

Un enfoque integral de seguridad vial - el ejemplo de Alemania

Medidas para usuarios

(CAPACITAR Y EDUCAR, LEY DE TRÁNSITO, INCENTIVOS, CONTROL EN VÍA)



1966	Introducción de límite legal de alcohol de 1,3‰ de alcohol en la sangre
1970	Introducción del principio de conducción defensiva
1970	Uso obligatorio de luz direccional en áreas urbanas
1973	Revisión de límite legal de alcohol en la sangre a 0.8‰
1974	Sistema de acumulación de créditos para infracciones de tránsito
1974	Introducción de límite de velocidad recomendado en autopistas (Autobahnen) - 130 km/h
1975	El uso del cinturón y el casco se vuelve obligatorio
1976	Introducción de límite de velocidad de 100 km/h fuera de áreas construidas
1980	Introducción de multas por andar en motocicleta sin casco
1984	Introducción de multas por conducir sin el cinturón de seguridad ajustado
1986	Periodo de prueba de 2 años para conductores nuevos
1986	La edad mínima para conducir motocicletas pesadas se eleva a 20 años
1988	Introducción de distancia mínima para camiones y buses
1993	Uso obligatorio de asientos de seguridad para niños en automóviles
1995	Límite de velocidad obligatorio para vehículos que sobrepasan buses detenidos (velocidad de caminata)
1998	Revisión del límite legal de alcohol en la sangre a 0.5‰
2001	Introducción de multas por uso de teléfonos móviles al conducir
2007	Límite legal de alcohol en la sangre de 0.0 ‰ para conductores novatos y personas menores de 21 años
2010	Introducción de conducción acompañada para personas de 17 años

Organización

(PLANEACIÓN, FINANCIACIÓN, CONTROL)



1956	Inspecciones regulares de seguridad vial se vuelven obligatorias en regulaciones de tránsito vial (VwV-StVO)
1961	Inspecciones regulares vehiculares (ITV) se vuelven obligatorias
1969	Se funda el Consejo de Seguridad Vial Alemán (DVR), con base en los esfuerzos de todos los actores involucrados para lograr acción efectiva
1969	Publicación del boletín de la Asociación Alemana de Vías y Transporte (FGSV) sobre planes locales de transporte (introducción de análisis de siniestros, consideración del transporte no motorizado)
1971	Adopción de la Ley Municipal de Financiación de Transporte que introduce esquemas de financiación federal para transporte urbano y planes obligatorios de transporte locales
1979	Introducción de una planificación de transporte orientada a objetivos en reemplazo de la planificación orientada a la oferta (como en guías locales de planes de transporte)
2002	Introducción de auditorías de seguridad vial para evitar problemas relacionados con la seguridad vial durante el proceso de planificación
2008	Directiva 2008/96/EC del Parlamento y Consejo Europeo del 19 de noviembre sobre gestión de seguridad de infraestructura vial
1973, 1984, 2001 y 2011	Programas de Seguridad Vial del Gobierno Federal

Medidas de Vehículos

(SEGURIDAD ACTIVA, PASIVA, TELEMÁTICA)



1959	Introducción del cinturón de seguridad de tres puntos
1963	Introducción de la columna de dirección con absorción de energía (evitando lesiones excesivas en el conductor en caso de impacto frontal severo)
1978	Introducción de ABS (sistema de frenos anti-bloqueo)
1980	Primera introducción del airbag (solo en asiento del conductor) para un automóvil Mercedes
1990	Introducción obligatoria de guardas de seguridad laterales en camiones superiores a 3,5 toneladas para proteger a los conductores de vehículos de dos ruedas y a peatones
1996	Introducción de BAS (Sistema de Frenos Asistido) en todos los vehículos

1996	Introducción de procesos de prueba Euro.NCAP para dispositivos de seguridad pasiva para vehículos
1998	Uso incrementado de "windowbags" (airbags que protegen a los pasajeros de lesiones en la cabeza)
2004	Compromiso de industria europea de manufactura de automóviles de equipar todos los automóviles nuevos con sistemas ABS
2011	Introducción obligatoria de Control de Estabilidad Electrónico en todos los automóviles y camiones nuevos en la Unión Europea

Medidas de infraestructura

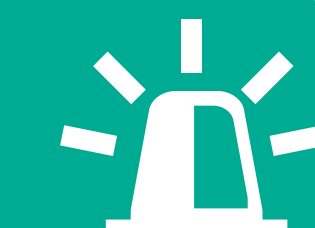
(DISEÑO VIAL, CONSTRUCCIÓN VIAL, MANTENIMIENTO)



1964	Introducción de pasos de cebra para peatones
1973	Introducción de estándares de diseño geométrico, secciones y velocidades de diseño a ser integrados en guías de diseño
1977	Introducción de principios generales de diseño de redes viales, clasificación de vías según categorías viales (interstatal, arterial, colectoras, local) y tipo de conexión (urbana v rural, volumen esperado, etc)
1980	Introducción de zonas con tránsito calmado ("Spielstraßen" o "calles de juego"), diseñadas para ser enfocadas en los peatones
1981	Publicación de recomendaciones de la Asociación Alemana de Investigación Vial y de Transporte (FGSV) sobre tránsito calmado en áreas residenciales
1982	Introducción de guías para secciones viales (RAS-Q) incluyendo la determinación de dimensiones de los componentes de la vía con base en características físicas y de volumen
1983	Primeros ensayos para zonas con límite de velocidad de 30 km/h en áreas residenciales
1990	Mayor uso de glorietas como alternativa de intersecciones
1993	Nuevas recomendaciones de diseño para vías urbanas principales (incluyendo consideraciones de diseño urbano y requisitos para peatones y ciclistas)
1995	Guías revisadas de trazado vial incluyendo actualizaciones de requisitos de visibilidad para sobrepasos
1996	Introducción de diseños viales 2+1 para vías rurales de alto nivel para prevenir siniestros de sobrepaso
2006	Introducción de infraestructura vial autoexplicativa (estandarizada) y tolerante en guías de diseño
2007	Recomendaciones específicas para mejorar la seguridad vial en rutas populares de motocicletas a través de diseños viales y medidas de control en vía mejorados.
2008	Primer proyecto de espacio compartido en Alemania (Ciudad de Bohmté)
2011	Introducción del principio "Diseño para todos" para proveer infraestructura accesible de transporte (HBVA)

Servicios de Rescate

(ALERTA, RESCATE)



1970	Primera base de SMEH permanente (Servicios Médicos de Emergencia por Helicóptero) establecida en Múnich
1971	Introducción de teléfonos de emergencia a lo largo de las autopistas y vías principales
1973	Introducción de números de llamada de emergencia a nivel país 110 (policía) y 112 (bomberos), aunque continúan los números regionales de SME
1974	Primera ley de SME introducida en el Estado Federal de Bavaria, la cual define los requisitos de personal, equipos y tiempos de respuesta. Otros estados federales le siguen en poco tiempo.
1998	Introducción en toda la Unión Europea del número de emergencia 112 para SME

El reto de la seguridad vial

Alrededor de 3.400 personas mueren cada día en siniestros de tránsito alrededor del mundo. Adicionalmente, 50 millones de personas resultan heridas cada año. A pesar de sus niveles comparativamente bajos de motorización, las economías emergentes y los países en desarrollo de América Latina, África, el Medio Oriente y Asia resultan particularmente afectadas, con más de 90% de las muertes de tránsito ocurriendo en estos países. Si continúan las tendencias actuales, los siniestros viales tendrán mayor proporción que el HIV/SIDA y la tuberculosis, convirtiéndose en la tercera amenaza más significativa para la salud para el 2030.

Al lanzar la Década de Seguridad Vial 2011-2020, las Naciones Unidas han llamado a los estados miembros a incrementar sus esfuerzos para mejorar la seguridad vial. Esta infografía ilustra el enfoque integral que Alemania ha tomado como respuesta al rápido incremento en tasas de muertes desde la década de 1950. Al igual que muchos otros países europeos, Alemania ha sido exitosa en reducir las muertes de manera significativa gracias a un conjunto de medidas que pueden ser replicados en otras partes.

Más información y la infografía como PDF:



Datos de publicación

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit
(GIZ) GmbH
Proyecto Sectorial: Movilidad Sostenible

Diseño: Julia Klasen
Concepto y Edición: Dominik Schmid
Traducción: Despacio.org
Contacto: transport@qiz.de

Las fuentes de datos para lesiones y muertes: DESTATIS
Con agradecimiento especial a Prof. Dr.-Ing. Jürgen Gerlach,
University of Wuppertal, y Dr. Markus Lerner, Federal
Highway Research Institute (BAST), por sus útiles sugerencias.
Todo error u omisión queda en GIZ.

Original de Agosto 2015, traducción de enero 2017



Publicado por



Traducido por



Por encargo de



**Ministerio Federal de
Cooperación Económica
y Desarrollo**



Ministerio Federal
de Medio Ambiente, Protección de la Naturaleza
Obras Públicas y Seguridad Nuclear

