

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

Resumen ejecutivo

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.	Resumen general del contenido de las estrategias supranacionales.....	7
3.3.	Resumen de la Visión y los Objetivos Estratégicos propuestos.....	24
3.3.1.	Visión propuesta en los documentos analizados	24
3.3.2.	Objetivos Estratégicos propuestos en los documentos analizados.....	28
3.4.	Resumen de Objetivos Numéricos propuestos.....	31
3.4.1.	Objetivos de resultado propuestos en los documentos analizados:.....	31
3.4.2.	Objetivos de rendimiento en los documentos analizados:	31
3.5.	Resumen de Indicadores propuestos	32
3.6.	Resumen general del contenido de las estrategias, planes o programas de seguridad vial de los países analizados	40
3.7.	Resumen de la Visión y los Objetivos Estratégicos propuestos.....	52
3.7.1.	Visión y enfoque propuestos en los documentos analizados.....	55
3.7.2.	Objetivos Estratégicos propuestos en los documentos analizados.....	55
3.8.	Resumen de Objetivos Numéricos propuestos.....	59
3.9.	Resumen de Indicadores propuestos	60
4.	CONCLUSIONES DE LOS DOCUMENTOS SUPRANACIONALES	69
4.1.	Identificación de Problemas	69
4.2.	Planteamiento de Soluciones	69
4.3.	Diseño de estrategias seguridad vial. Propuestas	70
4.4.	Nuevas tendencias destacadas.....	71
5.	CONCLUSIONES DE LAS ESTRATEGIAS, PLANES Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD VIAL DE PAÍSES IRTAD	72
5.1.	Contexto de la Seguridad Vial	72
5.2.	Horizonte de las Estrategias, Planes o Programas de Seguridad Vial	72
5.3.	Aspectos estratégicos destacados	72
5.4.	Áreas de actuación y colectivos	73
5.5.	Algunas medidas destacadas.....	74



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 desciende 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. RESUMEN GENERAL DEL CONTENIDO DE LAS ESTRATEGIAS SUPRANACIONALES

Organismo	Estrategia / Plan	Resumen
ONU	1 Agenda 2030 para el desarrollo sostenible Link Web	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p>
ONU	3 Mobilizing Sustainable Transport for Development Link PDF descargable	<p>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.</p> <p>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.</p>

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	<p>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.</p>
OMS	9	Global status report on road safety 2018 Link Web	<p>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.</p> <p>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.</p>
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)	<p>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.</p> <p>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.</p>

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
OMS	11	<p>Declaración de Estocolmo (3ª Conf. Mundial)</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>Declaración final de la 3ª Conferencia Global Ministerial sobre Seguridad Vial celebrada en Estocolmo en febrero de 2020.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
UNRSTF	12	<p>Global Framework Plan of Action for Road Safety</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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 e la experiencia de los países occidentales en las últimas décadas.</p>
GRSP	13	<p>Strategic Plan 2016-2020</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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 los muertos y heridos por accidente de tráfico en los países de rentas medias y bajas.</p> <p>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.</p>



Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
GRSP y VIAS	14	<p>Towards the 12 voluntary global targets for road safety</p> <p>Link Web</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Importancia de marcar metas intermedias y asociarlas a KPIs adecuados para su seguimiento. - Gestión por objetivos en tres etapas: <ol style="list-style-type: none"> 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	<p>GRSF Annual Report 2018</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<p>GRA. Toward Sustainable Mobility</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<p>GRA. Toward Sustainable Mobility. Safety</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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</p>

Organismo	Estrategia / Plan	Resumen
OCDE-ITF	18 Objetivo Cero Link PDF descargable	<p>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.</p>
OCDE-ITF	19 Ministerial Declaration on Transport Safety & Security Link PDF descargable	<p>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.</p>
OCDE-ITF	20 Road Safety in European Cities. Performance indicators and governance solutions Link PDF descargable	<p>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.</p>



Organismo	Estrategia / Plan	Resumen
OCDE-IRTAD	21 Road Safety Annual Report 2019 Link PDF descargable	<p>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.</p> <p>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.</p>
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)	<p>Reglamento de la Unión Europea que establece la obligatoriedad de disponer de sistemas de seguridad avanzados (ADAS) en los vehículos nuevos partir de 2022.</p> <p>Establece igualmente su homologación mediante Actos Delegados o Ejecución</p>
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)	<p>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.</p> <p>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.</p>

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
UE	24	Carta Europea de Seguridad Vial Link Web	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
UE	25	Orientaciones políticas 2011-2020 Link PDF descargable	<p>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.</p> <p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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	<p>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".</p>



Organismo	Estrategia / Plan	Resumen
UE	27 Safer Roads for All. The EU Good Practices Guide Link PDF descargable	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>Con de 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.</p>
UE	28 Declaración de La Valeta Link PDF descargable	<p>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 2021-3030. 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.</p>
UE	29 Europe on the Move: Sustainable Mobility for Europe Link PDF descargable	<p>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.</p> <p>Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:</p> <ul style="list-style-type: none">• 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	<p>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".</p> <p>Para ello este estudio se ha centrado en tres aspectos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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	<p>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.</p>
UE	33	Estrategia europea sobre STI cooperativos Link PDF descargable	<p>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.</p>



Organismo	Estrategia / Plan	Resumen
UE	34 En ruta hacia la movilidad automatizada: Estrategia de la UE para la movilidad del futuro. Link PDF descargable	<p>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.</p> <p>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.</p>
UE	35 Libro Blanco del Transporte Link PDF descargable	<p>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.</p> <p>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.</p>
UE	36 Agenda Urbana para la UE Link Web	<p>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.</p>

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
ERSO	37	<p>Integration of Road Safety in Other Policy Areas</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
ERTRAC	38	<p>Strategic Research Agenda. (9th EU Framework Programme)</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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.</p> <p>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</p>
ERTRAC	39	<p>Safe Road Transport Roadmap. Towards Vision Zero</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>



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	<p>Towards an evidence-based national road safety programme. A two-stage approach</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>Propuesta de FERSI (Forum or European Road Safety Research Institutes) para la realización de Estrategias de Seguridad Vial en dos etapas:</p> <ol style="list-style-type: none"> 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	<p>Position on EU Safety Regulation</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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:</p> <p>Seguridad activa en el vehículo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La introducción obligatoria de sistemas de frenado de emergencia autónomos y de mantenimiento de carril. <p>Sistemas de asistencia en turismos:</p> <ul style="list-style-type: none"> • La instalación de recordatorios de cinturones de seguridad en todos los asientos de automóviles de categoría M1 y vehículos comerciales ligeros categoría N1. <p>Seguridad pasiva en el vehículo:</p> <ul style="list-style-type: none"> • 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 empotramiento trasero en vehículos pesados.



Organismo	Estrategia / Plan	Resumen
ITF-OISEVI	<p>45</p> <p>Benchmarking de la seguridad vial en América Latina</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
UNESCAP	<p>46</p> <p>Ministerial Conference on Transport (Moscow 2016)</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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).</p> <p>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.</p>
UNESCAP	<p>47</p> <p>Strengthening Regional Efforts to Improve Road Safety</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>

Organismo	Estrategia / Plan		Resumen
UNESCAP	48	<p>Strategies to Tackle the Issue of Speed for Road Safety</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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.</p> <p>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).</p>
AU	49	<p>Africa Road Safety Charter</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>
UNECA	50	<p>Decade of Action 2010-2020. Africa Director Plan</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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.</p>
UNECE	51	<p>Sustainable Urban Mobility and Public Transport in Unee Capitals</p> <p>Link PDF descargable</p>	<p>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 contaminación, 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.</p> <p>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.</p>



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.

3.3. 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. 26. 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.

3.3.1. 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 nº 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

3.3.2. 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 (*GRA Toward Sustainable Mobility. Paper 5: Safety*, documento nº 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 (*Towards an evidence-based national road safety programme. A two-stage approach*, documento nº 43):

- **Diagnosis** 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 (*Marco de la política de la UE en materia de SV para 2021-2030. Próximos pasos hacia la Visión Cero*, documento nº 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 (*Reglamento (UE) 2019/2144*, documento nº 21)
 - Calendario de implantación hasta 2024 según tipos de vehículos.
- **UE: Referentes al avance tecnológico a medio plazo: la conectividad** entre vehículos y vías (*Estrategia europea sobre STI Cooperativos*, documento nº 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** (*Estrategia de la UE para la movilidad del futuro*, documento nº 34)
 - 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.



3.4. 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.

3.4.1. 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.

3.4.2. 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.

3.5. 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 3.4.1.
- 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* (doc. nº 32).
- *OMS: Propuesta de indicadores para las Metas Mundiales voluntarias de seguridad vial* (documento nº 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 nº 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> Número de países adheridos a cada instrumento jurídico de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.
Pilar 2. Meta 3	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none"> 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	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none"> ● 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	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none">• 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	<ul style="list-style-type: none"> • % de Acciones del Plan Nacional que se han completado satisfactoriamente. • % de Objetivos del Plan Nacional que se han alcanzado.
Pilar 1. Meta 2	<ul style="list-style-type: none"> • Número de acuerdos internacionales ratificados y e implementados a nivel nacional.
Pilar 2. Meta 3	<ul style="list-style-type: none"> • % 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	<ul style="list-style-type: none"> • % 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	<ul style="list-style-type: none"> • % de vehículos del parque que cumplen normas de seguridad muy estrictas.
Pilar 4. Meta 6	<ul style="list-style-type: none"> • % 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	<ul style="list-style-type: none"> • % 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	<ul style="list-style-type: none">• % 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	<ul style="list-style-type: none">• % 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	<ul style="list-style-type: none">• % 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	<ul style="list-style-type: none">• % 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	<ul style="list-style-type: none">• % 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.

3.6. 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)	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p>
GRECIA	8	National Road Safety Strategic Plan 2011-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	<p>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:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 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. <p>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.</p>

País	Estrategia / Plan		Resumen
HUNGRÍA	9	Transport Safety Strategy 2011-2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	<p>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.</p> <p>El nuevo programa de acción de seguridad vial para el período posterior a 2020 está en preparación.</p>
IRLANDA	10	Government Road Safety Strategy 2013-2020 Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	<p>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.</p> <p>La estrategia establece objetivos integrales e identifica 144 acciones concretas.</p> <p>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.</p>
ISLANDIA	11	Plan de Seguridad en el Tráfico 2011-2022 Link PDF descargable (Informe ERSO)	<p>Islandia es uno de los países con mejores índices de seguridad vial de Europa.</p> <p>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).</p>
ITALIA	12	Plan Nacional de Seguridad Vial: Horizonte 2020 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	<p>Reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las carreteras para el año 2020, en línea con el objetivo de la UE.</p>
LITUANIA	13	National Traffic Safety Development Programme 2018-2030 Link PDF descargable (Informe IRTAD)	<p>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.</p>



País	Estrategia / Plan		Resumen
LUXEMBURGO	14	Plan de Acción "Seguridad Vial" 2019-2023 Link PDF descargable (en francés)	<p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>El plan de acción confirma 11 desafíos e incluye 31 medidas de seguridad en total.</p>
NORUEGA	15	National Transport Plan 2018-2029 Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	<p>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</p> <p>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.</p>

País	Estrategia / Plan		Resumen
PAÍSES BAJOS	16.1	Road Safety Strategic Plan (SPV 2008-2020) Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	<p>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.</p> <p>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+</p>
	16.2	Road Safety Strategic Plan 2030 (SPV2030) Link Web (en holandés)	<p>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).</p> <p>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.</p>
POLONIA	17	National Road Safety Programme 2013-2020 Link PDF descargable Link PDF descargable (Informe IRTAD)	<p>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.</p> <p>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.</p>



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	<p>National Strategy for Road Traffic Safety 2015-2020</p> <p>Link PDF descargable (Informe IRTAD)</p>	<p>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.</p>
SUECIA	22	<p>Action Plan For Safe Road Traffic 2019-2022</p> <p>Link Web</p> <p>Link PDF descargable (Informe IRTAD)</p>	<p>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.</p> <p>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.</p>



País	Estrategia / Plan		Resumen
SUIZA	23	Via Sicura (2012) Link PDF descargable (Informe IRTAD)	<p>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.</p> <p>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.</p>

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)	<p>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.</p> <p>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.</p>
NUEVA ZELANDA	38.1 Road Safety Strategy 2010-2020. "Safer Journeys" Link Web Link PDF descargable (Informe IRTAD)	<p>"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.</p> <p>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.</p>
	38.2 Road Safety Strategy 2020-2030. "Road to Zero" Link Web	<p>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.</p> <p>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.</p>

3.7. 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 nº 5) y con las Orientaciones Políticas 2011-2020 de la Unión Europea (documento nº 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 nº 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 nº 11) y en el proyecto de resolución de la ONU para declarar un nuevo Decenio de Acción por la Seguridad Vial 2021-2030 (documento nº 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. 53. 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



3.7.1. *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.

3.7.2. *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 3.3.2, 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 **lograr 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 **mucha 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.



3.8. RESUMEN DE OBJETIVOS NUMÉRICOS PROPUESTOS

Los objetivos numéricos son la cuantificación de los objetivos intermedios a los que se hacía referencia en el capítulo 3.7.2. 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.

3.9. 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 nº 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 nº 22).
- 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 nº 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.



4. CONCLUSIONES DE LOS DOCUMENTOS SUPRANACIONALES

4.1. 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.

4.2. 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.

4.3. DISEÑO DE ESTRATEGIAS SEGURIDAD VIAL. PROPUESTAS

1) FERSI (*Towards an evidence-based national road safety program. A two-stage approach*)

- **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
 - 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).



4.4. 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.

5. CONCLUSIONES DE LAS ESTRATEGIAS, PLANES Y PROGRAMAS DE SEGURIDAD VIAL DE PAÍSES IRTAD

5.1. 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

5.2. 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

5.3. 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.

5.4. 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)

5.5. 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.