAS (3)
	COREA DEL SUR	8	Infraestructuras Interurbanas (3)
ÁFRICA	MARRUECOS	9	Víctimas y Post-accidente (3)
	NIGERIA	9	Infraestructuras, Vehículos (2)
	SUDÁFRICA	3	Vehículos (2)
AMÉRICA	ARGENTINA	9	Formación (3), Datos (3)
	CANADÁ	19	ADAS (4), Vehículo autónomo (3)
	CHILE	14	Motoristas (4)
	COLOMBIA	6	Normativa (2)
	ESTADOS UNIDOS	5	Planes colaborativos (3)
	MÉXICO	11	Infraestructuras Interurbanas (5)
	URUGUAY	12	Vehículos (3)
OCEANÍA	AUSTRALIA	17	Normativa comportamiento (5), Infraestructuras (4)
	NUEVA ZELANDA	5	Comunicación (3)
Total		438⁽¹⁾	

(1) Algunas medidas están aplicadas por más de un país



7.1. GESTIÓN DE LA SEGURIDAD VIAL

7.1.1. NORMATIVA GENERAL. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	CHILE	COLOMBIA	FINLANDIA	ISRAEL	LITUANIA	NORUEGA	PAÍSES BAJOS	POLONIA	PORTUGAL	REPÚBLICA CHECA	SUECIA	SUIZA
Ley sobre conducción autónoma													
Proyecto de ley para crear subcategorías para la licencia de clase C según cilindrada de la moto													
Vehículos ligeros con anclajes Isofix/Latch													
Obligatoriedad de airbags de conductor y pasajero													
Reglamento sobre publicidad de vehículos para incluir iconos con características de seguridad.													
Propuesta de nueva ley de tráfico para su aprobación en verano de 2020													
Desde 1-nov-2019 se permite conducción de cuadriciclos ligeros, con velocidad máxima 60kmh, edad mínima 15 años y licencia AM.													
Elaboración de medidas para gestionar y regular el uso de la micromovilidad en zonas urbanas													
Contribuir a trabajar en normativas internacionales sobre seguridad vial para vehículos autónomos													
Prohibición total de venta de alcohol en gasolineras													
Programa 2to Drive: para os conductores jóvenes antes de poder conducir independientemente													
Actualización de las normas sobre semáforos													
Prevista nueva normativa sobre e- scooters													
Nueva normativa sobre corredores de emergencia													
Evaluación anual del permiso por puntos													
Traducción de ISO39001 y promover su aplicación en organizaciones públicas y privadas													
Aprobar disposiciones para zonas de baja velocidad													
Legislación para publicitar en vehículos nuevos la clasificación EuroNCAP													
Debate sobre la mejora del sistema de puntos													
Armonización de la conducción de vehículos con derecho de paso preferente.													
Creación de nueva categoría profesional: "controladores de tráfico"													
Uso diurno obligatorio de luces en todos los vehículos a motor.													

7.1.2. NORMATIVA SOBRE COMPORTAMIENTO VIAL. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	ARGENTINA	AUSTRALIA	AUSTRIA	BÉLGICA	CANADÁ	CHILE	COLOMBIA	COREA DEL SUR	DINAMARCA	FINLANDIA
BAC cero para conductores menores de 21 años											
Incremento de sanciones por uso de móviles y el bloqueo a los equipos de emergencia											
Estudios previos para 30km/h en ciudades											
Sistema de infracciones por cámaras móviles.											
Límites de alcohol en sangre: 0,0g/l para nóveles y 0,2g/l para conductores profesionales											
Programas obligatorios de alcolock para reincidentes en todos los estados y territorios											
Incremento del control de velocidad mediante radares fijos y móviles.											
Incremento de test de drogas											
Ley sobre fatiga en conductores de vehíc.pesados											
Instalación de alcolocks											
Prohibición de usar móviles sin manos libres											
Utilización de imágenes en juicios por infracciones											
Crear base jurídica para pruebas de drogas en saliva											
Aumento de multas y sanciones penales de prisión											
Aumento de controles policiales sobre velocidad											
Aumento de controles por alcohol o drogas											
Dispositivos de bloqueo para conductores con tasa de alcohol 1,8 g/l (1,2 reincidentes)											
Nuevo procedimiento para analizar drogas en saliva o sangre											
Ley sobre uso de dispositivos electrónicos de monitorización a los transportistas.											
Reducción del límite urbano de 60 a 50 km/h											
Nuevo dispositivo de pruebas de drogas por saliva											
Ley para permitir detectar infracciones de velocidad mediante radares automáticos											
Norma nacional para uso de cascos en motocicleta											
Uso obligatorio del cinturón de seguridad para todos los ocupantes de automóviles											
Ley sobre el uso del casco en la bicicleta											
Instalación de 20 cámaras fijas de velocidad.											
Sanciones según el nivel de renta del infractor.											



MEDIDA	FRANCIA	GRECIA	HUNGRÍA	IRLANDA	ITALIA	JAPÓN	LITUANIA	MÉXICO	NORUEGA	PAÍS BAJOS	POLONIA
"Hand held pone" junto con otro delito dará lugar a la retirada del permiso de conducir											
Pérdida de 6 puntos para conductores que no respeten los pasos de peatones.											
Reducción de 90 a 80km/h en carreteras convencionales de un carril por sentido											
Retirada de la licencia de por vida tras tres infracciones de alto riesgo en 5 años											
Cámaras para detección de no uso de cinturón											
Tolerancia cero: alcohol en sangre 0,0 g/l											
Radares en vehículos camuflados											
En la website de la policía no se facilitará ninguna indicación más sobre ubicación de radares móviles.											
Test para detección de drogas en determinados casos y solo en muestras de sangre u orina.											
Conducir con alcohol entre 0,5g/l y 0,8g/l supone retirada de carnet 3 meses (antes 3 puntos) y 200 €											
Reintroducción del sistema de control de velocidad "Tutor" en 22 secciones de autopista de alto riesgo											
Aumento de multas y sanciones por utilizar teléfonos móviles											
Control de secciones para cumplir los límites de velocidad en tramos de carretera											
Nivel máximo de alcoholemia 0,0g/l para nóveles, motoristas, ciclomotores y profesionales											
Fortalecimiento de la capacidad de supervisión de la autoridad para garantizar el cumplimiento de la normativa											
Incremento de controles de velocidad mediante "laser speed guns"											
Estudio para criterios de límites de velocidad											
Límites de alcohol en sangre 0,0 g/l para nóveles y 0,5g/l para vehículos a motor y bicicletas											
Legislación sobre ciclomotores en carreteras y el uso del casco en ciudades											
Prohibición de uso del móvil en todos los vehículos											
Durante los 2/3 próximos años se instalarán 350 nuevos dispositivos en carreteras: cinemómetros, foto rojo y paso de vías)											

MEDIDA	PORTUGAL	REINO UNIDO	REPÚBLICA CHECA	SUECIA	SUIZA	URUGUAY
Estudio de introducción de alcolocks						
Web específica recopilatoria de datos de "Drink-Driving"						
Incremento de sanciones por no respetar cruces ferroviarias						
Despliegue de cámaras de control de velocidad móviles						
Instalación de "Alco-Gates" a la salida de los puertos de carga						
Revisión del límite de velocidad de 90 a 80km/h en carreteras convencionales.						
La licencia de conducir se revoca por un mínimo de dos años en casos de exceso de velocidad y desde 10 años, hasta de por vida en caso de reincidencia.						
Límite de alcohol cero durante los tres primeros años para noveles y profesionales						
Nueva prueba de aptitud obligatoria tras determinadas sanciones, como conducir bajo la influencia de drogas						
Ley de cero alcohol vigente desde 2016.						

7.1.3. *NORMATIVA SOBRE REINCIDENTES. MEDIDAS DESTACADAS*

MEDIDA	AUSTRALIA	BÉLGICA	SUIZA
Todos los estados y territorios tienen programas obligatorios de alcolock para reincidentes			
Introducción de dispositivos de bloqueo de arranque para conductores que hayan sido multados por conducir con una tasa de alcohol de 1,2 g/l como reincidentes.			
La licencia de conducir se revoca por un mínimo de dos años en casos de exceso de velocidad y desde 10 años hasta de por vida en caso de reincidencia.			



7.1.4. DATOS SOBRE SEGURIDAD VIAL. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ARGENTINA	FINLANDIA	FRANCIA	IRLANDA	LITUANIA	MÉXICO	NIGERIA	NORUEGA	PORTUGAL	REINO UNIDO	SUIZA	SERBIA
Creación Observatorio Nacional de Seguridad Vial												
Promoción de OSV provinciales												
Desarrollo de un sistema único de recolección y análisis de datos de seguridad vial												
Mejora de la recopilación de datos de accidentes graves												
Modelos de simulación dinámica de la población para obtener proyección de fallecidos												
Nuevo sistema de información para recogida y análisis de datos de accidentes de tráfico												
Trabajo con expertos internacionales en obtención de datos de exposición al riesgo, sobre todo de vulnerables												
Se usa "Collision Data" para investigación, diseñar campañas y asistir a la policía en sus objetivos de vigilancia												
Recopilación de datos sobre lesiones según MAIS3+												
Creación de los Observatorios Estatales												
Armonización de registro de datos sobre accidentes												
Estudio para examinar en profundidad los accidentes por choques frontales en carreteras												
Actualización de centros de control para asegurar la efectiva gestión de eventos en la red de carreteras.												
Estudio de nuevas directrices en el registro de accidentes, e incrementar el intercambio de datos												
Implementar sistemas de georreferenciación, integrados con la información de los agentes												
Estudios de actitudes y comportamientos de los usuarios, en muestras representativas.												
Actualizar el coste económico y social de los accidentes de tráfico												
Elaborar guion para definir métricas y objetivos de evaluación de las campañas publicitarias												
Creada una web específica recopilatoria de datos de "Drink-Driving"												
Nueva base de datos para la evaluación de medidas de seguridad vial infraestructural												

7.1.5. INVESTIGACIÓN. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	ESLOVENIA	IRLANDA	LITUANIA	NORUEGA	PORTUGAL	REINO UNIDO	SUECIA
Identificación de prioridades en seguridad vial: mejora en SRI, protección árboles en márgenes de las vías y protección de guardarrailes.								
Se usa "Collision Data" para investigación, diseñar campañas y asistir a la policía en sus objetivos de vigilancia								
"Track research" para evaluar el nivel de calado de las campañas.								
Investigación mediante encuestas observacionales de conducta								
Realización de investigaciones exhaustivas de todos los accidentes mortales.								
Programa de investigación "Better Safety in Traffic"								
Investigación para determinar cómo los dispositivos interlock podrían ser implementados como alternativa para motoristas con problemas de alcohol que desean mantener su licencia.								
Investigación sobre accidentes mortales con presencia de alcohol o drogas.								
Proyecto "Investigation promise". La policía incrementará la calidad y eficiencia de las investigaciones sobre infracciones de tráfico y accidentes con víctimas.								
Creación del Inter-Agency Forum (Policía Local, Dirección de Salud, Dirección de Educación, la Mesa de investigación de accidentes y otros) para evaluar investigaciones futuras sobre seguridad vial								
Promoción de la investigación multidisciplinar de los accidentes de tráfico.								
Estudio para establecer clasificación de seguridad en vehículos usados y promover su utilización								
Informe para el desarrollo de investigaciones en profundidad en colaboración entre fundaciones policiales y Fundación RAC.								
Investigación para la mejor aplicación de la ISO39001 como sistema para la seguridad vial								



7.1.6. COMUNICACIÓN. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ARGENTINA	COLOMBIA	GRECIA	IRLANDA	ISLANDIA	ISRAEL	ITALIA	LUXEMBURGO	MARRUECOS	NIGERIA
Campañas de uso del casco, cinturón de seguridad y fuerza de las sanciones policiales.										
Campañas de comunicación centradas especialmente en la conducción bajo efectos del alcohol, exceso de velocidad y uso del casco.										
Campaña sobre el uso de cinturones de seguridad "Siempre abrochados, delante Y detrás"										
Campaña para que los directivos de las empresas promuevan entre sus empleados no leer mensajes de texto mientras conducen										
Campañas en medios de comunicación sobre lesiones de los peatones mayores.										
Irish TV broadcaster emite "How's your Driving?" financiada por RSA										
Campaña e informe sobre "Drunken Pedestrian" para planificar viajes de vuelta a casa por la noche										
Campañas antivelocidad y de seguridad vial para motoristas										
Campañas de velocidad, alcohol, uso del cinturón, uso del móvil, reducción de accidentes de personas extranjeras y "Traffic Safety School" llamado "Grundaschoolproject"										
Campañas de concienciación sobre seguridad vial y sobre la distracción causada por el uso de móviles mientras se conduce, la velocidad excesiva, atención a peatones										
Campaña de concienciación sobre la sujeción de los niños en el coche y uso de cinturones traseros.										
Campaña centrada en el transporte de mercancías peligrosas										
Campaña sobre el cumplimiento mutuo y respeto entre conductores de otros vehículos y ciclistas.										
Campaña dirigida a los motociclistas: la carretera no es un circuito de carreras										
Campaña de sensibilización sobre las condiciones de los vehículos										
Campaña sobre la importancia del uso del cinturón										

MEDIDA	NORUEGA	NUEVA ZELANDA	POLONIA	PORTUGAL	REINO UNIDO	REPÚBLICA CHECA	SUIZA
Campaña para el uso de cinturones en autobuses							
Campaña de la Asociación de Taxis Noruega para incrementar el uso del cinturón de seguridad en los taxis.							
Campaña "Comparte la carretera" (coches y bicicletas)							
Campaña para impulsar que los conductores mantengan su atención sobre la carretera							
Campaña de uso del casco que se llevará a cabo a finales del Plan Estratégico 2018-2021							
Campaña dirigida a conductores entre 20 y 30 años que utilizan sus teléfonos mientras conducen.							
Campañas "Líneas de vida" y "Supervivientes de cinturón", dirigidas a los varones de zonas rurales de más de 40 años de edad.							
Medios de comunicación: vallas publicitarias en bares y pubs. Contenidos específicos de tv, cine y medios sociales							
Campañas de concienciación sobre seguridad de peatones, personas mayores y comportamientos de riesgo.							
Elaborar un guion para definir métricas y objetivos de evaluación de las campañas publicitarias							
Establecer una estrategia de comunicación innovadora e integrada, utilizando diversos canales disponibles y con mensajes diferenciados para los diversos públicos, teniendo consideración a la dimensión de género							
Publicidad de la clasificación EuroNCAP en los mensajes publicitarios relativos a vehículos nuevos							
Implementar acciones de sensibilización sobre conducción distraída y fatiga.							
Web específica recopilatoria de datos Drink-Driving							
Introducción de un reglamento sobre la publicidad de la venta de vehículos para incluir iconos con las características de seguridad de los vehículos							
Campaña sobre el uso del móvil en la conducción							
Campaña sobre conducción fluida en zonas de trabajo de autopistas y autovías							
Intensificación de campañas que destacan los peligros de las distracciones en la conducción.							



7.1.7. PLANES COLABORATIVOS. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	AUSTRALIA	CANADÁ	ESLOVENIA	ESTADOS UNIDOS	JAPÓN	MÉXICO	NORUEGA	PAÍS BAJOS	REINO UNIDO
Implementar asociaciones que salven vidas con países en el Indo- Pacífico y globalmente.									
Mediante un proceso colaborativo con provincias, territorios y otros actores, se elaboró el "Safety Measures for Cyclist and Pedestrians Around Heavy Vehicles Summary Report"									
Cooperación con Austria y Francia para fomentar el motociclismo seguro en los Alpes.									
La Administración Federal de Carreteras (FHWA) ha desarrollado medios para ayudar a las agencias estatales y locales en los EE. UU. a abordar las muertes por exceso de velocidad.									
NHTSA y la Asociación Internacional de Jefes de Policía anunciaron un nuevo programa contra la conducción bajo efecto de drogas en las carreteras de EE.UU.									
Migración de los sistemas del 911 a la red Next Generation 911 (NG911) desarrollada por NHTSA y el Dpto. Comercio. Coordinación entre entidades de emergencias, comunicaciones, seguridad pública, legislativas y de gobierno, entre estados y condados.									
Cooperación entre los Ministerios de Estado, el sector público y el sector privado.									
Elaboración del Acuerdo de Acciones con las Cámaras de Autotransporte, para incrementar la seguridad en las carreteras y puentes de Prevención de Accidentes									
Creación de los Consejos Estatales de Prevención de Accidentes									
Programa sistemático de colaboración, con trece acciones, para trabajar en seguridad vial en los sectores público y privado, contemplado en el Plan Estratégico 2018-2020. Entre otra. el 1 de enero de 2022 habrá 125 municipios con "tráfico seguro" tras el trabajo coordinado del Norwegian Road Safety y los Condados.									
La Subdirección de Salud Noruega coordinará el programa "Together we save lives", un esfuerzo nacional voluntario para promover entre la población un entrenamiento en primeros auxilios a lo largo de toda la vida									
Creación del Inter-Agency Forum para evaluar investigaciones futuras sobre seguridad vial. Incluirá representantes de la Policía Local, Dirección de Salud Noruega, Dirección de Educación, la Mesa de investigación de accidentes y otros.									
Estudio de la necesidad de nuevas directrices en el registro de accidentes, e incrementar el intercambio de datos									
El Ministerio de Infraestructuras, asociaciones y empresas, suscribieron un convenio sobre "Safe use of Smart Functions in Traffic para acometer conjuntamente acciones futuras									
Fondo Safer Roads para mejoras de 50 tramos más peligrosos de las carreteras "A" en Inglaterra. en colaboración con las autoridades locales y la Fundación de Seguridad Vial									
El departamento de transporte destina 480.000 libras esterlinas para el desarrollo conjunto de investigaciones en profundidad a desarrollar entre fuerzas de seguridad vial y Fundación RAC.									

7.2. USUARIOS SEGUROS

7.2.1. EDUCACIÓN Y FORMACIÓN. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	ARGENTINA	BÉLGICA	CANADÁ	FINLANDIA	IRLANDA	ISLANDIA	ITALIA
Educación de seguridad vial en los colegios								
Estándares unificados para obtener la licencia y el permiso de conducir								
Formación de policías, profesores, agentes de tráfico, ciclistas y ciudadanos								
Charlas de educación vial en colegios								
Pruebas de percepción de riesgos en los exámenes prácticos para la obtención del carnet de conducir								
Curso de seguimiento de 6 a 9 meses después de obtener la licencia. Entrenamiento práctico en circuito cerrado								
Aplicación para móviles sobre los peligros de la conducción distraída								
Website educativa sobre las nuevas tecnologías del vehículo autónomo y conectado.								
Reducción de edad mínima a 16 años para iniciar clases de permiso B. La concesión a partir de los 18								
Programa de realidad virtual en escuelas para preparar a jóvenes entre 15-17 años para conducir								
Programa de realidad virtual para mostrar consecuencias de la conducción con alto índice de alcohol.								
Cambio de legislación sobre sanciones a propietarios que permitan en su vehículo un alumno no acompañado o sin permiso de conducir (Clancy Amendment).								
Programa "Traffic Safety School" llamado "Grundaschoolproject"								
Educación de seguridad vial para los más mayores								
Programa "Icaro 2019" sobre el impacto de emociones en la conducción y promoción del respeto de las reglas y cumplimiento, para alumnos de primaria y secundaria.								



MEDIDA	JAPÓN	MÉXICO	NIGERIA	NUEVA ZELANDA	PAÍS BAJOS	PORTUGAL	REPÚBLICA CHECA	SERBIA	SUECIA	SUIZA
Examen cognitivo para conductores mayores de 75 años que cometan determinadas infracciones.										
Los conductores sospechosos de padecer demencia han de someterse a un examen médico										
Fortalecimiento del aspecto actitudinal del conductor mediante inclusión de conceptos y temas sobre cultura de la seguridad vial en los exámenes de conducir.										
Educación sobre seguridad vial en todos los colegios y escuelas.										
Aumento de la edad mínima para conducir, de 15 a 16 años										
Exámenes de conducción desde los 17 años. Si se superan, la conducción se permite con supervisión de un conductor experimentado (2toDrive)										
Concurso plurianual de prevención y seguridad vial										
Acciones de sensibilización sobre conducción distraída y fatiga										
Mejora de conocimientos del conductor sobre nociones básicas de primeros auxilios.										
Plan de estudios mejorado en las autoescuelas										
Proyectos educativos y seminarios para profesores en preescolar, escuelas primarias y secundarias.										
E-learning como entrenamiento a la Vision Zero para profesionales del transportes por carretera										
Los conductores menores de 20 años tienen una licencia de conducir en periodo de prueba durante al menos un año antes de obtener la definitiva.										
La obtención del permiso tras aprobar el examen práctico con un vehículo de transmisión automática posibilita también la conducción en vehículos de transmisión manual.										
Desde 2021 se puede obtener el permiso de conducir a los 17 años										

7.2.2. TRANSPORTE PROFESIONAL. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	AUSTRALIA	CANADÁ	FINLANDIA	IRLANDA	ISRAEL	ITALIA	LITUANIA	MARRUECOS	NORUEGA	SUECIA	SUIZA	URUGUAY
Límites de alcohol en sangre de 0,2g/l para conductores de camiones, autobuses o taxis												
Mejorar la seguridad de los vehículos pesados mediante normas relativas a la concesión de licencias y leyes sobre la fatiga												
Uso obligatorio de dispositivos electrónicos de monitorización (ELDs), para regular horas de servicio y reducir riesgos de fatiga												
Obligación de neumáticos de invierno para los vehículos pesados												
Desde las autoridades de Seguridad Vial y Salud se impulsan los seminarios "Driving for work" y la website "Driving for work"												
Enfoque estratégico hacia la seguridad de los autobuses escolares, comunicando a los operadores la importancia de los chequeos y mantenimientos preventivos de los vehículos												
Campaña especial para que los directivos de las empresas alienten a sus empleados a no leer ni escribir mensajes de texto mientras conducen												
Campaña "High impact", centrada en el transporte de mercancías peligrosas.												
Incentivos para la renovación y la actualización tecnológica de las flotas de vehículos de las empresas de transporte												
Nivel de alcoholemia de 0,0 g/l para conductores profesionales												
Vehículos de transporte escolar equipados con un asiento y un cinturón de seguridad para cada niño.												
Campaña de la Asociación de taxis de Noruega sobre el incremento de uso de los cinturones de seguridad en los taxis												
Campaña sobre el incremento de uso de los cinturones de seguridad en los autobuses												
La autoridad de inspección Noruega desarrolló una herramienta online para la evaluación de riesgos en el sector del transporte												
Análisis temáticos sobre los ángulos muertos en los accidentes en los que estén involucrados peatones, ciclistas y vehículos de grandes dimensiones.												
E-learning como entrenamiento a la Vision Zero para profesionales del transporte por carretera												
Certificado de capacitación profesional obligatorio para los trabajadores en motocicletas, emitido por la autoridad competente												



7.2.3. NIÑOS, JÓVENES Y PERSONAS MAYORES. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	AUSTRALIA	IRLANDA	ISLANDIA	ISRAEL	ITALIA	LITUANIA	NORUEGA	MARRUECOS	PAÍS BAJOS	POLONIA	SUIZA	URUGUAY
Enfoque estratégico hacia la seguridad de los autobuses escolares.													
Programa "The Traffic Safety School"													
Uso obligatorio del casco para los niños													
Campaña de concienciación sobre la sujeción de los niños en el coche													
Cursos para empleados de guarderías y reuniones sobre seguridad vial													
Vehículos de transporte escolar equipados con un asiento y un cinturón de seguridad para cada niño.													
Sistemas Isofix o Latch obligatorios para vehículos nuevos de 3 500 kg o menos.													
BAC cero para conductores menores de 21 años													
Edad mínima para conducir E-scooter: 14 años													
Nivel máximo de alcohol 0,0 g/l para noveles													
Edad mínima para e-scooter y e-cyclist: 16 años													
Medidas para incentivar el buen comportamiento de los jóvenes en edad superior a e la secundaria.													
Estudio de comportamientos e implementación de cursos para los conductores que pierdan el permiso de conducir durante el periodo provisional.													
Nivel máximo de alcohol de 0,2 g/l durante los cinco primeros años.													
Clases de conducir desde los 16,5 años. Conducción a los 17años supervisada por experto.													
Los conductores menores de 20 años tienen una licencia en periodo de prueba durante un año													
Desde 2021 se puede obtener el permiso a los 17													
Resolución sobre usuarios de la vía mayores													
Campañas en medios de comunicación sobre la seguridad y lesiones de las personas mayores.													
Cursos para peatones mayores													
Durante el periodo 2018-2023 se mejorarán 40 intercambiadores de transporte público y 380 paradas de bus en 9 de las mayores áreas urbanas, para dotarlas de un diseño universal.													

7.2.4. PEATONES. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	CANADÁ	FRANCIA	IRLANDA	ISRAEL	NORUEGA	POLONIA	PORTUGAL	REINO UNIDO	REPÚBLICA CHECA
Safety Measures for Cyclist and Pedestrians around vehicles summary report									
Pérdida de 6 puntos para conductores que no respeten los pasos de peatones									
Campaña e informe sobre "Drunken Pedestrian" para planificar viajes de vuelta a casa por la noche									
Campañas en medios de comunicación sobre lesiones de los peatones mayores.									
El Plan 2018-2021 contempla el desarrollo de 165km de vías para peatones y ciclistas por el Mº de Transportes, y 230 km por los Ayuntamientos									
Análisis temáticos sobre los ángulos muertos en los accidentes en los que estén involucrados peatones, ciclistas y vehículos de grandes dimensiones.									
Campañas de concienciación sobre seguridad de peatones y comportamientos de riesgo.									
Programa de protección peatonal y lucha contra los atropellos									
CWIS: paquete de 21 medidas de seguridad para aumentar la actividad de peatones y ciclistas.									
Impulso al uso del reflectantes para peatones en carreteras secundarias sin alumbrado público durante horas de baja visibilidad									



7.2.5. CICLISTAS. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	AUSTRIA	CANADÁ	CHILE	COREA DEL SUR	IRLANDA	ISRAEL	LUXEMBURGO	MARRUECOS	NORUEGA	REINO UNIDO	REPÚBLICA CHECA	SUECIA
Construcción de ciclo rutas "high-speed"													
Nuevas normas de prioridad para los ciclistas													
"Safety Measures for Cyclist and Pedestrians around vehicles" summary report													
Informe para evaluar las instalaciones seguras para ciclistas y método de calmado de tráfico													
Elaboración de Manual de Recomendaciones para el diseño de carriles bici de alto nivel													
Elaboración de una Ley sobre el uso del casco en la bicicleta													
Campaña para conductores sobre el respeto de la distancia en los adelantamientos a ciclistas													
Incremento de ciclocarriles segregados en Dublín													
"Cycle Raid Training" para alumnos de primaria y cursos para ciclistas adultos													
Uso obligatorio del casco para todos los usuarios de bicicletas eléctricas													
Diseño de guías y plan de instalaciones ciclistas													
Edad mínima para conducir e-scooter: 16 años.													
Distancia mínima de paso de 1,5 m para ciclistas													
Está permitido que los niños hasta los 12 años de edad circulen en bicicleta por la acera													
Distribución de 10.000 cascos de bicicleta en 2017													
Campaña "Share the road" (coches y bicicletas)													
Campaña "Visible cyclist"													
El Plan 2018-2021 contempla el desarrollo de 165km de vías para peatones y ciclistas por el Mº de Transportes, y 230 km por los Ayuntamientos													
Campaña de uso del casco que se llevará a cabo a finales del Plan Estratégico 2018-2021													
Análisis temáticos sobre los ángulos muertos en los accidentes en los que estén involucrados peatones, ciclistas y vehículos de grandes dimensiones													
CWIS: Paquete de 21 medidas de seguridad para aumentar la actividad de ciclistas y peatones.													
Uso obligatorio del casco por todos los ciclistas													
Estrategia Nacional del Ciclismo 2017													

7.2.6. MOTORISTAS. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	CHILE	COLOMBIA	ESLOVENIA	FRANCIA	IRLANDA	ISRAEL	ITALIA	LITUANIA
Edad mínima para conducir E-Scooters 14 años									
E-scooters han de tener seguro									
Proyecto de ley para crear subcategorías para la licencia de clase C según cilindrada de la moto									
Nuevo examen práctico para motocicletas									
Homologación de cascos de motocicleta por Mº Transporte									
Eliminación de la placa frontal de las motocicletas									
Introducción de una norma nacional para los cascos de motocicleta									
Cooperación con Austria y Francia para fomentar el motociclismo seguro a través de los Alpes.									
Revisión del examen de conducir motocicletas									
Incremento de sanciones de conductores de motocicletas con ruedas desgastadas.									
Nueva legislación sobre e-scooters									
Campañas antivelocidad y sobre seguridad vial									
Investigación mediante encuestas observacionales de conducta									
Edad mínima para conducir e-scooter: 16 años									
Directrices para sustitución y mejora de barreras de seguridad instaladas en la infraestructura vial									
Establecimiento de nivel máximo de alcoholemia 0,0g/l para motoristas y ciclomotoristas									



MEDIDA	LUXEMBURGO	NORUEGA	MARRUECOS	PAÍSES BAJOS	POLONIA	PORTUGAL	SUECIA	URUGUAY
Plan de acción para motocicletas								
Nueva campaña de seguridad dirigida a motoristas: La carretera no es un circuito de carreras.								
Señalización vial que indica los segmentos peligrosos para los motociclistas.								
Introducción de marcas de ayuda a los motoristas para mantener distancia segura a la línea central.								
Nuevas señales en las secciones de alto tráfico de motocicletas, que anuncian un trayecto peligroso								
Instalación de barandillas para motocicletas								
Investigación para determinar cómo los dispositivos interlock podrían ser implementados como alternativa para que los motoristas con problemas de alcohol que desean mantener su permiso								
La Unión noruega por la motocicleta diseñará e implementará medidas para motociclistas mayores de 65 años								
La Unión Noruega de la motocicleta, junto con los distribuidores de motocicletas y ciclomotores impulsarán consejos profesionales en la compra de casco y equipamiento de seguridad.								
Distribución de 10.000 cascos en 2017								
Legislación sobre ciclomotores en carreteras y el uso del casco en ciudades								
Prevista nueva normativa sobre e-scooters								
Estudio de mayores equipos de seguridad obligatorios para vehículos de dos ruedas								
Los sistemas antibloqueo de frenos (ABS) para motocicletas son standard para la mayoría de los principales modelos de motocicletas.								
Certificado de capacitación profesional obligatorio para los trabajadores en motocicletas, emitido por la autoridad competente.								
Obligatorio certificado de importación para neumáticos de motocicleta.								

7.3. VEHÍCULOS SEGUROS

7.3.1. VEHÍCULOS DE MOTOR, EN GENERAL. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ARGENTINA	CHILE	COLOMBIA	FINLANDIA	GRECIA	ITALIA	NIGERIA	SUDÁFRICA	SUIZA	URUGUAY
Obligación de introducir estándares mínimos de seguridad en los vehículos										
Los nuevos vehículos ligeros deberán estar equipados con anclajes Isofix/Latch para SRI.										
Obligatoriedad de disponer airbags de conductor y acompañante en los vehículos ligeros										
Introducción de un reglamento sobre la publicidad de vehículos para incluir iconos relativos a sus características de seguridad.										
Campaña de primas para el desguace de automóviles.										
Incorporación de los reglamentos de la Unión Europea sobre vehículos										
Incentivos para la renovación y la actualización tecnológica de las flotas de vehículos de las empresas de transporte										
Implementación de Centros de Inspección Técnica Periódica para vehículos										
Comprobación de seguridad gratuita para todos los vehículos										
Aumentar los estándares de seguridad del vehículo										
Garantizar que los vehículos en la red de carreteras sean aptos para circular con seguridad.										
Uso diurno obligatorio de las luces en todos los vehículos a motor										
Obligatorio certificado de importación para neumáticos de motocicleta										
Sistemas antibloqueo de frenos (ABS), airbags frontales (conductores y pasajeros), cinturones de seguridad y reposacabezas contiguos a las puertas son obligatorios en los vehículos nuevos.										
Nuevos requisitos para vehículos: cinturones de seguridad de tres puntos, reposacabezas para todos los pasajeros y luces de circulación diurna.										



7.3.2. VEHÍCULOS, SISTEMAS ADAS Y CONECTIVIDAD. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	AUSTRALIA	CANADÁ	JAPÓN	NIGERIA	PORTUGAL	REPÚBLICA CHECA	SUECIA	URUGUAY
Mejora de los sistemas de seguridad activa y pasiva									
Incentivos para aumentar la implementación en los camiones del "turn-off", de ayuda a la visualización de los ángulos muertos									
Aumentar el despliegue de la Frenada Autónoma de Emergencia									
Normas para vehículos autónomos y conectados: "Canada's Safety Framework for Automated and Connected Vehicles"									
Uso obligatorio de dispositivos electrónicos de monitorización (ELDs) por los transportistas, para regular sus horas de servicio y reducir riesgos de fatiga									
Nuevos estándares introducidos por el Mº Transporte a los vehículos, para mejorar la visibilidad, de ver y ser vistos.									
Website educativa sobre el vehículo autónomo y conectado									
Plan integral de seguridad para vehículos comerciales 2020									
Promoción del desarrollo y la aplicación de los Sistemas Universales de Gestión del Tráfico (UMTS)									
Promoción del desarrollo de "coches de apoyo a la seguridad", con un freno automático y "coches de apoyo a la seguridad S", con un sistema para evitar aceleración repentina e involuntaria									
Implementación de dispositivos de limitación de velocidad en todos los vehículos comerciales.									
Incentivos para promover la adquisición de vehículos con "aviso de desvío de trayectorias" y "aviso de peligro de colisión frontal"									
Establecer condiciones para una discriminación positiva en la adquisición de vehículos nuevos más seguros									
Elaborar un estudio para establecer una clasificación de seguridad para los vehículos usados y promover su utilización.									
Crear condiciones que fomenten la instalación de dispositivos e-Call en el parque de vehículos existentes.									
Los sistemas antibloqueo de frenos (ABS) y el control electrónico de estabilidad (ESC) son estándar en los vehículos nuevos.									
Los sistemas antibloqueo de frenos (ABS) para motocicletas son un estándar para la mayoría de los modelos de motocicletas.									
Protección contra impactos frontales y limitador de velocidad (previsto 2020), recordatorio de cinturón de seguridad (previsto 2022), luces automáticas, y protección frente a impacto lateral (previsto 2023), seguridad peatonal en vehículos de mercancías con un peso de hasta 2 500 kg (previsto 2030).									

7.3.3. VEHÍCULOS AUTÓNOMOS. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	CANADÁ	FINLANDIA	IRLANDA	NORUEGA	JAPÓN
Ley sobre conducción autónoma (2017): igualdad entre la conducción humana y la computarizada						
Revisión de actuales y futuras normativas regulatorias para vehículos autónomos y conectados: "Canada's Safety Framework for Automated and Connected Vehicles"						
Publicado el "Safety Assessment Automated Driving Systems in Canada", herramienta que permite a desarrolladores revisar la seguridad de los nuevos vehículos autónomos, aportando referencias de temas no cubiertos por las actuales normativas						
Website educativa sobre las nuevas tecnologías del vehículo autónomo y conectado.						
Desarrollo de un lugar de pruebas del Sistema de Transporte Inteligente del Ártico (ITS) para la conducción automatizada						
Annual International Road Safety Conference of Connected and Autonomous Vehicles.						
El Mº de Transportes contribuirá a trabajar en normativas internacionales sobre seguridad vial para vehículos autónomos						
Difusión de la conducción automatizada: establecimiento de un entorno para la realización de pruebas de los sistemas						

7.3.4. VEHÍCULOS DE MOVILIDAD PERSONAL (VMP). MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	AUSTRIA	IRLANDA	ISRAEL
Hoverboards y otros pequeños vehículos eléctricos sin volante no se permite que circulen por las carreteras				
Nueva normativa sobre scooters eléctricos. Circulación regulada por Ordenanzas.				
En desarrollo nueva regulación sobre scooters y otros vehículos eléctricos				
Medidas para gestionar la micromovilidad en zonas urbanas				



7.4. INFRAESTRUCTURAS SEGURAS

7.4.1. INFRAESTRUCTURAS INTERURBANAS Y MOVILIDAD SEGURA. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	AUSTRALIA	CANADÁ	COREA DEL SUR	ESLOVENIA	GRECIA	ISLANDIA	ITALIA	LUXEMBURGO	MARRUECOS	MÉXICO	NIGERIA
Auditorías de Seguridad Vial												
Tratamiento de puntos negros de accidentes												
Ciclo Rutas High Speed												
Inversión enfocada en seguridad vial												
Asociaciones entre gobiernos para eliminar carreteras de riesgo.												
Financiación de iniciativas de seguridad vial para infraestructuras												
Revisar límites de velocidad en carreteras de riesgo												
Incremento de tecnologías en infraestructuras												
Programa "Geometric Design Guide"												
Evaluación de instalaciones seguras para ciclistas y método de calmado de tráfico												
Construcción de zonas de descanso en autopistas												
Construcción de cruces peatonales. Distancia entre cruces menor de 200 m												
Vallas para impedir el cruce de peatones												
Normas europeas sobre señales de tráfico												
Construcción de autopistas												
Nuevo código de carreteras												
Incremento de implementación de "rumble strips"												
Mejora de servicio de vialidad invernal												
Sustitución y mejora de barreras de seguridad, especialmente para motoristas.												
Activación de la primera fase del programa de inspección en las carreteras TEN-T Network												
Refuerzo de señalización vial en tramos peligrosos												
Programa Nacional de Infraestructura vial												
Manual de Auditorías de Seguridad Vial												
Evaluación del estado de la red de carreteras												
Instalación de barreras, mejora de intersecciones, puentes peatonales, paradas de autobús, marcas viales, rampas de frenado, cruces con ferrocarril												
Auditorías de señalización vial												

MEDIDA	NORUEGA	NUEVA ZELANDA	PAÍSES BAJOS	PORTUGAL	REINO UNIDO	SERBIA	SUDÁFRICA	SUECIA	SUIZA	URUGUAY	DINAMARCA
Durante el Plan 20018-2021, adecuación de 192 km de carreteras con cuatro carriles y mediana para evitar choques frontales y salidas laterales.											
Durante el Plan 20018-2021, instalación de 40 km de barreras en vías con 2 y 3 carriles											
Programa de adecuación de marcas viales en todas las carreteras nacionales											
Desde 2018 a 2023, implementación de medidas sobre 1.500 km de carreteras con v. máxima 70km/h o más, para prevenir choques frontales											
Programa de adecuación de túneles en vías de la red TEN-T y otras carreteras nacionales.											
Anualmente NPRA chequearán 100 lugares donde se realizaron trabajos de seguridad vial.											
Bandas rugosas, ensanchamiento de arcenes, barreras de seguridad y mejor señalización											
En 2017 se introdujo un nuevo Marco de Seguridad Vial para proyectos de construcción y mantenimiento de la red vial nacional.											
Análisis coste-beneficio sobre inversiones											
Identificar zonas de alto riesgo de atropellamiento y modificar su configuración											
Mejora de tramos peligrosos. Fondo Safer Roads											
Inspecciones y auditorías de seguridad, según ley											
Auditorías viales y evaluaciones de seguridad para identificar y abordar "puntos negros"											
Nuevo Plan de Infraestructuras 2018-2029											
Medidas aplicadas a Puentes											
Nueva base de datos para la evaluación de medidas de seguridad vial infraestructural.											
Auditorías de seguridad vial. Examen de secciones de carreteras con malas estadísticas de S.V.											
Plan de inversión para carreteras más seguras. Mejora de la infraestructura: barreras protectoras, intersecciones mejoradas, puentes peatonales, marcas viales y señales verticales obligatorias											
Vías intuitivas y bien señalizadas. Más rotondas y bandas sonoras. Señales que indiquen tu velocidad en un momento determinado ("Your speed signs")											



7.4.2. INFRAESTRUCTURAS URBANAS Y MOVILIDAD SEGURA. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ALEMANIA	AUSTRALIA	CANADÁ	CHILE	COLOMBIA	COREA DEL SUR	ESTADOS UNIDOS	IRLANDA	ISRAEL	ITALIA	JAPÓN	MÉXICO	PORTUGAL	REINO UNIDO
Velocidad máxima 30km/h. Estudios previos														
Expansión límite máximo 40km/h en zonas con alta concentración de peatones y ciclistas														
Sistemas de seguridad para reducir traumatismos causados por accidentes en intersecciones urbanas														
Seguridad en rotondas: "Design Guide"														
Reducción de velocidad urbana de 60 a 50km/h														
Mejora de infraestructura local. Calmado de tráfico														
Reducción de velocidad urbana de 60 a 40-50km/h. En zonas densas 30km/h														
Construcción de rotondas														
"Zonas plateadas" próximas a instalaciones para mayores														
Programa BUILD: USD 900 mill. subvenciones para proyectos de acceso a servicios de transporte fiables, seguros y asequibles en áreas rurales.														
Velocidad máxima 30km/h en núcleos con alta concentración de vulnerables.														
Construcción de carriles para bicicletas														
Medidas para la micromovilidad en zonas urbanas														
Reducción de velocidad en zonas urbanas														
Ampliación de las zonas 30km/h														
Mejora de infraestructura en zonas urbanas y garantizar el tránsito seguro de personas														
Aprobar disposiciones técnicas para conseguir zonas de circulación de baja velocidad														
Identificar zonas de alto riesgo de atropellamiento														
Alterar configuración: calmado de tráfico, iluminación o instalación de semáforos.														
Informe sobre el límite 20 mph														

7.5. ATENCIÓN POST-ACCIDENTE

7.5.1. VÍCTIMAS Y ATENCIÓN POST-ACCIDENTE. MEDIDAS DESTACADAS

MEDIDA	ESTADOS UNIDOS	IRLANDA	ITALIA	JAPÓN	MARRUECOS	NIGERIA	NORUEGA	POLONIA	URUGUAY
Migración de sistemas 911 a la red Next Generation 911 (NG911) desarrollada por NHTSA y el Dpto. de Comercio. Coordinación entre entidades de emergencias, comunicaciones, seguridad pública, legislativas y de gobierno, estados y condados.									
Fase 2 Emergency Services Driving Standard (ESDS)									
Implantación de Centros Únicos de Respuesta (CUR), donde se reciben todas las llamadas de emergencia para luego transferir al organismo de gestión específico.									
Utilización del helicóptero para el tratamiento médico de emergencia									
Creación de nuevas unidades de emergencia médica de proximidad.									
Adquisición de ambulancias equipadas con equipos técnicos especiales									
Construcción de unidades de emergencia y contratación de gran número de trabajadores de protección civil.									
Establecimiento de puntos de ambulancias de emergencia, denominados Zebra									
La Subdirección de Salud Noruega coordinará el programa "Together we save lives", un esfuerzo nacional voluntario para promover entre la población un entrenamiento en primeros auxilios, a lo largo de toda la vida									
Desarrollo legislativo para la implementación de corredores de emergencia.									
El Sistema de Trauma y Emergencia (SITREM) se terminó en 2018. Es un sistema que permite digitalizar el historial médico de las personas lesionadas. Permite el análisis de lesiones por tipo de vehículo, género y edad.									