

PACTO NAVARRO

POR LA
MOVILIDAD SEGURA Y SOSTENIBLE

2025 -2030



Tráfico
Navarra
Nafarroako
Trafikoa

Gobierno
de Navarra



Nafarroako
Gobernua



NAVARRA ❖ **NAFARROA**

Una forma de funcionar | Our own way | Gauzak egiteko dugun modua

ÍNDICE

01

INTRODUCCIÓN

02

POR QUÉ UN PACTO

03

CONTENIDO DEL PACTO

04

MODELO DE GOBERNANZA



Tráfico
Navarra
Nafarroako
Trafikoa



01

INTRODUCCIÓN

Foto de Johannes Hofmann en Unsplash

La movilidad de las personas forma parte intrínseca de su existencia. Y a la vez es un derecho humano fundamental, íntimamente ligado al acceso a otros derechos básicos (educación, empleo, salud, vivienda...).

Este derecho se traduce en la capacidad de las personas para desplazarse de un lugar a otro de manera **segura**, accesible y eficiente, sin importar sus condiciones económicas, sociales o geográficas.

La movilidad impacta de forma relevante en la calidad de vida de las personas. Es por lo que, en los desplazamientos de las mismas, resulta cada vez más relevante y necesario contemplar la seguridad en la ecuación.

Desgraciadamente, las víctimas (fallecidas, heridas graves y leves), vienen acompañando a los accidentes de forma inseparable.

A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito, causan casi 1,3 millones de fallecimientos y se estiman 50 millones de traumatismos cada año, lo que las convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes a nivel mundial. Se prevé que causarán, durante el próximo decenio, 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos.

Durante 2023, en las carreteras de la UE fallecieron 20.400 personas a consecuencia de siniestros viales. La media fue de 46 muertes por millón de habitantes. En la misma fecha, en España la media fue de 36 víctimas mortales por millón de habitantes. Y en Navarra el valor promediado en ese mismo año fue de 24.

Estas tasas de mortalidad de los diferentes países que conforman la UE, no han cambiado en exceso en los últimos tiempos.

En consecuencia, queda mucho camino por recorrer para alcanzar la cifra “**cero fallecimientos**” por incidentes viales.

02

POR QUÉ UN
PACTO

Foto de Jake Givens en Unsplash

En 2009 la Organización Mundial de la Salud (OMS), publicó el informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. En el mismo la Comisión de Seguridad Vial Mundial hacía un llamamiento para que se instituyera un Decenio de Acción para la Seguridad Vial. A raíz de lo cual, la Organización de las Naciones Unidas (ONU), declaró el periodo 2011-2020 como **Decenio de Acción para la Seguridad Vial**.

Ello presentó un marco temporal para tomar medidas destinadas a alentar el compromiso político y la asignación de recursos. Incluyendo el enfoque sobre un **“sistema seguro”**, que pretendía desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano tomando en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano. Igualmente, reconocía la importancia de la implicación local y regional. Las actividades encaminadas a lograr la finalidad del Decenio deberían ejecutarse en el nivel más adecuado y debería alentarse la participación de diversos sectores.

En 2015, la ONU aprobó la **Agenda 2030** para el Desarrollo Sostenible. Una hoja de ruta universal para poner fin a diversas problemáticas humanas y facilitar el desarrollo de las personas.

Una oportunidad para que los países y sus sociedades emprendieran un nuevo camino con el que mejorar la vida de la ciudadanía, sin dejar a nadie atrás.

La **Agenda 2030** establece 17 **Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS)** con 169 **metas** a alcanzar en el año 2030.

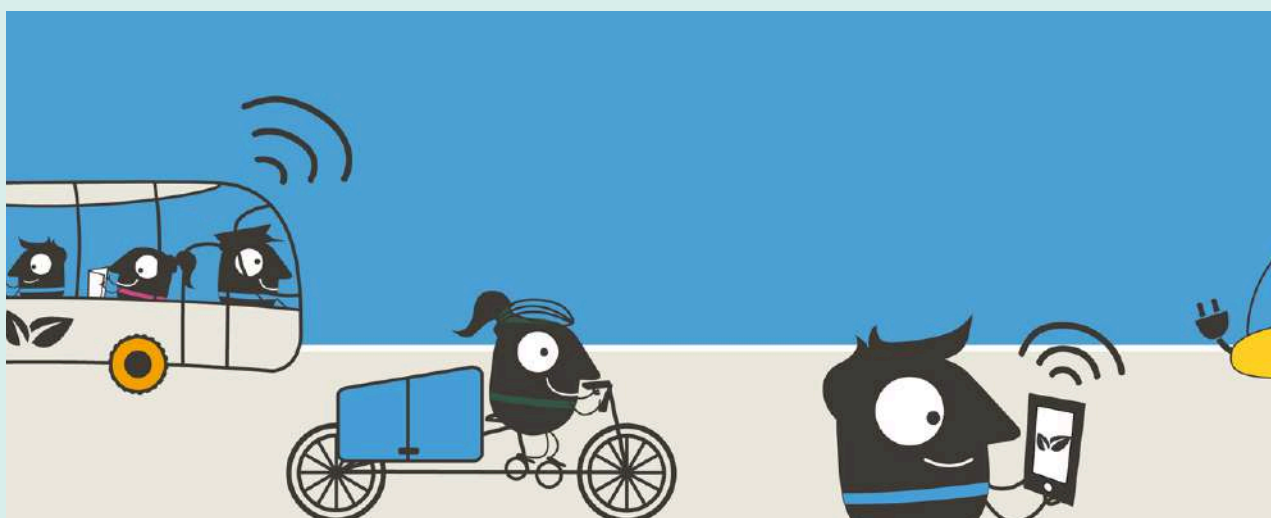




Foto Fuente propia

Estos **ODS** son universales y afectan a todos los países, con independencia de su grado de desarrollo, tienen un carácter integrado e indivisible, y conjugan las tres dimensiones del desarrollo sostenible: la económica, la social y la medioambiental.

Cada país firmante es el principal responsable de su propio desarrollo económico, social y medioambiental, y por ello responsable de implementar los **ODS** y sus **metas**.

La **Agenda 2030** es un **plan de acción** que orienta las capacidades de las instituciones en relación a sus responsabilidades para alcanzar las 169 metas y cumplir sus finalidades en favor de las personas, el planeta, la prosperidad y la paz universal. Para todo ello exige a los países desarrollados que incorporen los **ODS** en sus políticas públicas internas, y establece como vía necesaria la **Alianza de instituciones y ciudadanía** con el fin de no dejar a nadie atrás.

Con esta **Agenda 2030**, la ONU dio un paso más incluyendo de lleno en el mismo texto redactor la **SEGURIDAD VIAL** como uno de los principales problemas de salud y de desarrollo a los que hacer frente.

Meta 3.6. “Para 2030, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo”.

Lo cual garantiza una acción continua respecto de otras ya emprendidas y proporciona el marco idóneo para integrar la **SEGURIDAD VIAL** con otras áreas de la actuación política.



Foto Fuente propia

En febrero de 2020, la 3ª Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial, organizada por la OMS en Estocolmo estableció otro hito fundamental en la forma de abordar la **SEGURIDAD VIAL**

La misma reflexionaba sobre las muertes causadas en el mundo por accidentes de tráfico, indicando que constituyen una **epidemia** y una **crisis** que pueden prevenirse y que evitarlas requerirá de un compromiso político más significativo y una mayor acción a todos los niveles en la próxima década. Igualmente reconoce las lecciones aprendidas de la **Década de Acción para la Seguridad Vial 2011 – 2020** como la necesidad de promover un enfoque integrado para la **SEGURIDAD VIAL**, el enfoque de **sistema seguro** y «**Visión Cero**», y la necesidad de fortalecer las colaboraciones interinstitucionales.

En su Declaración final, (**Declaración de Estocolmo**) se marcaron una serie de propósitos con el compromiso de alcanzar la **Meta 3.6** de los **ODS** en el año **2030** (reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo), y el objetivo a largo plazo de la **Visión Cero** para el año **2050**.

El compromiso de la ONU con la **SEGURIDAD VIAL** en el mundo, se ha actualizado en la resolución “**Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo**”, que proclama el periodo 2021- 2030 como **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial**, con el objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50% durante este periodo; y actualizar en este mismo sentido el compromiso de la **Meta 3.6**. de los **ODS**.

Este Plan Mundial para el **Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial** rechaza seguir funcionando como de costumbre y pide a los gobiernos y las partes interesadas que sigan un nuevo camino, un camino que conceda prioridad a un enfoque integrado de sistemas de seguridad y lo ponga en práctica y que sitúe directamente la **SEGURIDAD VIAL** como un **impulso decisivo del desarrollo sostenible**.

La Unión Europea acordó en 2016 asumir la **Agenda 2030** de Naciones Unidas, elaborando un sistema de indicadores para el seguimiento de las políticas internas y externas vinculadas a dicha Agenda.

También reconoció la necesidad de continuar los esfuerzos para la mejora de la **SEGURIDAD VIAL** realizados durante el decenio 2011-2020.

En 2017, los Estados Miembros de la UE, por medio de la **Declaración de La Valeta**, se comprometieron a darles continuidad a los esfuerzos con el objetivo final de alcanzar la «**Visión Cero**» en el año 2050, pero con **metas alcanzables** durante el decenio 2021-2030.

En 2018, la UE se marcó el objetivo de reducir en un 50% el número de víctimas mortales en carretera y, por primera vez, también el número de personas heridas graves en 2030. Esto se estableció en el **Plan de Acción Estratégico sobre la Seguridad Vial de la Comisión**, así como en el Marco de la política de la Unión Europea en materia de seguridad vial para 2021-2030, en los que también se fijaron planes en materia de **SEGURIDAD VIAL** para alcanzar el objetivo «**Visión Cero**»: **cero muertes en carretera de aquí a 2050**.



Los trabajos de la Comisión Europea para definir el marco de la **SEGURIDAD VIAL** en Europa durante este decenio se concretaron en el documento **EU Road Safety Policy Framework 2021-2030. Next Steps towards 'Vision Zero'**, el cual establece que:

- La mentalidad del objetivo «Visión Cero» debe arraigar más de lo que lo ha hecho hasta ahora, tanto entre las personas responsables políticas como en la sociedad en general.

- Se debe aplicar el «Sistema Seguro» a escala de la UE.

- Debemos estar preparados para afrontar nuevas tendencias, como el creciente fenómeno de las distracciones causadas por dispositivos electrónicos.

- La automatización, la economía colaborativa y las nuevas formas de movilidad personal también ofrecen nuevas oportunidades para luchar contra la congestión del tráfico, especialmente en zonas urbanas. Si bien estas opciones de transporte son interesantes y más respetuosas con el medio ambiente, también debemos garantizar que sean seguras.

- Los pueblos y ciudades en particular están bien posicionados para desarrollar las sinergias entre medidas de seguridad y sostenibilidad.

- Hay que permitir un acceso a la movilidad segura, asequible y saludable a todos los miembros de la sociedad, en particular personas con discapacidad y personas mayores.



Foto Fuente propia IA



El documento marca los objetivos numéricos de reducción de la siniestralidad:

Para **2030**:

Reducir a la mitad el número de personas **fallecidas** en la UE.

Reducir a la mitad el número de personas **heridas graves** en la UE.

Para **2050**:

Cero personas fallecidas en accidentes de tráfico.

Por medio de todas estas acciones y propuestas, la Comisión Europea ha vuelto a insistir en la fuerte interdependencia entre seguridad y otras políticas, especialmente las de transporte y movilidad, con la publicación de la **Estrategia de movilidad sostenible e inteligente**. Destacando como prioridades: tomar acciones frente a problemas como la **velocidad**, el **consumo** de alcohol y otras drogas y las **distracciones** (factores fuertemente relacionados tanto con la frecuencia como con la gravedad de los accidentes), la protección de los colectivos y medios **vulnerables**, una mejor recopilación y análisis de **datos**, así como en la revisión del Reglamento relativo a la red transeuropea de transporte y del marco de movilidad urbana, entre otros.

El Gobierno de España constituyó en 2017 un Grupo de Alto Nivel para la Agenda 2030, con el fin de coordinar la posición española y las actuaciones necesarias para el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (**ODS**). Ha emitido ya el primer informe voluntario de progreso, ha preparado un Plan de Acción estatal y recientemente ha creado el Alto Comisionado para la **Agenda 2030**.

Comprometida a seguir los pasos definidos en la **Declaración de La Valeta**, de 2017, de cara a los objetivos intermedios y al objetivo final, España ha elaborado la **Estrategia para la Seguridad Vial** según el esquema de definición y ejecución de las Políticas de Seguridad Vial basado en la Gestión por Objetivos.

En 2016 el Parlamento Foral acordó impulsar la alineación de las políticas públicas con los ODS y sus metas. Para ello el Gobierno de Navarra creó una **Comisión Interdepartamental** que ha elaborado el Informe sobre el estado actual de los **ODS** en Navarra, revisando por cada uno de ellos las orientaciones, tanto para la política interna de Navarra, como para la de Cooperación al Desarrollo.

Varios son los Planes Estratégicos elaborados en el seno de la Comunidad Foral y bajo el amparo de la ciudadanía y de sus representantes que, de una u otra manera, contemplan entre sus actuaciones los **ODS** de la Agenda 2030 y las diversas políticas europeas relacionadas anteriormente y que reconocen la necesidad de continuar los esfuerzos para la mejora de la **SEGURIDAD VIAL**:

- Estrategia Navarra Sostenible 2030
- Hoja de Ruta del Cambio Climático de Navarra. 2017-2030-2050
- IV Plan Director de Carreteras de la CF de Navarra (hasta 2029)
- Mantenimiento de vialidad y seguridad en la red de carreteras
- Plan Director de Movilidad Sostenible (2018 – 2030)
- Plan de Transporte Público Interurbano
- Plan Energético de Navarra Horizonte 2030 – PEN2030
- III Plan de prevención: Drogas y Adicciones (2018 – 2023)
- Plan Operativo de Accesibilidad Universal 2022
- II Plan Foral de Juventud (2021 – 2023)
- Plan Estratégico de Igualdad entre mujeres y hombres (22–27)



Foto Fuente propia



- Estrategia Territorial de Navarra – ETN2005
- Diversas Agendas Locales 2030
- Plan Estratégico de Policía Foral (2024-27)
- Plan Estratégico de Movilidad Segura 2027

Todos ellos constituyen, en sí mismos, iniciativas palanca en aras de cumplir los compromisos adquiridos para alcanzar las **metas**, realizar su seguimiento y diseñar los procedimientos para alcanzar los objetivos de la **Agenda 2030**.

De la media de los últimos seis años, fallecen aproximadamente un total de **27** personas a causa de un accidente de tráfico en la Comunidad Foral de Navarra.

Atendiendo al tipo de siniestro, las salidas de vía fueron las que ocasionaron la mayor parte de personas fallecidas en accidente de tráfico. Así mismo, los siniestros en vía interurbana son los que más fallecimientos registran.

Todos los organismos competentes en el ámbito, las políticas y estrategias de los Gobiernos y Entidades reconocen la importancia del problema, la responsabilidad compartida en el ámbito y la necesidad de intervenir ante la lacra que suponen los **incidentes viales**, con consecuencias personales, sociales y económicas.

El **Plan Estratégico de Movilidad Segura** (2024–2027), presentado a la **Comisión de Seguridad Vial de Navarra** establece, dentro de una veintena de líneas de acción, con el objeto de sumar esfuerzos de forma transversal y en pro de una Navarra más **segura** la de “**impulsar un pacto Navarro para la movilidad segura**”.



03

CONTENIDO DEL
PACTO

El Gobierno de Navarra establece un **“Pacto para la movilidad segura y sostenible”**, como estrategia de la administración foral por medio del que se compromete para la consecución en 2050 de un escenario de **“Visión Cero”**, sin víctimas mortales y sin personas heridas graves con secuelas de por vida.

Este Pacto está alineado con la **Agenda 2030**, el Plan Mundial para el Decenio de Acción de Naciones Unidas y la Unión Europea, así como con los planteados y vigentes, a día de hoy, en la Comunidad Foral de Navarra que, de forma transversal, impactan en la **SEGURIDAD VIAL**.

La **VISIÓN** primordial de este Pacto es absolutamente transversal, y trata de garantizar la transición hacia una movilidad más segura y, al mismo tiempo, sostenible, saludable, conectada y automatizada en toda la Comunidad Foral.

Los **4 ejes estratégicos**, a partir de los cuales se desarrollan los subsiguientes objetivos del **“Pacto para la movilidad segura y sostenible”**, se recogen a continuación:



Foto Fuente propia

1. Priorizar la Seguridad Vial en las acciones de Gobierno

. Reforzar la colaboración interinstitucional y público/privada para reducir el número de personas fallecidas y heridas graves en nuestras calles y carreteras a la mitad en 2030 con respecto a 2019.

. Desplegar iniciativas para eliminación de Zonas de Alta Siniestralidad y tomar acciones frente a los factores relacionados con la frecuencia y gravedad de los incidentes viales.

. Fomentar la coordinación y analítica de datos que permita enriquecer un Espacio de Datos de Tráfico y Movilidad. En pos de una mejor recopilación y análisis de datos.

2. Promover una movilidad sostenible, accesible y saludable

. Promover la colaboración entre administraciones, industria y sociedad para fomentar el transporte inteligente y los servicios de movilidad accesible y sostenible, bajo el prisma del Sistema Seguro.

. Garantizar la movilidad segura de la población, empoderando a los colectivos vulnerables. Situando directamente la seguridad vial como un impulso decisivo del desarrollo sostenible.

. Implementar la participación transversal en un espacio de diálogo que reflexione y fomente la visión integral y coordinada de los diferentes actores en la movilidad.

3. Fomentar las nuevas tecnologías y su aplicación en los vehículos y las infraestructuras viales.

- . Fomentar el desarrollo e integración de los avances tecnológicos en los recursos puestos a disposición de la gestión del tráfico y la movilidad.

- . Priorizar un enfoque integrado de sistemas de seguridad en la red viaria y en los espacios coexistentes de movilidad.

4. Implementar una estrategia sensibilizadora y educativa para acompañar a la sociedad hacia la Visión Cero

- . Fortalecer la capacidad de respuesta en el lugar del incidente vial tanto de profesionales como de personas inexpertas que se encuentren en la zona del mismo, de forma consensuada con las políticas de emergencia y técnicas aprobadas.

- . Crear una red de Municipios por la Movilidad Segura, fomentando el desarrollo de Planes Locales de Seguridad Vial y Movilidad.

- . Construcción de un Currículum de Educación y Formación para la movilidad sostenible y segura a lo largo de toda la vida de la población.

El período de vigencia del presente “**Pacto por la Movilidad segura y sostenible**” se sitúa en el período de los años **2025** y **2030**.

Las diferentes entidades públicas y privadas que así lo manifiesten podrán adherirse al Pacto, mediante la formalización del correspondiente documento de adhesión.



Foto Fuente propia



04

MODELO DE
GOBERNANZA



Foto Fuente propia

Este Pacto dispone de un modelo de gobernanza que permitirá llevar a cabo el seguimiento y evaluación de los compromisos asumidos por los agentes adheridos al mismo.

El carácter universal y transversal de la movilidad segura y sostenible, hacen necesario el establecimiento de una estructura de gobernanza bajo los principios de **colaboración, cooperación** y **coordinación**, desde el pleno respeto al reparto competencial y con la participación de la totalidad de intervinientes implicados.

Para ello se creará una **Comisión de Seguimiento** que será la que elabore anualmente los pertinentes informes sobre el grado de avance del Pacto por todas las partes. Así mismo, ostentará funciones de fomento de la cooperación entre las diferentes administraciones competentes en materia de transportes, movilidad y tráfico, y de consulta de las administraciones públicas con el sector y las personas usuarias.

Esta Comisión de Seguimiento la constituirá un grupo de trabajo definido en el seno de la **Comisión de Seguridad Vial de Navarra**.

Remitirá sus informes a la autoridad de Tráfico de Navarra, quien a su vez informará a la **Comisión Interdepartamental** que elabora el Informe sobre el estado actual de los **ODS** en Navarra.

