

TEMA 10

ESTRATEGIA Y RECOMENDACIONES DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES: NACIONES UNIDAS; ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) Y BANCO MUNDIAL; OCDE: INTERNATIONALTRANSPORT FORUM (ITF); EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC); FORUM OF EUROPEAN ROAD SAFETY RESEARCH INSTITUTES (FERSI); PRÉVENTION ROUTIÈRE INTERNATIONALE (PRI); GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP. LA POSICIÓN DE ESPAÑA EN EL CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL EUROPEA: EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL.

1. Estrategia y recomendaciones de las organizaciones internacionales.
2. Organización Mundial de la Salud (OMS) y Banco Mundial (BM)
 - 2.1 OMS
 - 2.1 BM
3. OCDE: InternationalTransport Forum (ITF)
 - 3.1 ITF
 - 3.2 IRTAD
4. European Transport Safety Council (ETSC)
5. Forum of European RoadSafety Research Institutes (FERSI)
6. PréventionRoutièreInternationale (PRI)
7. Global Road Safety Partnership
8. La posición de España en el contexto de la seguridad vial europea:evolución y situación actual

1. ESTRATEGIA Y RECOMENDACIONES DE LAS ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

La seguridad vial, entendida como el conjunto de acciones normativas, educativas, formativas, técnicas y de fomento, que buscan activamente la reducción en el número de accidentes de circulación y sus consecuencias dañosas para la sociedad, necesita ser incardinada a través de estrategias o planes que formen parte de la agenda política de los gobiernos nacionales y organizaciones internacionales.

Sin embargo, en un primer momento cuando aparece el fenómeno del tráfico de vehículos a motor a finales del siglo XIX y hasta los años 50 del siglo XX, la principal preocupación en las sociedades desarrolladas era la adquisición de vehículos cada vez más potentes y que ofrecieran un mayor confort a los ocupantes de los mismos. En esa época, el accidente de circulación se entendía como algo inevitable unido al propio fenómeno circulatorio.

Esta idea preconcebida comienza a cambiar a partir del año 1962, en el que la Organización Mundial de la Salud publicó un informe mundial exhaustivo sobre esta materia afirmando que más del 90% de los accidentes de circulación tenían causa en el factor humano, siendo por lo tanto evitables a través de políticas públicas de intervención en el comportamiento de los usuarios de la vía.

En la actualidad, las sociedades desarrolladas, han tomado plena consciencia de la necesidad de evitar el accidente de circulación y de mitigar las consecuencias dañosas cuando éste se produce. Por lo tanto, esta demanda social se eleva hacia los órganos políticos encargados de la toma de decisiones en esta materia.

Se puede afirmar que el fenómeno del tráfico al ser un hecho global, implica tanto a gobiernos nacionales y regionales como a organizaciones internacionales, siendo aconsejable una coordinación entre las políticas públicas de seguridad vial de todos estos actores:

- En el ámbito mundial: las Naciones Unidas (ONU) conjuntamente con su órgano especializado en gestionar políticas de prevención, promoción e intervención en salud a nivel mundial, la Organización Mundial de la Salud (OMS).
- En el ámbito europeo: la Unión Europea que desarrolla su planificación en seguridad vial a través de la competencia de transportes gestionada por la Comisión Europea, como órgano ejecutivo de la Unión.
- En el ámbito estatal: la Dirección General de Tráfico como órgano encargado de la elaboración, propuesta y seguimiento de las políticas viales a nivel estatal, conjuntamente con las Comunidades Autónomas con competencia en esta materia y los ayuntamientos.

Conjuntamente con las organizaciones internacionales “institucionales” (ONU, OMS, OCDE y UE) existen otras organizaciones internacionales de naturaleza participativa público-privada que actúan como grupos de presión y

asesoramiento a aquéllas, tales como el ETCS, FERSI o PRI. La importancia de estos grupos radica en que cuentan con especialistas en la materia del tráfico que provienen tanto del sector público como del privado, con un amplio conocimiento teórico y práctico.

1.1 APUNTES HISTÓRICOS DE LA IMPORTANCIA DE LA SEGURIDAD VIAL A NIVEL INTERNACIONAL: EVOLUCIÓN

Las organizaciones internacionales encargadas de la seguridad vial decidieron hace más de 20 años que la mejor manera de alcanzar sus objetivos era marcarse metas cuantitativas. Sin embargo, la gestión por objetivos en el mundo de la seguridad vial no fue cuestión fácil de alcanzar. Ha sido un camino intrincado donde la iniciativa comenzó en determinados países europeos (Suecia y Holanda), caló en el seno de la Comisión Europea a comienzos del siglo XXI y luego, empujó a otras organizaciones internacionales como las Naciones Unidas o la OCDE a dar pasos equivalentes dentro de sus especialidades.

Siglo XX

En el ámbito de las Comunidades Europeas, el Tratado de Roma, firmado el 25 de marzo de 1957, daba a estas en su artículo 75 capacidad para legislar en el ámbito de las reglas comunes en materia de transportes pero, en ningún caso, otorgando competencias explícitas en materia de tráfico y seguridad vial.

Hasta 1984, la seguridad vial no se tomó en consideración a nivel comunitario más que en la medida en que la falta de intervención podía significar un riesgo para las normas de la competencia y de la libre circulación de bienes y de personas. La seguridad vial se considera únicamente como un subproducto de políticas comunes sectoriales: reglamentación técnica de los vehículos, condiciones sociales del transporte profesional, permiso de conducir, etc.

De esta manera, la iniciativa tuvo que venir de los Estados miembros: en 1984, el Consejo adoptó la Resolución de 19 de diciembre de 1984/DO C 341, en la que afirmaba la necesidad de adoptar acciones comunitarias en ese ámbito. Para ello, instaba a la Comisión a que le presentara propuestas y declaraba 1986 Año Europeo de la Seguridad Vial.

En 1989, en su Comunicación COM(88)704 “*Seguridad Vial, una prioridad para la Comunidad*”, la Comisión presentó un resumen de lo realizado por la Comunidad desde 1986 y anunció que presentaba al Consejo un conjunto de iniciativas legislativas. Curiosamente, la mayor parte de las medidas propuestas desde 1986 se adoptaron salvo las relativas a las limitaciones de velocidad y a la definición de un índice de alcoholemia. En este contexto por ejemplo destaca la Directiva 91/671/CEE de 16/12/91 relativa al uso obligatorio del cinturón de seguridad y de la utilización de sistemas de retención infantil.

Los primeros pasos en esta materia debieron ser dados en el marco del empuje de los Estados miembros. En concreto, fruto de la labor de España durante la Presidencia de nuestro país del Consejo (primer semestre de 1989),

se creó el Grupo de Alto Nivel de Seguridad Vial compuesto por representantes de los Estados miembros.

En diciembre de 1989, la Comisión pidió a un comité de expertos independientes que hiciera un balance de la seguridad vial en el territorio de los entonces doce Estados miembros y presentara propuestas para mejorarla. Este comité de expertos presentó su informe (llamado Informe Gérondeau) en 1991 que por cierto, ya por entonces, sugería metas cuantitativas de reducción del entorno del 20-30 % en 10-15 años.

Posteriormente, en junio de 1991, el Consejo pidió a la Comisión un programa de seguridad vial para lo cual la solicitaba la opinión del Grupo de Alto Nivel. En abril de 1992 este Grupo, tomando en cuenta el informe Gérondeau, emitió su informe de líneas directrices y prioritarias del futuro programa comunitario de seguridad vial. Destaca de aquella época la consideración del Grupo en el sentido de que *“... resultaría algo prematuro ahora que la Comunidad está empezando a participar más en la Seguridad Vial, establecer metas cuantitativas para el conjunto de la Comunidad...”*

La agitación en el seno de las Comunidades en materia de seguridad vial tuvo como colofón el que, en febrero de 1992, apareciera modificado el mencionado artículo 75, vía el Tratado de la Unión firmado en Maastricht, que no sólo hacía referencia a los transportes como un medio y fin de la economía, sino que también destacaba la necesidad de su seguridad. El Tratado modificado, por una parte, confirma de manera explícita la competencia relativa a la seguridad de los transportes (“medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes”: nuevo párrafo c), artículo 75), y, por otra parte, introduce explícitamente el principio de la subsidiariedad a favor de la Unión (nuevo artículo 3B).

A finales de ese productivo año 92, el primer Libro Blanco de la Comisión sobre *“el curso de la política común de transportes”*, COM(92)494, examina la seguridad vial en el contexto del mercado único, analiza los costes socioeconómicos para la colectividad, confirma la competencia comunitaria en este ámbito y anuncia un enfoque integrado del problema basado en metas cualitativas y justificando por el principio de subsidiariedad.

Fruto de lo anterior, la Comisión Europea, presenta mediante la Comunicación COM(93) 246 el primer *“Programa de acción en materia de seguridad vial”*. Como gran novedad destaca el enfoque no catastrofista manifestando que *“la inseguridad vial no es una fatalidad”*.

Decenio 2000-2009

En febrero de 2001 destaca la novedad del Tratado de Niza que, además de reenumerar el artículo 75 (desde entonces art. 71) añade al texto ya existente *“medidas que permitan mejorar la seguridad en los transportes”* el colofón *“cualesquiera otras disposiciones oportunas”*.

La **Comisión Europea**, y de nuevo sometida al empuje de una española (la Comisaria de Transporte, Dña. Loyola de Palacio) introdujo en 2001 por fin medidas cuantitativas en el segundo Libro Blanco “*La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad*”. Este documento tenía tres mensajes principales. Uno, la necesidad de un equilibrio entre modos; un segundo, la lucha contra las externalidades; el último, la necesidad de reorientar la política de transportes hacia los ciudadanos, que exigen más seguridad, más calidad y más protección en sus desplazamientos. Ahí aparece por primera vez una cuantificación de las ambiciones y políticas viales: la UE fijó reducir un 50% el número de víctimas mortales en las carreteras europeas para el año 2010.

En línea con el objetivo marcado en el segundo Libro Blanco, se publicó el 2 de junio de 2003 el tercer “*Programa de acción europeo de seguridad vial 2003-2010*” (PASV 2003-2010). Con este documento, la Comisión pretendía orientar la intervención de la Unión en el ámbito de la seguridad vial, completar el esfuerzo de los Estados miembros y establecer un marco claro para el reparto de responsabilidades. En este documento se recogen, como novedad, medidas concretas de intervención, en concreto 62 propuestas de acciones concretas en el ámbito de la seguridad de los vehículos, la seguridad de las infraestructuras y la seguridad de los usuarios.

En 2004 la **OMS**, junto con el Banco Mundial (BM), y a petición de la ONU publicó el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tráfico, en el que se presentaba un panorama general del conocimiento existente sobre el impacto mundial, los factores de riesgo y las intervenciones dirigidas a prevenir y reducir el número y la gravedad de las lesiones derivadas de los accidentes de tráfico. Asimismo, se incluía un apartado con las siguientes recomendaciones dirigidas a los gobiernos de todo el mundo:

- Recomendación 1: designar un organismo coordinador en la administración pública para orientar las actividades nacionales en materia de seguridad vial
- Recomendación 2: evaluar el problema, las políticas y el marco institucional relativos a los traumatismos causados por el tráfico, así como la capacidad de prevención en la materia en cada país
- Recomendación 3: preparar una estrategia y un plan de acción nacionales en materia de seguridad vial
- Recomendación 4: asignar recursos financieros y humanos para tratar el problema
- Recomendación 5: aplicar medidas concretas para prevenir los choques en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias y evaluar las repercusiones de estas medidas
- Recomendación 6: apoyar el desarrollo de capacidad nacional y el fomento de la cooperación internacional

Respecto a la primera recomendación, la OMS añade que el organismo coordinador de cada país debería poner énfasis en lograr la colaboración de

todos los grupos interesados en la seguridad vial, incluso de la comunidad en general. Otra recomendación hace referencia a la necesidad de conocer la magnitud del problema. Para ello conviene determinar aspectos como el número de fallecidos y lesionados, el tipo de usuarios afectados, los factores de riesgo, o las intervenciones llevadas a cabo.

En relación con la recomendación de elaborar un plan de acción nacional, la institución destaca el carácter multisectorial y multidisciplinario de dicha estrategia. A este respecto, el informe destaca en un gráfico muy revelador lo comentado en el primer párrafo de este documento: la variedad de agentes que intervienen en la elaboración de políticas públicas en general y políticas viales en particular.

Dice la OMS que la Estrategia deberá tener en cuenta las necesidades de todos los usuarios de la vía pública y *“habrá de producir resultados cuantificables y contar con suficiente financiación para elaborar, aplicar, administrar, supervisar y evaluar medidas”*.

La OMS destaca también la importancia de asignar recursos, no sólo económicos sino también humanos. En este sentido, apunta que a la hora de establecer prioridades de gasto pueden ser útiles los análisis de coste-beneficio de intervenciones hechos en otros ámbitos de la salud pública.

La OMS incluye la recomendación de ejecutar acciones específicas para prevenir las colisiones en la vía pública, reducir al mínimo los traumatismos y sus consecuencias, y evaluar los resultados de esas acciones. En concreto, sugiere la aplicación de las siguientes buenas prácticas:

- Incorporar elementos de seguridad en la planificación del uso de la tierra y el transporte y en el trazado de caminos.
- Fijar y hacer cumplir límites de velocidad apropiados a cada tipo de vía.
- Adoptar y hacer cumplir leyes sobre la obligatoriedad del uso de cinturones de seguridad para todos los ocupantes del vehículo o de sillas de seguridad para los niños.
- Fijar y hacer cumplir leyes que exijan el uso de cascos a los ciclistas y a los usuarios de vehículos motorizados de dos ruedas.
- Establecer y hacer cumplir leyes sobre los límites de concentración de alcohol en sangre para los conductores y realizar pruebas de control.
- Establecer la obligatoriedad de encender las luces durante el día para los vehículos de dos ruedas y evaluar la aplicabilidad de esta medida en vehículos de cuatro ruedas.
- Exigir que los vehículos de motor estén diseñados para proteger a sus ocupantes en las colisiones, y tratar de aplicar este concepto también en el diseño de las partes delanteras de los vehículos motorizados, para mayor seguridad de peatones y ciclistas.
- Exigir que se lleven a cabo auditorías independientes de seguridad vial a los nuevos proyectos viales.
- Administrar la infraestructura vial existente para promover la seguridad, proponiendo alternativas de circulación que brinden mayor protección a peatones y ciclistas.

- Fortalecer todos los eslabones en la cadena de ayuda a las víctimas de colisiones, desde la asistencia en el lugar de la colisión hasta el establecimiento de salud.
- Mejorar los programas de aplicación de la ley mediante campañas de información y educación de la sociedad.

HITOS MÁS IMPORTANTES 2011/2020

La **Asamblea General de la ONU adopto en 2015 la Agenda 2030** para el Desarrollo Sostenible, un plan de acción a favor de las personas, el planeta y la prosperidad, que también tiene la intención de fortalecer la paz universal y el acceso a la justicia. Los Estados miembros de la Naciones Unidas aprobaron una resolución en la que reconocen que el mayor desafío del mundo actual es la erradicación de la pobreza y afirman que sin lograrla no puede haber desarrollo sostenible.

La Agenda plantea 17 Objetivos con 169 metas de carácter integrado e indivisible que abarcan las esferas económica, social y ambiental.

Los objetivos relacionados con la seguridad vial o movilidad son:

- **3.6** *De aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por Accidentes de tráfico en el mundo.*
- **7.a** *De aquí a 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 *De aquí a 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.*

En **mayo de 2018, dentro del III paquete “Europa en Movimiento”**, la Comisión presento un esbozo de lo que contendrá la Estrategia Europea de Seguridad Vial para el próximo decenio, basada en visión cero (objetivo cero fallecidos en las carreteras en la UE en 2050) mediante la publicación del “Strategic Action Plan on Road Safety”, con objetivos claramente identificados, entre el que destaca la reducción a la mitad, de los fallecidos y heridos graves en las vías, desde 2021 a 2030.

Además, la Comisión propone, mediante la COM (2018) 286 final, ante el Parlamento Europeo y el Consejo, modificar el Reglamento (UE)2018/..., derogar los Reglamentos (CE) no 78/2009, no 79/2009 y (CE) no 661/2009, sustituyéndolos por un nuevo Reglamento relativo a los requisitos de

homologación de tipo de los vehículos de motor y de sus remolques, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas independientes destinados a esos vehículos, referentes a su seguridad general y a la protección de los ocupantes de los vehículos y de los usuarios vulnerables de la vía pública. Con ello, se pretende que los nuevos modelos de vehículos estén equipados con funciones de seguridad avanzadas, como unos sistemas avanzados de frenado de emergencia y asistencia al mantenimiento en el carril para los coches o detección de peatones y ciclistas para los camiones.

También, mediante la Directiva COM (2018) 274 final, del Consejo y del Parlamento Europeo, por la que se modifica la Directiva 2008/96/CE, sobre gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, la Comisión está ayudando a los Estados miembros a identificar sistemáticamente los tramos de carretera peligrosos y, a orientar mejor las inversiones.

Estas dos medidas podrían salvar hasta 10.500 vidas y evitar cerca de 60.000 heridos graves, entre 2020 y 2030, contribuyendo así al objetivo a largo plazo de la UE de acercarse a cero víctimas mortales y heridos graves de aquí al 2050 («visión cero»).

Con estas someras pinceladas históricas se muestra la creciente importancia que ha ido adquiriendo la Seguridad Vial en el ámbito internacional, configurándose como una política pública cuyo objetivo es erradicar o disminuir sustancialmente las consecuencias gravosas del fenómeno de la circulación de vehículos.

2. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) Y BANCO MUNDIAL

2.1 OMS

La OMS es la autoridad directiva y coordinadora de la acción sanitaria en el sistema de las Naciones Unidas. Es la responsable de desempeñar una función de liderazgo en los asuntos sanitarios mundiales, configurar la agenda de las investigaciones en salud, establecer normas, articular opciones de política basadas en la evidencia, prestar apoyo técnico a los países y vigilar las tendencias sanitarias mundiales.

La OMS cumple sus objetivos mediante las siguientes funciones básicas:

- ofrecer liderazgo en temas cruciales para la salud y participar en alianzas cuando se requieran actuaciones conjuntas.
- determinar las líneas de investigación y estimular la producción, difusión y aplicación de conocimientos valiosos.
- establecer normas y promover y seguir de cerca su aplicación en la práctica.
- formular opciones de política que aúnen principios éticos y de fundamento científico.

- prestar apoyo técnico, catalizar el cambio y crear capacidad institucional duradera.
- seguir de cerca la situación en materia de salud y determinar las tendencias sanitarias.

En el ámbito de la seguridad vial, en 2009 la Organización Mundial de la Salud publicó el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, el primer estudio sobre el tema a nivel mundial, que abarcó 178 países. Ese mismo año la Comisión de Seguridad Vial Mundial hizo un llamamiento para que se instituyera un Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

En su propuesta la Comisión abogaba a favor de un esfuerzo concertado de todas las sociedades para hacer frente a la amenazadora crisis de la seguridad vial. El llamamiento quedó reflejado en la «*Declaración de Moscú*», con la que culminó, con gran éxito, la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, albergada por el Gobierno de la Federación de Rusia en noviembre de 2009. El *Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020* fue proclamado oficialmente por la Asamblea General de las Naciones Unidas en marzo de 2010, comenzando, según lo establecido, el 11 de mayo de 2011.

Este Decenio de Acción sugería a los gobiernos de los países miembros de la ONU a que llevaran a cabo acciones para reducir la siniestralidad vial, concretamente estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales, con lo que se calcula que se salvarán 5 millones de vidas en esos 10 años; para facilitar a estos gobiernos un catálogo de medidas concretas (un plan tipo) que pudieran llevar a cabo, la OMS, conjuntamente con el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas, elaboró el *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial*.

En dicho plan se establecen las siguientes cinco categorías de actividades o “pilares”:

- 1.- Gestión de la seguridad vial;
- 2.- Vías de tráfico y movilidad seguras;
- 3.- Vehículos más seguros;
- 4.- Usuarios de vías de tráfico más seguros;
- 5.- Respuesta tras las colisiones.

El plan alienta a los países a que apliquen los cinco pilares sobre la base de las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tráfico, y a que los incluyan en su propia estrategia nacional de seguridad vial.

Pilar 1 Gestión de la seguridad vial	Pilar 2 Vías de tránsito y movilidad más seguras	Pilar 3 Vehículos más seguros
<p>Este pilar se centra en la necesidad de fortalecer la capacidad institucional para impulsar iniciativas nacionales relativas a la seguridad vial. En él se contemplan actividades como la puesta en práctica de las principales convenciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial; el establecimiento en el país de un organismo coordinador en la esfera de la seguridad vial en el que participen asociados de una amplia gama de sectores; la elaboración de una estrategia nacional de seguridad vial; y la determinación de metas realistas y a largo plazo en relación con actividades que cuenten con financiación suficiente para su ejecución. En el Pilar 1 también se insta a establecer sistemas de datos para el seguimiento y la evaluación de las actividades.</p>	<p>Este pilar pone de relieve la necesidad de mejorar la seguridad de las redes viarias en beneficio de todos los usuarios, especialmente los más vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. Entre las actividades propuestas destacan la adopción de medidas para mejorar la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las vías de tránsito teniendo en cuenta la seguridad; velar por que la seguridad de las carreteras se evalúe periódicamente; y alentar a las autoridades pertinentes a que tomen en consideración todas las formas de transporte y los tipos de infraestructuras seguras cuando den respuesta a las necesidades de movilidad de los usuarios de las vías de tránsito.</p>	<p>A través de este pilar se aborda la necesidad de mejorar la seguridad de los vehículos promoviendo la armonización de las normas y los mecanismos mundiales pertinentes para acelerar la introducción de nuevas tecnologías que influyen en la seguridad. Esta categoría incluye actividades cuyo fin es aplicar nuevos programas de evaluación de los vehículos para que los consumidores conozcan sus prestaciones de seguridad y tratar de garantizar que todos los nuevos vehículos de motor estén equipados con los dispositivos mínimos de seguridad, como cinturones de seguridad. Otras actividades contempladas en este pilar son la promoción del uso más generalizado de tecnologías de prevención de colisiones de eficacia demostrada, como sistemas de control electrónico de la estabilidad y antibloqueo de la frenada. Asimismo, se alienta a los responsables de la gestión de flotas de vehículos a que compren, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan altos niveles de protección a los pasajeros.</p>
Pilar 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros		Pilar 5 Respuesta tras los accidentes
<p>Este pilar se centra en la elaboración de programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. En él se incluyen actividades destinadas a impulsar el desarrollo y la adopción de una legislación modelo sobre seguridad vial, así como a mantener o aumentar el cumplimiento de las leyes y las normas de seguridad vial. Estas medidas deben combinarse con la sensibilización pública y la</p>	<p>educación para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y el casco, y para reducir los casos de conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad y otros factores de riesgo. También se insta a realizar actividades para reducir los accidentes de tránsito relacionados con el ambiente laboral y fomentar el establecimiento de programas de concesión de permisos de conducción graduales a los conductores noveles.</p>	<p>Con este pilar se pretende promover la mejora de la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas de accidentes tratamientos de emergencia y rehabilitación a largo plazo apropiados. Entre las actividades previstas destacan la creación de sistemas de atención prehospitalaria y la puesta en funcionamiento de un número telefónico único para emergencias a nivel nacional; la prestación de servicios de pronta rehabilitación y apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos en accidentes de tránsito; el establecimiento de sistemas de seguros para financiar estas iniciativas; y el fomento de una investigación exhaustiva de los accidentes y la aplicación de una respuesta jurídica apropiada.</p>

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 recoge una serie de recomendaciones más concretas relativas a los principales

factores de riesgo. Recomendaciones destacadas nuevamente en las resoluciones de la Asamblea General de Naciones Unidas sobre la seguridad vial en el mundo (A/66/389 y A/RES/66/260). Concretamente sugiere las siguientes actividades:

- Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo y las medidas preventivas, así como realizar campañas dirigidas a influir en las actitudes y opiniones sobre la necesidad de elaborar programas de seguridad vial.
- Establecer y vigilar el cumplimiento las leyes y normas basadas en datos probados para reducir las colisiones y las LRT relacionadas con la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el uso del casco en motociclistas (con el fin de reducir los traumatismos craneoencefálicos), y el uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención infantil.
- Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes de transporte, salud y seguridad laboral, y las normas y reglas para el funcionamiento seguro de los vehículos comerciales de carga y de transporte, los servicios de transporte de pasajeros por carretera y el resto del parque automovilístico público y privado.
- Investigar, elaborar y promover políticas y prácticas integrales para reducir las LRT en el ámbito laboral tanto en el sector público como privado. Las políticas estarán basadas en las normas internacionales que rigen los sistemas de gestión de la seguridad vial y la seguridad laboral.
- Fomentar el establecimiento de sistemas de concesión de permisos de conducción graduales a los conductores noveles.

En el año 2013, la OMS ha presentado el INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL, como referencia para el seguimiento del Decenio, presentando el estado de las medidas del Plan Mundial en 182 países participantes; los datos más destacados son:

- Los países de ingresos medios son los que tienen mayores tasas de mortalidad por accidentes de tráfico, es decir, 20,1 por 100 000, en comparación con 8,7 en los de ingresos elevados y 18,3 en los de ingresos bajos. El 80% de las muertes por accidentes de tráfico tienen lugar en los países de ingresos medios, que representan el 72% de la población mundial pero solo tienen el 52% de los vehículos registrados en todo el mundo. Esos países sufren mortalidad desproporcionada por accidentes de tráfico en comparación con su nivel de motorización.
- El mayor riesgo de morir a consecuencia de lesiones causadas por el tráfico corresponde a la Región de África, y el menor a la Región de Europa. No obstante, hay importantes disparidades de la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico entre países de una misma región, y la que presenta mayores diferencias es la Región de Europa.
- La mitad de las muertes mundiales por accidentes de tráfico corresponden a peatones (22%), ciclistas (5%) y motociclistas (23%), los llamados “usuarios vulnerables de la vía pública”. Sin embargo, los grupos que corren mayor riesgo varían de forma significativa en función de la región y de los ingresos de los países. En la Región de África,

donde mucha gente se desplaza caminando o en bicicleta, los peatones representan una elevada proporción de las muertes (38%). En cambio, en los países del Pacífico Occidental, donde los ciclomotores son un medio de transporte muy utilizado, el 36% de las muertes por accidentes de tráfico afectan a ocupantes de vehículos motorizados de dos o tres ruedas.

Concluye este informe afirmando que *“Se han hecho verdaderos progresos para mejorar la seguridad vial y salvar vidas, pero [...] son necesarias medidas más rápidas y más concertadas para evitar la pérdida innecesaria de muchas más vidas en las vías públicas de todo el mundo”*.

EL INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL 2015 publicado por la Organización Mundial de la Salud en 2015, detalla que cada año, y no obstante las mejoras logradas en el ámbito de la seguridad vial, 1,25 millones de personas mueren como consecuencia de accidentes de tránsito.

Los accidentes de tránsito se cobran un número inaceptable de víctimas, especialmente entre las personas pobres de los países pobres. Sin embargo, el número de defunciones por accidentes de tránsito se está estabilizando, aun cuando el número de vehículos motorizados en todo el mundo se ha incrementado rápidamente, al igual que la población mundial. En los últimos tres años, 79 países han registrado una disminución del número absoluto de víctimas mortales, mientras que en 68 países se ha observado un aumento.

Los países que han tenido mayor éxito para reducir el número de defunciones por accidentes de tránsito lo han conseguido mediante mejoras de la legislación y de su aplicación, y un fortalecimiento de la seguridad de las carreteras y los vehículos.

El informe de la OMS de 2015 pone de relieve que los usuarios de las carreteras de todo el mundo están protegidos de manera desigual. El riesgo de perder la vida en accidentes de tránsito todavía depende, en gran medida, del lugar en el que viven las personas y de qué manera circulan.

Una enorme brecha aún separa a los países de ingresos altos de los países de ingresos bajos y medianos; en estos últimos se produce el 90% de las defunciones por accidentes de tránsito, aunque solo tienen el 54% de los vehículos del mundo. Europa, en particular los países más ricos de la región, registra las tasas de defunción más bajas, y África las más altas.

El informe de la OMS de 2015 revela que, en todo el mundo:

- 105 países tienen buenas normas sobre cinturones de seguridad para todos los ocupantes del vehículo;
- 47 países tienen buenas leyes sobre velocidad que establecen una velocidad máxima de 50 km/h en zonas urbanas y confieren facultades a las autoridades locales para reducir más aún los límites de velocidad;
- 34 países tienen una buena legislación sobre conducción bajo los efectos del alcohol con una concentración máxima de alcohol en sangre

de 0,05g/dl o menos, así como límites de 0,02 g/dl o más bajos para los conductores jóvenes o principiantes;

- 44 países tienen leyes sobre uso de casco para todos los conductores, pasajeros, carreteras y tipos de motor; exigen que el casco esté sujeto y hacen referencia a una norma específica sobre el casco;
- 52 países tienen legislación sobre dispositivos de sujeción para niños en todo tipo de vehículos, en función de la edad, la altura o el peso, y aplican una restricción a los niños sentados en el asiento delantero, según la edad o la altura.

Los motociclistas son particularmente vulnerables y representan hasta un 23% de todas las defunciones por accidentes de tránsito. En muchas regiones este problema se está agravando; en la Región de las Américas, por ejemplo, la proporción de defunciones en motocicleta respecto del total de defunciones por accidentes de tránsito ascendió del 15% al 20% entre 2010 y 2013. En las regiones de Asia Sudoriental y Pacífico Occidental, una tercera parte de las defunciones por accidentes de tránsito corresponden a motociclistas.

Los peatones y los ciclistas también están entre los grupos menos protegidos y representan, respectivamente, un 22% y un 4% de las defunciones en todo el mundo.

Además, el informe revela que ciertos vehículos vendidos en el 80% de los países del mundo no cumplen las normas básicas de seguridad, en particular en los países de ingresos bajos o medios donde se produjo en 2014 cerca del 50% de los 67 millones de vehículos particulares nuevos.

EI INFORME SOBRE LA SITUACIÓN MUNDIAL DE LA SEGURIDAD VIAL 2015 incluye un texto descriptivo que combina pruebas científicas, datos y prácticas óptimas, con las conclusiones extraídas tras el análisis de los datos recopilados de 180 países. Además, ofrece perfiles de una página sobre cada país participante, y anexos con datos estadísticos. También está disponible una versión interactiva en línea con los datos del informe.

En 2017, la OMS publicó *Salve VIDAS – Paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial*, una reseña de medidas basadas en pruebas científicas que pueden reducir significativamente el número de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito. Esa publicación se centra en la gestión de la velocidad, el liderazgo, el diseño y mejoramiento de la infraestructura, las normas de seguridad de los vehículos, el cumplimiento de las normas de tránsito y la supervivencia tras los accidentes. La reseña de medidas otorga prioridad a seis estrategias y 22 intervenciones que abordan los factores de riesgo destacados anteriormente, y proporciona orientación a los Estados Miembros sobre su aplicación para salvar vidas y alcanzar la meta de seguridad vial consistente en reducir a la mitad el número de defunciones y lesiones por accidentes de tránsito en todo el mundo, para 2020.

Por último, el compromiso de la ONU con la seguridad vial en el mundo se ha actualizado en la resolución *Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo* que proclama el periodo **2021-2030** como **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial**, con el objetivo de reducir las muertes y

lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50% durante este periodo; y actualizar en este mismo sentido el compromiso de la Meta 3.6 de los ODS.

En consecuencia con esta declaración, la OMS ha publicado el **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**.

El Informe mundial de seguridad vial de 2018, presenta el estado de situación de los 175 países participantes, entre los que se encuentra España, respecto a los objetivos del plan de acción mundial y sirve de referencia para evaluar el seguimiento del Decenio.

En el documento aprobado los países han mostrado su preocupación por el hecho de que la meta 3.6 de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible de la Agenda 2030** no se alcanzara en 2020 (reducción a la mitad del número de víctimas mortales y heridos graves en accidentes de tráfico). Por esta razón, lo prorroga para la década 2021-2030.

La ONU considera en el documento que la inmensa mayoría de las muertes y lesiones graves que se producen por siniestros de tráfico son evitables, que suponen un grave problema de salud pública con amplias consecuencias sociales y económicas y que, si no se aborda, puede afectar el progreso hacia el logro de los **Objetivos de Desarrollo Sostenible**. Señala la resolución que los usuarios vulnerables (ciclistas, peatones y motoristas) se ven afectados de mayor manera y expuestos a mayor riesgo y recuerda que el objetivo de las políticas de seguridad vial debe ser para garantizar la protección de todos los usuarios de las vías. También insta a los países a abordar cuestiones más amplias como el acceso a una movilidad y a la promoción de modos de transporte sostenibles, un transporte público seguro y caminar o usar la bicicleta.

Se trata de una oportunidad a nivel mundial para que la seguridad vial sea considerado un aspecto a tener en cuenta en las políticas públicas de todos los países.

Cumplir objetivos

Con esta resolución, Naciones Unidas alienta a los países a:

- Realizar esfuerzos para garantizar la seguridad y protección de todos los usuarios de la vía mediante una infraestructura más segura teniendo en cuenta las necesidades de todos los modos de transporte y usuarios.
- Incluir la seguridad vial como parte integral de la planificación urbanística, sistemas de transporte y gobernanza, teniendo en cuenta las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías urbanas y rurales, mediante la promoción de un enfoque de sistema seguro.
- Adoptar medidas para promover el conocimiento y la sensibilización de la población a través de la educación, formación y campañas de divulgación.
- Fortalecer la capacidad institucional en relación de las leyes de seguridad vial y aplicación, seguridad del vehículo, mejora de las infraestructuras, transporte público y atención después de un accidente, y recopilar, analizar y difundir

datos desglosados para la formulación de políticas efectivas y basadas en evidencia.

- Promover modos de transportes medioambientalmente saludables y seguros, de calidad, accesibles y asequibles, en particular de carácter público y no motorizado, así como una integración intermodal segura como medio de mejorar la seguridad vial.
- Alentar e incentivar el desarrollo, aplicación y despliegue de tecnologías existentes y futuras y otras innovaciones para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de seguridad vial.
- Exhortar a las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores a contribuir para la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial, aplicando principios de sistema seguro a toda su cadena de valor.
- Adoptar y aplicar políticas y medidas para proteger y promover activamente la seguridad de los peatones y la movilidad en bicicleta, con miras a mejorar también la seguridad vial y salud.

2.2 BANCO MUNDIAL

El Banco Mundial (BM) es una fuente vital de asistencia financiera y técnica para los países en desarrollo de todo el mundo. Su misión es combatir la pobreza con para obtener resultados duraderos, y ayudar a la gente a ayudarse a sí misma y al medio ambiente que la rodea, suministrando recursos, entregando conocimientos, creando capacidad y forjando asociaciones entre el sector público y privado.

Su estructura actual es la siguiente:

- El Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF, 188 países miembros). Creado en 1945, tiene como objetivo lograr la reducción de la pobreza en los países en vías de desarrollo y de mediano ingreso con capacidad crediticia, brindándoles asesoría financiera en materia de gestión económica. Sin duda alguna es la principal rama del BM, debiéndose pertenecer a él para poder ser miembro de cualquiera de los siguientes organismos.
- La Asociación Internacional de Fomento (AIF, 172 países miembros). Creada en 1960, sus miembros son quienes realizan aportaciones que permiten que el Banco Mundial (BM) proporcione entre 6,000 y 7,000 mdd anuales en crédito, casi sin intereses, a los 79 países considerados más pobres. La AIF juega un papel importante porque muchos países, llamados “en vías de desarrollo”, no pueden recibir financiamientos en condiciones de mercado. Esta proporciona dinero para la construcción de servicios básicos (educación, vivienda, agua potable, saneamiento), impulsando reformas e inversiones destinadas al fomentar el aumento de la productividad y el empleo.
- La Corporación Financiera Internacional (CFI, 184 países miembros). Creada en 1956, esta corporación está encargada de promover el desarrollo económico de los países a través del sector privado. Los socios comerciales invierten capital por medio de empresas privadas en

los países en desarrollo. Dentro de sus funciones se encuentra el otorgar préstamos a largo plazo, así como dar garantías y servicios de gestión de riesgos para sus clientes e inversionistas.

- El Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (OMGI, 180 países miembros). Creado en 1988, este organismo tiene como meta promover la inversión extranjera en países subdesarrollados, encargándose de otorgar garantía a los inversionistas contra pérdidas ocasionadas por riesgos no comerciales como: expropiación, inconvertibilidad de moneda, restricciones de transferencias, guerras o disturbios.
- El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI, 158 países miembros). Creado en 1966. El CIADI tiene como meta principal cuidar la inversión extranjera en los países, al proporcionar servicios internacionales de conciliación y arbitraje de diferencias, relativas ese rubro. Esta institución cuenta con una fuerte área de investigación que publica temas sobre legislación internacional y nacional (de acuerdo al país), en materia de inversiones.

En el BM, la seguridad vial queda englobada en dos tipos de proyectos:

- a) los proyectos de transporte sostenible financiados a través del BIRF que se focalizan en facilitar el crecimiento económico y la integración regional a través de los mercados nacionales e internacionales. Los altos costos del transporte aumentan el efecto de la distancia y disminuyen las oportunidades comerciales, al tiempo que los servicios de transporte de bienes pueden ayudar a que los bienes que se comercializan sean más accesibles y que los países en desarrollo construyan cadenas de suministro más complejas que faciliten el comercio. El énfasis del BIRF en la reducción de los costos del transporte de las mercancías hace que los productores incrementen sus ingresos disponibles. Cabe destacar que desde el año 2002 hasta la actualidad, el BIRF ha financiado la construcción o reparación de más de 260.000 kilómetros de vías públicas (urbanas e interurbanas).
- b) El Alianza Mundial para la Seguridad Vial (GRSF), es un fondo económico que fue establecido por el BM con la misión de ayudar a reducir el número de muertes por accidentes de circulación, en países de ingresos bajos y medios. El fondo facilita financiación, conocimientos y asistencia técnica, vinculados a alcanzar los objetivos del programa de las Naciones Unidas, Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020.

3. OCDE: INTERNATIONAL TRANSPORT FORUM (ITF)

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) es una organización internacional de cooperación fundada en 1.961 y de la que es parte España, cuya misión es promover políticas que mejoren la situación económica y el bienestar social de personas en todo el mundo.

En la OCDE, los representantes de los países miembros se reúnen para intercambiar información y armonizar políticas con el objetivo de maximizar su

crecimiento económico y colaborar a su desarrollo y al de los países no miembros.

Sobre la base de hechos y experiencias de la vida real, se recomiendan políticas diseñadas para mejorar el nivel de vida. Trabajan con empresas, a través del Comité de Negocios y la Industria Consultiva ante la OCDE, y con los trabajadores, a través de la Comisión Sindical Consultiva. También tienen en sus políticas una amplia cabida la sociedad civil. El hilo conductor de su trabajo es un compromiso compartido con las economías de mercado respaldado por las instituciones democráticas y centradas en el bienestar de todos los ciudadanos.

Para el ámbito de la seguridad vial, la OCDE cuenta con dos órganos especializados: el Foro Internacional de Transporte (ITF) y la Base de Datos Internacional de Seguridad Vial y Accidentes de Tráfico (IRTAD).

3.1 FORO INTERNACIONAL DE TRANSPORTE (ITF)

El ITF es el nombre actual por el que, desde 2006, se conoce a la Conferencia Europea de Ministros de Transporte de la OCDE. En la actualidad cuenta con 54 países miembros, entre ellos España. Actúa como plataforma mundial y su objetivo es *“ayudar a los líderes políticos y a un público más amplio a entender mejor el papel que desempeñan los transportes en el crecimiento económico, así como el papel de la política de transportes para abordar las dimensiones sociales y medioambientales del entorno del desarrollo sostenible”*. Su trabajo se basa en la investigación económica, la recopilación de estadísticas y el análisis de políticas. Organiza una cumbre anual de ministros de transporte de los países miembros.

El trabajo del ITF se basa en tres pilares:

- **Cumbre anual:** la cumbre anual del ITF es la plataforma única para una conversación global sobre las estrategias para el transporte en el siglo XXI. En la cumbre, los ministros de los 54 países miembros participan en debates sobre el mundo del transporte con empresa, sociedad civil y académicos, es decir se trata de un grupo multidisciplinar que busca una visión lo más completa posible en el campo del transporte.
- **ThinkTank:** El trabajo del ITF se basa en la investigación económica, la recopilación de estadísticas y análisis de políticas. Sus puntos de vista basados en la evidencia sobre cuestiones de política de transporte hace que el Foro Internacional de Transporte sea un punto de referencia para los responsables políticos y la comunidad del transporte mundial. Sus investigadores están comprometidos a ofrecer un análisis imparcial de la más alta calidad. Académicos, investigadores y economistas debaten en mesas redondas del Centro de Investigación sobre temas críticos para la política de transporte. El Centro de Investigación también ofrece una serie de estadísticas e indicadores en materia de transporte, así como bases de datos especializadas.

El ITF actúa como un grupo de reflexión para los responsables políticos y la comunidad del transporte mundial, y proporciona información basada en la evidencia sobre cuestiones de política de transporte.

El trabajo del ITF se basa en la investigación económica, las estadísticas y análisis de políticas, a menudo a cabo en colaboración con muchas de las figuras líderes a nivel mundial en investigación en el ámbito académico, empresarial y gubernamental. Su objetivo es facilitar el intercambio de información a nivel internacional y llegar a conclusiones operativas para los responsables políticos. El objetivo general es mejorar la capacidad de toma de decisiones en los 54 países miembros del Foro Internacional de Transporte.

Las contribuciones de la comunidad de investigación son una parte importante de las discusiones en la cumbre anual. Proyectos de investigación a largo plazo son organizadas por el Centro de Investigación del Foro Internacional del Transporte bajo la supervisión de los ministerios de transporte y agencias de investigación a través de la "JointTransportResearchCommittee". Gran parte del trabajo se lleva a cabo por expertos de los organismos que trabajan en este Comité.

- **Organización Intergubernamental:** El ITF es una organización intergubernamental dentro del sistema de la OCDE. Sus 54 países miembros se han comprometido a hacer frente a los problemas de movilidad para el siglo XXI. El ITF actúa como plataforma para avanzar en la política de transporte y en la práctica, con miras a asegurar la contribución del transporte al crecimiento económico, busca asegurar la protección del medio ambiente, la inclusión social y la preservación de la vida humana y el bienestar. Las piedras angulares de este trabajo son la Cumbre Anual y el Centro de Investigación. .

El ITF sigue administrando el sistema de la CEMT de licencias multilaterales para el transporte internacional por carretera en el continente europeo; en España, el organismo encargado de expedir estas licencias es el Ministerio de Fomento, ya que su titular es el representante de España ante la ITF.

En el ámbito de la seguridad vial, el Foro Internacional del Transporte publicó en el año 2008, el documento "*Objetivo Cero: Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro*". El informe es el resultado de un esfuerzo de colaboración de tres años por parte de un grupo internacional de expertos en seguridad, entre ellos dos representantes de la DGT.

De manera resumida, en este texto se recomienda a los países miembros:

Recomendación	Resumen
1. Adoptar una visión ambiciosa para la seguridad vial	La finalidad de esta medida es cambiar la visión de la sociedad en cuanto al carácter inevitable de las lesiones relacionadas con el tráfico, transformar las responsabilidades sociales e institucionales y modificar la forma en la que tienen lugar las intervenciones sobre seguridad vial.
2. Fijar objetivos provisionales para avanzar de manera sistemática hacia dicha visión	Esos objetivos han de ser ambiciosos, realizables y empíricos. Deberán ser adoptados por todos los países. Se utilizará una metodología que vincule las intervenciones y los resultados institucionales con los resultados intermedios y finales, con el fin de formular los objetivos realizables para distintas opciones de intervención.
3. Desarrollar un enfoque basado en el Sistema Seguro (del inglés SafeSystemapproach), esencial para conseguir los objetivos ambiciosos	Este enfoque se apoya en las intervenciones de seguridad vial existentes pero replantea la forma en la que el público ve y aplica la seguridad vial. Requiere la aceptación de todas las responsabilidades compartidas entre los diseñadores del sistema y los usuarios de la vía.
4. Explotar intervenciones probadas para obtener beneficios rápidos	Los países con peores cifras en materia de seguridad vial deberán analizar su capacidad de gestión y adaptar aquellas intervenciones que han tenido éxito en países más prósperos.
5. Recopilar y analizar los datos suficientes para entender los riesgos de colisión y de las lesiones relacionadas con el tráfico	Los datos incluirían como mínimo: resultados finales, medidas de exposición, resultados intermedios (incluyendo los niveles de velocidades medias, el uso del cinturón de seguridad, conducción bajo los efectos del alcohol y cifras de seguridad sobre vehículos e infraestructuras); y costes socioeconómicos y otros factores económicos. Los datos deben ser analizados para mejorar la comprensión del problema y ver las tendencias, y fijar objetivos
6. Reforzar el sistema de gestión sobre seguridad vial	Se tratar de obtener resultados sólidos. Para ello es necesario contar con una agencia principal y con la implicación de otras entidades responsables de la seguridad vial.
7. Acelerar el traspaso de conocimientos	Esto requiere una inversión adecuada en programas, la creación de oportunidades de formación y la cooperación económica internacional
8. Invertir en seguridad vial y en prevención de las lesiones derivadas del tráfico	Hay que conocer los costes derivados de las lesiones así como de las intervenciones propuestas. La asignación de recursos ha de ir enfocada a conseguir los objetivos ambiciosos de seguridad vial en la mayor parte del mundo.
9. Fomentar el compromiso a los más altos niveles gubernamentales	Los gestores de la seguridad vial no sólo deben desarrollar programas basados en evidencias, sino que necesitan defender estrategias que reflejen un entendimiento de las obligaciones políticas. Debe realizarse un esfuerzo significativo para informar al público sobre el enfoque basado en el Sistema Seguro.

3.2 BASE DE DATOS INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL Y ACCIDENTES DE TRÁFICO (IRTAD)

IRTAD fue creada en 1988 a través del Programa de Investigación de la OCDE sobre el Tráfico Rodado. En la actualidad, la base de datos está auspiciada por el Centro Conjunto de Investigación del Transporte de la OCDE y el Foro Internacional de Transporte. Contiene más de 500 entradas, separadas por país y año, e información actualizada sobre accidentes. En este momento la cobertura internacional de los datos abarca a 37 países, tanto europeos (incluido España), como americanos, africanos, asiáticos y de oceanía.

El desarrollo y uso de la base de datos se lleva a cabo mediante el Grupo Internacional de Análisis y Estadística de la Seguridad Vial.

Este grupo tiene los siguientes objetivos principales:

- Cooperación científica – Intercambio de información y experiencia entre la red internacional de estadísticos y profesionales de la seguridad vial.
- Recopilación, armonización y divulgación de los datos totales sobre exposición y accidentalidad.
- Enfoque científico del conocimiento avanzado de accidentes mediante métodos estadísticos de análisis de los accidentes de tráfico.
- Mejora de los datos utilizados para la investigación y la planificación de políticas de seguridad vial.
- Fomento del debate internacional sobre la armonización de las definiciones y los problemas relacionados con la unión de datos.
- Uso de datos y conclusiones para identificar características especiales, de forma que una investigación más profunda pueda generar mejoras en la seguridad vial.

El Grupo de IRTAD publica periódicamente informes especiales sobre sus análisis respecto de la recopilación de datos y los temas metodológicos relacionados y también organiza de forma regular una conferencia abierta a todos.

El Informe Anual de Seguridad Vial 2021 de la ITF examina el desarrollo de la seguridad vial en el año 2020 durante la pandemia de Covid-19. Evalúa cómo la pandemia ha afectado los patrones de movilidad y ha impactado en el número de muertes en carretera. El análisis se basa en datos sobre muertes en carretera de 34 países miembros del Grupo IRTAD.

- Severas restricciones a los movimientos no esenciales introducidas por muchos gobiernos en principios de 2020 tenía como objetivo contrarrestar la rápida propagación del coronavirus.

Las restricciones a la circulación afectaron masivamente los volúmenes y patrones de movilidad. En prácticamente todos países, los volúmenes de tráfico disminuyeron a partir de marzo de 2020.

En general, los volúmenes de tráfico fueron -12.2% más bajos en 2020 que el promedio de 2017-19 en los once países que recopilan datos sobre el volumen de viajes.

-El número de muertes en carretera disminuyó un 8,6 % en 2020 en los 34 países del IRTAD con datos validados, en comparación con la línea de base. Hay diferencias sustanciales entre países, pero la mayoría vio caer las muertes hasta -20%, con reducciones más sustanciales entre marzo y mayo de 2020.

-Mirando hacia atrás en la última década, 2020 es un año excepcional. El promedio anual la reducción en el número de muertes en carretera para el período 2010-19 fue de -2%; en 2020, es fue casi diez veces mayor, con un 19,2%.

Sin embargo, la notable disminución del número de muertes en carretera en 2020 todavía estaba muy por debajo de la caída necesaria para lograr la reducción del 50 % de las muertes en todo el mundo para 2020 como objetivo de la Década de las Naciones Unidas de Acción por la Seguridad Vial.

- Los jóvenes menores de 17 años y los mayores de 75 años vieron las reducciones más significativas de muertes en carretera en 2020, con casi una cuarta parte menos de muertes. Las razones fueron escuelas cerradas para los jóvenes y un alto grado de cumplimiento de las restricciones entre adultos mayores, quienes eran los más vulnerables al Covid-19.

-Todos los modos de transporte registraron menos víctimas mortales en 2020.

-El uso de la bicicleta aumentó en el año 2020 si bien las muertes de ciclistas cayeron solo un -6,4%, mucho menos que para otros usuarios de la carretera.

-El número de muertes en carretera también disminuyó en todos los tipos de carreteras: Cayeron más sobre autopistas (-19,9%), pero las carreteras rurales (-15%) y las calles urbanas (-10%) también pasaron a ser más seguras.

4. EUROPEAN TRANSPORT SAFETY COUNCIL (ETSC)

Organización no gubernamental, con sede en Bruselas, tiene como objetivo presionar a la Administración para que se reduzcan el número de muertos y heridos en accidentes de tráfico en Europa, funciona a modo de lobby.

Fundada en 1993, el ETSC proporciona una fuente imparcial de asesoramiento de expertos en materia de seguridad vial a la Comisión Europea, el Parlamento Europeo y los Estados miembros. Mantiene su independencia a través de fondos de una variedad de fuentes incluyendo suscripciones de miembros, de la Comisión Europea, y el apoyo del sector público y privado para diversas actividades.

El ETSC busca identificar y promover medidas eficaces sobre la base de la investigación científica internacional y las mejores prácticas en áreas que ofrezcan un alto potencial para conseguir la reducción en los accidentes de tráfico.

Proporciona información sobre los hechos en forma de informes científicos, hojas informativas y boletines de noticias

El ETSC también organiza conferencias anuales, incluyendo sesiones sobre seguridad vial, las denominadas PIN conferences(Road safety performance index) y almuerzos sobre diferentes aspectos relacionados con la seguridad vial.

Principales proyectos

PRAISE - Preventing Road Accidents and Injuries for the Safety of Employees.

Se estima que en Europa, seis de cada diez accidentes laborales con resultado de muerte tienen como causa accidentes de tráfico, tanto accidentes “in itinere” como accidentes “en misión”, esto es, al ir o al volver del trabajo y desplazamientos durante la jornada laboral.

Se pretende:

- avanzar en la necesidad de conocimiento sobre la gestión de seguridad relacionada con los desplazamientos laborales y proporcionar los conocimientos técnicos a los empresarios que deben asumir ese desafío;
- elevar los estándares de seguridad vial relacionados con el trabajo en los Estados miembros de la UE;
- comunicar el mensaje de que la seguridad vial laboral comprende la seguridad vial en el trabajo (en misión) y también la seguridad vial para el trabajo (in itinere).

iSAFER - Intelligent Speed Assistance for European Roads

La velocidad ilegal e inapropiada es el mayor factor de riesgo que contribuye a los accidentes mortales de circulación. Por lo tanto, la gestión de la velocidad es la medida más importante para reducir las muertes y lesiones en las carreteras.

El objetivo de la campaña iSafer es contribuir a reducir las muertes y lesiones en accidentes de circulación relacionados con la velocidad a través de la identificación y promoción de las mejores prácticas. El proyecto incluye un enfoque especial sobre asistencia inteligente de velocidad (ISA) y promueve su uso a nivel europeo y nacional.

SMART - Sober Mobility Across Road Transport

El objetivo del proyecto SMART es abordar las principales cuestiones relacionadas con el alcohol y la conducción y continuar las actividades de promoción, tanto a nivel de la UE y los Estados, miembros para hacer frente al problema del alcohol en la conducción y reducir el número de muertes relacionadas con el alcohol. Este enfoque está en consonancia con la propia

estrategia de la UE para reducir las lesiones y muertes causadas por la ingestión de bebidas alcohólicas.

Safe and Sober (seguro y sobrio)

El objetivo de la campaña Seguro y Sobrio es crear conciencia entre los responsables políticos, el sector privado y líderes de opinión de la necesidad de un enfoque sistémico para reducir el abuso del alcohol en el transporte por carretera.

BIKE-PAL (amigo de las bicicletas)

Es un proyecto paneuropeo de tres años que tiene como objetivo ofrecer a los ciclistas un paquete de información, recursos y experiencias de sensibilización para ayudarles a mejorar significativamente su seguridad en las carreteras, convirtiéndose efectivamente en el mejor amigo de los ciclistas:

- Respetar las normas de tráfico
- Ser visible en la carretera
- La seguridad de bicicletas y equipos de protección
- Prestar especial atención a los vehículos pesados

PROYECTO PIN. The Road safety performance index.

Se trata de un instrumento para ayudar a los Estados miembros de la UE en la mejora de la seguridad vial al comparar el rendimiento, los resultados de los mismos y sirve para identificar y promover las mejores prácticas en Europa y lograr el tipo de liderazgo político que se necesita para crear un sistema de transporte por carretera, que ofrezca el máximo de seguridad.

Lanzado en junio de 2006, el proyecto PIN cubre todas las áreas relevantes de la seguridad vial, incluyendo comportamiento de usuarios de la vía, infraestructura y vehículos, así como la formulación de políticas de seguridad vial en general. Las organizaciones nacionales de investigación e investigadores independientes de 32 países participan en el programa y se aseguran de que toda evaluación llevada a cabo dentro del programa se basa en la evidencia científica y se comunica eficazmente a las autoridades europeas de seguridad vial.

Desde el inicio del programa, las comparaciones entre países han abordado una amplia gama de temas e indicadores de seguridad vial.

Los resultados se publican en los denominados Informes PIN:

Podemos destacar **el informe PIN** de Siniestralidad Vial elaborado por el Consejo Europeo por la Seguridad en el Transporte (**ETSC**) **publicado en junio de 2019** , 9.500 personas fallecieron en la Unión Europea en 2017 por accidente de tráfico en vías urbanas.

Aunque se ha producido un descenso generalizado en toda Europa desde 2010, de los accidentes de tráfico con resultado de muerte en todas las vías, las ciudades todavía tienen que avanzar mucho en materia de prevención. Desde 2010 hasta 2017, la mortalidad en autopistas se había reducido un 16%, en vías rurales un 24%, pero en el ámbito urbano sólo había descendido un 14%.

Como solución, el ETSC apuesta por solicitar a los estados miembros una mayor concienciación en la materia, con una apuesta más fuerte por implementar líneas de financiación nacional y europea para mejorar la seguridad vial a nivel local; la creación de carriles específicos para bicicletas en aquellas vías urbanas en las que se pueda circular a más de 50 km/h, más zonas cerradas al tráfico de coches y de emisiones cero en el centro de las ciudades y la puesta en marcha de infraestructuras en el interior de las ciudades como la construcción de glorietsas o estrechamientos de calzada, para garantizar que no se superan los 30 km/h.

5. FORUM OF EUROPEAN ROAD SAFETY RESEARCH INSTITUTES (FERSI)

El Foro Europeo de Institutos de Investigación de Seguridad Vial (FERSI) fue creado en 1991 con el objetivo de fomentar colaboración entre institutos europeos de investigación en materia de seguridad vial. Esta colaboración ha sido y sigue siendo, necesaria para garantizar que los problemas de seguridad vial en los países europeos son investigados por los mejores expertos en la materia, y que los resultados de la investigación son implementados de la forma más adecuada y eficaz, tanto a nivel Nacional como europeo

Fines y objetivos

La misión de FERSI es contribuir a mejorar la seguridad vial garantizando que los problemas de seguridad vial en los países europeos son investigados por los mejores expertos y aplicados de la manera más efectiva y apropiada.

Objetivos:

- Impulsar una mayor cooperación entre una amplia red de investigadores, el intercambio de conocimientos de investigación y buenas prácticas entre los institutos miembros
- Mejorar la calidad científica de la investigación, y fomentar el intercambio de investigadores entre países.
- Garantizar una adecuada política de difusión de los resultados de la investigación y proporcionar un foro para el desarrollo de proyectos de investigación dirigidos a establecer soluciones a los problemas de seguridad que son comunes a los países europeos.
- Proporcionar apoyo a la Comisión Europea, a los organismos nacionales e intergubernamentales, en la definición de las necesidades de

investigación de seguridad vial y soluciones dentro de Europa, para evitar la aplicación de medidas de seguridad que no son eficaces.

Situación y estructura organizativa

FERSI es una asociación libre de los institutos de investigación, no tiene status jurídico. Sus miembros están obligados sólo por la búsqueda de un interés común en:

- Poner en común su experiencia en los diferentes centros de investigación en materia de seguridad vial.
- Llevar a cabo investigación de alta calidad en el sector de la seguridad vial.
- Las actividades de carácter organizativo de FERSI son financiados por cada instituto individualmente, salvo la suscripción que se paga por cada miembro del Instituto para cubrir los costes de las actividades centralizadas. De esta manera, FERSI creó una secretaría que asumirá las tareas administrativas de la organización, para promover sus actividades de difusión y facilitar el enlace básico con la Comisión Europea y con otros organismos.

Organigrama

1.- Órganos Directivos:

Asamblea General de FERSI:

- La Asamblea está integrada por un representante de cada país que tenga la plena adhesión.
- Sus miembros desempeñarán un papel activo en las actividades de investigación y difusión de FERSI pero no serán elegibles para ser miembro el Comité Ejecutivo.
- De entre Los miembros de la Asamblea se elegirá un representante para que actúe como Presidente de FERSI. El mandato será de 3 años.
- La Asamblea se reunirá por lo menos dos veces al año para tratar todos los asuntos que afectan a los fines y objetivos de FERSI.

Comité Ejecutivo:

- Su función consiste en asistir al Presidente y a la Asamblea General, los miembros del Comité Ejecutivo son elegidos de entre los miembros de la Asamblea General. El Comité Ejecutivo es responsable de la administración del día a día de actividades de FERSI, e informará a la Asamblea de sus reuniones.
- Composición del comité Ejecutivo:
 - Presidente de la Asamblea General.
 - Vicepresidente
 - Tres miembros elegidos por la Asamblea General.

La duración del mandato de los miembros del Comité Ejecutivo es de 3 años, coincidiendo con el mandato del Presidente.

- El Comité Ejecutivo se reúne periódicamente cuando los trabajos lo requieran.

La Dirección General de Tráfico es miembro de FERSI.

Últimas recomendaciones de FERSI a la UE

- Con el fin de mejorar la competitividad de la UE, recomendamos realizar estudios de desarrollo que tienen como objetivo reducir los costes de los accidentes de circulación. En particular, el problema de las víctimas con lesiones graves se debe abordar más a fondo.
- El comportamiento humano es todavía responsable de la mayoría de los accidentes. Es necesario investigar aspectos del comportamiento y actitudes de los usuarios de la carretera, así como las consecuencias de los errores humanos (por ejemplo, debido a la distracción, el envejecimiento, la fatiga o la asunción del riesgo); por otra parte, la rehabilitación del conductor y la educación permanente de los usuarios de la vía se debe considerar más a fondo.
- El aumento del precio del combustible conllevó al aumento del número de vehículos de dos ruedas y peatones en las zonas urbanas. Estos grupos se beneficiaron sólo marginalmente de las mejoras técnicas de seguridad vial que se han logrado en el sector del transporte en los últimos años. Seguirá siendo considerado como un importante tema de investigación la protección de los usuarios vulnerables de las vías (peatones, ciclistas, ancianos).
- La diversidad de usuarios de los vehículos exige la investigación biomecánica avanzada en el campo de su seguridad.

6. PRÉVENTION ROUTIÈRE INTERNATIONALE (PRI)

La PRI es una organización internacional no gubernamental, fundada en 1959 para promover la cooperación entre las instituciones nacionales con competencias en materia de tráfico. Algo más 50 países están representados en la PRI, procedentes de África, América, Asia, Europa y el Medio Este.

Esta organización tiene estatuto consultivo en la Organización de Naciones Unidas, el Consejo de Europa y en el Internacional TransportForum.

Existen tres caminos para mejorar la seguridad vial:

- Educación
- Información
- Investigación

Desde sus principios la PRI trata de:

- A nivel Horizontal favorecer los intercambios de ideas, experiencias y documentación entre sus miembros asociados

- A nivel vertical incrementar los intercambios de estudios, resultados de investigaciones, evolución de trabajos, medidas propuestas entre todas las categorías de sus miembros

Para conseguir estos objetivos la PRI organiza conferencias internacionales sobre cuestiones relacionadas con la seguridad vial.

Dos son sus objetivos básicos:

- Promover la seguridad del tráfico a nivel internacional
- Apoyar las acciones eficientes dirigidas a mejorar la seguridad vial

Para alcanzar estos objetivos la PRI lleva a cabo las siguientes actividades:

- Promover la cooperación de organizaciones nacionales e internacionales, de personas privadas, de personas jurídicas, centros de investigación y empresas directamente interesadas o indirectamente en la mejora de la seguridad del tráfico.
- Crear alrededor del mundo la conciencia de las consecuencias de los accidentes de tráfico
- Apoyar en lo máximo posible la investigación en todas las materias relacionadas con la seguridad del tráfico
- Recoger y diseminar la documentación importante, así como las publicaciones para promover las mejores prácticas en términos de investigación, y de implementación de las políticas de seguridad vial.
- Organizar y promover acciones conjuntas de seguridad vial, congresos, seminarios, mesas redondas, exhibiciones, concursos y eventos internacionales con el objetivo de incrementar la salud en el tráfico y desarrollar el interés en los problemas de seguridad del tráfico frente a todos los grupos de edad y todas las categorías de usuarios de las vías públicas.
- Promover las prácticas de especialistas y el intercambio de experiencias en el ámbito de la seguridad vial

Miembros:

- Miembros activos, Realizan un pago anual. En representación de cada país será miembro activo una institución nacional de prevención de accidentes. Sólo puede haber un miembro activo por cada país.
- Miembros asociados.- Realizan un pago anual.- Las instituciones universitarias, centros de investigación y otras instituciones interesadas en los objetivos de los PRI
- Miembros afiliados.- Realizan un pago anual. Las sociedades comerciales e industriales, empresas y otros organismos interesados en los fines de la PRI
- Miembros individuales, realizan un pago anual. Siempre deben estar interesados en los fines de la PRI
- Miembros de honor nombrados según el reglamento en vigor por la Asamblea General.

Últimas recomendaciones de la PRI a sus miembros:

- Formular objetivos específicos de seguridad vial para los jóvenes.
- Aprobar legislación para garantizar los avances en seguridad vial hasta la fecha y realizar un apoyo financiero adecuado.
- Desarrollar la recogida de datos y crear un centro de investigación europeo.
- Unir fuerzas entre las organizaciones juveniles y organizaciones de la sociedad civil en todos los niveles para crear un movimiento de la seguridad vial.
- Llegar a los jóvenes a través de su propio estilo de vida (aplicaciones de móviles, música, Twitter...) e igualmente lograr que personas socialmente famosas promocionen modelos positivos de seguridad vial.

7. GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP

GRSP es una Organización que reúne a Gobiernos, Agencias Gubernamentales, el sector privado y organizaciones de la sociedad civil para abordar las cuestiones de seguridad vial en países de ingresos bajos y medios. Su labor comenzó en 1999 auspiciado por el Banco Mundial, los miembros del GRSP identificaron diferentes formas de trabajar de manera conjunta para mejorar la seguridad vial a nivel global. GRSP es un programa patrocinado por la Federación Internacional de la Cruz Roja y la Media Luna Roja (FICR), con sede en Ginebra, su secretaría se encuentra allí.

Tradicionalmente, la seguridad vial ha sido vista como una consecuencia desafortunada de un sistema de transporte y como un problema para el sector del transporte. Sin embargo, los costes directos de la creciente cantidad de accidentes recaen principalmente en el sector de la salud, las empresas y familias. Hoy en día es ampliamente reconocido que muchos sectores tienen un importante papel que desempeñar en la seguridad vial, especialmente en la prevención de accidentes y reducción del número de muertos y heridos.

GRSP reúne a estos sectores a nivel de gobierno mundial, nacional y local, a veces. GRSP ofrece asesoramiento sobre las buenas prácticas y facilita proyectos en un número creciente de países.

Las aspiraciones del GRSP son:

- Ser una organización líder mundial en materia de seguridad vial.
- Constituirse como el foro de debate entre Gobiernos, empresas y ONG
- Ser fuente de conocimiento cualificado sobre la materia.
- Coordinar las actividades en materia de seguridad vial entre sus socios a través de un enfoque integral de la misma

Estrategia del GRSP:

- Crear una asociación entre todos los grupos clave en la sociedad con intereses en mejorar la seguridad vial, como por ejemplo: comunidad empresarial, la sociedad civil, Gobierno. Esta coalición se convierte en el punto focal de interés en seguridad vial.

- Llevar a cabo - con la financiación proporcionada por los miembros de la Asociación - las intervenciones y proyectos que muestran que la seguridad vial se puede mejorar de forma rentable.
- La construcción sostenible de organizaciones asociadas locales para trabajar con el Gobierno en la elaboración de planes de seguridad vial.
- Compartir el conocimiento sobre buenas prácticas y lecciones aprendidas de los proyectos en curso para demostrar que las asociaciones pueden ser eficaces en la seguridad vial

Indicar que España no forma parte del GRSP.

8. LA POSICIÓN DE ESPAÑA EN EL CONTEXTO DE LA SEGURIDAD VIAL EUROPEA: EVOLUCIÓN Y SITUACIÓN ACTUAL

Road safety evolution in EU																							March 2014			
Fatalities																										
	1991	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2012-2013			
Belgique/België	1 873	1 671	1 660	1 662	1 449	1 356	1 364	1 500	1 397	1 470	1 486	1 306	1 214	1 162	1 089	1 066	1 071	944	944	840	858	767	-7%			
България (Bulgaria)	1 114	1 269	1 307	1 360	1 264	1 014	915	1 003	1 047	1 012	1 011	959	960	943	957	1 043	1 006	1 061	901	776	657	602	0%			
Česká republika	1 331	1 571	1 524	1 637	1 558	1 570	1 567	1 360	1 455	1 496	1 333	1 430	1 447	1 362	1 286	1 053	1 221	1 076	901	802	772	742	-12%			
Danmark	606	577	559	540	582	514	489	469	514	498	431	463	432	399	331	306	406	406	303	255	220	167	8%			
Deutschland	11 300	10 631	9 949	9 814	9 454	8 758	8 549	7 792	7 772	7 503	6 977	6 842	6 613	5 842	5 361	5 091	4 949	4 477	4 152	3 648	4 009	3 600	-7%			
Eesti	490	287	321	364	332	213	280	284	232	204	199	223	164	170	170	204	196	132	98	79	101	87	-7%			
Irland	446	415	431	404	437	453	473	458	414	418	412	378	337	377	400	385	338	280	238	212	186	162	19%			
Ελλάδα (Elláda)	2 112	2 158	2 160	2 253	2 412	2 167	2 105	2 182	2 116	2 037	1 880	1 634	1 605	1 670	1 658	1 657	1 612	1 555	1 456	1 258	1 141	1 027	-12%			
España	8 837	7 818	8 375	8 612	8 749	8 482	8 804	8 956	8 738	8 777	8 517	8 347	8 400	8 442	8 104	7 823	7 104	6 271	5 214	4 279	3 600	3 053	-10%			
France	10 483	9 902	9 865	9 019	8 892	8 540	8 445	8 920	8 486	8 079	8 162	7 855	6 058	5 530	5 318	4 709	4 620	4 275	4 273	3 962	3 963	3 653	-11%			
Hrvatska	804	804	804	804	800	721	714	846	862	865	847	827	701	608	597	614	619	604	548	426	418	390	-6%			
Italia	8 109	8 053	7 187	7 091	7 020	6 678	6 714	6 313	6 898	7 081	7 096	6 960	6 563	6 122	5 618	5 669	5 131	4 731	4 237	4 114	3 860	3 653	-6%			
Κύπρος (Kypros)/Kıbrıs	103	132	115	133	118	128	115	111	113	111	98	94	97	117	102	88	89	82	71	60	71	51	-14%			
Latvija	967	787	724	774	680	594	567	677	652	635	558	559	532	516	442	407	419	316	254	218	179	177	1%			
Lietuva	1 173	836	958	765	672	607	752	829	748	641	706	697	709	762	773	780	740	499	370	299	296	302	-15%			
Luxembourg	83	69	78	65	70	71	60	57	58	76	70	62	53	60	47	43	46	35	46	32	33	34	32%			
Magyarország	2 120	2 101	1 878	1 662	1 589	1 370	1 391	1 371	1 308	1 200	1 239	1 429	1 328	1 296	1 278	1 303	1 232	996	822	740	638	606	-2%			
Malta	16	11	14	16	14	19	17	14	15	16	16	10	13	17	11	14	15	21	15	21	11	11	100%			
Nederland	1 281	1 253	1 235	1 298	1 334	1 180	1 163	1 066	1 090	1 082	993	987	1 028	804	750	730	709	677	644	537	546	562	-			
Österreich	1 551	1 403	1 283	1 338	1 210	1 027	1 105	963	1 079	976	958	956	931	976	788	730	691	679	633	552	523	531	-15%			
Polska	7 601	6 948	6 341	6 744	6 500	6 356	7 310	7 080	6 730	6 294	5 534	5 826	5 642	5 712	5 444	5 243	5 583	5 437	4 572	3 908	4 189	3 571	-6%			
Portugal	3 217	3 086	2 701	2 505	2 711	2 730	2 521	2 126	2 028	1 877	1 670	1 655	1 542	1 264	1 247	999	974	885	840	937	891	718	-9%			
România	3 078	2 816	2 826	2 877	2 845	2 845	2 863	2 778	2 468	2 468	2 450	2 411	2 229	2 442	2 626	2 587	2 800	3 061	2 796	2 377	2 018	2 042	-9%			
Slovenija	402	493	493	505	415	399	357	309	334	314	278	269	242	274	258	262	293	214	171	138	141	130	-4%			
Slovensko	614	677	584	633	650	616	788	819	847	838	814	810	845	603	606	614	667	622	380	371	324	296	-24%			
Suomi/Finland	632	601	484	480	441	404	438	400	431	398	433	415	379	375	379	336	380	344	279	272	292	255	3%			
Sverige	745	759	632	567	672	537	541	531	580	591	583	560	529	480	440	445	471	397	358	266	319	285	-7%			
United Kingdom	4 783	4 379	3 957	3 807	3 765	3 740	3 743	3 581	3 564	3 590	3 596	3 581	3 568	3 358	3 336	3 298	3 059	2 645	2 337	1 905	1 960	1 802	-1%			
	76 238	71 535	66 245	64 767	63 955	60 139	60 981	59 628	58 353	57 062	54 909	53 969	51 932	47 898	45 943	43 718	42 159	39 660	35 361	31 598	30 686	28 126	-4%			

De acuerdo al cuadro adjunto, España al inicio de los años 90 ocupaba los primeros puestos en siniestralidad vial en el ámbito de la Unión Europea, tanto si se observan datos absolutos como si se ponían en proporción con el número de habitantes.

Lo que es más, si se toma una fecha tan reciente como es el año 2003 (horizonte temporal de 10 años), todavía nuestro país se encontraba en la parte media-baja en relación número de fallecidos: se registraron 5.400 fallecidos en accidentes de tráfico y 26.305 heridos graves, magnitud que parecía ser “aceptada” como el alto precio que hay que pagar para poder desplazarnos.

Además, las previsiones de crecimiento, tanto del parque móvil como del número de conductores no auguraban mejores cifras en los años venideros. En comparativa con la Unión Europea, España presentaba una tasa de accidentalidad de 128 fallecidos por millón de población frente a los 103 de la Unión, lo que le situaba lejos de aquellos países con los mejores resultados en seguridad vial, especialmente Suecia y Holanda.

En los últimos años 15 años se ha producido un cambio en el comportamiento de los usuarios, más concienciados ahora que en 2003, sobre la necesidad de tener un comportamiento seguro como usuarios de las vías. Pero este cambio no ha llegado de manera natural y ha sido necesario un gran esfuerzo por parte de todos los actores públicos y privados con competencias e intereses en la seguridad vial para conseguir las actuales cifras de siniestralidad vial en nuestro país.

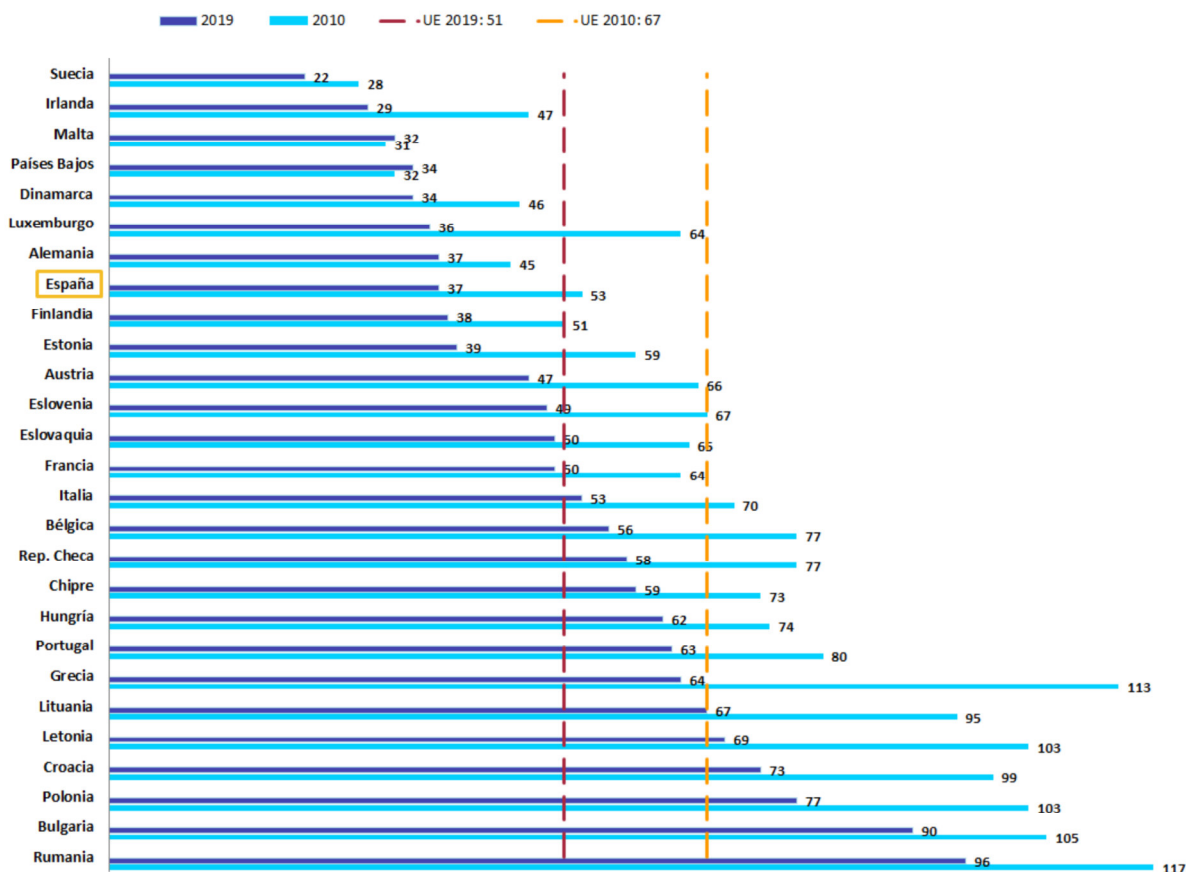
Los factores claves se pueden resumir en:

- a) En el año 2000 España se alineó con la Estrategia de seguridad vial Europea y con el objetivo de reducción del 50% del número de fallecidos para el año 2010, objetivo éste que se consiguió en 2009.
- b) La mejora del nivel de seguridad de España, en el periodo 2003-2009, tiene su origen en el incremento del uso de los sistemas de seguridad, la utilización del casco ha aumentado del 73% al 98,9%, el grado de utilización del cinturón de seguridad que ha pasado del 70% al 90,6%, y con respecto a los factores de riesgo, velocidad media se ha reducido en 2km/h y se observa una tendencia a la baja del consumo de bebidas alcohólicas (porcentaje de conductores fallecidos que superaba la tasa de 0,3g/l ha pasado del 35% al 29%).
- c) El compromiso político y social con la mejora de la seguridad vial tuvo su traducción en la puesta en marcha del Plan Estratégico de Seguridad Vial 2005-2008 que supuso un avance con respecto a la dinámica de actuación de los distintos niveles competenciales implicados. Dicho plan estuvo muy centrado en la mejora del cumplimiento de la norma aunque también contempló un conjunto de medidas que trataron de coordinar las actuaciones desde distintos ministerios, Sanidad, Educación, Fomento, entre otros. En la actualidad la Estrategia de Seguridad Vial 2011-2020 se vuelve alinear con los objetivos marcados por la Unión europea y la ONU para volver a reducir el número de fallecidos en este horizonte temporal, en un 50%.

Esta evolución positiva de la seguridad vial en nuestro país ha sido refrendada tanto por la UE como por otras organizaciones internacionales como la ETSC, que otorgó a España en el año 2009 el Premio PIN de Seguridad Vial.

Situación actual de España en Europa

El siguiente cuadro muestra la variación de las tasas de personas fallecidas por millón de habitantes en los países de la Unión Europea entre 2010 y 2019:



En el caso de España:

- Al inicio del decenio anterior, en 2010, la tasa fue de 53 personas fallecidas por millón de habitantes (2.478 personas fallecidas), por debajo de la media europea, que fue de 67.
- En el año 2019, la tasa ha sido de 37 personas fallecidas por millón de habitantes (1.755 personas fallecidas), por debajo de la media europea de 51, y ocupando, junto con Alemania, el 7º lugar en el ranking de países de la UE con tasas más bajas de mortalidad.

Entrando un poco más en detalle en la comparación con los países de la UE que tuvieron en 2019 una tasa global de siniestralidad menor, y usando las cifras publicadas por los distintos países y recopiladas por la Comisión Europea (Base de datos CARE), se puede señalar:

-Por tipo de vía, en el año 2019 en las carreteras convencionales se produjeron en España el 51% del total de personas fallecidas. Esta cifra es más baja que la del resto de países de la UE con tasa total igual o menor que España, cuyo valor medio es del 62%.

Sin embargo, en autopistas y autovías la cifra de España es ligeramente más alta. El 19% del total de personas fallecidas en 2019 se produjeron en este tipo de vías, mientras que la media del resto de países fue del 13%.

Esto mismo ocurre con las vías urbanas. En ellas se produjeron en España en 2019 el 30% del total de personas fallecidas, mientras que la media del resto de países fue del 24%.

-Por medio de desplazamiento, las cifras de España son más bajas en el caso de turismos, 37% del total de personas fallecidas en 2019, y personas usuarias de bicicleta, 5%; frente a unos valores medios del resto de países del 46% y el 11%, respectivamente. No obstante, en el caso de las bicicletas hay que tener en cuenta que algunos de los países referenciados tienen un parque mucho más numeroso, como Los Países Bajos, Dinamarca, o Alemania.

Por el contrario, España presenta proporciones más altas de siniestralidad en el caso de peatones, 22% de total de personas fallecidas en 2019, y las personas usuarias de motocicleta, 24%; frente a valores medios del resto de países del 17% y del 14%, respectivamente. Aunque también aquí hay que tener en cuenta que, al contrario que en el caso de las bicicletas, España posee un parque de motocicletas mucho más numeroso que la mayoría de los países referenciados.