

Hacia los 12 voluntarios globales objetivos para la seguridad vial

Orientación para los países sobre actividades y medidas para lograr el
objetivos de desempeño de seguridad vial global voluntarios



GLOBAL
ROAD SAFETY
PARTNERSHIP



Prefacio

Los objetivos de desempeño globales voluntarios para los factores de riesgo de seguridad vial y los mecanismos de prestación de servicios son un medio para permitir que los países monitoreen e informen sobre los avances en los esfuerzos de seguridad vial. Este oportuno documento proporciona orientación a los países sobre cómo poner en práctica y utilizar estos objetivos. Detalla qué tipo de actividades deben realizarse, qué fuentes de datos se pueden utilizar y cómo se puede medir y presentar el rendimiento. Define cada objetivo y señala qué acciones deben tomarse y cómo se puede medir cada objetivo.

Espero que este documento sea un recurso vital para que los países lo utilicen al implementar medidas de seguridad vial. Se felicita a los autores por su excelente trabajo.

Dr. Etienne Krug

Director, Departamento de Departamentos Sociales de Salud Organización Mundial de la Salud

Este documento actúa como una guía para ayudar a los países a monitorear e informar sobre las 12 Metas Voluntarias de Desempeño en Seguridad Vial Mundial, sobre las cuales se alcanzó un consenso durante una reunión de los Estados Miembros de la OMS celebrada en noviembre de 2017 en Ginebra, Suiza.

Este documento ha sido desarrollado por varios miembros de la Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (UNRSC). La coordinación estuvo a cargo de Wouter Van den Berghe del instituto Vias (anteriormente llamado BRSI-Belgian Road Safety Institute) y Judy Fleiter de Global Road Safety Partnership. Los autores principales de este documento fueron Wouter Van den Berghe (Vias Institute), Dave Cliff y Judy Fleiter (Global Road Safety Partnership) con contribuciones de Rob McInerney (iRAP), Nhan Tran, Teri Reynolds, Pryanka Reylan y Meleckidzedek Khayesi (Organización Mundial de la Salud), Margie Peden (The George Institute), Adnan Hyder y Nino Paichadze (Milken Institute School of Public Health, George Washington University), Adrian Walsh (RoadSafe), Michael Tziotis (ARRB), Susanna Zammataro (International Road Federation), Robert Nowak, Edoardo Gianotti y Francois E.

El documento describe la necesidad de objetivos globales; cómo el establecimiento y el seguimiento de metas a nivel nacional pueden ayudar con el seguimiento de las metas mundiales; y, lo que es más importante, cómo los países pueden iniciar o continuar el proceso de seguimiento de su propio desempeño en materia de seguridad vial para mejorar la seguridad de sus ciudadanos. Este documento no es exhaustivo y tiene como objetivo proporcionar ejemplos de cómo cada una de las 12 metas podría ser monitoreada a nivel nacional, regional y global. Debería verse como un punto de partida.

Está previsto un segundo documento que describirá las fuentes de información y las metodologías pertinentes para recopilar datos que ayuden a desarrollar los indicadores de desempeño descritos en este documento. Como paso intermedio, hasta que se publique ese segundo documento, en el documento actual se presenta información básica sobre las fuentes de información.

Consulte este documento de la siguiente manera:

Van den Berghe, W., Fleiter, JJ y Cliff, D. (2020) *Hacia los 12 objetivos globales voluntarios para la seguridad vial. Orientación para los países sobre las actividades y medidas para lograr los objetivos de desempeño de seguridad vial globales voluntarios*. Bruselas: Vias institute y Genève: Global Road Safety Partnership

Contenido

Prefacio	3
Parte 1 Uso de indicadores y objetivos para monitorear el desempeño de la seguridad vial	5
Por qué los objetivos de desempeño en materia de seguridad son importantes para mejorar la seguridad vial La aparición de los objetivos globales	6
¿Qué significan estos objetivos para los países individuales? De las acciones al impacto	8
Colocación de las 12 metas mundiales en las tres etapas Recolección de datos para indicadores a nivel nacional	9
Más desgloses y segmentación de los indicadores nacionales En resumen	10
	11
	12
Parte 2 El vínculo entre las metas voluntarias mundiales y las actividades a nivel nacional	14
Meta 1 - Plan de acción nacional Meta 2 -	15
Alineación global Meta 3 - Nuevas carreteras	18
Objetivo 4: carreteras existentes Objetivo 5: estándares de vehículos Objetivo 6: exceso de velocidad	21
Target 7 - Cascos de moto	24
Objetivo 8 - Protección de los ocupantes del vehículo Objetivo 9 - Conducir bajo los efectos del alcohol Objetivo 10 - Distracción por teléfono móvil Objetivo 11 - Conductores profesionales	28
Meta 12: Atención de emergencia oportuna	32
	35
	38
	42
	45
	48
	51
Tablas de resumen de la parte 3	55
Resumen de las metas e indicadores globales Acciones -	56
Resultado - Impacto	58
Posibles medidas e indicadores	61

Parte 1

Usando indicadores y metas para monitorear el desempeño de la seguridad vial

Por qué los objetivos de desempeño en materia de seguridad son importantes para mejorar la seguridad vial

Según el Informe sobre el estado mundial de la seguridad vial de 2018 de la Organización Mundial de la Salud, cada año mueren 1,35 millones de personas como resultado de accidentes de tráfico y hasta 50 millones más de personas resultan heridas. Son la principal causa de muerte entre las personas de 5 a 29 años. Casi la mitad de las personas que mueren en las carreteras del mundo son peatones, ciclistas y motociclistas. Además del dolor y el sufrimiento que causan, los accidentes de tráfico constituyen un importante problema de salud pública y desarrollo con importantes costos sanitarios y socioeconómicos.

Para abordar estos problemas, es fundamental desarrollar, implementar y monitorear políticas de seguridad vial basadas en evidencia. Tales políticas solo pueden tener éxito cuando se comprende la magnitud del problema, sus características y los factores que contribuyen a los accidentes de tránsito. También requiere un registro y seguimiento regulares y precisos de las tendencias en el número de lesiones y muertes en la carretera, así como de los principales factores contribuyentes (calidad de la infraestructura, exceso de velocidad, uso del cinturón de seguridad, resistencia a los choques de los vehículos, etc.). La recopilación regular de dichos datos permite monitorear un conjunto de los llamados "Indicadores de desempeño de seguridad" (SPI) para la seguridad vial, a menudo también denominados con el término más general de "Indicadores clave de desempeño" (KPI). Sin tales indicadores,

Sin embargo, esta recopilación de datos es un desafío. La evaluación a nivel nacional del desempeño de la seguridad vial se basa principal o exclusivamente en el análisis de los registros policiales que a menudo contienen solo una parte del número total de accidentes viales. Pero incluso cuando dicha información es precisa y confiable, solo proporciona una visión macroscópica del nivel de seguridad y las tendencias de un país.

Muchos de los países con mejor desempeño en seguridad vial han estado utilizando un amplio conjunto de SPI que también consideran los factores contribuyentes como la calidad de la infraestructura vial, la tecnología de seguridad en los vehículos y el comportamiento de los usuarios de la vía. El propósito principal de los SPI en tales países es reflejar las condiciones de seguridad actuales del sistema vial, medir la influencia de diversas intervenciones de seguridad, monitorear tendencias y hacer comparaciones entre diferentes sistemas (por ejemplo, países, regiones).

En las últimas décadas, la recopilación de datos relacionados con la seguridad vial ha mejorado, en particular en los países de ingresos altos.

- pero incluso en estos países, el conjunto de SPI disponibles puede ser bastante pequeño. En muchos países de ingresos bajos y medianos, solo se dispone de unos pocos SPI y, a menudo, son inexactos. Esto puede obstaculizar el progreso de la mejora de la seguridad vial en estos países.

Es importante destacar que tener SPI en su lugar no es suficiente. También es importante definir metas y objetivos para la reducción del traumatismo vial, así como para mejorar los factores contribuyentes, como el comportamiento de los usuarios de la vía, la calidad de los vehículos, la respuesta tras un choque, etc. En este documento, nos referiremos a tales metas y objetivos como "metas", que son preferiblemente cuantitativos y, como mínimo, verificables.

No se debe subestimar la importancia de establecer y monitorear tales objetivos. Los países y las autoridades regionales o locales que han logrado mejorar la seguridad vial han demostrado que hacerlo se ve favorecido por el establecimiento de objetivos y la presentación de informes sobre el progreso hacia esos objetivos. Estos procesos ayudan a mantener el impulso y a implementar intervenciones efectivas. Las metas y los indicadores asociados brindan un medio para monitorear el alcance del progreso y brindan la oportunidad de ajustar el enfoque y la escala de las intervenciones de seguridad vial para garantizar que se cumplan las metas.

El surgimiento de los objetivos globales

La experiencia internacional, en particular a nivel de la Unión Europea, también ha demostrado que el establecimiento de objetivos comunes a nivel supranacional puede ser útil para estimular a los países individuales a mantener sus esfuerzos de seguridad vial. La evaluación comparativa y la comparación entre países pueden ejercer presión sobre los responsables políticos y otras partes interesadas para que tomen las medidas adecuadas. Un requisito importante es que los indicadores sean comparables entre países, es decir, que se basen en las mismas definiciones y metodologías.

Estos objetivos internacionales y mundiales también tienen una función importante para la agenda mundial. Sirven para concienciar y reforzar el compromiso político para acciones más fuertes y coordinadas a nivel supranacional, involucrando a todos los actores relevantes para la seguridad vial. Las metas de desempeño mundial también pueden ser útiles para evaluar el progreso hacia iniciativas coordinadas de varios países, como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes, acciones resultantes de iniciativas interministeriales

conferencias y otros desarrollos globales relacionados con las Resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas relacionadas con la seguridad vial.

Para definir tales objetivos globales, en mayo de 2016¹ La Asamblea Mundial de la Salud (AMS) solicitó a la Organización Mundial de la Salud (OMS), en colaboración con otras agencias de las Naciones Unidas, las comisiones regionales de las Naciones Unidas y la UNRSC, que facilite un proceso con todas las partes interesadas para desarrollar metas voluntarias de desempeño global sobre factores de riesgo clave y prestación de servicios. mecanismos para reducir las muertes y los traumatismos causados por el tránsito. A raíz de esta solicitud, en 2016-2017 la OMS dirigió un proceso de desarrollo de un conjunto de tales metas de desempeño mundial, en el que participaron los Estados Miembros de la OMS y las partes interesadas clave. Este proceso culminó en un conjunto de 12 Metas de Desempeño Global de Seguridad Vial y mecanismos de prestación de servicios voluntarios, sobre los cuales se llegó a un consenso durante una reunión de los Estados Miembros celebrada del 20 al 21 de noviembre de 2017 en Ginebra.

Estos 12 objetivos se enumeran en la siguiente tabla. Cada meta representa una meta específica que debe lograrse a nivel mundial, basada en los esfuerzos combinados de países individuales que desean contribuir a los objetivos globales. Cabe señalar que el horizonte temporal para todos los objetivos es 2030, excepto para el primer objetivo donde se 2020. La línea de base para todas las metas es 2018. Para una referencia más fácil, se ha agregado un nombre corto para cada meta en la tabla. Estos nombres cortos se utilizarán a lo largo de este documento.

Objetivos mundiales voluntarios de seguridad vial		
	Nombre corto	Nombre completo del objetivo
1	Acción nacional plan	Para 2020, todos los países establecerán un plan de acción nacional multisectorial de seguridad vial integral con objetivos con plazos determinados.
2	Global alineación	Para 2030, todos los países se adhieren a uno o más de los principales instrumentos legales de la ONU relacionados con la seguridad vial.
3	Nuevos caminos	Para 2030, todas las carreteras nuevas alcanzarán estándares técnicos para todos los usuarios de la carretera que tengan en cuenta la seguridad vial, o que alcancen una calificación de tres estrellas o más.
4	Carreteras existentes	Para 2030, más del 75% de los viajes en las carreteras existentes se realizan en carreteras que cumplen con los estándares técnicos para todos los usuarios de la carretera que tienen en cuenta la seguridad vial.
5	Vehículo normas	Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como producidos, vendidos o importados) y usados cumplen con los estándares de seguridad de alta calidad, como las regulaciones prioritarias recomendadas de la ONU, las regulaciones técnicas globales o los requisitos de desempeño nacionales reconocidos equivalentes.
6	Exceso de velocidad	Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que superan el límite de velocidad establecido y lograr una reducción de las lesiones y muertes relacionadas con la velocidad.
7	Motocicleta cascos	Para 2030, aumentar la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos estándar hasta cerca del 100%.
8	Ocupación del vehículo protección de pantalón	Para 2030, aumentar la proporción de ocupantes de vehículos de motor que usan cinturones de seguridad o sistemas de retención infantil estándar hasta casi el 100%.
9	Conduciendo bajo La influencia	Para el 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos y muertes relacionadas con conductores que consumen alcohol y / o lograr una reducción de los relacionados con otras sustancias psicoactivas.
10	Distracción por teléfono móvil	Para el 2030, todos los países tienen leyes nacionales para restringir o prohibir el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.
11	Profesional conductores	Para el 2030, todos los países promulgarán una regulación para el tiempo de conducción y los períodos de descanso para los conductores profesionales, y / o accederán a la regulación internacional / regional en esta área.
12	Oportuno cuidados de emergencia	Para 2030, todos los países establecen y alcanzan objetivos nacionales a fin de minimizar el intervalo de tiempo entre un accidente de tráfico y la prestación de la primera atención profesional de emergencia.

¹ http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA69/A69_R7-en.pdf?ua=1

Uno o más indicadores globales acompañan a cada una de las 12 metas globales. Estos indicadores, 34 en total, se enumeran en las Partes 2 y 3.

¿Qué significan estos objetivos para los países individuales?

Un requisito importante para poder documentar y monitorear el logro de las metas es que los países establezcan procesos adecuados a nivel nacional y mecanismos de recopilación de datos para los temas. Dichos procesos de recopilación de datos deben tener un triple propósito:

- (1) desarrollar y monitorear un conjunto de indicadores nacionales de desempeño de seguridad vial confiables y relevantes; (2) facilitar la comparación y la evaluación comparativa entre países y proporcionar insumos para el seguimiento de logro de las metas a nivel regional y mundial;
- (3) ayudar a desarrollar conocimientos especializados y mejorar la gobernanza del sistema de seguridad vial.

Para muchos países, el diseño y la implementación de tales procesos de recopilación de datos será una actividad nueva y, a menudo, desafiante (ver el punto (3) arriba). Por lo tanto, se identificó la necesidad de brindar orientación a los países sobre qué tipo de actividades deben llevarse a cabo, qué fuentes de datos se pueden utilizar y cómo se puede medir y presentar el desempeño en forma de indicadores. También se necesita orientación sobre el significado de los términos utilizados en las definiciones de las metas e indicadores mundiales.

Este documento se preparó con el fin de proporcionar dicha orientación. Está dirigido a gobiernos, organizaciones no gubernamentales y profesionales de la seguridad vial que puedan estar involucrados en los procesos de generación, recolección, análisis y entrega de datos para las metas globales y / o para el diseño e implementación de los indicadores nacionales asociados. Para cada una de las 12 metas, el documento ofrece sugerencias sobre qué tipo de mediciones se podrían realizar para crear indicadores nacionales relevantes, qué tipo de organizaciones deberían ser responsables de la recopilación de datos y qué tipo de análisis de datos se necesita. Este documento debe verse como una guía general y, dentro de su alcance, no puede discutir todo esto en profundidad.²

De las acciones al impacto

Lograr mejoras en la seguridad vial requiere un enfoque planificado. Si desea lograr un cierto impacto, debe mejorar los factores subyacentes. Y eso, a su vez, requiere planes y acciones adecuados.

Por ejemplo, si un país tiene como objetivo reducir el número de accidentes con lesiones que resultan de carreteras inseguras, entonces el país deberá establecer objetivos para carreteras más seguras y, posteriormente, implementar los principios de diseño de carreteras seguras al construir nuevas carreteras y al mejorar las existentes. Los resultados de este proceso serán carreteras más seguras en las que se produzcan menos accidentes. Esto es a lo que se refieren los objetivos globales número 3 (carreteras nuevas) y 4 (carreteras existentes).

Esta lógica de 3 etapas, que es aplicable a cualquier área de la seguridad vial, se muestra en la Figura 1, con el exceso de velocidad utilizado como ejemplo en la figura (el exceso de velocidad es el tema del 6th objetivo global).



Figura 1. Lógica para la acción → Salir → Impacto

² Posteriormente se elaborará un documento con más información sobre las metodologías para calcular los valores de los indicadores.

Así:

- si desea mejorar la seguridad vial en un área en particular (*por ejemplo, protección de los ocupantes del vehículo*);
- entonces debes comenzar con "acciones" (*ej. legislación adecuada y aplicación de la ley sobre cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil*);
- para que pueda lograr el cambio de comportamiento requerido (*por ejemplo, un número creciente de ocupantes de vehículos que están debidamente sujetos*);
- y finalmente obtener el impacto deseado (*por ejemplo, menos lesiones y muertes debido a los ocupantes del vehículo sin sujeción*).

Esta lógica - " **Acción** → **Salir** → **Impacto** " - se aplica a todas las áreas de la seguridad vial. Nos referiremos a estos 3 pasos diferentes como "etapas" y los etiquetaremos como:

1. **Comportamiento:** diseño de planes, estándares, políticas, etc. y su implementación y cumplimiento, incluyendo información de apoyo y actividades de sensibilización.
2. **Salir:** los resultados previstos y esperados si la etapa de Acciones se implementa adecuadamente.
3. **Impacto** sobre seguridad vial: la reducción del número de lesiones y muertes causadas por un factor particular (por ejemplo, carreteras inseguras, falta de uso de cascos, etc.).

Por supuesto, mejorar la seguridad vial requerirá acciones para abordar todas las áreas cubiertas por las 12 metas, no solo una. La reducción de lesiones es el resultado de la interacción de muchas medidas diferentes. Por ejemplo, incluso la mejor infraestructura vial no puede salvar vidas si los conductores continúan bebiendo y conduciendo. Por lo tanto, no solo trabaje en carreteras seguras, sino que también tome contramedidas contra la conducción en estado de ebriedad.

Posicionamiento de los 12 objetivos globales en las tres etapas

En principio, los objetivos se pueden establecer en cualquiera de estas 3 etapas. Esto también se aplica a las metas globales y los indicadores globales. En la siguiente tabla ilustramos dónde encaja cada uno de los 12 objetivos globales dentro de las tres etapas. La tabla ilustra que algunos de los objetivos se refieren a la Etapa 1 (Acciones), otros a la Etapa 2 (Resultado) y algunos a la Etapa 3 (Impacto).

		1. Acciones	2. Resultado	3. Impacto
1	Nacional acción plan	Para 2020, todos los países establecerán una amplia red multisectorial. plan de acción nacional de seguridad vial con objetivos con plazos determinados.		
2	Global alineación	Para 2030, todos los países se adhieren a una o más de las normas legales de la ONU relacionadas con la seguridad vial. Instrumentos		
3	Nuevo carreteras		Para 2030, todas las carreteras nuevas alcanzarán los estándares técnicos para todos los usuarios de la carretera que tengan en cuenta la seguridad vial, o cumplan con una calificación de tres estrellas o más	
4	Existente carreteras		Para 2030, más del 75% de los viajes en las carreteras existentes se realizan en carreteras que cumplen con los estándares técnicos para todos los usuarios de la carretera que tienen en cuenta la seguridad vial.	
5	Vehículo normas		Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como producidos, vendidos o importados) y usados cumplen con los estándares de seguridad de alta calidad, como las regulaciones prioritarias recomendadas de la ONU, las regulaciones técnicas globales o los requisitos de desempeño nacionales reconocidos equivalentes.	
6	Exceso de velocidad		Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que superen el límite de velocidad establecido.	Para 2030 lograr una reducción de las lesiones relacionadas con la velocidad y muertes

	1. Acciones	2. Resultado	3. Impacto
7	Motor-ciclo cascos		Para 2030, aumentar la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos estándar hasta cerca del 100%.
8	Vehículo ocupante protección		Para 2030, aumentar la proporción de ocupantes de vehículos de motor que usan cinturones de seguridad o sistemas de retención infantil estándar a cerca del 100%.
9	Conducción bajo la influencia		Para 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos causados por el tránsito y muertes relacionadas con conductores que consumen alcohol, y / o lograr una reducción en las relacionadas con otros psicoactivos Sustancias
10	Distraer- ion por móvil teléfono	Para el 2030, todos los países tienen leyes nacionales para restringir o prohibir el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.	
11	Profes- sional conductores	Para 2030, todos los países promulgarán regulaciones para el tiempo de conducción y los períodos de descanso para los conductores profesionales, y / o adherirán a la regulación internacional / regional en esta área.	
12	Oportuno emer- Gency cuidado		Para 2030, todos los países establecerán y alcanzarán objetivos nacionales para minimizar el intervalo de tiempo entre un accidente de tráfico y la prestación de la primera atención profesional de emergencia.

De manera similar, los indicadores que se desarrollarán a nivel nacional podrían establecerse en cualquiera de las tres etapas. La Parte 2 de este documento proporcionará información más detallada sobre lo que realmente pueden significar "Acciones", "Resultado" e "Impacto", y también ilustrará los tipos de mediciones que podrían tomarse para crear indicadores nacionales. La parte 3 de este documento proporciona tablas de resumen que permiten comparar acciones, resultados e impacto en diferentes áreas.

Recopilación de datos para indicadores a nivel nacional

Los datos para los indicadores a nivel nacional (y, por lo tanto, en última instancia, para las metas mundiales) deben recopilarse de diferentes maneras, según la metodología utilizada para cada indicador, las fuentes de datos disponibles y el nivel de precisión deseado. La información relacionada con esto para cada objetivo se proporciona en la Parte 2 de este documento. En esta sección, ofrecemos algunas observaciones generales sobre los diferentes tipos de recopilación de datos necesarios.

- Para algunos indicadores, en particular los relacionados con la existencia de legislación, procesos y planes, el "cálculo" que se debe realizar es sencillo: se reduce a la observación (por parte de una autoridad) de que la legislación, el proceso o los planes específicos están en vigor. En la Parte 2 de este documento, llamaremos a este método "Declaración oficial". Este enfoque es similar a algunos de los datos recopilados para el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS.
- Para otros indicadores, es posible que ya se disponga de datos fiables en **bases de datos** Ministerio de Transporte, Ministerio de Infraestructura Vial, Policía, Ministerio de Salud, Agencia Principal de Seguridad Vial) y obtener la información es una cuestión de extracción y análisis de datos apropiados. Esto puede no ser siempre sencillo, en particular cuando los datos se encuentran dispersos en varias bases de datos y / o cuando los datos se recopilaron originalmente para otros fines.
- Muchos indicadores relacionados con el comportamiento de los usuarios de la carretera requerirán que **encuestas** se lleven a cabo. Se pueden realizar tres tipos principales de estudios: (1) estudios de observación, como estudios al costado de la carretera (con personal o automatizados); (2) analizar datos generados por dispositivos en vehículos, sistemas de rastreo o teléfonos móviles; y (3)

cuestionarios para usuarios de carreteras, en los que los usuarios de la carretera informan sobre su comportamiento. Todos los métodos tienen ventajas y desventajas. En todas las encuestas, se debe tener cuidado de identificar una muestra representativa, y se debe garantizar la coherencia de la recopilación de datos a lo largo del tiempo, a fin de poder registrar tendencias significativas.

- Los indicadores en relación con la aplicación pueden basarse en **policía** registros o sobre la frecuencia de los controles policiales comunicados por los usuarios de la vía.

Si bien varios países de altos ingresos ya tienen una experiencia considerable en este sentido, incluso en lo que respecta a la comparabilidad internacional, se reconoce que ni un solo país tiene todas las herramientas y sistemas para proporcionar de inmediato todos los datos para todos los indicadores a partir de 2018. .

Para muchos países, varias de las encuestas necesarias para informar sobre los indicadores serán nuevas. Existen algunos desafíos metodológicos (especialmente para los estudios de carretera) y los costos de dichos estudios pueden ser elevados. También suelen requerir la cooperación de varias partes interesadas, como la policía, las autoridades locales y los grupos objetivo. Esto se aplica particularmente a las medidas de comportamiento (exceso de velocidad, conducción bajo los efectos del alcohol, uso de cinturones de seguridad, etc.). Una alternativa (o complemento) rentable es la construcción de indicadores (y objetivos) basados en comportamientos autoinformados. Este método se ha aplicado con éxito dentro de las encuestas SARTRE en Europa y ahora está cubierto por ESRA (E-Survey of Road Users 'Attitudes, www.esranet.eu), que ya tiene datos de más de 60 países. Por este motivo, se han incluido algunos indicadores nacionales que pueden basarse en dichas encuestas.

Más desgloses y segmentación de indicadores nacionales

Las medidas y los indicadores que se proponen en la Parte 2 de este documento se aplican a toda la población de un país, oa un grupo particular de usuarios de la carretera (por ejemplo, conductores de automóviles, motociclistas). Los valores de los indicadores obtenidos son un primer paso para analizar y monitorear el desempeño de la seguridad vial.

Pero para la mayoría de estos indicadores también puede ser útil realizar más desgloses y segmentaciones de los valores. Por ejemplo, los indicadores para el uso del cinturón de seguridad pueden diferenciar entre automóviles, camionetas ligeras y vehículos pesados, y dentro de los automóviles entre el conductor, el pasajero delantero y los pasajeros traseros. Al analizar la conducción en estado de ebriedad, resulta útil desglosar los datos por grupos de edad y sexo. También puede ser útil (y necesario por razones de política) calcular los valores a niveles regionales (subnacionales). En algunos casos, es posible que los valores de los indicadores solo estén disponibles a nivel subnacional y es posible que sea necesario agregarlos o extrapolarlos al nivel nacional, mediante el uso de factores de ponderación adecuados.

Este tipo de segmentación adicional también es necesaria para que las comparaciones internacionales sean significativas. Por ejemplo, suponga que en un país solo se mide la prevalencia del uso del cinturón de seguridad del conductor, pero en otro país se evalúa el uso del cinturón de seguridad por parte de todos los ocupantes del automóvil. En tales casos, los valores de los indicadores no son comparables.

La siguiente tabla enumera el tipo de segmentaciones que podrían usarse para los indicadores que están vinculados a cada una de las 12 metas.

Objetivos	Posible segmentación adicional
1 Nacional plan de ACCION	<ul style="list-style-type: none"> • Por región / estado dentro del país (para países donde la toma de decisiones sobre seguridad vial se lleva a cabo principalmente a nivel subnacional)
2 Global alineación	<ul style="list-style-type: none"> • <i>[No aplica]</i>
3 Nuevos caminos	<ul style="list-style-type: none"> • Por región / estado / área dentro del país • Por tipo de carretera o infraestructura viaria (urbana, rural, primario-secundario-terciario, autopista / autovía, intersecciones-intercambiadores, túneles, puentes,...)
4 Existente carreteras	<ul style="list-style-type: none"> • Por región / estado / área dentro del país • Por tipo de carretera o infraestructura viaria (urbana, rural, primario-secundario-terciario, autopista / autovía, intersecciones-intercambiadores, túneles, puentes,...)
5 Vehículos	<ul style="list-style-type: none"> • Por tipo de vehículo (coche, furgoneta, camión, autobús, bicicleta, ciclomotor ...) • Por tipo de vehículo de dos o tres ruedas (bicicleta, ciclomotor, motocicleta,...) • Por edad (nuevos versus de segunda mano versus antiguos) • Por categoría de uso y de carreteras (todo terreno, vía pública agrícola, etc.) • Por masa y dimensiones

Objetivos	Posible segmentación adicional
6 Exceso de velocidad	<ul style="list-style-type: none"> Por región / estado / área dentro del país (para países donde los límites de velocidad pueden variar) Por tipo de vía (urbana, rural (con diferentes regímenes de velocidad), autopistas, zonas escolares,...) Por tipo de vehículo (automóvil, camión, autobús, motocicleta, ciclomotor, bicicleta eléctrica,...) Por género y categoría de edad
7 Motocicleta cascos	<ul style="list-style-type: none"> Por región / estado / área dentro del país (para países donde las leyes sobre cascos pueden variar) Por tipo de PTW (motocicleta, ciclomotor, vehículo de tres ruedas motorizado, bicicleta eléctrica,...) Por función (piloto, acompañante) Por género y categoría de edad
8 Vehículo ocupante proteccion	<ul style="list-style-type: none"> Por región / estado / área dentro del país (para países donde las leyes sobre cinturones de seguridad pueden variar) Por tipo de vehículo (automóvil, camioneta, autobús, camión,...) Por función (conductor, pasajero del asiento delantero, pasajero del asiento trasero, pasajero infantil) Por género y categoría de edad Por presencia de airbags u otros sistemas de retención Con presencia de anclajes ISOFIX o similares para evitar el mal uso de los sistemas de retención infantil
9 Conduciendo bajo La influencia	<ul style="list-style-type: none"> Por región / estado / área dentro del país (para países donde las leyes de DUI pueden variar) Por tipo de sustancia (alcohol, cannabis, cocaína,...) Por tipo de conductor de vehículo (automóvil, camioneta, autobús, camión, motocicleta, ciclomotor, bicicleta eléctrica, bicicleta,...) Por tipo de vía (urbana, rural (con diferentes regímenes de velocidad), autopistas, zonas escolares,...) Por género y categoría de edad
10 Distracción por móvil teléfono	<ul style="list-style-type: none"> Por región / estado / área dentro del país (para países donde las leyes de teléfonos móviles pueden variar) Por tipo de conductor de vehículo (automóvil, camioneta, autobús, camión, motocicleta, ciclomotor, bicicleta eléctrica, bicicleta,...) o peatón Por tipo de vía (urbana, rural (con diferentes regímenes de velocidad), autopistas, zonas escolares,...) Por género y categoría de edad
11 Profesional conductores	<ul style="list-style-type: none"> Por tipo de conductor de vehículo (autobús, camión, camioneta, taxi, tuk tuk,...) Por género y categoría de edad Por nacionalidad / país de residencia
12 Oportuno emergencia cuidado	<ul style="list-style-type: none"> Por región / estado / área dentro del país Por nivel de densidad del área

En resumen

Con el fin de mejorar la seguridad vial a nivel mundial, se han definido 12 objetivos mundiales voluntarios y el logro de estos objetivos se supervisará durante la próxima década.

El logro de estos objetivos requerirá la recopilación y el análisis de datos por parte de cada Estado miembro para cada una de las 12 áreas objetivo. Se han identificado tres fases, para las cuales se pueden definir indicadores nacionales y establecer metas:

- Comportamiento:** diseño de planes, estándares, políticas, etc. y su implementación y cumplimiento, incluyendo información de apoyo y actividades de sensibilización.
- Salir:** los resultados previstos y esperados de la fase de acciones: p. ej. (según el tema) cumplimiento de los límites de velocidad, mejor seguridad de los vehículos, mejor seguridad de la infraestructura, menos conducción bajo los efectos, servicio de atención de emergencia oportuno, etc.
- Impacto** sobre seguridad vial: la reducción del número de lesiones y muertes causadas por un factor particular (por ejemplo, carreteras inseguras, falta de uso del casco, etc.)

La parte 2 de este documento proporciona más información para cada una de las 12 áreas. La parte 3 incluye una serie de tablas resumen.



Figura 2. Resumen de los elementos clave contenidos en este documento

Parte 2

El vínculo entre las metas voluntarias mundiales y actividades a nivel nacional

Esta parte analiza brevemente cada una de las 12 áreas cubiertas por las metas globales. Cada área se analiza en una sección separada, por lo que se puede saltar inmediatamente a la sección o secciones que sean de mayor interés.

Cada sección tiene la misma estructura:

- *un recordatorio de la meta global y los indicadores globales asociados una explicación de*
- *la terminología utilizada*
- *una descripción general de las 3 etapas (Acciones - Resultado - Impacto) que incluyen:*
 - o *los elementos que son más relevantes (la mayoría de los cuales se refieren directamente a las metas e indicadores globales)*

 - o *el tipo de mediciones e indicadores que podrían considerarse las fuentes de datos*
 - o *que se necesitan para la medición*
 - o *el método que se puede utilizar para calcular los indicadores (muy simplificado; en otro documento habrá consejos metodológicos más detallados para medir y evaluar indicadores)*

- *más lejos recursos donde se puede encontrar más información sobre el tema.*

Meta 1 - Plan de acción nacional

La meta global y los indicadores asociados

La meta mundial y los indicadores asociados en relación con la Meta 1 (plan de acción nacional) son:

Para 2020, todos los países establecerán un plan de acción nacional multisectorial de seguridad vial integral con objetivos con plazos determinados.

Indicadores globales asociados:

- 1.1. Número de países con un plan de acción nacional publicado con objetivos de duración determinada que se actualizan periódicamente para la reducción de muertes y lesiones.
- 1.2. Número de países que tienen una agencia líder nacional para coordinar, monitorear, evaluar e implementar el plan de acción nacional multisectorial de seguridad vial.

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores.

Condiciones	Explicación
[Plan de acción] integral	[Un plan de acción] de amplio alcance con objetivos, metas, intervenciones planificadas, resultados esperados, así como responsabilidades para las intervenciones y el logro de las metas.
Coordinar	Dirigir y asegurar que todos los involucrados en la entrega trabajen hacia un objetivo común y acordado. La coordinación de los esfuerzos de seguridad vial en múltiples sectores y partes interesadas es fundamental para el éxito. En varios países, esta función la cumple una agencia líder que idealmente debería tener la autoridad y los recursos necesarios para coordinar la implementación de una estrategia nacional.
Evaluar	Disponer de un sistema con base científica para medir la eficacia de intervenciones específicas por su contribución a la reducción de muertes y lesiones, así como cambios de comportamiento, actitudes y conocimientos. La determinación de los objetivos de la evaluación, el tipo de evaluación y los indicadores a adoptar durante la fase de planificación de un programa mejorará la calidad final de la evaluación.
Muertes	Muertes resultantes de una lesión causada por una colisión de tráfico. Existen amplias variaciones en todo el mundo, algunos definen una fatalidad como la muerte en el lugar y otros la definen como una muerte dentro de los 30 días posteriores a una colisión. Una definición ampliamente aceptada es: víctimas humanas que sufrieron lesiones que causaron la muerte menos de 30 días después del incidente.
Lesiones	Según lo acordado en las definiciones de la OMS: una lesión grave es una lesión por la cual una persona es detenida en el hospital como un "paciente hospitalizado", o cualquiera de las siguientes lesiones, ya sea que esté o no internada en el hospital: fracturas, conmoción cerebral, lesiones internas, aplastamientos, quemaduras (excluidas las quemaduras por fricción), cortes severos, choque general severo que requiera tratamiento médico y lesiones que causen la muerte 30 o más días después de la colisión. Una lesión leve es una lesión de carácter menor, como un esguince (incluida una lesión por latigazo cervical), un hematoma o un corte que no se considera grave, o un golpe leve que requiere atención en la carretera. Esta definición incluye lesiones que no requieren tratamiento médico.

	<p>La policía registra una víctima lesionada como grave o levemente lesionada según la información disponible poco tiempo después del accidente. Por lo general, esto no reflejará los resultados de un examen médico, pero puede verse influido en función de si la víctima está hospitalizada o no. Los procedimientos de hospitalización variarán según la región.</p> <p>En los últimos años, algunos países han realizado la transición hacia una escala de lesiones, basada en el puntaje MAIS (Escala de lesiones abreviadas máxima) que puede tomar valores del 1 al 6, y donde 6 es una lesión fatal. Las puntuaciones MAIS de 3, 4, 5 y 6 se consideran lesiones graves.</p>
Agencia líder [para la seguridad vial]	El departamento gubernamental o agencia pública responsable del desarrollo, implementación y evaluación del plan de acción de seguridad vial.
Monitor	<p>Observar y evaluar continuamente el progreso y el éxito del plan general.</p> <p>Esto requiere suficientes recursos dedicados y el diseño e implementación de un sistema de monitoreo y evaluación que incorpore los indicadores y metas de desempeño.</p>
[Plan de acción] multisectorial	Esto incluirá departamentos gubernamentales, organizaciones del sector público y la sociedad civil, así como organizaciones del sector privado, especialmente aquellas involucradas en el transporte de personas y mercancías.
Nacional	Aunque muchos planes de acción son nacionales, es muy posible que las estructuras gubernamentales requieran que los planes sean regionales o estatales.
Plan de acción de seguridad vial	Lograr reducciones sostenidas en los traumatismos causados por el tránsito requiere que los tomadores de decisiones y los profesionales de la seguridad vial tengan una visión y una estrategia a largo plazo para la seguridad vial en su país, y que definan los objetivos que deben alcanzarse dentro del período de tiempo de la estrategia. El plan de acción asigna objetivos de responsabilidades, resultados planificados y la asignación de recursos para cumplir. El plan debe especificar los métodos de recopilación y análisis de datos, canales de difusión y marco de utilización de los resultados para ajustar las actividades de seguridad vial.
Objetivos de duración determinada	Por lo general, se expresan como acciones específicas que deben completarse en una fecha específica medida en términos de cambios en el comportamiento o reducción de víctimas. Poner un plan en acción.
Implementar	

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Un plan de acción nacional para la seguridad vial con objetivos con plazos determinados (*)	Publicación de un plan de acción nacional para la seguridad vial con objetivos (*)	Ministerio de Transporte o agencia líder	Publicación del plan
	Designación de una agencia líder por parte del gobierno	Establecimiento de una agencia líder	primer ministro Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Proporción de intervenciones que se han implementado o se están implementando a tiempo	Agencia principal (u otra agencia o Ministerio de ninguna agencia principal)	Varios métodos (dependiendo sobre la intervención)
	Implementación del plan de acción nacional	Número de años entre actualizaciones de los objetivos (*)	Agencia líder	Declaración oficial
	Actualización periódica de los objetivos (*)	Funcionamiento de la agencia líder (*)	Presupuesto de la agencia líder (*)	Agencia líder
Salir	Se logran las intervenciones previstas en el plan nacional	Proporción de intervenciones que se han implementado con éxito	Agencia líder	Estudio de evaluación
	Se alcanzan los objetivos enumerados en el plan nacional	Proporción de metas del plan nacional que se han logrado	Agencia líder	Varios métodos (dependiendo en el objetivo)
Impacto	Reducción del impacto negativo de los factores contribuyentes	Número de heridos y muertos en carretera	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Sumas del número de accidentes de tránsito y muertes
	Reducción general de lesiones y muertes en carretera	Número relativo de lesiones y muertes en carretera, teniendo en cuenta la población y la exposición	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	División del número de accidentes de tránsito y muertes por unidad de exposición o población

Más recursos sobre gestión de la seguridad vial

- El Fondo Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial (Tony Bliss y Jeanne Breen, 2009) - Directrices nacionales para la realización de revisiones de la capacidad de gestión de la seguridad vial y la especificación de reformas de organismos principales, estrategias de inversión y proyectos de sistemas seguros (http://siteresources.worldbank.org/EXTTOPGLOOASAF/Resources/traffic_injury_prevention.pdf) Directrices del examen de capacidad del Banco Mundial - <https://www.worldbank.org/en/topic/transport/publication/road-safety-management>
- ERSO (Observatorio Europeo de Seguridad Vial) - Síntesis sobre Gestión de la Seguridad Vial (2018) (ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-roadsafetymanagement.pdf)
- IRF - Práctica de conocimiento del transporte global (GTKP) - Recurso de gestión de seguridad vial (<https://www.gtkp.com/index.php?id=16&themepgid=368>)
- GRSF (Global Road Safety Facility)
- Gestión de la seguridad vial (alojado en gtkp: <https://www.gtkp.com/index.php?id=16&themepgid=368>)
- Investigación IATSS (Bliss & Breen, 2012) - Afrontando los desafíos de gestión de la Década de
- Acción para la Seguridad Vial (<doi.org/10.1016/j.iatssr.2011.12.001>)
- PIARC - <https://roadsafety.piarc.org/en/road-safety-management>
-
-

Meta 2 - Alineación global

La meta global y el indicador asociado

La meta global y los indicadores asociados en relación con la Meta 2 (alineación global) son:

Para 2030, todos los países se adhieren a uno o más de los principales instrumentos legales de la ONU relacionados con la seguridad vial.

Indicadores globales asociados:

2.1 Número de países que han ratificado o se han adherido a uno o más de los principales instrumentos legales de la ONU relacionados con la seguridad vial

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
Accede a	La adhesión es un acto mediante el cual un Estado manifiesta su acuerdo de estar legalmente obligado por los términos de un tratado en particular. Tiene el mismo efecto legal que la ratificación, pero no va precedida de un acto de firma.
Ratificar	La ratificación es un acto por el cual un Estado significa un acuerdo de estar legalmente obligado por los términos de un tratado en particular. Para ratificar un tratado, el Estado primero lo firma y luego cumple con sus propios requisitos legislativos nacionales.
Instrumentos legales de la ONU	<p>Esto se refiere a los siguientes acuerdos y convenciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Convención de 1949 sobre tráfico rodado • Convención de 1968 sobre tráfico rodado • Convención de 1968 sobre señales y señales viales • Acuerdo de 1958 sobre el Reglamento de las Naciones Unidas para la homologación de vehículos <p><i>Este Acuerdo es inoperante sin la transposición de un número mínimo de Reglamentos de las Naciones Unidas anexos a él a la legislación nacional de la Parte Contratante. La ONU sugiere: Regulaciones de la ONU Nos. 94 y 95 (protección contra impactos frontales y laterales); Reglamento N° 140 de la ONU (Control electrónico de estabilidad (ESC)); Reglamento N° 127 de la ONU (seguridad de los peatones); Regulaciones N° 16 y 14 de la ONU (Cinturones de seguridad y anclajes de cinturones de seguridad); Reglamentos de la ONU Nos. 44 o 129 (Sistemas de retención infantil) y Reglamento de la ONU No. [145] (Sistemas de anclaje ISOFIX, anclajes de sujeción superior ISOFIX y posiciones de asiento i-Size); Reglamento N° 78 de la ONU (Frenado de motocicletas); Reglamento N° 22 de la ONU (Cascos de protección);); Reglamento N° [100 o nuevo de la ONU].³</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • 1997 Acuerdo sobre inspección técnica periódica <p><i>El Acuerdo es inoperante sin la transposición de la Regla No. 2 de la ONU (aptitud para la circulación) a la legislación nacional de la Parte Contratante.</i></p>

³ En la próxima década se espera un despliegue masivo de vehículos eléctricos. Por tanto, se incluirá un reglamento de la ONU que garantice una seguridad mínima. Por el momento sigue siendo el Reglamento N° 100 de la ONU, pero puede ser reemplazado por uno nuevo.

- Acuerdo de 1998 sobre el Reglamento Técnico Mundial de las Naciones Unidas sobre la construcción de vehículos
El Acuerdo no entrará en vigor sin la transposición de un número mínimo de RGC de las Naciones Unidas a la legislación nacional de la Parte Contratante. ONU sugiere: UN GTR No. 9 (Seguridad de los peatones); UN GTR No. 8 (ESC); UN GTR No.3 (Frenado de motocicleta); UN GTR No. 20⁴.
- 1957 Acuerdo sobre transporte de mercancías peligrosas por carretera (ADR)

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Ratificación o adhesión de acuerdos	Número de acuerdos y convenios y convenios (*) que han sido ratificados o adheridos (*)	Ministerio de Relaciones Exteriores	Declaración oficial
Salir	Los acuerdos y convenios se implementan plenamente a nivel nacional	Número de acuerdos ratificados o adheridos a ellos que se han aplicado plenamente a nivel nacional	Ministerio de Relaciones Exteriores Otros ministerios relevantes	Declaración oficial
Impacto	Reducción del impacto negativo de los factores contribuyentes del número de accidentes de tránsito y muertes		Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Sumas del número de accidentes de tránsito y muertes
	Reducción general de lesiones y muertes en carretera	Número relativo de lesiones y muertes en carretera, teniendo en cuenta la población y la exposición	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	División del número de accidentes de tránsito y muertes por unidad de exposición o población

⁴Dado que en la próxima década habrá un despliegue masivo de Vehículos Eléctricos UN GTR No. 20 asegurando que se incluirá una seguridad mínima.

Más recursos sobre los acuerdos de la ONU

- ONU "¿Cuál es la diferencia entre la firma, ratificación y adhesión de los tratados de la ONU?" (<http://ask.un.org/faq/14594>) Lista resumida de la CEPE de acuerdos y convenios internacionales de transporte de la
- CEPE (<http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>) Introducción de la CEPE a las convenciones de seguridad vial de las Naciones Unidas (http://www.unece.org/trans/roadsafe/introduction_road_safety_conventions.html)
-) Acuerdos y convenios internacionales de tráfico y señalización vial (<http://www.unece.org/index.php?id=26749>) Mejores prácticas de la CEPE sobre tráfico rodado y señales y señales viales (<http://www.unece.org/trans/roadsafe/rsrec.html>)
- Texto del Acuerdo de 1958 para la homologación de vehículos (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>) Texto del Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica de vehículos (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/>)
-) Texto del Acuerdo de 1998 sobre el Reglamento Técnico Mundial de las Naciones Unidas (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob.html>) Información y texto del Acuerdo de 1957
- relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera (ADR) (<http://www.unece.org/trans/danger/danger.html>) Y
-
-
-
- http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_agreement.html)
- Movilidad sostenible para todos. Acuerdos internacionales para lograr una movilidad sostenible (<http://www.sum4all.org/key-products/review-international-agreementsconventions-and-other-instruments-achieve-sustainable>)

Objetivo 3: carreteras nuevas

La meta global y los indicadores asociados

El objetivo global y los indicadores asociados en relación con las nuevas carreteras son:

Para 2030, todas las carreteras nuevas alcanzarán estándares técnicos para todos los usuarios de la carretera que tengan en cuenta la seguridad vial, o que alcancen una calificación de tres estrellas o más.

Indicadores globales asociados:

- 3.1 Número de países que han implementado estándares técnicos para nuevas carreteras que tienen en cuenta la seguridad de todos los usuarios de la carretera, o que están alineados con las convenciones de la ONU relevantes y regulan el cumplimiento de esos estándares.
- 3.2 Número de países que utilizan enfoques sistemáticos para evaluar / auditar nuevas carreteras

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
Evaluar [carreteras nuevas]	La evaluación del diseño vial propuesto, <i>ya sea</i> utilizando la herramienta Star Rating for Designs desarrollada por iRAP y el Banco Mundial con informes asociados sobre el desempeño en seguridad para todos los usuarios relevantes de la carretera, o el uso de herramientas equivalentes reconocidas a nivel nacional para evaluar la seguridad de todos los usuarios de la carretera. Deben incluirse disposiciones para los usuarios vulnerables de la carretera, por ejemplo, el impacto de los dispositivos de atenuación para proteger a los motociclistas de las barandillas; protección y separación de peatones con aceras y cruces seguros y carriles exclusivos para bicicletas.
Auditoría [carreteras nuevas]	Una auditoría de seguridad vial es una revisión independiente de una nueva carretera para identificar posibles problemas de seguridad que pueden aumentar la incidencia o la gravedad de los accidentes viales que afectan a todos los usuarios de la vía. Las auditorías de seguridad vial están destinadas a identificar problemas de seguridad vial en las primeras etapas de la vida de un proyecto para garantizar que los problemas de seguridad se identifiquen y aborden tanto antes de que se implementen las obras como después de la construcción. También debe tenerse en cuenta que una auditoría de seguridad vial no es una verificación de las normas de diseño (https://roadsafety.piarc.org/en/planning-design-operation-risks-issue-identification/proactive-identification).
Cumplimiento de normas	Conformidad de los estándares técnicos nacionales a los estándares internacionales, tales como las Convenciones de la ONU y otros instrumentos legales administrados por las comisiones regionales de la ONU, especificaciones globales iRAP relacionadas, o similares.
Implementar técnico normas	Normas técnicas nacionales que especifican los requisitos mínimos de seguridad para cada usuario de la carretera y / o especificaciones de diseño de carreteras seguras que se implementan en todas las agencias viales de un país. Las normas deberán especificar el resultado o las características viales necesarias que se requieren para proporcionar niveles mínimos de seguridad para todos los usuarios de la vía, cuándo y dónde deben aplicarse y cómo deben diseñarse.
Nuevos caminos	Las carreteras nuevas son secciones de carreteras completamente nuevas donde no existe una carretera anterior y / o carreteras en las que se están produciendo mejoras importantes.
ONU pertinente Convenciones	Los instrumentos legales de las Naciones Unidas incluyen la Convención sobre Tránsito Vial y la Convención sobre Señalización y Señalización Vial que buscan armonizar las reglas de tránsito y los sistemas de señales viales, señales y marcas viales. Los estándares regionales de la ONU incluyen los Estándares de Diseño de Carreteras Asiáticas para la Seguridad Vial de la UNESCAP que respaldan el objetivo de que las nuevas carreteras cumplan con una calificación de tres estrellas o mejor y el Acuerdo Europeo sobre las Principales Arterias de Tráfico Internacional (AGR) -.

Usuarios de la carretera	Todos los usuarios de la carretera presentes o que se espera que estén presentes en la sección de la carretera durante la vida útil de la carretera nueva o mejorada. Esto debe considerar, pero no limitarse a, peatones, ciclistas, dispositivos de movilidad personal, motociclistas y ocupantes de vehículos, incluidos los de automóviles, autobuses y vehículos pesados.
La seguridad	La protección de un individuo contra la muerte, lesiones y minimización del riesgo de daños.
Sistemático enfoques	Sistemas establecidos que incluyen estructuras organizacionales, responsabilidades, políticas, estándares y procedimientos que cubren la aprobación, financiamiento, diseño, operación y mantenimiento de nuevas carreteras.
Calificación de tres estrellas	El estándar de clasificación de estrellas iRAP mide el rendimiento de seguridad de un tramo de carretera. Esta calificación es especificada globalmente por gobiernos, bancos de desarrollo y agencias de la ONU y se define para cada usuario de la carretera, incluidos peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de vehículos. Una estrella es el menos seguro, tres estrellas se considera el nivel mínimo deseado para nuevas carreteras y cinco estrellas es el más seguro. La calificación de estrellas del iRAP se rige por un Comité Técnico Global independiente.

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Técnica apropiada estándares (tres estrellas o equivalente) para nuevas carreteras (*)	Existencia de políticas que especifiquen el nivel de seguridad (por ejemplo, calificación de estrellas) para nuevas carreteras (*)	Ministerios responsables de la infraestructura vial Programa Nacional RAP, iRAP u otros	Declaración oficial Referencia directa a los estándares iRAP para carreteras nuevas
	Uso de estos estándares en el diseño y construcción de nuevas carreteras (*)	Existencia de normas técnicas adecuadas para todos los usuarios de la vía que tengan en cuenta la seguridad de las nuevas vías (*)	Ministerios responsables de la infraestructura vial	Declaración oficial
	Uso de un enfoque sistemático para	Existencia de una guía o manual de auditoría de seguridad vial para la realización de auditorías de seguridad vial para carreteras nuevas	Ministerios responsables de la infraestructura vial	Declaración oficial

	empresa preliminar / detallado auditorías de diseño de seguridad vial de nuevas carreteras (*)	% de km de carreteras nuevas diseñadas y construidas según las normas técnicas (*)	Ministerios responsables de la infraestructura vial Programa Nacional RAP, iRAP u otros	Cálculo de proporción
		% de km de carreteras nuevas donde se ha realizado una auditoría de seguridad vial (etapa de diseño preliminar / detallado) y se han abordado los problemas de seguridad identificados (*)	Ministerios responsables de la infraestructura vial Programa Nacional RAP, iRAP u otros	Cálculo de proporción
Salir	Las carreteras nuevas son más seguras para todos los grupos de usuarios de carreteras (nivel de tres estrellas o mejor)	% de km de carreteras nuevas que cumplen con el estándar de tres estrellas o mejor para todos los usuarios de la carretera	Ministerios responsables de la infraestructura vial Programa Nacional RAP, iRAP u otros	Cálculo de proporción
		% de usuarios de la vía (por ejemplo, peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de vehículos) que consideran que las nuevas carreteras son seguras	Peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de vehículos	Encuesta entre una muestra representativa de todos los usuarios de la vía (por ejemplo, peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de vehículos)
Impacto	Reducción de camino Lesiones y muertes en carreteras nuevas, en comparación con carreteras existentes.	Desempeño relativo en términos de lesiones y muertes en carreteras de carreteras nuevas en comparación con carreteras existentes, teniendo en cuenta la exposición	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Comparación (por unidad de exposición) del número de lesiones y muertes en la carretera entre carreteras nuevas y carreteras existentes de un tipo similar
		Logro de tasas de mortalidad por kilómetro y por kilómetro recorrido en la nueva carretera que son inferiores a los objetivos especificados (por ejemplo, tasas específicas; datos de IRTAD; mapeo de riesgos iRAP categorías; IRF World Road Statistics).	Ministerios responsables de la infraestructura vial Programa Nacional RAP, iRAP, IFRWorld Road Statistics u otros	Seguimiento de las tasas de accidentes 1, 3 y 5 años después de la construcción

Más recursos sobre seguridad de nuevas carreteras

- Sistema de clasificación iRAP Star (<https://www.irap.org/3-star-or-better/>) Manual de seguridad vial de PIARC (<https://roadsafety.piarc.org/>)
- Colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial Diez pasos para una infraestructura más segura (https://resources.irap.org/General/UNRSF_10STEPS_INFRASTRUCTURE.pdf) Herramientas para respaldar la calificación por estrellas para diseños en todo el mundo (www.irap.org/star-rating-for-designs/) Capacitación y acreditación iRAP para socios y proveedores del sector público y privado (<https://www.irap.org/training-and-accreditation/>)
-) Establecimiento de un programa nacional de evaluación de carreteras (<https://www.irap.org/partnering-to-save-lives/regional-raps/>)
- Norma de Carreteras Asiáticas de la UNESCAP (<https://www.unescap.org/sites/default/files/Main%20Report%20-%20201%20May%202017.pdf>) Recursos de conocimiento de UNRSC IRF Safer Roads and Mobility alojados en www.gtkp.com (p.ej <https://www.gtkp.com/themepage.php?themepgid=370>) África más segura: evaluación de las normas de diseño de carreteras (<http://www.saferfrica.eu/publications>)
-

Objetivo 4: carreteras existentes

La meta global y los indicadores asociados

El objetivo global y los indicadores asociados en relación con las carreteras existentes son:

Para 2030, más del 75% de los viajes en las carreteras existentes se realizan en carreteras que cumplen con los estándares técnicos para todos los usuarios de la carretera que tienen en cuenta la seguridad vial.

Indicadores globales asociados:

4.1 Número de países que han desarrollado e implementado un plan para la mejora de las carreteras existentes que tiene en cuenta la seguridad de todos los usuarios de la carretera.

4.2 Número de países que utilizan enfoques sistemáticos para evaluar / auditar carreteras existentes

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
Evaluar / inspeccionar	Una inspección / evaluación de seguridad vial es una revisión in situ sistemática e independiente de una carretera existente que tiene como objetivo identificar condiciones peligrosas, fallas y deficiencias que pueden aumentar la incidencia o la gravedad de los choques viales que afectan a todos los usuarios de la carretera y que deben abordarse.
Auditoría	Una auditoría de seguridad vial es una revisión independiente de una carretera para identificar posibles problemas de seguridad que pueden aumentar la incidencia o la gravedad de los accidentes viales que afectan a todos los usuarios de la vía. Las auditorías de seguridad vial están destinadas a identificar problemas de seguridad vial en las primeras etapas de la vida de un proyecto para garantizar que los problemas de seguridad se identifiquen y aborden tanto antes de que se implementen las obras como después de la construcción. Las RSA deberían tener lugar también 12 y 36 meses después de la apertura del plan de carreteras.
Carreteras existentes	La red de carreteras de un país que facilita los movimientos de personas y mercancías en todos los modos, incluidos, entre otros, caminar, bicicletas, motocicletas o vehículos, incluidos automóviles, autobuses y vehículos pesados.
Planificar para mejora	Un plan específico que se implementará con presupuesto y recursos que aborde la seguridad de uno o más usuarios de la carretera;
Usuarios de la carretera	Todos los usuarios de la carretera presentes o que se espera que estén presentes en la sección de la carretera durante la vida útil de la carretera nueva o mejorada. Esto debe considerar, pero no limitarse a, peatones, ciclistas, dispositivos de movilidad personal, motociclistas y ocupantes de vehículos, incluidos los de automóviles, autobuses y vehículos pesados.
La seguridad	La protección de una persona contra la muerte y lesiones graves y la minimización del riesgo de daño.
Sistemático enfoques	Sistemas establecidos que incluyen estructuras organizacionales, responsabilidades, políticas, estándares y procedimientos que cubren la aprobación, financiamiento, diseño, operación y mantenimiento de caminos existentes.
Técnico normas [para carreteras]	Normas técnicas nacionales que especifican el desempeño de seguridad para las características del diseño de carreteras que garantizan niveles mínimos de seguridad para todos los usuarios de la carretera, cuándo y dónde deben aplicarse y cómo deben diseñarse. El estándar global de clasificación por estrellas iRAP se puede utilizar para especificar estándares mínimos de clasificación por estrellas para cada carretera

	usuario y donde se aplica ese estándar. Las normas también especificarán el resultado deseado (por ejemplo, > 75% del viaje con el rendimiento recomendado de 3 estrellas o mejor para todos los usuarios de la carretera) o las características de la carretera necesarias para lograr ese resultado equivalente para todos los usuarios de la carretera.
Viaje	Una estimación de los kilómetros o millas de viaje de ese usuario de la carretera en particular y dónde existe la mayor parte de ese uso. Por ejemplo, el 75% de los viajes de peatones y ciclistas pueden realizarse en distritos comerciales centrales urbanizados; recintos y escuelas comerciales y deportivas; El 75% de los viajes de los ocupantes de motocicletas y vehículos pueden realizarse en carreteras interurbanas de gran volumen y arterias y autopistas urbanas.

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Étapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Técnica apropiada normas para carreteras existentes	Existencia de normas técnicas adecuadas para todos los usuarios de la vía que tengan en cuenta la seguridad de las carreteras existentes.	Ministerios responsables de la infraestructura vial	Declaración oficial
	Un plan para la mejora de la seguridad de los carreteras (*)	Existencia de una guía o manual de inspección / evaluación de la seguridad vial para la conducción de la seguridad vial inspecciones / evaluaciones de carreteras existentes	Ministerios responsables de la infraestructura vial	Declaración oficial
	Establezca un presupuesto para carreteras más seguras	Existencia de una guía o manual de auditoría de seguridad vial para la realización de auditorías de seguridad vial	Ministerios responsables de la infraestructura vial	Declaración oficial
	Mejora de lo existente carreteras con el fin de cumplir con las normas técnicas (*)	Existencia de un Programa de Evaluación Vial a nivel nacional con metas asociadas para el desempeño en seguridad de cada usuario de la vía en las carreteras existentes.	Ministerios responsables de la infraestructura vial Programa Nacional RAP, iRAP u otros	Declaración oficial Referencia directa a los estándares iRAP para carreteras existentes
	Utilice un enfoque sistemático para la conducción de carreteras.	Existencia de un plan dotado de recursos para la mejora de la seguridad de las carreteras existentes	Ministerios responsables de la infraestructura vial	Plan oficial implementado

	inspecciones de seguridad / evaluaciones de existentes Carreteras o calificaciones de estrellas iRAP (*)	Existencia de un presupuesto específico a largo plazo para carreteras más seguras que cumplan con el objetivo de carreteras existente deseado al 2030	Ministerios responsables de la infraestructura vial	Presupuesto oficial establecido
	Emprender la seguridad vial inspecciones / evaluaciones para carreteras existentes con seguridad correctiva identificada trabajo	% de km de carreteras existentes de alto riesgo / una o dos estrellas que se mejoran anualmente para cumplir con los estándares técnicos para todos los usuarios de la carretera	Ministerios responsables de la infraestructura vial Programa Nacional RAP, iRAP u otros	Cálculo de proporción
		% de km de carreteras existentes que se han sometido a una inspección / evaluación de seguridad vial durante un período de cinco años con los tratamientos correctivos de seguridad adecuados implementados	Ministerios responsables de la infraestructura vial Programa Nacional RAP, iRAP u otros	Cálculo de proporción
Salir	Seguridad mejorada de las carreteras existentes	% de viajes que se realizan en carreteras existentes que cumplen una calificación de tres estrellas o mejor para todos los usuarios de la carretera	Ministerios responsables de la infraestructura vial Programa Nacional RAP, iRAP u otros	Cálculo del% de viaje (informes disponibles en el software iRAP ViDA gratuito)
		% de usuarios de la vía (por ejemplo, peatones, cyslists, motociclistas y ocupantes de vehículos) que consideran que las carreteras existentes son seguras	Peatones, ciclistas, motociclistas y conductores de vehículos	Encuesta entre peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes del vehículo
Impacto	Reducción de lesiones y muertes por accidentes de tránsito en carreteras existentes	Número de heridos y muertos en accidentes de tráfico en carreteras existentes	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía) Programa Nacional RAP, iRAP, IRF WRS u otros	El número de lesiones en la carretera / muertes en carreteras existentes. Mortalidad total prevista y lesiones graves en las carreteras existentes
		Desempeño relativo (antes y después) en términos de carreteras generales recogidas por la policía) lesiones y muertes en carreteras existentes que han sido actualizado, teniendo en cuenta la exposición	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía) lesiones y muertes en Programa Nacional RAP, iRAP, IRF WRS u otros	Relacionar el número de lesiones y muertes en carreteras en carreteras mejoradas antes y después de la implementación (ajuste para exposición o población)
		Tasas de muertes y lesiones por kilómetro y por kilómetro recorrido en carreteras existentes que son más bajas que los objetivos especificados (por ejemplo, tasas específicas; datos IRTAD; categorías de mapeo de riesgos iRAP; IFRWorld Road Statistics)	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía) Programa Nacional RAP, iRAP, IRF WRS u otros	Seguimiento de las tasas de accidentes

Más recursos sobre la seguridad de las carreteras existentes

- Sistema de clasificación iRAP Star (<https://www.irap.org/how-we-can-help/>) Manual de
- seguridad vial de PIARC (<https://roadsafety.piarc.org/en>)
- Colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial Diez pasos para una infraestructura más segura (https://resources.irap.org/General/UNRSF_10STEPS_INFRASTRUCTURE.pdf) Herramientas para
- respaldar la calificación por estrellas para diseños en todo el mundo (www.irap.org/star-rating-for-designs/) Capacitación y acreditación iRAP para socios y proveedores del sector público y privado (<https://www.irap.org/training-and-accreditation/>)
-) Establecimiento de un programa nacional de evaluación de carreteras (<https://www.irap.org/partnering-to-save-lives/regional-raps/>)
-
- Norma de Carreteras Asiáticas de la UNESCAP (<https://www.unescap.org/sites/default/files/Main%20Report%20-%201%20May%202017.pdf>) Recursos de conocimiento de UNRSC IRF Safer Roads and
- Mobility alojados en www.gtkp.com (p.ej <https://www.gtkp.com/themepage.php?themepgid=370>) África más segura: evaluación de las normas de diseño de carreteras (<http://www.saferafrika.eu/publications>)
-

Objetivo 5: normas de vehículos

La meta global y los indicadores asociados

El objetivo y los indicadores asociados en relación con los vehículos son:

Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como producidos, vendidos o importados) y usados cumplen con los estándares de seguridad de alta calidad, como las regulaciones prioritarias recomendadas de la ONU, las regulaciones técnicas globales o los requisitos de desempeño nacionales reconocidos equivalentes.

Indicadores globales asociados:

- 5.1 Número de países que implementan estándares de seguridad de alta calidad para vehículos nuevos.
- 5.2 Número de países que utilizan enfoques sistemáticos para las evaluaciones de vehículos.
- 5.3 Número de países que implementan estándares de seguridad de alta calidad para la exportación de vehículos usados.

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
Equivalente [requisitos]	Requisitos con estándares comparables a los prescritos por la ONU
Técnica global Regulaciones (GTR) Regulaciones de la ONU Reglas de la ONU	<p>Las Regulaciones Técnicas Globales son regulaciones que gobiernan los aspectos ambientales y de seguridad de los vehículos y son administradas por el Foro Mundial para la Armonización de Regulaciones de Vehículos de la ONU.</p> <p>El Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación de Vehículos (Grupo de Trabajo 29 de la CEPE) es el principal organismo mundial responsable del desarrollo de las normas de seguridad de los vehículos de pasajeros. El Foro Mundial utiliza dos Acuerdos, adoptados en 1958 y 1998, para proporcionar un marco legal que permita a cualquier Estado miembro de la ONU aplicar voluntariamente una amplia gama de normas sobre vehículos de motor.</p> <p>El Acuerdo de 1958 produce reglamentos de la ONU que contienen disposiciones (para vehículos, sus sistemas, partes y equipos) relacionadas con la seguridad y el desempeño ambiental. Incluyen los requisitos de ensayo para la homologación de tipo, la conformidad de la producción (es decir, los medios para demostrar la capacidad de los fabricantes para producir una serie de productos que coincidan exactamente con las especificaciones de homologación de tipo originales) y el reconocimiento mutuo de las homologaciones de tipo concedidas por las Partes Contratantes.</p> <p>El Acuerdo de 1998 emite Reglamentos Técnicos Globales (RGT) que, a diferencia del Acuerdo de 1958, no requiere el reconocimiento mutuo de aprobaciones o certificaciones. Esto se hizo particularmente para adaptarse a los EE. UU. Dado su uso de autocertificación en lugar de aprobación de tipo. Aunque EE. UU. No es una parte contratante del Acuerdo de 1958, los estándares FMVSS de la NHTSA se consideran funcionalmente equivalentes a muchos de los Reglamentos de la ONU, también porque están ampliamente incluidos en el compendio de candidatos del Acuerdo de 1998 como base del desarrollo. de los futuros GTR de la ONU.</p> <p>El Acuerdo de 1997 sienta las bases de las normas de las Naciones Unidas sobre la inspección técnica periódica de los vehículos en uso. La aplicación de estas Reglas de la ONU tiene como objetivo salvaguardar que los vehículos se mantengan en condiciones seguras y respetuosas con el medio ambiente durante toda su vida útil hasta su desguace.</p>

Seguridad de alta calidad normas	En seguridad de vehículos, los estándares de seguridad de alta calidad equivalen a los estándares de seguridad de vehículos de la ONU o requisitos de desempeño nacionales equivalentes.
Vehículos importados	Vehículos que se traen a un país para su uso o venta.
Desempeño nacional requisitos [para vehículos]	Un conjunto de requisitos de desempeño de seguridad establecidos por un país que deben cumplir los vehículos. Los requisitos deben ser de estándares nacionales equivalentes a los estándares de seguridad de vehículos de la ONU: por ejemplo, estándares correspondientes en EE. UU.: FMVSS 208 (Protección contra choques de ocupantes) y 214 (Protección contra impactos laterales), FMVSS 209 (Conjunto de cinturón de seguridad) y 210 (Conjunto de cinturón de seguridad anclajes), FMVSS 225 (Sistemas de anclaje de retención infantil) hasta que los GTR de las Naciones Unidas armonicen las disposiciones sobre estos asuntos.
Prioridad ONU regulaciones	<p>Las regulaciones prioritarias de la ONU incluyen: Reg. 13</p> <p style="padding-left: 40px;">Frenado (para camiones / autobuses / autocares y sus remolques, incluye ABS, ESC, etc.)</p> <p>Reg. 13-H Frenado para turismos</p> <p>Reg. 14 Anclajes de cinturones de seguridad</p> <p>Reg. dieciséis Cinturones de seguridad y restricciones</p> <p>Reg. 94 Colisión frontal</p> <p>Reg. 95 Colisión lateral</p> <p>Reg. [100 o nuevo] (GTR 20) Seguridad de vehículos eléctricos Reg.140</p> <p>(GTR 8) Control de estabilidad electrónica</p> <p>Reg.127 (GTR 9) Protección de peatones</p> <p>Reg. 44/129 Sistemas de seguridad para niños</p> <p>Reg. 78 (GTR 3) ABS de la motocicleta</p> <p><u>Normativa de frenado (R13 y R13-H): establece los</u> requisitos básicos para la dinámica segura de los vehículos con disposiciones relativas a diversos aspectos del rendimiento de frenado de los vehículos y sus remolques (incluida la robustez, la estabilidad, etc.).</p> <p><u>Protección contra impactos frontales y protección contra impactos laterales (R94 y R95): estas regulaciones</u> de seguridad en choques ayudan a proteger a los ocupantes para resistir los impactos de choques frontales y laterales. Durante las pruebas simuladas, la energía absorbida por el maniquí de prueba de choque debe estar por debajo de los umbrales de lesiones biomecánicas para que el vehículo pase las pruebas.</p> <p><u>Control electrónico de estabilidad (R140 o GTR 8): ayuda</u> a prevenir derrapes y pérdida de control en casos de sobreviraje o subviraje y es eficaz para reducir choques y salvar vidas.</p> <p><u>Protección delantera para peatones (R127 o GTR 9): Requiere</u> parachoques más blandos y modifica los extremos delanteros de los vehículos (por ejemplo, estructuras del capó) para reducir la severidad del impacto de un peatón con un automóvil.</p> <p><u>Regulaciones de cinturones de seguridad y anclajes de cinturones de seguridad (R16 y R14): Requiere</u> que los cinturones de seguridad estén instalados en los vehículos cuando se fabrican y asegura que los puntos de anclaje de los cinturones de seguridad puedan resistir el impacto incurrido durante un choque, para minimizar el riesgo de deslizamiento del cinturón y asegúrese de que los pasajeros puedan retirarse de sus asientos de forma segura en caso de accidente.</p> <p><u>Regulaciones sobre sistemas de seguridad para niños (R44 y R129): Requiere</u> que en lugar de sujetar el asiento para niños en su lugar con el cinturón de seguridad para adultos, el vehículo esté equipado con puntos de anclaje ISOFIX para el sistema de seguridad para niños para asegurar el sistema de seguridad que están conectados directamente al marco del vehículo. . Tenga en cuenta que R129 reemplaza a R44.</p>

Sistemas de anclaje ISOFIX, anclajes de anclaje superior ISOFIX y asientos i-Size (Reglamento n.o 145 de las Naciones Unidas): este Reglamento de las Naciones Unidas complementa el Reglamento n.o 129 de las Naciones Unidas que establece disposiciones para los anclajes ISOFIX (de la misma manera que el Reglamento n.o 14 de las Naciones Unidas sobre seguridad). -los anclajes de cinturones complementan el Reglamento n° 16 de las Naciones Unidas (cinturones de seguridad);

Sistemas de frenos antibloqueo de motocicleta (R78 o GTR 3): ayudan al conductor a mantener el control del vehículo de motocicleta durante una situación de frenado de emergencia.

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Tener estándares de seguridad de alta calidad para producidos, importado y registrado vehículos	Existencia de estándares de seguridad de alta calidad para vehículos producidos e importados	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Existencia de estándares de seguridad de alta calidad para vehículos registrados	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
	Implementación de estándares para vehículos nuevos (*)	% de vehículos de nueva producción cuya conformidad con las normas se comprueba	Ministerio de Transporte Ministerio de Economía	Cálculo de proporción
	Instalación y funcionamiento de un sistema de inspección de vehículos (*)	% de vehículos importados que se verifican para verificar el cumplimiento de las normas	Ministerio de Transporte Ministerio de Finanzas	Cálculo de proporción
	Implementación de estándares para la importación de vehículos usados (*)	% de vehículos matriculados que se controlan para comprobar el cumplimiento de las normas	Ministerio de Transporte	Cálculo de proporción
Salir	La flota de vehículos cumple con estándares de seguridad de alta calidad (*)	% de toda la flota de vehículos que cumple con los estándares de seguridad de alta calidad	Propietarios de vehículos Policía Servicios de inspección de vehículos	Encuesta entre propietarios de vehículos Verificación a través de la policía cheque Estimaciones basadas en vehículos inspeccionados

Impacto	Reducción de lesiones y muertes en carretera debido a vehículos defectos y sistemas de seguridad inadecuados	Número de lesiones y muertes en carretera debidas a defectos del vehículo y sistemas de seguridad inadecuados	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Cálculo de proporción
		Proporción de lesiones y muertes en carretera debidas a defectos de los vehículos y sistemas de seguridad inadecuados, teniendo en cuenta la exposición y el tamaño de la flota de vehículos.	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	División del número total por unidad de exposición o número de vehículos

Más recursos sobre estándares de vehículos

- Recursos de conocimiento de UNRSC / IRF Safer Roads and Mobility - Vehículos más seguros (<https://www.gtkp.com/themepage.php&themepgid=87>) Sitio web de la UNECE del WP.29 (<http://www.unece.org/trans/main/welcwp29.html>)
-) Texto del Acuerdo de 1958 para la homologación de vehículos (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs.html>) Regulaciones vinculadas al Acuerdo de 1958 (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs0-20.html>) ; <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs21-40.html> ; <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs61-80.html> ; <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs81-100.html> ; <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs101-120.html> ; <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs121-140.html> ; <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29regs141-160.html>)
-) Texto del Acuerdo de 1998 sobre el Reglamento Técnico Mundial de las Naciones Unidas (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob.html>)
-) Reglamento Técnico Global vinculado al Acuerdo de 1998 (http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29glob_registry.html)
-) Texto del Acuerdo de 1997 sobre inspección técnica periódica de vehículos (<http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp291997.html>)
-) ERSO - Seguridad del vehículo (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-vehiclesafety.pdf)

Objetivo 6: exceso de velocidad**La meta global y los indicadores asociados**

El objetivo global y los indicadores asociados en relación con el exceso de velocidad son:

Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que superan el límite de velocidad establecido y lograr una reducción de las lesiones y muertes relacionadas con la velocidad.

Indicadores globales asociados:

- 6.1 *Número de países que cuentan con legislación que establece límites de velocidad adecuados y aplicación efectiva*
- 6.2 *Número de países que han reducido a la mitad la proporción de vehículos que viajan por encima del límite de velocidad establecido*
- 6.3 *Número de países que tienen sistemas de datos nacionales y, cuando corresponda, subnacionales sobre infracciones por exceso de velocidad y lesiones y muertes relacionadas con el exceso de velocidad*
- 6.4 *Número de países que lograron reducciones en las lesiones y muertes relacionadas con el exceso de velocidad*

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
Velocidad apropiada límite	Un límite máximo de velocidad legislado que considera la función, el diseño y las necesidades de seguridad de todos los usuarios de la vía pública.
Eficaz aplicación	Actividades de control, en particular controles policiales, sanciones y sanciones, que disuadan suficientemente a una gran proporción de usuarios de la carretera del incumplimiento de los límites de velocidad a través de personal de control con recursos suficientes y capacitado profesionalmente o sistemas automatizados de control de velocidad.
Datos nacionales sistemas	Sistemas que pueden recopilar datos subnacionales relacionados con la velocidad (por ejemplo, velocidades de viaje, muertes y lesiones relacionadas con la velocidad) y analizar los datos para brindar información agregada a nivel nacional.
Al corriente	Información de límites de velocidad visible al público en la carretera.
Límite de velocidad	La velocidad máxima a la que un vehículo puede viajar en una sección específica de una carretera.
Relacionado con la velocidad (ing) muertes	Muertes por accidentes de tránsito que se identifican por tener la velocidad del vehículo como un factor que contribuye al accidente.
Relacionado con la velocidad (ing) lesiones	Lesiones por choques de tránsito que se identifican por tener la velocidad del vehículo como un factor que contribuye al choque.

Exceso de velocidad	Viajar a una velocidad que esté por encima del límite de velocidad indicado, o que sea inapropiada para las condiciones o donde la velocidad se identifique por encima de las especificaciones de diseño / uso de la carretera.
Exceso de velocidad violaciones	Avisos de infracciones / sanciones emitidas por las autoridades encargadas de hacer cumplir la ley por incumplimiento de los límites de velocidad publicados.
Datos subnacionales sistemas	Sistemas a nivel provincial, estatal, regional y local dentro de un país que recopilan datos relacionados con la velocidad.
Vehículos	Vehículos motorizados sujetos a límites de velocidad según legislación.

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Política y legislación sobre gestión de la velocidad, incluyendo límites de velocidad ajuste y velocidad cumplimiento (*)	Existencia de legislación sobre límites de velocidad	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Existencia de legislación sobre control de la velocidad	Ministerio de Transporte Policía	Declaración oficial
		% de km de carreteras para los que se han establecido límites de velocidad seguros y adecuados	Ministerios responsables de la infraestructura vial, Ministerio de Transporte	Cálculo de proporción
	Configuración de caja fuerte y límites de velocidad apropiados en todas las carreteras (*)	% de la población que considera que los límites de velocidad son adecuados	Población	Encuesta entre la población
	Aplicación de los límites de velocidad (*)	Número de vehículos controlados para verificar el cumplimiento de los límites de velocidad.	Policía	Suma del número de vehículos controlados por exceso de velocidad
		Existencia de sistemas de datos sobre exceso de velocidad	Policía	Declaración oficial

	Implementación de datos sistemas sobre exceso de velocidad y lesiones relacionadas con el exceso de velocidad y muertes (*)	Existencia de sistemas de datos sobre lesiones y muertes relacionadas con el exceso de velocidad	Policía Ministerio de Transporte Ministerio de Salud	Declaración oficial
	Sensibilización pública regular actividades sobre el exceso de velocidad	Presupuesto destinado a actividades de sensibilización sobre los peligros del exceso de velocidad	Ministerios y agencias responsables de la comunicación	Suma de costos operativos y de personal
Salir	Los conductores de vehículos cumplen con límites de velocidad (*)	% de conductores de vehículos que cumplen con los límites de velocidad	Ministerio de Transporte Policía	Estudio de observación al costado de la carretera Análisis de datos de medición de tráfico Análisis de datos de vehículos flotantes
		% de conductores de vehículos que declaran haber conducido a exceso de velocidad en los últimos 30 días	Conductores de vehículos	Encuesta entre conductores de vehículos
		% de conductores de vehículos que declaran que consideran aceptable el exceso de velocidad	Conductores de vehículos	Encuesta entre conductores de vehículos
Impacto	Reducción de lesiones y muertes en carretera debido a exceso de velocidad (*)	Número de heridos en carretera y muertes por exceso de velocidad	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Suma de todas las lesiones y muertes en la carretera debido al exceso de velocidad
		Proporción del exceso de velocidad como factor contribuyente dentro del número total de lesiones y muertes en carretera	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Cálculo de proporción

Más recursos sobre el exceso de velocidad y la gestión de la velocidad

- GRSP - Gestión de la velocidad: un manual de seguridad vial para tomadores de decisiones y profesionales (https://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/speed_manual/en/) QUIÉN - Paquete técnico
- SaveLIVES (https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/save-lives-package/en/) ERSO - Velocidad y gestión de la velocidad (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthes)
-) gTPK - Gestión de velocidad (<https://www.gtkp.com/themepage.php?themepgid=98>) Y
- <https://www.gtkp.com/assets/uploads/20170412-105220-8360-WHO-NMH-NVI-17.7-eng.pdf>) ESRA - Exceso de velocidad. Informe temático ESRA2 Nr. 2 (<https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno2speeding.pdf>)
-) OCDE / ECMT - Gestión de la velocidad (<https://www.itf-oecd.org/sites/default/files/docs/06speed.pdf>) ETSC - Reducción del exceso de velocidad en Europa. Informe flash de PIN
- de ETSC 36 (<https://etsc.eu/wp-content/uploads/PIN-flash-report-36-Final.pdf>)
-

Target 7 - Cascos de moto

La meta global y los indicadores asociados

El objetivo global y los indicadores asociados en relación con los cascos de motocicleta son:

Para 2030, aumentar la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos estándar hasta cerca del 100%.

Indicadores globales asociados:

- 7.1 *Número de países que tienen leyes que exigen que los motociclistas usen un casco debidamente abrochado y que cumpla con los estándares apropiados (NOTA AL PIE: Como la Regulación 22 de la ONU o estándar nacional equivalente) para protección*
- 7.2 *Número de países que aplican efectivamente la legislación sobre el uso del casco*
- 7.3 *Número de países que implementan regulaciones sobre seguridad para cascos para niños y adultos vendidos*
- 7.4 *Número de países que cuentan con sistemas de datos nacionales y, en su caso, subnacionales sobre el uso del casco Número de países en los que*
- 7.5 *la proporción de motociclistas que utilizan correctamente el casco es cercana al 100%*

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
Estándar apropiado	Legislación nacional para referirse a la Regulación 22 de la ONU o estándares internacionales estándar nacionales equivalentes <i>FMVSS218 hasta que se desarrolle un GTR de la ONU sobre el mismo tema</i> .
Casco de niño	Un casco diseñado específicamente para brindar protección a los niños. El casco se usa y se
Uso correcto [de casco]	abrocha de acuerdo con las instrucciones del fabricante.
Ejecución efectiva	Actividades de ejecución, en particular controles policiales, sanciones y sanciones, que disuadan suficientemente a una gran proporción de usuarios de la carretera del incumplimiento de las leyes sobre el uso de cascos de motociclista a través de personal encargado de hacer cumplir la ley con suficientes recursos y formación profesional.
Casco	Casco protector usado por conductores y pasajeros de vehículos de 2 y 3 ruedas. Uso adecuado
Uso del casco	de casco.
Implementar reglamento	Preparación e implementación de reglas que apoyen la legislación sobre el uso de cascos para garantizar el uso seguro de cascos de calidad y el cumplimiento de tales reglas.

Motocicleta	Vehículo motorizado de 2 o 3 ruedas. Esto puede incluir bicicletas eléctricas (bicicletas eléctricas) en algunos países. Algunos ciclomotores pueden considerarse motocicletas según la legislación nacional con requisitos de casco similares.
Motociclista	Conductor y todos los pasajeros en el vehículo motorizado de 2 ruedas.
Sistemas de datos nacionales	Sistemas que pueden recopilar datos subnacionales relacionados con el uso de cascos (por ejemplo, velocidades de viaje, choques relacionados con la velocidad, muertes, lesiones) y analizar los datos para brindar información agregada a nivel nacional.
Fijación adecuada	El casco está abrochado y asegurado en la cabeza para ofrecer la máxima protección.
Casco estándar	Un casco que cumpla con los requisitos documentados como se especifica en un estándar de casco.
Datos subnacionales sistemas	Sistemas a nivel provincial, estatal, regional y local dentro de un país que recopilan datos sobre traumatismos en la carretera relacionados con el casco.
Regulación 22 de la ONU	Reglamento de las Naciones Unidas (también conocido como UN R 22) que define lo que los fabricantes tienen que hacer para producir y probar un casco de protección de motocicleta eficaz

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Política y legislación sobre calidad de cascos, en uso apropiado del casco y sobre la aplicación del uso del casco por todos	Existencia de legislación sobre calidad de cascos para motociclistas	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Existencia de legislación sobre el uso apropiado del casco para motociclistas	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Existencia de legislación sobre el cumplimiento del uso del casco por todos los motociclistas	Ministerio de Transporte Policía	Declaración oficial

	motociclistas (motociclistas y pasajeros) (*)	% de cascos de moto vendidos / registrados cumpliendo con los estándares de calidad	Ministerio de Transporte	Cálculo o proporción
	Implementación de un sistema de cumplimiento para asegurar la calidad de los cascos vendidos (para cumplir con el Reglamento 22 de la ONU o normas nacionales equivalentes) (*)	Existencia de un sistema que evalúa la conformidad de los cascos con los estándares de calidad	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
	Ejecución de casco uso (para todos los motociclistas de 2 y 3 ruedas y pasajeros) (*)	% de motociclistas que están de acuerdo con la necesidad de usar cascos que cumplan con los estándares de calidad	Motociclistas	Encuesta entre motociclistas
		Número de motociclistas controlados para verificar el cumplimiento del uso de cascos	Policía	Suma de vehículos revisados para llevar un casco
		Existencia de sistemas de datos sobre el uso del casco	Policía Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Implementación de datos sistemas de uso del casco (*) Sensibilización pública regular actividades sobre el uso del casco	Presupuesto destinado a actividades de concienciación pública sobre el uso del casco	Ministerios y agencias responsables de la comunicación
Salir pasajeros) apropiadamente usar un casco apropiado (*)	Motociclistas (motociclistas de 2 y 3 ruedas y pasajeros) apropiadamente usar un casco apropiado (*)	% de motociclistas que usan apropiadamente un casco apropiado	Ministerio de Transporte Policía	Estudio de observación al costado de la carretera
		% de motociclistas que declaran llevar siempre casco	Motociclistas	Encuesta entre motociclistas
		% de motociclistas que declaran que no usar casco es aceptable	Motociclistas	Encuesta entre motociclistas
Impacto	Reducción de lesiones en la cabeza (fatales o graves) de motociclistas	Número de lesiones en la cabeza (mortales o graves) de motociclistas	Estadísticas sobre lesiones en la cabeza y muertes (Suma recopilada de todas las lesiones en la cabeza y de hospitales y servicios de emergencia)	Estadísticas sobre lesiones en la cabeza y muertes (recopiladas de hospitales y servicios de emergencia)
		Número de traumatismos craneales (mortales o graves) de motociclistas, teniendo en cuenta la exposición	Estadísticas sobre lesiones en la cabeza y muertes (recopiladas de hospitales y servicios de emergencia)	Cálculo de proporción

Más recursos sobre cascos de motocicleta

- gTPK - Cascos (<https://www.gtkp.com/themepage.php&themepgid=99>)
- OMS - Cascos: manual de seguridad vial para tomadores de decisiones y profesionales (https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Helmets_English.pdf)
- OMS - Seguridad en vehículos motorizados de dos y tres ruedas: manual de seguridad vial para tomadores de decisiones y profesionales (<https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/WHOgreen-manual-on-2-3-wheeler-safety.pdf>)
- QUIÉN - Paquete técnico SaveLIVES (https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/save-lives-package/en/)

Objetivo 8: protección de los ocupantes del vehículo

La meta global y los indicadores asociados

El objetivo global y los indicadores asociados en relación con la protección de los ocupantes del vehículo son:

Para 2030, aumentar la proporción de ocupantes de vehículos de motor que usan cinturones de seguridad o sistemas de retención infantil estándar a cerca del 100%.

Indicadores globales asociados:

- 8.1 *Número de países que tienen y aplican de manera efectiva leyes que exigen el uso de cinturones de seguridad para todos los ocupantes de vehículos de motor*
- 8.2 *Número de países que tienen y hacen cumplir efectivamente leyes que exigen el uso de sistemas de retención infantil que cumplan con las normas adecuadas (NOTA: como el Reglamento de las Naciones Unidas No. 44 o 129 y el Reglamento de las Naciones Unidas No. 145 o una norma nacional equivalente)*
- 8.3 *Número de países en los que la proporción de todos los ocupantes de vehículos de motor que utilizan cinturones de seguridad se acerca al 100%*
- 8.4 *Número de países en los que la proporción de niños ocupantes de vehículos motorizados que utilizan sistemas de retención infantil estándar se acerca al 100% Número de países que tienen y hacen cumplir de*
- 8.5 *manera efectiva regulaciones sobre seguridad para los sistemas de retención infantil vendidos*
- 8.6 *Número de países que tienen datos nacionales y, cuando corresponda, subnacionales sobre el uso de cinturones de seguridad, así como el uso apropiado de los sistemas de retención infantil*

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
<i>Apropiado estándar</i>	Una declaración autorizada que establece especificaciones mínimas para garantizar que los cinturones de seguridad y los asientos de seguridad para niños sean de una calidad suficientemente alta para ser efectivos en la reducción de lesiones / muertes. Para los cinturones de seguridad, estas normas deben basarse en las Regulaciones de las Naciones Unidas núms. 16 (Cinturones de seguridad) y 14 (Anclajes de seguridad) o normas nacionales equivalentes como FMVSS 209 (Conjunto de cinturón de seguridad) y 210 (Anclajes de conjunto de cinturón de seguridad) o equivalentes hasta Se desarrollará UN GTR sobre el mismo tema. Para los sistemas de retención infantil, estas normas deben basarse en las Regulaciones de la ONU Nos. 44 y 129 (Sistemas de retención infantil mejorados) y la Norma de la ONU No 145 (Sistemas de anclaje ISOFIX, anclajes ISOFIX Top Tether y asientos Size) o normas nacionales equivalentes como FMVSS 225 hasta que se desarrolle un GTR de la ONU sobre el mismo tema.
<i>Uso apropiado [de CRS]</i>	Uso de un sistema de retención infantil de acuerdo con las especificaciones del fabricante y la ley pertinente
<i>Restricción de niños sistema (CSR)</i>	Un dispositivo diseñado específicamente para un niño que tiene como objetivo prevenir o minimizar las lesiones a un niño en un vehículo cuando ocurre un choque al restringir al niño para evitar que sea expulsado del vehículo o chocar con otras cosas dentro del vehículo.

Hacer cumplir efectivamente legislación	Actividades de cumplimiento, en particular controles policiales, sanciones y sanciones, que disuadan suficientemente a una gran proporción de usuarios de la carretera de no cumplir con el uso de las leyes relacionadas con el sistema de retención certificado a través de personal de cumplimiento con los recursos necesarios y capacitado profesionalmente.
Datos nacionales	Datos relacionados con el uso de restricciones que se capturan a nivel nacional o se pueden agregar desde el nivel subnacional para proporcionar una instantánea nacional
Cinturón de seguridad	Un dispositivo diseñado para prevenir o minimizar las lesiones a una persona en un vehículo cuando ocurre un choque al restringir a la persona para evitar que sea expulsada del vehículo o colisione con otras cosas dentro del vehículo.
Datos subnacionales	Información recopilada a nivel provincial, estatal, regional y local dentro de un país sobre el uso de sistemas de retención y los traumatismos relacionados con la carretera Colocación y
Uso de cinturón de seguridad Ocupante del vehículo	abrochamiento correctos de un cinturón para una máxima protección, de acuerdo con las instrucciones del fabricante
	Persona que viaja dentro de un vehículo

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Política y legislación sobre instalación y uso de cinturones de seguridad en automóviles (*)	Existencia de legislación sobre la instalación y el uso adecuados de cinturones de seguridad para conductores y pasajeros.	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
	Política y legislación sobre calidad, instalación y uso de sistemas de retención infantil (CRS) en automóviles (*)	Existencia de legislación sobre la instalación y el uso adecuados de los sistemas de retención infantil (CRS) en los automóviles	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
	Política y legislación sobre aplicación del uso de cinturones de seguridad y CRS (*)	Existencia de legislación sobre la aplicación del cinturón de seguridad y el uso de CRS	Ministerio de Transporte Policía	Declaración oficial
		Existencia de un sistema que evalúa el cumplimiento de los sistemas de retención infantil con respecto a los estándares de calidad.	Ministerio de Transporte	Declaración oficial

	Implementación de un sistema de cumplimiento para asegurar la calidad de los sistemas de retención infantil vendidos y usados (*)	% de sistemas de retención infantil vendidos / utilizados que cumplen con los estándares de calidad	Ministerio de Transporte Ministerio de Economía	Análisis de cifras de ventas Encuesta de muestreo
	Aplicación de la posición correcta del asiento y uso de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil (*)	Número de ocupantes del vehículo controlados para verificar el cumplimiento del uso del cinturón de seguridad	Policía	Suma del número de vehículos controlados para el uso del cinturón de seguridad
	Implementación de sistemas de datos sobre uso de cinturones de seguridad y CRS (*)	Número de ocupantes infantiles del vehículo controlados para verificar el cumplimiento del uso del sistema de retención infantil	Policía	Suma del número de vehículos controlados para el uso del cinturón de seguridad
	Actividades periódicas de concienciación pública sobre el uso del cinturón de seguridad y los CRS	Existencia de sistemas de datos sobre el uso de cinturones de seguridad y CRS	Policía	Declaración oficial
		Presupuesto gastado en actividades de concientización pública sobre cinturones de seguridad y CRS	Ministerios y agencias responsables de la comunicación	Suma de personal y Costos operativos
Salir adecuadamente	<p>Los ocupantes del automóvil utilizan la posición correcta para sentarse</p> <p>Los ocupantes del automóvil usan cinturones de seguridad</p> <p>Los niños de edad pertinente están debidamente sujetos en los automóviles</p>	% de conductores de vehículos de motor que usan correctamente el cinturón de seguridad	Ministerio de Transporte Policía	Encuesta al lado de la carretera Análisis de datos policiales sobre el uso del cinturón de seguridad
		% de pasajeros de vehículos de motor que usan correctamente el cinturón de seguridad	Ministerio de Transporte Policía	Encuesta al lado de la carretera Análisis de datos policiales sobre el uso del cinturón de seguridad
		% de niños abrochados correctamente en CRS (o cinturones de seguridad, de la edad / talla apropiada)	Ministerio de Transporte Policía	Encuesta al lado de la carretera Análisis de datos policiales sobre el uso del cinturón de seguridad
		% de conductores y pasajeros de automóviles que declaran abrocharse siempre el cinturón de seguridad mientras conducen	Población	Encuesta entre la población
		% de conductores de automóviles que declaran abrochar siempre a los niños en un CRS apropiado en su automóvil	Población	Encuesta entre la población
Impacto	<p>Reducción de accidentes de tráfico y muertes por no uso del cinturón de seguridad</p> <p>Reducción de accidentes de tránsito y muertes entre niños debido a la no utilización de sistemas de retención infantil</p> <p>Reducción de la gravedad media de las lesiones.</p>	Número de lesiones en la carretera y muertes por uso incorrecto o no del cinturón de seguridad	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Suma de todas las lesiones y muertes en la carretera debido al exceso de velocidad
		Número de heridos en la carretera y víctimas mortales debido al uso incorrecto o no del sistema de retención infantil	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Suma de todas las lesiones y muertes en la carretera debido al exceso de velocidad
		Gravedad media de las lesiones de los ocupantes de vehículos en un accidente de tráfico	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía) Hospitales	% de MAIS3+ y muertes entre heridos % de muertes entre accidentes
		Proporción del uso inadecuado o no de las sujeciones como factor contribuyente dentro del número total de lesiones y muertes en carretera	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Cálculo de proporción

Más recursos sobre la protección de los ocupantes del vehículo

- Fundación FIA - Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil: un manual de seguridad vial para tomadores de decisiones y profesionales (<https://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/cinturón-de-seguridad/es/>)
- OMS - Paquete técnico SaveLIVES (https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/save-lives-package/en/) gTPK - Cinturones de seguridad (<https://www.gtkp.com/themepage.php?themepgid=97>)
- ESRA - Cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil (<https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra-2015-thematic-report-no-4-seatbelt-and-child-restraint-systems.pdf>) Sitio web de ETSC sobre cinturones de seguridad (<https://etsc.eu/tag/seatbelts/>)
-

Objetivo 9 - Conducir bajo la influencia

La meta global y los indicadores asociados

El objetivo global y los indicadores asociados en relación con la conducción bajo los efectos del alcohol son:

Para el 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos y muertes relacionadas con conductores que consumen alcohol y / o lograr una reducción de los relacionados con otras sustancias psicoactivas.

Indicadores globales asociados:

- 9.1 *Número de países que tienen una legislación adecuada y una aplicación efectiva sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y / u otras sustancias psicoactivas*
- 9.2 *Número de países que tienen datos nacionales y, en su caso, subnacionales sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y / o sustancias psicoactivas y las muertes y lesiones relacionadas con el tránsito*
- 9.3 *Número de países que han reducido a la mitad el número de traumatismos causados por el tránsito y muertes relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol y / u otras sustancias psicoactivas*

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
Legislación adecuada	Leyes que especifican cuestiones que incluyen las cantidades permitidas de alcohol y / o sustancias psicoactivas para los grupos de usuarios de la carretera, los mecanismos de aplicación para probar estas cantidades y las sanciones por delitos.
Conduciendo bajo el influencia del alcohol	Controlar un vehículo bajo los efectos del alcohol (tener alcohol en la sangre o en el aliento por encima del límite legal).
Conduciendo bajo el influencia de la psicoac-sustancias activas	Controlar un vehículo en estado de ebriedad por una droga que se considera sustancia psicoactiva (la presencia de sustancia psicoactiva en exceso del límite legal).
Ejecución efectiva	Actividades de ejecución, en particular controles policiales, sanciones y sanciones, que disuadan suficientemente a una gran proporción de usuarios de la carretera del incumplimiento de las leyes de conducción en estado de ebriedad a través de personal de aplicación de la ley con los recursos necesarios y la formación profesional.
Datos nacionales	Datos relacionados con el consumo de alcohol y / o sustancias psicoactivas y los accidentes de tráfico que se capturan a nivel nacional o se pueden agregar a nivel subnacional para proporcionar una instantánea nacional
Sustancias psicoactivas	Una sustancia que tiene la capacidad de afectar los procesos mentales como la conciencia, el estado de ánimo o el pensamiento de un individuo.
Datos subnacionales	Información a nivel provincial, estatal, regional y local dentro de un país sobre datos de traumatismos en la carretera relacionados con el alcohol y / o sustancias psicoactivas

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Política y legislación sobre gestión de conducción bajo los efectos del alcohol (límites de DUI, aplicación, conciencia) (*)	Existencia de legislación que especifique los niveles máximos legales de concentración de alcohol en sangre (BAC)	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Existencia de legislación que especifique niveles máximos legales de sustancias psicoactivas	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
	Política y legislación sobre gestión de la conducción bajo los efectos de las drogas (*)	Existencia de legislación que especifique el cumplimiento de los límites de BAC y otra legislación sobre DUI	Ministerio de Transporte Policía	Declaración oficial
		Número de conductores controlados para verificar el cumplimiento de los límites de DUI relacionados con el alcohol	Policía	Suma de la cantidad de vehículos controlados por alcohol DUI
	Aplicación de los límites de DUI y otra legislación relacionada con el alcohol (*)	Número de conductores probados para el uso de sustancias psicoactivas	Policía	Suma de la cantidad de vehículos controlados por drogas DUI
		Existencia de sistemas de datos sobre conducción bajo los efectos del alcohol y / u otras sustancias psicoactivas (*)	Ministerio de Transporte Policía	Declaración oficial
	Aplicación de las leyes de conducción bajo los efectos de las drogas (*)	Existencia de sistemas de datos sobre lesiones y muertes en carretera causadas por la conducción en estado de ebriedad	Ministerio de Transporte Policía	Declaración oficial
		Implementación de sistemas de datos sobre conducción bajo los efectos del alcohol y / u otras sustancias psicoactivas (*)	Presupuesto destinado a actividades de concienciación pública relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas.	Ministerios y agencias responsable de comunicación
	Sensibilización pública regular actividades sobre conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas			

Salir	Los conductores cumplen con los límites de alcohol por DUI	% de conductores de vehículos que cumplen con los límites de DUI relacionados con el alcohol	Policía	Medición al costado de la carretera (controles aleatorios de la policía)
	Los conductores no consumen sustancias psicoactivas antes de conducir	% de conductores de vehículos que declaran haber bebido alcohol por encima del límite legal antes de conducir (en los últimos 30 días)	Conductores de vehículos	Encuesta entre conductores de vehículos
		% de conductores de vehículos que declaran haber consumido sustancias psicoactivas antes de conducir (en los últimos 30 días)	Conductores de vehículos	Encuesta entre conductores de vehículos
Impacto	Reducción del número de traumatismos y víctimas mortales por consumo de alcohol por parte de los conductores (*)	Número de lesiones en la carretera y muertes debido al nivel ilegal de alcohol del conductor	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Suma de todos los traumatismos causados por el tránsito y las muertes por consumo de alcohol
		Número de traumatismos y víctimas mortales debido al nivel de sustancias psicoactivas del conductor	Estadísticas sobre accidentes de tránsito y muertes	Suma de todas las lesiones y muertes en carretera debido al uso de sustancias psicoactivas
	Reducción de traumatismos y muertes en carretera por consumo de sustancias psicoactivas por parte del conductor (*)	Proporción del consumo de alcohol como factor contribuyente al número total de lesiones y muertes en carretera	Estadísticas sobre accidentes de tránsito y muertes	Cálculo de proporción
		Proporción del uso de sustancias psicoactivas por parte del conductor como factor contribuyente al número total de lesiones y muertes en carretera	Estadísticas sobre accidentes de tránsito y muertes	Cálculo de proporción

Más recursos sobre conducir bajo los efectos del alcohol

- GRSP - Beber y conducir: un manual de seguridad vial para tomadores de decisiones y profesionales (https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/DrinkingDriving_English.pdf) OMS - Uso de medicamentos y seguridad vial: resumen de políticas (https://www.who.int/substance_abuse/drug_use_road_safety/en/) QUIÉN - Paquete técnico SaveLIVES (https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/save)
-) gTKP - Beber y conducir (<https://www.gtkp.com/themepage.php&themepgid=96>) ESRA - Conducir bajo los efectos del alcohol y las drogas (<https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno5drivingunderinfluence.p>)
-) ERSO - Alcohol (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-alcohol.pdf) EMCDDA - Conducir bajo los efectos de las drogas, el alcohol y los medicamentos en Europa
-
-
-
-
- (http://www.emcdda.europa.eu/system/files/publications/743/TDXA12006ENN_402402.pdf) ETSC - Progreso en la reducción de las muertes por conducción bajo los efectos del alcohol y otras muertes en carretera relacionadas con el alcohol en Europa (https://etsc.eu/wpcontent/uploads/reducingdrinkdriving_031219_design_final.pdf)
- ETSC - Prevención de la conducción de drogas en Europa (https://etsc.eu/wp-content/uploads/WEB_drug_driving_report.pdf)
-

Objetivo 10 - Distracción por teléfono móvil

La meta global y los indicadores asociados

El objetivo global y los indicadores asociados en relación con la distracción por teléfono móvil son:

Para el 2030, todos los países tienen leyes nacionales para restringir o prohibir el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.

Indicadores globales asociados:

10.1 Número de países que tienen y hacen cumplir de manera efectiva leyes sobre la restricción o prohibición del uso de teléfonos móviles mientras se conduce

10.2 Número de países que tienen sistemas de datos nacionales y, en su caso, subnacionales sobre el uso de teléfonos móviles durante la conducción

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
Ejecución efectiva	Actividades de control, en particular controles policiales, sanciones y sanciones, que disuadirán suficientemente a una gran proporción de usuarios de la carretera del incumplimiento de las leyes de tráfico en el uso de teléfonos móviles, a través de personal de aplicación con los recursos necesarios y la formación profesional.
Sistemas de datos nacionales	Sistemas que pueden recopilar datos subnacionales relacionados con el uso del teléfono mientras se conduce (por ejemplo, proporción de conductores que usan el teléfono mientras conducen, muertes, lesiones relacionadas con los conductores que usan teléfonos) y analizar los datos para brindar información agregada a nivel nacional.
Restringir el uso	Limite el uso de un teléfono de alguna manera (por ejemplo, solo se permite el uso de manos libres)
Sistema de datos subnacionales	Sistemas a nivel provincial, estatal, regional y local dentro de un país que recopilan datos sobre traumatismos en la carretera relacionados con el uso de teléfonos
Uso de teléfonos móviles	Puede incluir el uso del teléfono para hacer / recibir llamadas, enviar / recibir mensajes de texto, usar mapas direccionales, redes sociales, etc.

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Política y legislación sobre el uso de teléfonos móviles durante la conducción (modo teléfono, conciencia, ejecución) (*) Aplicación de la legislación sobre telefonía móvil Implementación de sistemas de datos sobre distracción por teléfono (*) Sensibilización pública regular actividades sobre los efectos de distracción del uso del teléfono móvil	Existencia de legislación sobre el uso del teléfono móvil durante la conducción	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Existencia de legislación sobre la aplicación del uso de teléfonos móviles durante la conducción	Ministerio de Transporte Policía	Declaración oficial
		Número de conductores controlados para verificar el cumplimiento de la legislación sobre teléfonos móviles	Policía	Suma del número de vehículos controlados para uso de teléfonos móviles
		Existencia de sistemas de datos sobre distracción por teléfono	Policía Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Existencia de sistemas de datos sobre traumatismos y víctimas mortales provocados por distracciones por teléfono móvil	Policía Ministerio de Transporte Ministerio de Salud	Declaración oficial
		Presupuesto de actividades de concienciación pública sobre los efectos de distracción del uso de teléfonos móviles	Ministerios y agencias responsable de la comunicación	Suma de personal y Costos operativos
Salir	Los conductores no se distraen con los teléfonos móviles mientras conducen	% de conductores de vehículos que utilizan su teléfono móvil (dispositivo de mano) Ministerio de Transporte mientras conducen	Policía	Estudio de observación en carretera Dat
		% de conductores de vehículos que declaran haber utilizado su teléfono móvil para llamar mientras conducían en los últimos 30 días	Conductores de vehículos	Encuesta entre vehículos conductores
		% de conductores de vehículos que declaran haber usado su teléfono móvil para enviar mensajes de texto mientras conducían en los últimos 30 días	Conductores de vehículos	Encuesta entre vehículos conductores
Impacto	Reducción del número de lesiones en la carretera y muertes causadas por distracciones del teléfono móvil. utilizar	Número de heridos en carretera y víctimas mortales debido a distracciones por teléfono móvil	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Suma de todas las lesiones en carretera y muertes por uso de teléfonos móviles
		Proporción de distracción por teléfono móvil como factor contribuyente al número total de lesiones y muertes en la carretera	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía)	Cálculo de proporción

Más recursos sobre distracción por teléfono móvil

- OMS - Uso de teléfonos móviles: un problema creciente de distracción del conductor (OMS) (http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traf/traf/en/index.html)
- FERSI - Directrices para evaluar la prevalencia del uso de teléfonos móviles en el tráfico (<https://fersi.org/wp-content/uploads/2019/11/Guidelines-prevalence-mobile-phone-use.pdf>)
- ESRA - Distracción (uso del teléfono móvil) (<https://www.esranet.eu/storage/minisites/esra2018thematicreportno3distraction.pdf>) ERSO - Distracción del conductor (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersos)
-)
-)
-)

Objetivo 11 - Conductores profesionales

La meta global y los indicadores asociados

El objetivo global y los indicadores asociados en relación con los conductores profesionales son:

Para el 2030, todos los países promulgarán una regulación para el tiempo de conducción y los períodos de descanso para los conductores profesionales, y / o accederán a la regulación internacional / regional en esta área.

Indicadores globales asociados:

11,1 Número de países que se han adherido a la normativa internacional / regional sobre el tiempo de conducción y los períodos de descanso de los conductores profesionales

11,2 Número de países con regulación, aplicación efectiva y auditoría del tiempo de conducción y los períodos de descanso para conductores profesionales

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
Acceder a la regulación	La adhesión es un acto mediante el cual un Estado manifiesta su acuerdo de estar legalmente obligado por los términos de un tratado en particular. Tiene el mismo efecto legal que la ratificación, pero no va precedida de un acto de firma. En este caso, se refiere a las regulaciones que establecen los requisitos de empleo y calificación para aquellos a quienes se les paga por conducir vehículos que transportan pasajeros o mercancías.
Auditoría	Inspección del cumplimiento de la normativa y los requisitos; en este caso, la normativa sobre tiempo de conducción y períodos de descanso para conductores profesionales.
Tiempo de conducción	El tiempo que pasa un conductor profesional en un vehículo al volante entre dos períodos de descanso diarios; si el vehículo se está moviendo o no. Las principales normas de la UE sobre horas de conducción son que no debe conducir más de 9 horas al día; esto puede extenderse a 10 horas dos veces por semana, 56 horas a la semana y 90 horas cualesquiera 2 semanas consecutivas.
Ejecución efectiva	Actividades de control, en particular controles, sanciones y sanciones, que disuadan suficientemente a una gran proporción de usuarios de la carretera del incumplimiento de las regulaciones para conductores profesionales, a través de personal de control con suficientes recursos y formación profesional. Las regulaciones pueden ser aplicadas por la policía de tránsito u otra agencia gubernamental con poderes específicos.
Promulgar regulación	Declarar, implementar y hacer cumplir las regulaciones necesarias para lograr el objetivo de política deseado, por ejemplo, seguir los requisitos de un Acuerdo al que se haya adherido un país.
Conductor profesional	Una persona a la que se le paga por conducir, ya sea como empleado o como trabajador autónomo, que conduce un vehículo con fines comerciales.
Regional	En el contexto de este objetivo global, "región" se refiere a una región geográfica que abarca varios países (por ejemplo, la Unión Europea).
Periodo de descanso	Periodo de tiempo en el que un conductor no se dedica a la conducción, otras actividades laborales o la disponibilidad (tiempos de espera). Idealmente, los conductores deberían tener al menos 11 horas de descanso todos los días.

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Política y legislación sobre requisitos de licencia, tiempos de conducción y períodos de descanso para conductores profesionales (*) Implementación de legislación sobre requisitos de licencia, tiempo de conducción y períodos de descanso para conductores profesionales (*) Aplicación de la legislación para conductores profesionales (*)	Existencia de legislación sobre requisitos de licencia para conductores profesionales	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Existencia de legislación sobre tiempos de conducción y períodos de descanso para conductores profesionales	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		Existencia de legislación de aplicación de la normativa para conductores profesionales	Ministerio de Transporte	Declaración oficial
		% de conductores profesionales en formación o reciclaje	Ministerio de Transporte Ministerio de trabajo	Cálculo de proporción
		% de vehículos equipados con sistemas de registro adecuados para los períodos de conducción y descanso	Ministerio de Transporte	Cálculo de proporción
		% de conductores profesionales que se comprueba el cumplimiento de la normativa sobre tiempos de conducción y períodos de descanso	Ministerio de Transporte Policía	Cálculo de proporción
Salir	Los conductores profesionales cumplen con los requisitos de la licencia.	% de conductores profesionales que cumplen con todos los requisitos de licencia	Ministerio de Transporte	Cálculo de proporción
	Los conductores profesionales cumplen con el tiempo de conducción y los períodos de descanso.	% de conductores profesionales que cumplen con los requisitos de tiempo de conducción y períodos de descanso	Ministerio de Transporte Policía	Cálculo de proporción
Impacto	Reducción del número de accidentes y muertes en la carretera que involucran a conductores profesionales.	Número de lesiones y muertes en la carretera que involucran a conductores profesionales	Policía Estadísticas oficiales de seguridad vial	Suma de todas las lesiones y muertes en carretera que involucran a conductores profesionales

		Número relativo de lesiones y muertes en carretera que involucran a conductores profesionales, teniendo en cuenta la población y la exposición.	Policía Estadísticas oficiales de seguridad vial	Cálculo de proporción
--	--	---	---	-----------------------

Más recursos sobre conductores profesionales

- Proyecto ETSC Praise (<https://etsc.eu/projects/praise/>) Conducir por mejores negocios (www.drivingforbetterbusiness.com)
- OIT - Trabajo decente y seguridad vial en el sector del transporte (https://www.ilo.org/Search5/search.do?sitelang=en&locale=en_EN&consumercode=ILOHQ_STELLENT_PUBLIC&searchWhat=professional+drivers&searchLanguage=en)
- ERSO - Seguridad vial laboral (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-workrelatedroadsafety.pdf) Reglamento europeo sobre tiempos de conducción, pausas y periodos de descanso - Reglamento (CE) no 561/2006 (<http://data.europa.eu/eli/reg/2006/561/2015-03-02>)

Meta 12: Atención de emergencia oportuna**La meta global y los indicadores asociados**

La meta global y los indicadores asociados en relación con los servicios de emergencia son:

Para 2030, todos los países establecen y alcanzan objetivos nacionales a fin de minimizar el intervalo de tiempo entre un accidente de tráfico y la prestación de la primera atención profesional de emergencia.

Indicadores asociados:

12,1 *Número de países que han alcanzado los objetivos nacionales del intervalo de tiempo entre un accidente que provocó lesiones graves y la prestación de la primera atención profesional de emergencia.*

12,2 *Número de países que han designado organismos para la coordinación eficaz de la prestación de servicios médicos de emergencia prehospitalarios y en establecimientos*

La siguiente tabla incluye información sobre los términos utilizados en la meta y los indicadores:

Condiciones	Explicación
Lograr objetivos	Cumplir con los parámetros que se han establecido a nivel nacional especificando el objetivo del intervalo de tiempo máximo entre un accidente de tránsito que ocasiona lesiones graves y la primera atención profesional de emergencia. Por ejemplo, un objetivo podría expresarse como un número medio de minutos.
Agencia	Órgano u oficina gubernamental, como una dirección dentro del Ministerio de Salud, que tiene el mandato de supervisar la prestación de atención de emergencia en el país y tiene la autoridad para coordinar los servicios de atención de emergencia prehospitalaria y hospitalaria. Los servicios de atención de emergencia prehospitalaria que pueden ser supervisados por una agencia coordinadora incluyen números de acceso universal (como 112 y 911), atención clínica profesional en el lugar y durante el transporte, envío, uso de ambulancias y capacitaciones en primeros auxilios. Los servicios de atención de emergencia basados en instalaciones que pueden ser supervisados por una agencia coordinadora incluyen protocolos de triaje, atención clínica profesional, protocolos clínicos, estándares de equipos / laboratorio / radiología y protocolos de acreditación y designación de instalaciones.
Basado en instalaciones [emergencia servicio médico]	La atención de emergencia basada en instalaciones se brinda en clínicas u hospitales. Los servicios de atención de emergencia basados en instalaciones pueden incluir protocolos de triaje, atención clínica, protocolos clínicos, estándares de equipos / laboratorio / radiología y protocolos de acreditación y designación de instalaciones.
Prehospitalario [emergencia servicio médico]	La atención de emergencia prehospitalaria se brinda en el lugar de la lesión o durante el transporte en ambulancia a un centro de salud. Los servicios de atención de emergencia prehospitalaria pueden incluir números de acceso universal (como 112 y 911), atención clínica profesional en el lugar y durante el transporte, envío, uso de ambulancias y primeros auxilios.
Primer profesional cuidados de emergencia	La primera atención de emergencia profesional se refiere al primer contacto que tiene una persona lesionada con un profesional clínico de atención de emergencia. En los sistemas con un sistema prehospitalario formal en el que las ambulancias cuentan con profesionales clínicos, esto puede ser proporcionado por un proveedor de ambulancias. En sistemas con un programa comunitario de primeros auxilios formal, que es parte de la respuesta prehospitalaria coordinada, esto se puede proporcionar

	<p>por un miembro de la comunidad. En otros contextos, la primera atención de emergencia profesional se puede proporcionar en una instalación donde una persona lesionada haya sido transportada por cualquier medio que no sea una ambulancia.</p> <p>La primera atención de emergencia profesional no incluye los primeros auxilios brindados por transeúntes, otros laicos u otros socorristas no clínicos, como la policía.</p>
Lesión grave	<p>Esto puede definirse de forma variable según los países (posiblemente mediante el uso de puntuaciones de gravedad estandarizadas). Sin embargo, este término está destinado a limitar el uso de este indicador a choques que provoquen lesiones que requieran cuidados urgentes. En personas con tales lesiones, las demoras en la atención son inapropiadas.</p>
Objetivos	<p>Parámetros definidos a nivel nacional o subnacional que especifican el objetivo para el intervalo máximo entre la lesión grave y la primera atención profesional de emergencia.</p>
Intervalo de tiempo	<p>El intervalo completo desde el momento del accidente hasta el momento del primer contacto con la atención de emergencia profesional, ya sea que ese contacto sea con un proveedor de ambulancia o un socorrista de primeros auxilios de la comunidad enviado a la escena o si la primera atención de emergencia profesional se encuentra en un centro al que llegan otros transporte.</p> <p>Este intervalo puede incluir varios subintervalos que se recopilan de forma rutinaria en entornos de altos recursos (como el tiempo desde la llamada hasta el envío de la ambulancia, el tiempo desde la llamada hasta la llegada de la ambulancia a la escena, el tiempo desde la llegada hasta la salida de la escena, etc.).</p>

¿Qué se debe hacer y cómo se puede medir?

La siguiente tabla utiliza la lógica de acciones-resultado-impacto descrita anteriormente en este documento. Para cada una de las 3 fases, la tabla enumera:

- (1) uno o más elementos clave que se requieren;
- (2) posibles formas de medir estos elementos (indicadores); (3) posibles fuentes de datos para las mediciones; y
- (4) una breve indicación del método de cálculo del indicador.

Los elementos marcados con un (*) proporcionan una entrada directa a las metas e indicadores globales. Los países pueden identificar otros elementos o más específicos que sean necesarios. También podría haber formas alternativas de medición. Cada medición se puede convertir en uno o más indicadores nacionales. Se anima a los países a establecer metas nacionales para cada uno de estos indicadores.

Etapas	Elementos clave	Posibles formas de medir	Fuente	Método
Comportamiento	Política que especifique el (los) objetivo (s) nacional (o subnacional) y parámetros para el intervalo de tiempo máximo entre un accidente de tráfico que ocasiona lesiones graves y la provisión de la primera	Existencia de una política que especifique objetivos y parámetros de tiempo nacionales (o subnacionales) para el intervalo máximo entre un accidente de tráfico que ocasiona lesiones graves y la prestación de la primera atención profesional de emergencia.	Ministerio de Salud / Agencia de atención de emergencia	Declaración oficial (basada en revisión nacional)
	atención de emergencia profesional.	Uso de métodos apropiados y definiciones claras para registrar y documentar los intervalos de tiempo entre un accidente de tráfico (incluido el momento en que ocurrió el accidente, la llegada de la policía, la llamada para atención de emergencia, etc.) y la primera atención de emergencia profesional brindada a las personas lesionadas.	Ministerio de Salud / Agencia de atención de emergencia Servicios de atención prehospitalaria, clínicas y hospitales Policía Datos del vehículo	Revisión de documentación de la policía y los servicios de atención de emergencia Análisis de datos de tecnologías de informes automáticos de vehículos.
	Designación de una agencia gubernamental líder con autoridad para coordinar actividades prehospitalarias y en instalaciones cuidados de emergencia (*)	Existencia de una agencia designada con autoridad para coordinar la atención de emergencia, incluidos los servicios de atención de emergencia prehospitalaria y hospitalaria.	Ministerio de Salud / Agencia de atención de emergencia	Declaración oficial
	Distribución adecuada y dotación de recursos para servicios de atención de emergencia en todo el país	% de accidentes con lesiones graves donde no se proporcionaron servicios de atención de emergencia	Ministerio de Salud / Agencia de atención de emergencias Policía	Análisis de datos de la policía y los servicios de atención de emergencia.
Salir	El parámetro objetivo de tiempo nacional para el intervalo entre el accidente y la provisión de la primera atención de emergencia profesional está dentro de	% de accidentes de tránsito que ocasionaron lesiones graves cuando el intervalo de tiempo hasta la atención de emergencia profesional no superó el objetivo nacional	Ministerio de Salud / Agencia de atención de emergencia Servicios de atención de emergencia Policía	Análisis de datos de la policía y los servicios de atención de emergencia.
	objetivo nacional (*) Reducción del tiempo para atención de emergencia profesional para los heridos en un accidente de tráfico	% de heridos en accidentes de tránsito que recibieron atención de emergencia oportuna en el lugar, durante el transporte y / o en la instalación	Ministerio de Salud / Agencia de atención de emergencia Servicios de atención de emergencia Policía	Revisión de datos de los servicios de atención prehospitalaria
Impacto	Reducción del número de muertes y discapacidades resultantes de accidentes de tráfico debido al retraso o la ausencia de los servicios profesionales de atención de emergencia.	Proporción del número de muertes por accidentes de tránsito entre las personas gravemente heridas en accidentes de tránsito	Estadísticas sobre lesiones y muertes en carretera (en general recopiladas por la policía) Ministerio de Salud	Revisión de datos sobre accidentes y fatalidades
		Proporción del número de muertes por accidentes de tránsito entre las que se presentaron en hospitales por lesiones causadas por accidentes de tránsito	Hospitales Ministerio de Salud Servicios de atención de emergencia	Revisión de datos de los servicios de atención hospitalaria y prehospitalaria

Más recursos sobre atención de emergencia

- Programa de atención de emergencia de la OMS (<http://www.who.int/emergencycare>) ERSO - Atención posterior al impacto (https://ec.europa.eu/transport/road_safety/sites/roadsafety/files/pdf/ersosynthesis2018-postimpactcare.pdf)
-) Atención básica de emergencia (BEC) OMS-CICR: Abordaje de los enfermos y heridos agudos (<https://www.who.int/emergencycare/publications/Basic-Emergency-Care/en/>) OMS - Respuesta posterior al accidente:
- apoyo a las personas afectadas por accidentes de tránsito (https://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/postcrash-response/en/)
-
-
- Lista de verificación de la OMS para el cuidado del trauma (<https://www.who.int/emergencycare/trauma-care-checklist-launch/en/>) Alianza mundial de la OMS para la atención de los
- heridos (<https://www.who.int/emergencycare/qaci/en/>) Programa de atención quirúrgica de la OMS (<http://www.who.int/surgery>) Registro internacional de la OMS para traumatismos y
- cuidados de emergencia (<https://www.who.int/emergencycare/irtec/en/>) Directrices de la OMS para la atención esencial de los traumatismos, 2004 (http://apps.who.int/iris/bitstream/10665/42565/1/9241546409_eng.pdf)
-)
-

Parte 3

Tablas resumen

Resumen de las metas e indicadores mundiales

Objetivos		Metas mundiales voluntarias e indicadores asociados
1	Nacional plan de ACCION	<p>Para 2020, todos los países establecerán un plan de acción nacional multisectorial de seguridad vial integral con objetivos con plazos determinados.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países con un plan de acción nacional publicado con objetivos de duración determinada que se actualizan periódicamente para reducir el número de muertos y heridos Número de países que tienen una agencia líder nacional para coordinar, monitorear, evaluar e implementar el plan de acción nacional multisectorial de seguridad vial
2	Global alineación	<p>Para 2030, todos los países se adhieren a uno o más de los principales instrumentos legales de la ONU relacionados con la seguridad vial.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que han ratificado o se han adherido a uno o más de los principales instrumentos legales de la ONU relacionados con la seguridad vial
3	Nuevos caminos	<p>Para 2030, todas las carreteras nuevas alcanzarán estándares técnicos para todos los usuarios de la carretera que tengan en cuenta la seguridad vial, o que alcancen una calificación de tres estrellas o más.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que han implementado estándares técnicos para nuevas carreteras que tienen en cuenta la seguridad de todos los usuarios de la carretera, o que están alineados con las convenciones de la ONU relevantes y regulan el cumplimiento de esos estándares. Número de países que utilizan enfoques sistemáticos para evaluar / auditar nuevas carreteras
4	Existente carreteras	<p>Para 2030, más del 75% de los viajes en las carreteras existentes se realizan en carreteras que cumplen con los estándares técnicos para todos los usuarios de la carretera que tienen en cuenta la seguridad vial.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que han desarrollado e implementado un plan para la mejora de las carreteras existentes que tiene en cuenta la seguridad de todos los usuarios de la carretera. Número de países que utilizan enfoques sistemáticos para evaluar / auditar carreteras existentes
5	Vehículo normas	<p>Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como producidos, vendidos o importados) y usados cumplen con los estándares de seguridad de alta calidad, como las regulaciones prioritarias recomendadas de la ONU, las regulaciones técnicas globales o los requisitos de desempeño nacionales reconocidos equivalentes.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que implementan estándares de seguridad de alta calidad para vehículos nuevos Número de países que utilizan enfoques sistemáticos para las evaluaciones de vehículos Número de países que implementan estándares de seguridad de alta calidad para la exportación de vehículos usados
6	Exceso de velocidad	<p>Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que superan el límite de velocidad establecido y lograr una reducción de las lesiones y muertes relacionadas con la velocidad.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que cuentan con legislación que establece límites de velocidad adecuados y aplicación efectiva Número de países que han reducido a la mitad la proporción de vehículos que viajan por encima del límite de velocidad establecido Número de países que tienen sistemas de datos nacionales y, cuando corresponda, subnacionales sobre infracciones por exceso de velocidad y lesiones y muertes relacionadas con el exceso de velocidad Número de países que lograron reducciones en las lesiones y muertes relacionadas con el exceso de velocidad
7	Motocicleta cascos	<p>Para 2030, aumentar la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos estándar hasta cerca del 100%.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que tienen leyes que exigen que los motociclistas usen un casco debidamente abrochado y que cumpla con los estándares apropiados Número de países que aplican efectivamente la legislación sobre el uso del casco Número de países que implementan regulaciones sobre seguridad para cascos para niños y adultos vendidos Número de países que tienen sistemas de datos nacionales y, cuando corresponda, subnacionales sobre el uso del casco Número de países en los que la proporción de motociclistas que utilizan correctamente los cascos se acerca al 100%

Objetivos		Metas mundiales voluntarias e indicadores asociados
8	Vehículo ocupante protección	<p>Para 2030, aumentar la proporción de ocupantes de vehículos de motor que usan cinturones de seguridad o sistemas de retención infantil estándar a cerca del 100%.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que tienen y aplican de manera efectiva leyes que exigen el uso de cinturones de seguridad para todos los ocupantes de vehículos de motor Número de países que tienen y aplican de manera efectiva leyes que exigen el uso de sistemas de retención infantil que cumplen con las normas adecuadas Número de países en los que la proporción de todos los ocupantes de vehículos de motor que utilizan cinturones de seguridad se acerca al 100% Número de países en los que la proporción de niños ocupantes de vehículos de motor que utilizan sistemas estándar de retención infantil es cercana al 100% Número de países que tienen y aplican de manera efectiva regulaciones sobre seguridad para los sistemas de retención infantil vendidos Número de países que tienen datos nacionales y, cuando corresponda, subnacionales sobre el uso de cinturones de seguridad, así como el uso apropiado de los sistemas de retención infantil
9	Conducir un-der el in fluencia	<p>Para el 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos y muertes relacionadas con conductores que consumen alcohol y / o lograr una reducción de los relacionados con otras sustancias psicoactivas.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que tienen una legislación adecuada y una aplicación efectiva sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y / u otras sustancias psicoactivas Número de países que tienen datos nacionales y, en su caso, subnacionales sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y / o sustancias psicoactivas y las muertes y lesiones relacionadas con el tránsito Número de países que han reducido a la mitad el número de traumatismos causados por el tránsito y muertes relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol y / u otras sustancias psicoactivas
10	Distracción por móvil teléfono	<p>Para el 2030, todos los países tienen leyes nacionales para restringir o prohibir el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que tienen y hacen cumplir de manera efectiva leyes sobre la restricción o prohibición del uso de teléfonos móviles mientras se conduce Número de países que tienen sistemas de datos nacionales y, en su caso, subnacionales sobre el uso de teléfonos móviles durante la conducción
11	Profes- sional conductores	<p>Para el 2030, todos los países promulgarán una regulación para el tiempo de conducción y los períodos de descanso para los conductores profesionales, y / o accederán a la regulación internacional / regional en esta área.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que se han adherido a la normativa internacional / regional sobre el tiempo de conducción y los períodos de descanso de los conductores profesionales Número de países con regulación, aplicación efectiva y auditoría del tiempo de conducción y los períodos de descanso para conductores profesionales
12	Oportuno emergencia cuidado	<p>Para 2030, todos los países establecen y alcanzan objetivos nacionales a fin de minimizar el intervalo de tiempo entre un accidente de tráfico y la prestación de la primera atención profesional de emergencia.</p> <ul style="list-style-type: none"> Número de países que han alcanzado los objetivos nacionales del intervalo de tiempo entre un accidente que provocó lesiones graves y la prestación de la primera atención profesional de emergencia. Número de países que han designado organismos para la coordinación eficaz de la prestación de servicios médicos de emergencia prehospitalarios y en establecimientos

Acciones - Resultado - Impacto

La siguiente tabla enumera las principales acciones, los resultados deseables y los impactos esperados que están vinculados a cada una de las 12 metas. Reúne, en una tabla, los elementos que se han enumerado en la Parte 2. Los elementos incluidos en esta tabla están estrechamente relacionados con las 12 metas mundiales y los 34 indicadores. Sin embargo, los países pueden agregar otros elementos y / o más específicos.

	Comportamiento	Salir	Impacto
1. Acción plan	<ul style="list-style-type: none"> Un plan de acción nacional para la seguridad vial con objetivos de duración determinada Designación de una agencia líder por parte del gobierno Implementación del plan de acción nacional Actualización periódica de los objetivos Operación de la agencia líder 	<ul style="list-style-type: none"> Se logran las intervenciones previstas en el plan nacional Se alcanzan los objetivos enumerados en el plan nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción del impacto negativo de los factores contribuyentes Reducción general de lesiones y muertes en carretera
2. Global alineación	<ul style="list-style-type: none"> Adhesión y ratificación de acuerdos y convenios 	<ul style="list-style-type: none"> Los Acuerdos y Las convenciones son totalmente implementado a nivel nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción del impacto negativo de los factores contribuyentes Reducción general de lesiones y muertes en carretera
3. Nuevo carreteras	<ul style="list-style-type: none"> Normas técnicas adecuadas (tres estrellas o equivalente) para carreteras nuevas Uso de estos estándares en el diseño y construcción de nuevas carreteras. Uso de un enfoque sistemático para realizar auditorías preliminares / detalladas de diseño de seguridad vial de nuevas carreteras. 	<ul style="list-style-type: none"> Las carreteras nuevas son más seguras para todos los grupos de usuarios de carreteras (nivel de tres estrellas o mejor) 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de lesiones y muertes en carreteras en carreteras nuevas, en comparación con las carreteras existentes
4. Existente carreteras	<ul style="list-style-type: none"> Normas técnicas adecuadas para carreteras existentes Un plan para la mejora de la seguridad de las carreteras existentes. Establezca un presupuesto para carreteras más seguras Mejora de carreteras existentes para cumplir con los estándares técnicos. Utilice un enfoque sistemático para la realización de inspecciones / evaluaciones de seguridad vial de carreteras existentes o calificaciones de estrellas iRAP Llevar a cabo inspecciones / evaluaciones de seguridad vial para carreteras existentes con trabajo de seguridad correctiva identificado 	<ul style="list-style-type: none"> Seguridad mejorada de las carreteras existentes 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de lesiones y muertes por accidentes de tránsito en carreteras existentes
5. Vehículo normas	<ul style="list-style-type: none"> Tener estándares de seguridad de alta calidad para vehículos producidos, importados y registrados. Implementación de estándares para vehículos nuevos Configuración y funcionamiento de un sistema de inspección de vehículos Implementación de estándares para la importación de vehículos usados 	<ul style="list-style-type: none"> La flota de vehículos cumple con los estándares de seguridad de alta calidad 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de lesiones y muertes en carretera debido a defectos de vehículos y sistemas de seguridad inadecuados.

Comportamiento	Salir	Impacto
6 velocidad <ul style="list-style-type: none"> Política y legislación sobre gestión de la velocidad, incluida la fijación de límites de velocidad y la aplicación de la velocidad Establecimiento de límites de velocidad seguros y apropiados en todas las carreteras. Aplicación de los límites de velocidad Implementación de sistemas de datos sobre exceso de velocidad y lesiones y muertes relacionadas con el exceso de velocidad Actividades periódicas de concienciación pública sobre el exceso de velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> Los conductores de vehículos cumplen con los límites de velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de accidentes de tráfico y muertes por exceso de velocidad
7 motocicleta cascos <ul style="list-style-type: none"> Política y legislación sobre la calidad de los cascos, sobre el uso apropiado del casco y sobre la aplicación del uso del casco por parte de todos los motociclistas (conductores y pasajeros) Implementación de un sistema de cumplimiento para asegurar la calidad de los cascos vendidos (para cumplir con la Regulación 22 de la ONU o estándares nacionales equivalentes) Cumplimiento del uso del casco (para todos los pasajeros y pasajeros con motor de 2 y 3 ruedas) Implementación de sistemas de datos sobre el uso del casco Actividades periódicas de concienciación pública sobre el uso del casco 	<ul style="list-style-type: none"> Los motociclistas (motociclistas y pasajeros de 2 y 3 ruedas) usan apropiadamente un casco apropiado 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de lesiones en la cabeza (fatales o graves) de motociclistas
8.Vehículo ocupante proteccion <ul style="list-style-type: none"> Política y legislación sobre instalación y uso de cinturones de seguridad en automóviles Política y legislación sobre calidad, instalación y uso de sistemas de retención infantil (CRS) en automóviles Política y legislación sobre la aplicación del uso de cinturones de seguridad y CRS Implementación de un sistema de cumplimiento para asegurar la calidad de los asientos de seguridad para niños vendidos y usados Cumplimiento de la posición correcta del asiento y el uso de cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil Implementación de sistemas de datos sobre uso de cinturones de seguridad y CRS Actividades periódicas de concienciación pública sobre el uso del cinturón de seguridad y los CRS 	<ul style="list-style-type: none"> Los ocupantes del automóvil utilizan la posición correcta del asiento Los ocupantes del automóvil usan cinturones de seguridad de manera adecuada Los niños de edad pertinente están debidamente sujetos en los automóviles 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción de accidentes de tráfico y muertes por no uso del cinturón de seguridad Reducción de accidentes de tránsito y muertes entre niños debido a la no utilización de sistemas de retención infantil Reducción de la gravedad media de las lesiones.
9.Conducción bajo la influencia <ul style="list-style-type: none"> Política y legislación sobre la gestión de la conducción bajo los efectos del alcohol (límites de DUI, cumplimiento, conciencia) Política y legislación sobre la gestión de la conducción bajo los efectos de las drogas Aplicación de los límites de DUI y otras leyes relacionadas con el alcohol Aplicación de las leyes de conducción bajo los efectos de las drogas Implementación de sistemas de datos sobre conducción bajo los efectos del alcohol y / u otras sustancias psicoactivas Actividades periódicas de concienciación pública sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas 	<ul style="list-style-type: none"> Los conductores cumplen con los límites de alcohol por DUI Los conductores no consumen sustancias psicoactivas antes de conducir 	<ul style="list-style-type: none"> Reducción del número de accidentes de tráfico y muertes por consumo de alcohol por parte de los conductores Reducción de lesiones y muertes en carretera debido al uso de sustancias psicoactivas por parte del conductor

Comportamiento	Salir	Impacto
10. Distracción por móvil teléfono	<ul style="list-style-type: none"> Política y legislación sobre el uso de teléfonos móviles durante la conducción (modo de teléfono, concienciación, cumplimiento) Aplicación de la legislación sobre telefonía móvil Implementación de sistemas de datos sobre distracción por teléfono Actividades periódicas de concienciación pública sobre los efectos de distracción del uso de teléfonos móviles 	<ul style="list-style-type: none"> Los conductores no se distraen con los teléfonos móviles mientras conducen Reducción del número de lesiones y muertes en la carretera causadas por la distracción del uso del teléfono móvil
11. Profesional conductores	<ul style="list-style-type: none"> Política y legislación sobre requisitos de licencia, tiempos de conducción y períodos de descanso para conductores profesionales Implementación de la legislación sobre requisitos de licencia, tiempo de conducción y períodos de descanso para conductores profesionales. Aplicación de la legislación para conductores profesionales 	<ul style="list-style-type: none"> Los conductores profesionales cumplen con los requisitos de la licencia. Los conductores profesionales cumplen con el tiempo de conducción y los períodos de descanso. Reducción del número de accidentes y muertes en la carretera que involucran a conductores profesionales.
12. Oportuna emergencia cuidado	<ul style="list-style-type: none"> Política que especifica objetivos y parámetros nacionales (o subnacionales) para el intervalo de tiempo máximo entre un accidente de tráfico que ocasiona lesiones graves y la prestación de la primera atención profesional de emergencia. Designación de una agencia gubernamental líder con autoridad para coordinar la atención de emergencia prehospitalaria y en las instalaciones Distribución y dotación de recursos adecuados de los servicios de atención de emergencia en todo el país 	<ul style="list-style-type: none"> El parámetro objetivo de tiempo nacional para el intervalo entre el accidente y la provisión de la primera atención de emergencia profesional está dentro de objetivo nacional Reducción del tiempo para atención de emergencia profesional para los heridos en un accidente de tráfico Reducción del número de muertes y discapacidades por accidentes de tráfico por retraso o ausencia de servicios profesionales de atención de emergencia.

Posibles medidas e indicadores

La siguiente tabla enumera las posibles medidas para las acciones, los resultados y el impacto enumerados en la tabla anterior. Reúne todas las mediciones que ya se enumeraron en el Capítulo 2. Los elementos incluidos en esta tabla están estrechamente vinculados a las metas e indicadores globales. Sin embargo, los países pueden agregar otras medidas y / o más específicas.

Las medidas son la base de los indicadores. Suele ser útil segmentar los indicadores por grupos particulares (modos de transporte, sexo, edad, tipo de carretera, tipo de vehículo, etc.). Desde la perspectiva de la evaluación del desempeño, las mediciones son más útiles para "Resultado" e "Impacto". Pero, a veces, la medición de las acciones puede ser un buen predictor del resultado o impacto.

Medidas de acciones		Medidas de resultado	Medidas de impacto
1. Plan de acción	<ul style="list-style-type: none"> Publicación de un plan de acción nacional para la seguridad vial con metas Establecimiento de una agencia líder Proporción de intervenciones que se han implementado o se están implementando a tiempo Número de años entre actualizaciones de los objetivos Presupuesto de la agencia líder 	<ul style="list-style-type: none"> Proporción de intervenciones que se han implementado con éxito Número relativo de lesiones en la carretera y Proporción de metas del plan nacional que se han logrado 	<ul style="list-style-type: none"> Número de heridos y muertos en carretera Número relativo de lesiones en la carretera y muertes, teniendo en cuenta la población y la exposición
2. Global alineación	<ul style="list-style-type: none"> Número de acuerdos y convenios que se han ratificado o adherido 	<ul style="list-style-type: none"> Número de acuerdos ratificados o adheridos a ellos que se han aplicado plenamente a nivel nacional 	<ul style="list-style-type: none"> Número de heridos y muertos en carretera Número relativo de lesiones y muertes en carretera, teniendo en cuenta la población y la exposición
3. Nuevas carreteras	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de políticas que especifiquen el nivel de seguridad (por ejemplo, clasificación por estrellas) para nuevas carreteras Existencia de normas técnicas adecuadas para todos los usuarios de la vía que tengan en cuenta la seguridad de las nuevas carreteras. Existencia de una guía o manual de auditoría de seguridad vial para la realización de auditorías de seguridad vial para carreteras nuevas % de km de carreteras nuevas que se diseñan y construyen de acuerdo con las normas técnicas % de km de carreteras nuevas en las que se ha realizado una auditoría de seguridad vial (etapa de diseño preliminar / detallado) y se han abordado los problemas de seguridad identificados 	<ul style="list-style-type: none"> % de km de carreteras nuevas que cumplen el estándar de tres estrellas o superior para todos los usuarios de la carretera % de usuarios de la vía (por ejemplo, peatones, ciclistas, motociclistas y ocupantes de vehículos) que consideran que las nuevas carreteras son seguras 	<ul style="list-style-type: none"> Desempeño relativo en términos de lesiones y muertes en carreteras de carreteras nuevas en comparación con carreteras existentes, teniendo en cuenta la exposición Logro de tasas de mortalidad por kilómetro y por kilómetro recorrido en la nueva carretera que son más bajas que las especificadas (por ejemplo, tasas específicas; datos IRTAD; categorías de mapeo de riesgos iRAP; Estadísticas mundiales de carreteras de la IRF).
4. Existente carreteras	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de normas técnicas adecuadas para todos los usuarios de la vía que tengan en cuenta la seguridad de las carreteras existentes. 	<ul style="list-style-type: none"> % de viajes que se realizan en carreteras existentes que cumplen una calificación de tres estrellas o mejor para todos los usuarios de la carretera 	<ul style="list-style-type: none"> Número de heridos y muertos en accidentes de tráfico en carreteras existentes

	Medidas de acciones	Medidas de resultado	Medidas de impacto
	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de una guía o manual de inspección / evaluación de seguridad vial para la realización de auditorías de seguridad vial para inspecciones / evaluaciones de carreteras existentes. Existencia de un Programa de Evaluación Vial a nivel nacional con metas asociadas para el desempeño de la seguridad para cada usuario de la vía en las carreteras existentes. Existencia de un plan dotado de recursos para la mejora de la seguridad de las carreteras existentes Existencia de un presupuesto específico a largo plazo para carreteras más seguras que alcanzarán el objetivo de carreteras existente deseado para 2030 % de km en carreteras existentes de alto riesgo / una o dos estrellas que se mejoran anualmente para cumplir con los estándares técnicos para todos los usuarios de la carretera % de km de carreteras existentes que se han sometido a una inspección / evaluación de seguridad vial durante un período de cinco años con los tratamientos correctivos de seguridad adecuados implementados 	<ul style="list-style-type: none"> % de usuarios de la vía (por ejemplo, peatones, cyclists, motociclistas y ocupantes de vehículos) que consideran que las carreteras existentes son seguras 	<ul style="list-style-type: none"> Rendimiento relativo (antes y después) en términos de lesiones en la carretera y muertes en carreteras existentes que se han mejorado, teniendo en cuenta la exposición. Tasas de muertes y lesiones por kilómetro y por kilómetro recorrido en carreteras existentes que son inferiores a los objetivos especificados (por ejemplo, tasas específicas; datos de IRTAD; categorías de mapeo de riesgos de iRAP, Estadísticas de carreteras mundiales de IRF).
5. Vehículo normas	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de estándares de seguridad de alta calidad para vehículos producidos e importados Existencia de estándares de seguridad de alta calidad para vehículos registrados % de vehículos de nueva producción cuya conformidad con las normas se comprueba % de vehículos importados que se verifican para verificar el cumplimiento de las normas % de vehículos registrados que se controlan para verificar el cumplimiento de las normas 	<ul style="list-style-type: none"> % de toda la flota de vehículos que cumple con los estándares de seguridad de alta calidad 	<ul style="list-style-type: none"> Número de lesiones y muertes en carretera debidas a defectos del vehículo y sistemas de seguridad inadecuados Proporción de lesiones y muertes en carretera que se deben a defectos del vehículo y seguridad inadecuada. sistemas, teniendo en cuenta la exposición y el tamaño de la flota de vehículos
6. Exceso de velocidad	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de legislación sobre límites de velocidad Existencia de legislación sobre control de la velocidad % de km de carreteras para los que se han establecido límites de velocidad seguros y adecuados % de la población que considera que los límites de velocidad son adecuados Número de vehículos controlados para verificar el cumplimiento de los límites de velocidad. Existencia de sistemas de datos a exceso de velocidad Existencia de sistemas de datos sobre lesiones y muertes relacionadas con el exceso de velocidad Presupuesto destinado a actividades de sensibilización sobre los peligros del exceso de velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> % de conductores de vehículos que cumplen con los límites de velocidad % de conductores de vehículos que declaran tener • Proporción de exceso de velocidad como contribuyente en los últimos 30 días % de conductores de vehículos que declaran que encuentran aceptable el exceso de velocidad 	<ul style="list-style-type: none"> Número de heridos en carretera y muertes por exceso de velocidad Proporción de exceso de velocidad como contribuyente en los últimos 30 días dentro del número total de carreteras lesiones y muertes
7. Motocicleta cascos	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de legislación sobre calidad de cascos para motociclistas Existencia de legislación sobre el uso apropiado del casco para motociclistas Existencia de legislación sobre el cumplimiento del uso del casco por todos los motociclistas 	<ul style="list-style-type: none"> % de motociclistas que usan apropiadamente un casco apropiado % de motociclistas que declaran llevar siempre casco 	<ul style="list-style-type: none"> Número de lesiones en la cabeza (mortales o graves) de motociclistas

	Medidas de acciones	Medidas de resultado	Medidas de impacto
	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de un sistema que evalúa la conformidad de los cascos con los estándares de calidad % de cascos de moto vendidos / registrados cumpliendo con los estándares de calidad % de motociclistas que están de acuerdo con la necesidad de usar cascos que cumplan con los estándares de calidad Número de motociclistas controlados para verificar el cumplimiento del uso de cascos Existencia de sistemas de datos sobre el uso del casco Presupuesto destinado a actividades de concienciación pública sobre el uso del casco 	<ul style="list-style-type: none"> % de motociclistas que declaran que no usar casco es aceptable 	<ul style="list-style-type: none"> Número de traumatismos craneales (mortales o graves) de motociclistas, teniendo en cuenta la exposición
8. Vehículo ocupante protección	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de legislación sobre la instalación y el uso adecuados de cinturones de seguridad para conductores y pasajeros. Existencia de legislación sobre la instalación y el uso adecuados de los sistemas de retención infantil (CRS) en los automóviles Existencia de legislación sobre la aplicación del cinturón de seguridad y el uso de CRS Existencia de un sistema que evalúa el cumplimiento de los sistemas de retención infantil con respecto a los estándares de calidad. % de sistemas de retención infantil vendidos / utilizados que cumplen con los estándares de calidad Número de ocupantes del vehículo controlados para verificar el cumplimiento del uso del cinturón de seguridad Número de ocupantes infantiles del vehículo controlados para verificar el cumplimiento del uso del sistema de retención infantil Existencia de sistemas de datos sobre el uso de cinturones de seguridad y CRS Presupuesto gastado en actividades de concientización pública sobre cinturones de seguridad y CRS 	<ul style="list-style-type: none"> % de conductores de vehículos de motor que usan correctamente el cinturón de seguridad % de pasajeros de vehículos de motor que usan correctamente el cinturón de seguridad % de niños abrochados correctamente en CRS (o cinturones de seguridad, de la edad / talla apropiada) % de conductores y pasajeros de automóviles que declaran abrocharse siempre el cinturón de seguridad mientras conducen % de conductores de automóviles que declaran abrochar siempre a los niños en un CRS apropiado en su automóvil 	<ul style="list-style-type: none"> Número de heridos en carretera y muertes por uso incorrecto o no del cinturón de seguridad Número de heridos en la carretera y víctimas mortales debido al uso incorrecto o no del sistema de retención infantil Gravedad media de las lesiones de los ocupantes de vehículos en un accidente de tráfico Proporción del uso inadecuado o no de las sujeciones como factor contribuyente dentro del número total de lesiones y muertes en carretera
9. Conducir bajo la influencia	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de legislación que especifique los niveles máximos legales de concentración de alcohol en sangre (BAC) Existencia de legislación que especifique niveles máximos legales de sustancias psicoactivas Existencia de legislación que especifique el cumplimiento de los límites de BAC y otra legislación sobre DUI Número de conductores controlados para verificar el cumplimiento de los límites de DUI relacionados con el alcohol Número de conductores probados para el uso de sustancias psicoactivas Existencia de sistemas de datos sobre conducción bajo los efectos del alcohol y / u otras sustancias psicoactivas 	<ul style="list-style-type: none"> % de conductores de vehículos que cumplen con los límites de DUI relacionados con el alcohol % de conductores de vehículos que declaran haber bebido alcohol por encima del límite legal antes de conducir (en los últimos 30 días) % de conductores de vehículos que declaran haber consumido sustancias psicoactivas antes de conducir (en los últimos 30 días) 	<ul style="list-style-type: none"> Número de lesiones en la carretera y muertes debido al nivel ilegal de alcohol del conductor Número de traumatismos y víctimas mortales debido al nivel de sustancias psicoactivas del conductor Proporción del consumo de alcohol como factor contribuyente al número total de lesiones y muertes en carretera Proporción de conductores psicoactivos el uso de sustancias como factor contribuyente

Medidas de acciones		Medidas de resultado	Medidas de impacto
	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de sistemas de datos sobre lesiones y muertes en carretera causadas por la conducción en estado de ebriedad Presupuesto destinado a actividades de concienciación pública relacionadas con la conducción bajo los efectos del alcohol y sustancias psicoactivas. 		dentro del número total de accidentes de tránsito y muertes
10. Distracción por móvil teléfono	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de legislación sobre el uso de teléfonos móviles durante la conducción Existencia de legislación sobre la aplicación del uso de teléfonos móviles durante la conducción Número de conductores controlados para verificar el cumplimiento de la legislación sobre teléfonos móviles Existencia de sistemas de datos sobre distracción por teléfono Existencia de sistemas de datos sobre traumatismos y víctimas mortales provocados por distracciones por teléfono móvil Presupuesto de actividades de concienciación pública sobre los efectos de distracción del uso de teléfonos móviles 	<ul style="list-style-type: none"> % de conductores de vehículos que utilizan su teléfono móvil (dispositivo portátil) mientras conducen % de conductores de vehículos que declaran haber utilizado su teléfono móvil para llamar mientras conducían en los últimos 30 días % de conductores de vehículos que declaran haber usado su teléfono móvil para enviar mensajes de texto mientras conducían en los últimos 30 días 	<ul style="list-style-type: none"> Número de heridos en carretera y víctimas mortales debido a distracciones por teléfono móvil Proporción de distracción por teléfono como factor contribuyente al número total de lesiones y muertes en la carretera
11. Profesional conductores	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de legislación sobre requisitos de licencia para conductores profesionales Existencia de legislación sobre tiempos de conducción y períodos de descanso para conductores profesionales Existencia de legislación de aplicación de la normativa para conductores profesionales % de conductores profesionales en formación o reciclaje % de vehículos equipados con sistemas de registro adecuados para los períodos de conducción y descanso % de conductores profesionales que se comprueba el cumplimiento de la normativa sobre tiempos de conducción y períodos de descanso 	<ul style="list-style-type: none"> % de conductores profesionales que cumplen con todos los requisitos de licencia % de conductores profesionales que cumplen con requisitos de tiempo de conducción y períodos de descanso 	<ul style="list-style-type: none"> Número de lesiones y muertes en la carretera que involucran a conductores profesionales Número relativo de lesiones en la carretera y con requisitos de tiempo de conducción y períodos de descanso Proporción de lesiones y muertes que involucran a conductores profesionales, teniendo en cuenta la población y la exposición
12. Oportuna emergencia cuidado	<ul style="list-style-type: none"> Existencia de una política que especifique los objetivos y parámetros de tiempo nacionales (o subnacionales) para el intervalo máximo entre un accidente de tráfico que ocasiona lesiones graves y la prestación de la primera atención profesional de emergencia. Uso de métodos apropiados y definiciones claras para registrar y documentar los intervalos de tiempo entre un accidente de tráfico (incluido el momento en que ocurrió el accidente, la llegada de la policía, la llamada para atención de emergencia, etc.) y la primera atención de emergencia profesional brindada a las personas lesionadas. Existencia de una agencia designada con autoridad para coordinar la atención de emergencia, incluida la atención de emergencia prehospitalaria y en un centro. % de accidentes con lesiones graves donde no se proporcionaron servicios de atención de emergencia 	<ul style="list-style-type: none"> % de accidentes de tránsito que ocasionaron lesiones graves cuando el intervalo de tiempo hasta la atención de emergencia profesional no superó el objetivo nacional % de heridos en accidentes de tránsito que recibieron atención de emergencia oportuna en el lugar, durante el transporte o en las instalaciones 	<ul style="list-style-type: none"> Proporción del número de muertes por accidentes de tránsito entre los heridos graves en los servicios de tránsito Proporción del número de muertes por accidentes de tránsito entre las que se presentaron en hospitales por lesiones causadas por accidentes de tránsito



GLOBAL ROAD SAFETY PARTNERSHIP

<https://www.grsproadsafety.org/>



<https://www.vias.be/en/>