

- DECENIO DE ACCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA SEGURIDAD VIAL: PROYECTO PLAN DE ACCIÓN
- RESOLUCIÓN APROBADA POR LA ASAMBLEA GENERAL 64/255.
«MEJORAMIENTO DE LA SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO»
- DICTAMEN DEL COMITÉ ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO SOBRE EL TEMA
«HACIA UN ESPACIO EUROPEO DE SEGURIDAD VIAL: ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS PARA LA SEGURIDAD VIAL HASTA 2020»
- PLAN MUNDIAL PARA EL DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2011–2020



Cortesía de la Fundación Red de la Dignidad

República Dominicana.
Abril 2011

DECENIO DE ACCIÓN DE LAS NACIONES UNIDAS PARA LA SEGURIDAD VIAL: PROYECTO PLAN DE ACCIÓN



Cortesía de la Fundación Red de la Dignidad

República Dominicana.
Abril 2011

Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial: proyecto de plan de acción

Informe de la Secretaría

1. Los traumatismos causados por el tránsito son la novena causa de mortalidad a escala planetaria, lo que se traduce en la muerte de 1,3 millones de personas y entre 20 y 50 millones de traumatismos no mortales al año. Además, son la principal causa de mortalidad de jóvenes de entre 15 y 29 años de edad. Las proyecciones indican que, en ausencia de un nuevo compromiso mundial y duradero para prevenir esos traumatismos, la situación no hará sino empeorar, con previsiones que apuntan a un aumento de la mortalidad de alrededor del 65% en los próximos 20 años. Se piensa que para 2030 los traumatismos causados por el tránsito constituirán la quinta causa de mortalidad en el mundo.
2. Este gran problema de salud pública tiene muy diversas consecuencias sociales y económicas, que, de quedar desatendidas, pueden frenar la progresión hacia el cumplimiento de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y posiblemente lastrar el desarrollo sostenible de los países. Las pérdidas económicas de las víctimas, sus familias y las naciones en su conjunto derivan del costo de los tratamientos y también de la disminución o pérdida de productividad por muerte o discapacidad y debido a que los familiares se ven obligados a tomar tiempo para ocuparse de los heridos.
3. En el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, que la OMS y el Banco Mundial empezaron a publicar con ocasión del Día Mundial de la Salud 2004, dedicado a la seguridad vial, se resumen la magnitud del problema y las consecuencias de esos traumatismos para la salud pública y el desarrollo mundiales.¹ En el informe se sintetizan los principales factores de riesgo de este tipo de traumatismos y se presentan datos probatorios sobre la eficacia de numerosas intervenciones. Asimismo, se recomiendan medidas que los Estados Miembros pueden instituir para mejorar la seguridad en su red viaria.
4. En mayo de 2004, tras la publicación del informe mundial, la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la resolución 58/289 sobre «Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo», en la cual subrayaba la importancia de la cooperación internacional para prestar mayor apoyo a los esfuerzos destinados a hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo. En la resolución, la Asamblea General también invitaba a la OMS a que, cooperando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, asumiera la coordinación de las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas.

¹ Peden M, Scurfield R, Sleet D *et al.* (comp.) *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Washington, Organización Panamericana de la Salud, Oficina Sanitaria Panamericana, Oficina Regional de la OMS, 2004.

5. Unos días más tarde, la Asamblea Mundial de la Salud adoptó la resolución WHA57.10 sobre «Seguridad vial y salud», en la que aceptaba la mencionada invitación de la Asamblea General de las Naciones Unidas a la OMS para que ésta coordinara las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas. La Asamblea de la Salud también instaba a los Estados Miembros a movilizar a su sector de la salud pública y recomendaba la aplicación de una serie de prácticas adecuadas.

6. Conforme a la invitación de la Asamblea General, en los últimos cinco años la OMS ha colaborado estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas para coordinar el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, en el que participan las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales que se esfuerzan por mejorar la seguridad vial. En el Grupo están presentes 12 fondos, programas y organismos del sistema de las Naciones Unidas: la OMS, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados, el Programa Mundial de Alimentos, el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos, el Banco Mundial y las cinco comisiones regionales. También integran el Grupo una cincuentena de entidades (organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, fundaciones y empresas privadas) que trabajan en temas de seguridad vial a nivel internacional y aportan un amplio acervo de experiencias y conocimientos prácticos.

7. En la resolución WHA57.10 sobre «Seguridad vial y salud», la Asamblea de la Salud también recomendó a los Estados Miembros que fortalecieran los sistemas de asistencia prehospitalaria y traumatológica a las víctimas de las colisiones en las vías de tránsito. En su resolución WHA60.22 sobre «Sistemas de salud: sistemas de atención de emergencia», adoptada en 2007, la Asamblea de la Salud instó a los Estados Miembros a reforzar la prestación de atención traumatológica y de emergencia. En su resolución WHA58.23 sobre «Discapacidad, incluidos la prevención, el tratamiento y la rehabilitación», adoptada en 2005, instó a los Estados Miembros a promover los derechos y la dignidad de las personas con discapacidad.

8. En 2009, la OMS publicó un informe sobre la situación de la seguridad vial en el mundo,¹ para el cual había reunido información de los Estados Miembros empleando un método normalizado para obtener datos comparables. Aquella fue la primera evaluación del tema a escala mundial, y puso de manifiesto las deficiencias que presentaba la labor de los países en materia de seguridad vial. En el informe se subraya el hecho de que la mitad de las personas muertas por accidentes de tránsito son «usuarios vulnerables de la vía pública» (esto es, motociclistas, ciclistas y peatones), así como el porcentaje relativamente bajo de países que cuentan con una legislación global sobre los principales factores de riesgo en materia de seguridad vial.

9. Desde que se estableció el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, la OMS colabora estrechamente con otros muchos organismos en la elaboración de una serie de manuales de prácticas adecuadas. En estas publicaciones se ofrece a los países directrices de carácter práctico para: lograr un mayor nivel de utilización del cinturón de seguridad; reducir la conducción bajo los efectos del alcohol; incrementar el uso del casco por los motociclistas; reducir la velocidad; y perfeccionar los sistemas de gestión de datos. La Secretaría también ha prestado un mayor apoyo técnico directo a los Estados Miembros para que apliquen esas directrices y otras medidas que puedan adoptar para mejorar la seguridad vial en el país.

¹ *Global status report on road safety: time for action*. Ginebra, Organización Mundial de la Salud, 2009.

10. En su informe de 2009, la Comisión de Seguridad Vial Mundial hizo público un llamamiento en favor de un decenio de acción para la seguridad vial.¹ En noviembre de aquel año, el Gobierno de la Federación de Rusia acogió la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial (Moscú, 19-20 de noviembre de 2009), en cuyo transcurso se aprobó la Declaración de Moscú. En ella se invitaba a la Asamblea General de las Naciones Unidas a declarar el periodo 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

11. En marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en su resolución 64/255, proclamó el periodo 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial y fijó como objetivo el de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. En la resolución se solicitaba a la OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparasen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilitara la consecución de sus objetivos.

12. En respuesta a la resolución 64/255, la OMS preparó un Plan de Acción para el Decenio mediante un amplio proceso de consultas con las partes interesadas, que se concretó en una masiva contribución de los miembros del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, en una consulta abierta por Internet y en aportaciones de los Amigos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (grupo oficioso de Estados Miembros y organismos internacionales que respaldan el Decenio).

13. El Plan está centrado en actividades que pueden realizarse a escala nacional o local, aunque también incluye algunas de dimensión internacional. Esas actividades se dividen en cinco categorías temáticas: mejor gestión de la seguridad vial mediante una serie de mecanismos multisectoriales; evaluación de la infraestructura viaria y mejora de su trazado; vehículos más seguros; cambio de comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito; y mejora de los servicios de atención de emergencia y rehabilitación. El Plan sirve de guía a los gobiernos para definir sus propios planes y objetivos en función de las prioridades y metas que su país tenga marcadas como parte del Decenio. Las organizaciones no gubernamentales y el sector privado trabajan ahora para definir de qué manera contribuirán a la aplicación del Plan Mundial.

14. En cuanto a la dimensión internacional, el Plan prevé la coordinación de varias actividades, tales como: incrementar la financiación mundial destinada a la seguridad vial; promover la seguridad vial al más alto nivel; mejorar el nivel de conciencia y conocimiento de los factores de riesgo y las medidas preventivas; orientar a los países para que refuercen los sistemas de gestión de la seguridad vial y apliquen prácticas adecuadas en materia de seguridad vial y atención traumatológica; y mejorar la calidad de los datos sobre seguridad vial.

15. La Asamblea General, en su resolución 64/255, también invitó a la OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que coordinaran el seguimiento periódico de los progresos hacia el cumplimiento de los objetivos fijados en el Plan de Acción. Está previsto seguir de cerca esa evolución mediante diversos procesos, recurriendo en particular a los datos de ulteriores informes sobre la situación mundial y de un examen a mitad de periodo.

¹ Watkins K, Sridhar D. *Road traffic injuries: the hidden development crisis. A policy briefing for the First Global Ministerial Conference on Road Safety*, Moscú, 19-20 de noviembre de 2009. Disponible en: <http://fiafoundation.org/publications/Documents/road-traffic-injuries-kevin-watkins.pdf>.

16. La OMS ejercerá de secretaría de coordinación del Decenio de Acción con objeto de promover la aplicación del Plan de Acción y de reforzar su papel como coordinadora del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial. Como tal, además de elaborar el Plan de Acción, la OMS ya ha respaldado la creación y presentación del símbolo del Decenio, acogido reuniones de planificación, atendido las solicitudes relativas al Decenio, en particular de los medios de comunicación, y apoyado la programación de actos de presentación de carácter local, nacional o internacional. El Decenio echará a andar oficialmente el 11 de mayo de 2011.

17. En el sitio web del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial se puede consultar el Plan de Acción, que quedó ultimado a finales de 2010.¹

INTERVENCIÓN DEL CONSEJO EJECUTIVO

18. Se invita al Consejo a tomar nota del presente informe.

= = =

¹ http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/decade_of_action_sp.pdf.

DICTAMEN DEL COMITÉ
ECONÓMICO Y SOCIAL EUROPEO
SOBRE EL TEMA

«HACIA UN ESPACIO EUROPEO
DE SEGURIDAD VIAL:
ORIENTACIONES ESTRATÉGICAS
PARA LA SEGURIDAD VIAL
HASTA 2020»



Cortesía de la Fundación Red de la Dignidad

República Dominicana.
Abril 2011



Asamblea General

Distr. general
10 de mayo de 2010

Sexagésimo cuarto período de sesiones
Tema 46 del programa

Resolución aprobada por la Asamblea General

[sin remisión previa a una Comisión Principal (A/64/L.44/Rev.1 y Add.1)]

64/255. Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

La Asamblea General,

Recordando sus resoluciones 57/309, de 22 de mayo de 2003, 58/9, de 5 de noviembre de 2003, 58/289, de 14 de abril de 2004, 60/5, de 26 de octubre de 2005, y 62/244, de 31 de marzo de 2008, relativas al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo,

Habiendo examinado la nota del Secretario General por la que se transmite el informe sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo y las recomendaciones que en él figuran¹,

Reconociendo que la mortalidad por colisiones en accidentes de tránsito tiene una enorme incidencia en todo el mundo y que cada año resultan heridas de veinte a cincuenta millones de personas a consecuencia de accidentes de tránsito no mortales, muchas de ellas con secuelas de discapacidad permanente,

Observando que este importante problema de salud pública tiene una amplia gama de consecuencias sociales y económicas que, de no encararse, pueden afectar al desarrollo sostenible de los países y obstaculizar los progresos hacia la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio,

Subrayando la importancia de que los Estados Miembros sigan utilizando el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* como marco de las medidas en materia de seguridad vial y aplicando sus recomendaciones según proceda, para lo cual han de prestar especial atención a los principales factores de riesgo establecidos, incluidas la no utilización de cinturones de seguridad y dispositivos protectores para niños, la no utilización de cascos, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, la velocidad inadecuada y excesiva y la falta de infraestructura apropiada, así como reforzar la gestión de la seguridad vial, prestar especial atención también a las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, como los peatones, los ciclistas y los motociclistas, y los usuarios de medios de transporte público peligrosos, y mejorar la atención que reciben las víctimas de colisiones en las vías de tránsito,

¹ A/64/266.



Encomiando a la Organización Mundial de la Salud por la función desempeñada en cumplimiento del mandato que le encomendó la Asamblea General de trabajar en estrecha cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas para coordinar las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas, y encomiando también los avances del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial en cuanto mecanismo consultivo cuyos miembros proporcionan a los gobiernos y la sociedad civil directrices sobre buenas prácticas en apoyo de las medidas encaminadas a hacer frente a los principales factores de riesgo para la seguridad vial y facilitar su aplicación,

Reconociendo la labor de las comisiones regionales de las Naciones Unidas y sus órganos subsidiarios, que han multiplicado las actividades relacionadas con la seguridad vial y promovido un mayor compromiso político en ese ámbito, y, en este contexto, acogiendo con beneplácito las conclusiones y recomendaciones del proyecto sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo y el establecimiento de objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, ejecutado por las comisiones regionales de las Naciones Unidas para ayudar a los países de ingresos bajos y medianos a fijar objetivos de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito y a cumplirlos,

Reconociendo también la Declaración Ministerial sobre Prevención de Violencia y Lesiones en las Américas, firmada por los Ministros de Salud de los países de América durante la Reunión Ministerial sobre prevención de violencia y lesiones en las Américas celebrada en Mérida (México) el 14 de marzo de 2008, la Declaración de Doha y otros resultados del seminario sobre la creación de una asociación del Mashreq árabe para la seguridad vial, organizado por la Comisión Económica y Social para Asia Occidental y celebrado en Doha los días 21 y 22 de octubre de 2008², las conclusiones y recomendaciones de la conferencia de la Comisión Económica para Europa sobre el mejoramiento de la seguridad vial en Europa sudoriental y el establecimiento de objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, celebrada en Halkida (Grecia) los días 25 y 26 de junio de 2009, el seminario sobre el establecimiento de objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito en la región de la Comisión Económica y Social para Asia Occidental, organizado por la Comisión en colaboración con la Autoridad Nacional de Transporte de los Emiratos Árabes Unidos y celebrado en Abu Dhabi los días 16 y 17 de junio de 2009, la conferencia sobre el tema “Carreteras seguras para África”, organizada por la Comisión Económica para África y celebrada en Dar es Salaam (República Unida de Tanzania) el 8 de julio de 2009, la Declaración Ministerial sobre el mejoramiento de la seguridad vial en Asia y el Pacífico, aprobada en la Conferencia Ministerial sobre el Transporte organizada por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y celebrada en Busan (República de Corea) del 6 al 11 de noviembre de 2006³, y las recomendaciones de la Reunión del Grupo de Expertos sobre el mejoramiento de la seguridad vial, organizada por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y celebrada en Bangkok del 2 al 4 de septiembre de 2009, observando, en particular, la utilidad de elaborar una guía que recoja las mejores prácticas en el mejoramiento de la seguridad vial en la región, así como los resultados de las reuniones de grupos de expertos sobre el mejoramiento de la

² Véase E/ESCWA/EDGD/2008/5.

³ E/ESCAP/63/13, cap. IV.

seguridad vial organizadas por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y celebradas en 2008 y 2009,

Reconociendo además otras iniciativas internacionales importantes en materia de seguridad vial, como el informe del Foro Internacional de Transporte de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos titulado *Objetivo cero: Objetivos ambiciosos para la Seguridad Vial y el Enfoque sobre un Sistema Seguro*, la Conferencia Internacional sobre Seguridad Vial en el Trabajo, celebrada en Washington, D.C., del 16 al 18 de febrero de 2009, y la Conferencia sobre seguridad vial en el trabajo, celebrada en Dublín el 15 de junio de 2009, en que se resaltó la importancia de la seguridad del parque automotor y el importante papel que desempeña el sector privado para dar respuesta a las preocupaciones de sus trabajadores sobre los comportamientos de los conductores,

Observando todas las iniciativas nacionales y regionales encaminadas a concienciar respecto de las cuestiones de seguridad vial,

Observando también la importante función del Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial en cuanto mecanismo de financiación para prestar apoyo a la creación de capacidad y proporcionar asistencia técnica en pro de la seguridad vial, y en cuanto medio de aumentar los recursos necesarios para hacer frente a los problemas de seguridad vial en los países de ingresos bajos y medianos, reconociendo que ha aumentado la financiación para apoyar actividades en materia de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial, y acogiendo con beneplácito, en particular, la asistencia financiera proporcionada a la Organización Mundial de la Salud y al Servicio Mundial para la Seguridad Vial por todos los donantes, incluidos los Gobiernos de Australia, los Países Bajos y Suecia, y por Bloomberg Philanthropies y la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad,

Observando además la labor que realiza la Organización Internacional de Normalización al objeto de elaborar normas para los sistemas de gestión de la seguridad vial,

Tomando nota del informe de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial titulado *Carreteras seguras: una década de acción para la seguridad vial*, en el que se vincula la seguridad vial con el desarrollo sostenible y se pide que se proclame una década de acción para la seguridad vial, y tomando nota también de la campaña “Carreteras Seguras”, instrumento de alcance mundial para despertar mayor conciencia y lograr que aumenten los recursos destinados a la seguridad vial,

Reconociendo la publicación de la Organización Mundial de la Salud titulada *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción*, en que se evalúa por primera vez la situación de la seguridad vial a nivel mundial y se pone de relieve que la mitad de las personas que fallecen como consecuencia de accidentes de tránsito son usuarios vulnerables de las vías de tránsito y que son relativamente pocos los países del mundo que tienen una legislación completa para hacer frente a los principales factores de riesgo para la seguridad vial,

Acogiendo con beneplácito la declaración conjunta del Banco Mundial y los seis principales bancos multilaterales de desarrollo, a saber, el Banco Africano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Interamericano de Desarrollo y el Banco Islámico de Desarrollo, en que se comprometieron a cooperar para aumentar el componente de seguridad vial de sus programas de infraestructura

mediante una mejor coordinación de sus inversiones y mediante inspecciones de seguridad y evaluaciones de proyectos de infraestructura viaria,

Expresando su preocupación porque sigue aumentando el número de muertos y heridos como consecuencia de accidentes de tránsito en todo el mundo, en particular en los países de ingresos bajos y medianos, y teniendo presente que la tasa de letalidad en las redes viarias es considerablemente mayor que la tasa de letalidad en otros sistemas de transporte, incluso en los países de ingresos altos,

Reconociendo los esfuerzos realizados por algunos países de ingresos bajos y medianos en lo que respecta a la aplicación de mejores prácticas, el establecimiento de objetivos de largo alcance y el seguimiento del número de víctimas mortales de los accidentes de tránsito,

Reafirmando la necesidad de que se fortalezca aún más la cooperación y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial a escala internacional, teniendo en cuenta las necesidades de los países de ingresos bajos y medianos,

Reconociendo que la crisis mundial de seguridad vial solo se podrá superar mediante la cooperación multisectorial y la asociación de todas las partes interesadas, tanto del sector público como del privado, con la participación de la sociedad civil,

Reconociendo también el papel de la investigación en la adopción de decisiones en materia de políticas sobre seguridad vial y en el seguimiento y la evaluación de los efectos de las intervenciones, así como la necesidad de nuevos trabajos de investigación para hacer frente al problema incipiente de las distracciones en el tránsito, otro factor de riesgo para los accidentes,

Reconociendo además el liderazgo de Omán en la tarea de dirigir la atención de la comunidad internacional hacia la crisis de seguridad vial en el mundo,

Encomiando al Gobierno de la Federación de Rusia por haber sido anfitrión de la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú los días 19 y 20 de noviembre de 2009, en que se dieron cita delegaciones de ministros y representantes encargados de asuntos de transporte, salud, educación, seguridad y cuestiones conexas de aplicación de las normas de tránsito, y que culminó en una declaración en la cual se invitaba a la Asamblea General a proclamar un decenio de acción para la seguridad vial⁴,

1. *Acoge con beneplácito* la declaración aprobada en la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú los días 19 y 20 de noviembre 2009⁴;

2. *Proclama* el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial;

3. *Solicita* a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos;

⁴ A/64/540, anexo.

4. *Reafirma* la importancia de ocuparse de las cuestiones relativas a la seguridad vial en el mundo y la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional, teniendo en cuenta las necesidades de los países de ingresos bajos y medianos, incluidos los países menos adelantados y los países de África, mediante la creación de capacidad en materia de seguridad vial y la prestación de apoyo financiero y técnico a sus actividades;

5. *Reconoce* que la asistencia técnica y financiera multilateral en apoyo de la creación de capacidad para mejorar la seguridad vial debería proporcionarse de forma previsible y oportuna, sin imponer condiciones injustificadas, tomando en consideración que no existe un criterio único aplicable a todos y tomando en consideración también la situación específica de cada país en función de sus necesidades y prioridades;

6. *Exhorta* a los Estados Miembros a que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, incluidas las distracciones, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes, incluida la rehabilitación de las personas con discapacidad, sobre la base del plan de acción;

7. *Invita* a todos los Estados Miembros a fijar sus propios objetivos de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito con miras a su consecución para el final del Decenio, en consonancia con el plan de acción;

8. *Pide* que en el plan de acción del Decenio se incluyan actividades en las que se preste atención a las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito, en particular los peatones, los ciclistas y otros usuarios vulnerables de los países de ingresos bajos y medianos, apoyando para ello la formulación de leyes y políticas apropiadas y la creación de infraestructura y aumentando los medios de transporte sostenibles, y, a este respecto, invita a las instituciones financieras internacionales y los bancos regionales de desarrollo a prestar asistencia a los países en desarrollo para que puedan construir sistemas sostenibles de transporte público con miras a reducir los accidentes de tránsito;

9. *Pide también* que se adopten medidas conjuntas multisectoriales para que la proporción de países que tienen una legislación completa sobre los principales factores de riesgo de los accidentes de tránsito, que incluyen la no utilización de cinturones de seguridad, dispositivos protectores para niños y cascos, la conducción en estado de ebriedad y la velocidad, aumente del 15% indicado en el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción* a más del 50% cuando finalice el Decenio, y alienta a los Estados Miembros a que refuercen la aplicación de la legislación vigente en materia de seguridad vial en lo que respecta a esos factores de riesgo;

10. *Alienta* a los gobiernos, las empresas públicas y privadas, las organizaciones no gubernamentales y las organizaciones multilaterales a que tomen medidas, según proceda, para desalentar las distracciones en el tránsito, incluido el envío de mensajes de texto mientras se conduce, que dan lugar a un aumento de la morbilidad y la mortalidad por accidentes de tránsito;

11. *Invita* a los gobiernos a asumir un papel de liderazgo en la realización de las actividades del Decenio, fomentando modalidades de colaboración multisectorial con el mundo académico, el sector privado, las asociaciones profesionales, las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil, incluidas las Sociedades

Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, las organizaciones que agrupan a las víctimas, las organizaciones juveniles y los medios de difusión;

12. *Invita* a los Estados Miembros, las organizaciones internacionales, los bancos de desarrollo y los organismos de financiación, las fundaciones, las asociaciones profesionales y las empresas del sector privado a que consideren la posibilidad de proporcionar fondos adicionales suficientes para las actividades relacionadas con el Decenio;

13. *Solicita* al Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial que siga desempeñando su función de mecanismo consultivo oficioso, incluso para la realización de las actividades relacionadas con el Decenio;

14. *Invita* a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, organice la segunda Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial para poner en marcha el Decenio;

15. *Alienta* a los Estados Miembros a que sigan fortaleciendo su compromiso con la seguridad vial, incluso observando, el tercer domingo de noviembre de cada año, el Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tránsito;

16. *Alienta también* a los Estados Miembros a que se hagan partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relativos a la seguridad vial y los apliquen, y a que se adhieran a la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad⁵;

17. *Invita* a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que, en el marco del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, coordinen el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de los objetivos indicados en el plan de acción y a que elaboren informes sobre la situación de la seguridad vial en el mundo y otros instrumentos de seguimiento apropiados;

18. *Invita* a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a integrar la seguridad vial en otros programas internacionales, como los relativos al desarrollo, el medio ambiente y la urbanización;

19. *Reconoce* la importancia de que, a mitad y al final del período, se examinen los progresos realizados durante el Decenio e invita a los Estados Miembros interesados a que, en consulta con el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, organicen reuniones a nivel internacional, regional y nacional para evaluar las actividades llevadas a cabo durante el Decenio;

20. *Decide* incluir en el programa provisional de su sexagésimo sexto período de sesiones el tema titulado “Crisis de seguridad vial en el mundo” y solicita al Secretario General que en ese período de sesiones la informe sobre los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Decenio.

74ª sesión plenaria
2 de marzo de 2010

⁵ Resolución 61/106, anexo I.

RESOLUCIÓN APROBADA POR LA
ASAMBLEA GENERAL
DE LAS NACIONES UNIDAS
64/255.

«MEJORAMIENTO DE LA
SEGURIDAD VIAL EN EL MUNDO»



Cortesía de la Fundación Red de la Dignidad

República Dominicana.
Abril 2011

Dictamen del Comité Económico y Social Europeo sobre el tema «Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones estratégicas para la seguridad vial hasta 2020» (Dictamen elaborado a petición del Parlamento Europeo)

(2011/C 48/06)

Ponente: **Virgilio RANOCCHIARI**

El 2 de junio de 2010, de conformidad con el artículo 304 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea, el Parlamento Europeo decidió consultar al Comité Económico y Social Europeo sobre el tema

«Hacia un espacio europeo de seguridad vial: orientaciones estratégicas para la seguridad vial hasta 2020».

La Sección Especializada de Transporte, Energía, Infraestructuras y Sociedad de la Información, encargada de preparar los trabajos en este asunto, aprobó su dictamen el 6 de septiembre de 2010.

En su 465º Pleno de los días 15 y 16 de septiembre de 2010 (sesión del 15 de septiembre), el Comité Económico y Social Europeo ha aprobado por 128 votos a favor, 4 en contra y 2 abstenciones el presente Dictamen.

1. Conclusiones y recomendaciones

1.1 El CESE reitera que el objetivo del Tercer Programa de acción europeo de seguridad vial –reducir a la mitad el número de víctimas mortales de la carretera en la Unión Europea durante el período 2001-2010– era muy ambicioso. De hecho, de acuerdo con los datos oficiales de 2008, la reducción de accidentes de carretera mortales en la UE-27, en comparación con las cifras de 2001, fue del 28,4 %. No obstante, cifras recientes de la Comisión muestran un sorprendente progreso que podría dar lugar a un resultado final en 2010 de más de un 40 % de reducción de las víctimas mortales.

1.2 Las razones por las que no se logrará reducir a la mitad los accidentes mortales de carretera residen en una combinación de los factores que se exponen a continuación.

1.2.1 El nivel comunitario sólo es responsable del Programa de acción y las directrices de aplicación, mientras que la aplicación de todas las medidas contempladas en dicho Programa se deja en manos de los distintos niveles en los Estados miembros.

1.2.2 La aplicación y el cumplimiento de las medidas de seguridad vial difieren de un Estado miembro a otro.

1.2.3 No existe una interpretación uniforme de los datos estadísticos sobre seguridad vial en todos los Estados miembros de la UE.

1.2.4 Durante los últimos diez años, se ha insistido de modo especial en el cumplimiento, más que en la educación y formación de todos los usuarios de la carretera.

1.2.5 No se asignaron objetivos intermedios a los Estados miembros y tampoco se prestó especial atención a la diferencia entre las tasas de riesgo de los Estados miembros, lo que exigía una hoja de ruta adaptada a las necesidades de cada país.

1.3 En relación con las medidas «pasivas y activas de seguridad», el CESE considera que se ha registrado una mejora considerable en los últimos diez años, en particular gracias a que el sector ha introducido toda una serie de innovaciones técnicas de seguridad en los turismos y los vehículos pesados. En el futuro, las normas de seguridad podrían situarse a un nivel más alto y deberían adoptarse medidas en vista de la reciente introducción en el mercado de turismos de muy bajo precio que apenas cumplen dichas normas.

1.3.1 La situación es todavía peor en el caso de los ciclomotores y motocicletas de bajo coste, en particular los importados del sudeste asiático, que no suelen cumplir los requisitos europeos de homologación. Estos requisitos son de suma importancia habida cuenta de que los conductores de vehículos de dos ruedas motorizados tienen entre 18 y 20 veces más probabilidades que los conductores de automóvil de sufrir heridas graves en la carretera, y que cada vez son más las personas que optan por la motocicleta para ir a trabajar debido a la congestión del tráfico en las ciudades.

1.4 En cuanto a los avances registrados en los últimos diez años en la mejora de la seguridad de las infraestructuras viarias, el CESE concluye que se podía haber logrado mucho más. El avance más importante fue la Directiva del Consejo sobre la seguridad en los túneles, que tuvo efectos muy positivos a escala europea. En cambio, no se han observado mejoras significativas en las carreteras rurales y redes secundarias, en las que se produce el 50 % de los accidentes mortales.

1.5 Para que el cuarto Programa de acción europeo de seguridad vial (PASV) hasta 2020 obtenga mejores resultados, el CESE recomienda que se tengan en cuenta los aspectos que se exponen a continuación.

1.5.1 Se requiere un firme liderazgo político habida cuenta de la responsabilidad compartida entre la UE y los Estados miembros.

1.5.2 Se necesitan datos estadísticos armonizados y detallados sobre la seguridad vial en la UE-27.

1.5.3 Deberían establecerse objetivos para reducir el número de usuarios de la carretera gravemente heridos, así como una definición común de lo que constituye una herida grave.

1.5.4 Es necesaria una política comunitaria más estricta en relación con la armonización y regulación de las medidas de seguridad vial, junto con una asistencia a los Estados miembros, a fin de garantizar que éstos apliquen dichas medidas con mayor eficacia y rapidez, incluida la aplicación obligatoria del sistema paneuropeo «eCall» si el planteamiento voluntario no da los resultados esperados.

1.5.5 Habría que prestar más atención a una educación y formación diferenciadas para todos los usuarios de la carretera, especialmente los más jóvenes y los mayores, así como a otros usuarios vulnerables como los conductores de vehículos de dos ruedas motorizados, los ciclistas y los peatones.

1.5.6 Todos los empleadores (especialmente los del sector privado) que gestionan parques móviles deberían participar en los proyectos en curso o futuros para fomentar buenas prácticas destinadas a reducir los accidentes que se producen de camino al trabajo, animar a sus trabajadores a optar por el transporte público y elaborar políticas de seguridad para sus vehículos. A este respecto, la futura norma ISO 39001 sobre seguridad vial en el trabajo será un instrumento importante.

1.5.7 Se necesita una legislación de la UE para las categorías vulnerables de usuarios de la carretera. Por ejemplo, para los vehículos de dos ruedas motorizados, es necesaria una nueva homologación, la obligación de tener ABS o CBS de serie para los vehículos de más de 150 cc, el sistema de encendido automático de faros y la introducción de una inspección técnica y una segunda fase de formación en la revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción.

1.5.8 En relación con el desarrollo de las infraestructuras, el CESE recomienda que el nuevo programa de acción incluya el objetivo de aumentar el nivel de seguridad de la red transeuropea de carreteras y de elevar la seguridad de al menos un 25 % de las carreteras no transeuropeas al mismo nivel de dicha red.

1.5.9 El plan de acción debería tener objetivos ambiciosos, pero realistas, proponiendo no sólo un objetivo general de reducción del número global de víctimas mortales, sino también objetivos específicos en relación con las personas gravemente heridas y los usuarios vulnerables de la vía pública como, por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los conductores de vehículos de dos ruedas motorizados. En cuanto al objetivo general, el CESE señala que la tasa de riesgo varía considerablemente en la UE, por lo que recomienda vivamente que se establezcan objetivos diferenciados de reducción del número de víctimas mortales para 2020, basados en las cifras de los Estados miembros para 2010.

1.5.10 A fin de garantizar la consecución de los objetivos fijados en el Programa de acción, el CESE considera necesario que la UE lleve a cabo un seguimiento anual. Para ello, el CESE propone la creación de una agencia europea consagrada a la seguridad vial para supervisar y efectuar el seguimiento de la aplicación del Programa de acción en coordinación con los representantes de seguridad vial designados por los Estados miembros.

1.6 Por último, aunque no por ello menos importante, la UE debe establecer un vínculo sólido y permanente con el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» proclamado por las Naciones Unidas, y debería aspirar a convertirse en líder mundial de la seguridad vial.

2. Introducción

2.1 El 28 de abril de 2010, Brian Simpson, Presidente de la Comisión de Transportes y Turismo (TRAN) del Parlamento Europeo, escribió una carta al Presidente del Comité Económico y Social Europeo, Mario Sepi, en la que solicitaba un dictamen exploratorio del CESE sobre la seguridad vial, de conformidad con el artículo 124 del Reglamento del Parlamento.

2.2 En su carta, el Sr. Simpson hacía referencia al nuevo programa de trabajo de la Comisión para 2010, publicado el 31 de marzo de 2010, que incluye una propuesta para elaborar un nuevo paquete en materia de seguridad vial, destinado a crear un «espacio europeo de seguridad vial».

2.3 Pedía al CESE que abordara una serie de cuestiones fundamentales relacionadas con la última década, a saber, hasta qué punto resultaron eficaces las políticas a nivel de la UE a la hora de modificar el comportamiento de los usuarios de la carretera y mejorar la seguridad pasiva de los vehículos y las infraestructuras viarias; hasta qué punto resultó satisfactoria la aplicación de estas políticas en los Estados miembros; y, por último, qué sería necesario para crear un verdadero «espacio de seguridad vial» en los 27 Estados miembros.

2.4 En 2001, la Comisión publicó el Libro Blanco del transporte, al que siguió en 2003 el Programa de acción; ambos estaban basados en el objetivo de reducir a la mitad el número de víctimas mortales de la carretera para 2010.

2.5 Los datos disponibles más recientes, correspondientes a 2008, indican que se ha registrado una reducción del 36,8 % en los accidentes mortales de carretera en la zona de la UE-15 y una reducción del 28,4 % en la UE-27, respecto a las cifras de 2001. Se trata de una reducción considerable, pero desgraciadamente no alcanza el objetivo de la Comisión de reducir a la mitad el número de accidentes mortales. La Comisión ha publicado muy recientemente cifras correspondientes a 2009 y previsiones para 2010 que no están lejos del objetivo original, ya que indican una reducción de más del 40 % para 2010.

2.5.1 Si se logran estos importantes resultados, el CESE considera que será gracias a la entrada en vigor de la reciente legislación en materia de seguridad vial y a la mejora de la seguridad de los vehículos, más que a un cambio de comportamiento de los usuarios de la carretera, en relación con lo cual queda mucho por hacer.

2.6 Para saber qué medidas deberían incluirse en una nueva estrategia, es indispensable comprender qué políticas e iniciativas han resultado eficaces en los últimos diez años, y cuáles no.

2.7 El Programa de acción de la Comisión para la última década se centraba en tres elementos clave:

- cambiar comportamientos individuales como, por ejemplo, el uso de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y teléfonos móviles, o la eliminación de la conducción bajo los efectos del alcohol;
- apoyar las iniciativas del sector encaminadas a desarrollar y comercializar vehículos más seguros;
- adoptar medidas para mejorar la infraestructura, por ejemplo, mediante un mejor diseño de las carreteras y túneles, y la armonización de los sistemas avanzados de ayuda de emergencia en todos los Estados miembros.

2.8 La Comisión Europea celebró una serie de consultas públicas entre abril y julio de 2009 con el objetivo de entablar un diálogo con los ciudadanos europeos y las partes interesadas gubernamentales a nivel nacional, regional y local, así como con las empresas y los profesionales, para identificar los principales problemas de la seguridad vial que debería abordar el programa de acción de seguridad vial para el período 2011-2020 y las acciones prioritarias que podrían llevarse a cabo para reducir las inadmisibles y onerosas tasas de mortalidad y traumatismo grave en toda la UE.

2.9 El CESE coincide con la Comisión de Transportes y Turismo en que antes de adoptar un nuevo programa de acción de seguridad vial (PASV), debería llevarse a cabo una evaluación de la eficacia de las políticas anteriores, del Libro Blanco del transporte de la Comisión de 2001 y del Programa de acción de 2003.

2.10 Esta evaluación podría realizarse, entre otras cosas, recurriendo a información reciente y a las opiniones expresadas en los dictámenes sobre esta materia emitidos por el CESE en los últimos años. Estos dictámenes ponen de manifiesto que para el CESE la mejora de la seguridad vial es una de las cuestiones clave de la política de transportes, que merece un trato prioritario por parte de los Estados miembros, incluso en tiempos de dificultades económicas.

2.11 Entretanto, se está operando un cambio importante a nivel mundial. Tras la primera Conferencia Ministerial Mundial

sobre Seguridad Vial («Es hora de pasar a la acción»), celebrada en Moscú en noviembre de 2009, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó que el período 2011-2020 sería el «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» con la finalidad de estabilizar y, posteriormente, reducir el número de accidentes mortales de carretera en todo el mundo, que ya ha alcanzado proporciones epidémicas con más de un millón de muertos y unos 20 millones de heridos graves cada año, de los cuales un 90 % procede de países de renta baja y media. En líneas generales, el coste económico de esta especie de «pandemia» se ha estimado entre un 1 % y un 3 % del PIB de los diferentes países. En Europa, el coste para la sociedad se elevó a unos 130000 millones de euros en 2009.

2.12 A este respecto, el CESE estima que la UE podría aprovechar el «impulso» creado y el nuevo PASV para asumir el liderazgo mundial en el ámbito de la seguridad vial, por lo que no debería dejar pasar esta oportunidad.

3. Observaciones generales

3.1 El CESE hace constar que, para evaluar la eficacia de las políticas anteriores en el ámbito de la seguridad vial, resulta indispensable disponer de datos estadísticos cuantitativos y cualitativos sobre la seguridad vial en la UE-27, que estén bien documentados y puedan compararse. Actualmente, todos los Estados miembros transmiten cifras básicas sobre seguridad vial a la UE, pero la calidad y el grado de detalle de la información facilitada por algunos Estados miembros siguen siendo deficientes y no permiten diferenciar entre los usuarios de la carretera, las categorías de carreteras, las condiciones meteorológicas y la gravedad de las lesiones.

3.2 Habida cuenta de que en los últimos treinta años se ha triplicado la circulación en las carreteras de la UE, el CESE se felicita de los avances considerables realizados por la UE para reducir a la mitad el número de accidentes mortales de carretera en 2010. Este objetivo ya era ambicioso para una Europa de quince Estados miembros, pero como señaló el CESE, en su Dictamen de 10 de diciembre de 2003 sobre la seguridad del transporte 2003-2010, resultaría aún más difícil en una Europa ampliada.

3.3 El CESE señala que, pese a fijar un objetivo muy ambicioso para reducir los accidentes mortales de carretera, la UE no estableció un objetivo similar para reducir el número de usuarios de la carretera gravemente heridos. Entre 2001 y 2008, el número de usuarios gravemente heridos sólo disminuyó un 18 % en la UE-27, de modo que para lograr una reducción drástica en este ámbito, el nuevo programa de acción de la Comisión deberá prever medidas apropiadas, que deberán ser aplicadas por los Estados miembros tan pronto como se acuerde una definición común de lo que constituyen heridas graves y leves.

3.4 En cuanto a la medida en que han sido eficaces las políticas a nivel de la UE para modificar el comportamiento de los usuarios de la carretera en la última década, se ha de tener presente que a nivel comunitario sólo se acuerdan el programa de acción y las directrices de aplicación, mientras que la aplicación de todas las medidas previstas en el programa de acción corresponde a los diferentes niveles nacionales, de conformidad con el principio de subsidiariedad.

3.5 Si todos los Estados miembros aplicaran las medidas expuestas en el programa de acción siguiendo los mismos criterios encontrarían menos problemas, pero desafortunadamente la experiencia demuestra que no es el caso, puesto que persisten grandes disparidades entre los niveles de seguridad vial de los Estados miembros de la UE. Las medidas de aplicación y ejecución en materia de seguridad vial difieren de un país a otro y, en opinión del CESE, no cabe duda de que una política más estricta de la UE tendría mejores resultados.

3.6 Por lo tanto, el CESE destaca la importancia de elaborar y aplicar un programa más ambicioso de armonización y regulación, combinado con una asistencia a los Estados miembros que permita garantizar una mayor eficacia y rapidez en la aplicación de las medidas de seguridad vial. Para ello, la respuesta podría ser la creación de una agencia europea de seguridad vial.

3.6.1 En realidad, existen agencias de seguridad para todos los modos de transporte menos el vial. La agencia de seguridad vial debería ser un órgano ejecutivo de estructura reducida, asistido en todo momento por representantes de la seguridad vial nombrados por los Estados miembros.

3.6.2 El CESE considera que la agencia, aprovechando la experiencia adquirida por órganos existentes como el Observatorio Europeo de la Seguridad Vial, podría dirigir con mayor eficiencia los trabajos ejecutivos en materia de seguridad vial. A modo de ejemplo, podría actualizar cada año el mapa de «puntos negros», señalando las carreteras inseguras y comunicando los resultados a los usuarios de la UE, como ya se solicitaba en un dictamen anterior del CESE⁽¹⁾. La agencia también podría servir de apoyo a los grupos de seguridad vial nacionales y locales, fomentando y divulgando buenas prácticas en toda la UE.

3.6.3 Además, la agencia podría garantizar la integración de la seguridad vial en otras políticas pertinentes de la UE como la educación, la salud y el medio ambiente, y elaborar una hoja de ruta con prioridades a corto y medio plazo, colmando así una de las principales lagunas del programa anterior.

3.7 Habida cuenta de los cambios que se han producido en el comportamiento de los usuarios de la carretera durante la última década, cabe concluir que más de la mitad de los accidentes mortales puede imputarse directamente a factores de comportamiento como el exceso de velocidad, los conductores jóvenes y novatos, y la conducción bajo los efectos del alcohol.

En opinión del CESE, la educación, el cumplimiento y la formación son factores igualmente importantes e interdependientes, pero en última instancia la mejor solución para todas las partes es la educación.

3.8 El CESE señala que uno de los tres elementos clave del Programa de acción de la Comisión para la última década eran los «cambios en el comportamiento individual». Dado el aumento del número de vehículos en circulación durante los últimos diez años, debería intensificarse la política en este ámbito.

3.9 Asimismo, se ha de tener en cuenta que algunas categorías vulnerables de usuarios de la carretera, tales como los motociclistas, los ciclistas y los peatones, siguen estando expuestos a un riesgo desproporcionado. El CESE recomienda reforzar la educación vial, en combinación con un reglamento marco exhaustivo relativo a la homologación de los vehículos de dos ruedas motorizados y una segunda fase de formación para los conductores de estos vehículos, como medida para intentar influir en el comportamiento de estas categorías de usuarios de la carretera.

3.10 Además, es importante tener presente que la población de la UE está envejeciendo y que la política de seguridad vial debería concentrarse en medidas específicas como, por ejemplo, los sistemas de transporte inteligentes, la adaptación de los vehículos y las infraestructuras, la sensibilización y la educación.

3.11 El CESE recomienda que, para la próxima década, la política se centre en una diferenciación de la educación, la formación y la evaluación mediante examen de todos los usuarios de la carretera, en particular los grupos «de riesgo» como los jóvenes y las personas mayores, y las categorías vulnerables de usuarios como los motociclistas, los peatones y los ciclistas.

3.12 La política a nivel de UE debe plasmarse en un programa de acción de seguridad vial que contenga recomendaciones y directrices claras y estrictas para su aplicación en los Estados miembros. Asimismo, cada año la Comisión debería recibir información estadística bien definida, que permita reaccionar rápidamente. Al mismo tiempo, la Comisión debería instar a los Estados miembros a aplicar lo antes posible la normativa actual y futura en materia de seguridad vial.

4. Observaciones particulares

4.1 El gran reto para el éxito de la política de seguridad vial es la cooperación entre las autoridades competentes a nivel europeo, nacional y local. Si bien es posible avanzar en cuestiones técnicas mediante la adopción y aplicación de la legislación de la UE, la modificación del comportamiento de los usuarios de la carretera sólo puede lograrse a nivel nacional. Por ello, resulta esencial que la UE establezca directrices estrictas y que los Estados miembros transmitan información cada año a la Comisión.

⁽¹⁾ DO C 80, de 30.3.2004, p. 77-80.

4.2 En cuanto a la eficacia de la política de la UE a la hora de modificar el comportamiento de los usuarios de la carretera en los últimos diez años, el CESE entiende que no ha tenido éxito por motivos relacionados con la subsidiariedad y la ausencia de un sistema de seguimiento. La formación y la educación continua son los medios más importantes de influir de manera positiva en el comportamiento, en particular el de los conductores jóvenes y los usuarios mayores de la carretera. Los Estados miembros han utilizado estos medios de formas distintas y, en ocasiones, inadecuadas.

4.3 En relación con estos tipos de comportamiento, el CESE está convencido de que en la próxima década las políticas deberían centrarse en la educación y formación de todas las categorías de usuarios de la carretera en todos los Estados miembros. Por ejemplo, se podría introducir una proporción mínima de educación vial obligatoria en los planes de estudios escolares y –de manera voluntaria– animar a las personas a ampliar sus conocimientos de modo constante.

4.4 Los Estados miembros deberían emprender campañas periódicas y selectivas para concienciar a los usuarios de la carretera e influir en su comportamiento, informándoles sobre temas relacionados con la seguridad, como el respeto mutuo, los equipos de protección, la velocidad y los problemas que plantean el alcohol y las drogas, e insistiendo al mismo tiempo en el cumplimiento de la ley.

4.5 El nuevo programa de acción debería prestar especial atención a las diferencias que existen entre los países europeos respecto de las tasas de riesgo de seguridad vial. En 2008, la tasa de los países de riesgo elevado era hasta cuatro veces superior a la de los países de bajo riesgo. En cuanto a los países cuya tasa de riesgo es claramente superior a la media de la UE, el objetivo debería consistir en una mayor reducción de los accidentes mortales y del número de heridos graves en la carretera, estableciendo objetivos diferenciados de reducción del número de accidentes mortales para 2020 sobre la base de las cifras correspondientes a 2010.

4.6 En los últimos diez años, se ha registrado una mejora considerable de la «seguridad pasiva y activa», sobre todo gracias a la industria, que ha introducido una amplia gama de dispositivos técnicos de seguridad en los turismos y los vehículos pesados. Los proyectos de I+D, financiados por los programas marco de la UE, podrían dar un nuevo impulso a la mejora de las tecnologías de los sistemas de transporte inteligentes.

4.7 Como consecuencia de la crisis económica, ha surgido un fenómeno nuevo y cada vez más peligroso, a saber, la comercialización de turismos de muy bajo coste que apenas satisfacen las normas mínimas de seguridad. A fin de garantizar y mejorar la seguridad, se podría acrecentar el nivel de seguridad del parque automovilístico existente, equipando a los coches con los nuevos dispositivos de seguridad siempre que sea posible. Es necesario proceder a controles periódicos e inspecciones anuales. La situación en el sector de los vehículos de dos ruedas motorizados es aún más preocupante, puesto que la vigilancia del mercado y las inspecciones periódicas son indispensables⁽²⁾. El CESE estima que la UE debe reaccionar reforzando las normas de seguridad.

4.8 A este respecto, se requiere una nueva legislación de la UE en materia de homologación de los vehículos de dos ruedas

motorizados, incluida la obligación de disponer de ABS o CBS de serie para los vehículos de más de 150 cc y la introducción de una inspección técnica y una segunda fase de formación para estos vehículos de dos ruedas en la revisión de la Directiva sobre el permiso de conducción. Además, la UE debería apoyar las campañas de sensibilización a fin de garantizar el cumplimiento de las principales normas de seguridad.

4.9 El diseño de las carreteras y los arcenes desempeña un papel importante en los accidentes. Las encuestas sobre esta cuestión demuestran que las infraestructuras viarias tienen su parte de responsabilidad en aproximadamente un 30 % de los accidentes. Por lo tanto, se pueden lograr grandes avances en este ámbito. Se ha constatado que los principales obstáculos a la mejora de la seguridad no sólo están relacionados con dificultades financieras, sino también con una falta de concienciación general. Según las estadísticas, las carreteras rurales son, a menudo, las más peligrosas. La UE debería exigir que las carreteras sean seguras como condición indispensable para optar a los fondos de la UE (red transeuropea de carreteras, Fondos Estructurales, etc.). En cualquier caso, es esencial que en el diseño, la construcción y el mantenimiento de las infraestructuras viarias, también se tenga en cuenta la seguridad de los vehículos de dos ruedas motorizados.

4.10 El CESE concluye que la iniciativa más eficaz emprendida en los últimos diez años para aumentar la seguridad de las infraestructuras fue una de las propuestas del Tercer Programa de acción de seguridad vial: la Directiva sobre requisitos mínimos de seguridad para túneles de la red transeuropea de carreteras (2004/54/CE). La entrada en vigor de esta Directiva tuvo un gran impacto a escala europea.

4.11 Para la próxima década, el CESE recomienda, en relación con el desarrollo de las infraestructuras, que el programa de acción incluya el objetivo de aumentar el nivel de seguridad de la red transeuropea de carreteras y de elevar al nivel de esta última al menos un 25 % de las carreteras no transeuropeas. La seguridad vial se vería considerablemente reforzada por una decisión del Consejo sobre una modificación de la Directiva sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viarias, que previera anexos técnicos vinculantes, una ampliación de su alcance (a las carreteras no transeuropeas) y la adopción de directrices europeas relativas a la seguridad de las infraestructuras viarias urbanas. A corto plazo, la UE debe promover una rápida adopción, por parte de todos los Estados miembros, de las cuatro medidas contempladas en su Directiva sobre infraestructuras, a saber, la evaluación del impacto de la seguridad vial, la auditoría de la seguridad vial, la gestión de la seguridad de la red y la realización de inspecciones de seguridad.

4.12 Habida cuenta de la responsabilidad compartida, el CESE está convencido de que un firme liderazgo político es un requisito indispensable para la creación de un verdadero «espacio de seguridad vial» en los 27 Estados miembros. Es preciso convencer a los responsables políticos a nivel de la UE, pero también a nivel nacional y regional en los Estados miembros, de la importancia de colaborar para llevar a cabo cambios legislativos a corto y largo plazo, además de campañas informativas a gran escala. El recurso a los conocimientos técnicos sobre seguridad vial de los actores clave del sector privado en Europa generará apoyo y ayudará a reducir costes.

(2) DO C 354 du 28.12.2010, p. 30

4.13 En lo que se refiere al sector privado, dado que los viajes de trabajo y los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo representan una importante fuente de riesgo, las empresas con parques móviles propios pueden dar un paso importante en la dirección correcta. Ciertamente, las medidas destinadas a reducir los accidentes mortales de carretera deberían abarcar todo tipo de conducción por motivos de trabajo, más allá del sector del transporte de mercancías por carretera.

4.13.1 Las empresas públicas y privadas deberían fomentar buenas prácticas para reducir los accidentes en los desplazamientos entre el domicilio y el lugar de trabajo, animando a sus trabajadores a optar siempre que puedan por el transporte público, elaborando directrices de seguridad para sus parques móviles y controlando el grado de seguridad de sus vehículos. Un buen ejemplo en este ámbito es el proyecto PRAISE ⁽³⁾ cofinanciado por la Comisión Europea al objeto de desarrollar la gestión de la seguridad en los desplazamientos por carretera relacionados con el trabajo y poner conocimientos técnicos pertinentes a disposición de los trabajadores. Esta cuestión podría interesar también a la Agencia Europea para la Seguridad y la Salud en el Trabajo (EU-OSHA).

4.13.2 En esta misma perspectiva, se está elaborando actualmente una nueva norma internacional ISO 39001 sobre seguridad vial en el trabajo, cuya adopción está prevista para finales de 2011. La Comisión Europea debería pedir a todos los signatarios de la Carta Europea de Seguridad Vial que obtengan lo antes posible el certificado ISO 39001.

4.14 Entre las otras condiciones necesarias para crear un «espacio de seguridad vial» cabe citar: un mayor número de datos estadísticos comparables sobre los Estados miembros, la transmisión cada año de información a la Comisión por parte de los Estados miembros, la creación de un sistema de supervisión y seguimiento a nivel de la UE gracias a una agencia europea de seguridad vial, la correcta y rápida aplicación de la legislación de la UE en todos los Estados miembros, una mayor insistencia en la formación y la educación continua, y la necesidad de prestar especial atención a los usuarios más jóvenes y mayores de la carretera.

4.15 El CESE recomienda un plan de acción que contenga objetivos ambiciosos, pero realistas. Por motivos políticos, como en el pasado, el objetivo para la próxima década debería ser de carácter general. En cuanto a la reducción del número de accidentes mortales, el CESE no desea inmiscuirse en el debate sugiriendo un porcentaje determinado, pero recomienda encarecidamente que también se establezcan objetivos específicos de reducción del número de heridos graves y del número de usuarios vulnerables, como los peatones, los ciclistas, y los conductores de vehículos de dos ruedas motorizados que sufren accidentes y heridas en la carretera.

4.16 Por otra parte, la UE debería establecer, posiblemente a través de la agencia de seguridad vial, no sólo el objetivo a largo plazo, sino también los objetivos intermedios, poniendo en marcha un programa de asistencia técnica para los Estados miembros que presenten los resultados menos satisfactorios en cuanto al desarrollo de una estrategia nacional de reducción del número de víctimas.

Bruselas, 15 de septiembre de 2010.

*El Presidente
del Comité Económico y Social Europeo*
Mario SEPI

⁽³⁾ PRAISE: prevenir accidentes y lesiones de carretera para aumentar la seguridad de los trabajadores (www.etsc.eu/PRAISE.php).

Plan Mundial

para el Decenio de Acción para la
Seguridad Vial 2011-2020



**DECENIO DE ACCIÓN PARA
LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020**



Exhorto a los Estados Miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios a garantizar que el Decenio produzca mejoras auténticas. Para dar un paso en esta dirección, los gobiernos deberían dar a conocer sus planes nacionales para el Decenio cuando este se ponga en marcha a nivel mundial el 11 de mayo de 2011.

Sr. Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas

1. Finalidad del presente documento

La finalidad del presente Plan es servir de documento de orientación que facilite medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Ofrece un contexto que explica los antecedentes y las razones de la declaración del Decenio formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Este Plan mundial será útil para apoyar el desarrollo de planes de acción locales y nacionales y, al mismo tiempo, ofrecerá un marco para favorecer actividades coordinadas a nivel mundial. Está destinado a un amplio público integrado por representantes de los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades al marco mundial en el próximo decenio.

2. Antecedentes

2.1 Magnitud del problema, tendencias ascendentes

Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en

las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.

Además de los traumatismos causados por el tránsito, el aumento del mercado de vehículos de motor ha tenido otras repercusiones negativas en la salud humana y el medio ambiente mundial. Numerosas partes del mundo ya se están viendo afectadas por el cambio climático, y hay pruebas de que el transporte vial—que sigue dependiendo en buena medida del petróleo— representa el 14% de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero. Tales emisiones afectan directamente la salud humana a través de la contaminación del aire y sus efectos respiratorios. La salud también se ve afectada negativamente a través de la reducción de la actividad física como resultado de la dependencia del transporte motorizado.

Las instancias decisorias están examinando en todo el mundo el modo de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero y su impacto en los cambios climáticos mundiales. Por tanto, las actividades que forman parte del Decenio de Acción para la Seguridad Vial también tendrán un impacto en las medidas adoptadas para mejorar los sistemas de transporte sostenible como una de las formas de mitigar los efectos del cambio climático. Por ejemplo, la disminución del empleo de vehículos de motor fomentando el uso de formas seguras y menos contaminantes de transporte público y la movilidad activa generaría una reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero y tendría beneficios comunes en la salud, y en particular en la reducción de los traumatismos causados por el tránsito.

2.2 Iniciativas que dan resultados

Los traumatismos causados por el tránsito pueden prevenirse. La experiencia sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial. Entre las intervenciones eficaces figuran la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción; el mejoramiento de las características de seguridad de los vehículos; el fomento del transporte público; el control eficaz de la velocidad a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y observancia de leyes que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores, y el mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito. Las campañas de sensibilización de la población también cumplen una función esencial en el apoyo a la observancia de las leyes, aumentando la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley.

2.3 Adquisición de impulso

Cada vez hay una mayor concienciación de que la situación actual en materia de seguridad vial constituye una crisis con repercusiones sanitarias, sociales y económicas devastadoras que ponen en peligro los logros que se han alcanzado recientemente en materia de salud y desarrollo. La seguridad vial no es una cuestión reciente, pero las actividades a nivel internacional han cobrado un nuevo impulso en el último decenio. Se han elaborado varios documentos que describen la magnitud de la situación de los traumatismos causados por el tránsito, sus efectos sociales, sanitarios y económicos, los factores de riesgo

específicos y las intervenciones eficaces. Esos documentos han servido para impulsar la adopción de varias resoluciones en las que se exhorta a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que incluyan la seguridad vial como una cuestión política mundial, formulando recomendaciones específicas para tomar medidas. En las resoluciones se ha pedido un refuerzo de la cooperación internacional. El Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial se estableció en respuesta a esta petición. Desde 2004, bajo la presidencia de la Organización Mundial de la Salud y con las comisiones regionales de las Naciones Unidas en calidad de vicepresidentes rotatorios, dicho Grupo ha congregado a organizaciones internacionales, gobiernos, organizaciones no gubernamentales, fundaciones y entidades del sector privado para coordinar respuestas eficaces a las cuestiones relativas a la seguridad vial.

Aun así, las iniciativas y los niveles de inversión actuales son insuficientes para detener o invertir el aumento previsto de las defunciones por accidentes de tránsito. El informe del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la crisis mundial de la seguridad vial correspondiente a 2009 señala que, pese a los datos probatorios de que cada vez hay mayor concienciación sobre las cuestiones de seguridad vial y mayor compromiso para solucionarlas, la voluntad política y los niveles de financiación distan de guardar proporción con la escala del problema. El Secretario General de las Naciones Unidas ha llegado a la conclusión de que la crisis requiere una visión ambiciosa, mayores inversiones y mejor colaboración, y pone de relieve la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial como una oportunidad importante para cristalizar los planes de acción y catalizar las medidas siguientes.

3. ¿Por qué un Decenio de Acción para la Seguridad Vial?

La Comisión para la Seguridad Vial Mundial hizo un llamamiento en favor de un Decenio de Acción para la Seguridad Vial en su informe de 2009. La propuesta

ha sido respaldada por una amplia gama de personalidades, así como por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial. El Secretario General de las Naciones Unidas, en su informe de 2009 presentado a la Asamblea General, alentaba a los Estados Miembros a que apoyaran los esfuerzos para establecer dicho Decenio, que brindaría una oportunidad para realizar actividades coordinadas y a largo plazo en apoyo de la seguridad vial a nivel local, nacional y regional.

Los asociados clave para la seguridad vial en el mundo convienen en que es el momento oportuno para acelerar las inversiones en la seguridad vial en los países de ingresos bajos y medianos, y para formular estrategias y programas de seguridad vial sostenibles que redefinan la relación entre las vías de tránsito y las personas, estimulen el uso del transporte público y modifiquen también la forma de medir los avances nacionales en las políticas de transporte. Se conocen los principales factores de riesgo y las medidas correctivas eficaces para hacerles frente. Se han establecido estructuras de colaboración para reunir a los actores internacionales clave, los financiadores y la sociedad civil, y existe un mecanismo de financiación para apoyar la aceleración de las inversiones y las actividades. Los elementos clave que aún siguen faltando son recursos suficientes y voluntad política.

Un Decenio ofrecería un marco temporal para tomar medidas destinadas a alentar el compromiso político y la asignación de recursos tanto a nivel nacional como mundial. Los donantes podrían utilizar el Decenio como estímulo para integrar la seguridad vial en sus programas de asistencia. Los países de ingresos bajos y medianos pueden utilizarlo para acelerar la adopción de programas de seguridad vial eficaces y rentables, en tanto que los países de ingresos altos pueden aprovecharlo para mejorar sus resultados en materia de seguridad vial, así como para compartir sus experiencias y conocimientos con los demás.

En marzo de 2010, la resolución de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el período 2011–2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (A/64/255)¹ con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. La resolución pide a los Estados Miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes. Si bien apoya el seguimiento periódico de los progresos hacia la consecución de las metas mundiales relacionadas con el Decenio, señala que las metas nacionales relativas a cada esfera de actividades deberían ser fijadas por cada Estado Miembro. La resolución pide que la Organización Mundial de la Salud y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un Plan mundial para el Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.

4. Marco para el Decenio de Acción

Los principios rectores en que se basa el Plan para el Decenio de Acción son los que se incluyen en el enfoque sobre un «sistema seguro», que pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano. Lo primero consiste en aceptar la posibilidad del error humano y, por ende, la imposibilidad de evitar completamente que se produzcan accidentes de tránsito. La finalidad de un sistema seguro es garantizar que los accidentes no causen lesiones humanas

¹ http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf

graves. El enfoque considera que las limitaciones humanas —la energía cinética que el cuerpo humano puede resistir — constituyen una base importante para diseñar el sistema de transporte vial, y que los demás aspectos del sistema vial, tales como el desarrollo del entorno vial y del vehículo, deben armonizarse en función de tales limitaciones. Los usuarios de las vías de tránsito, los vehículos y el entorno o la red vial se tienen en cuenta de manera integrada, mediante una amplia gama de intervenciones, prestando más atención al control de la velocidad y al diseño de los vehículos y las carreteras que a los enfoques tradicionales de la seguridad vial.

Este enfoque supone traspasar gran parte de la responsabilidad de los usuarios de las vías de tránsito a los diseñadores del sistema de transporte vial, entre los cuales destacan los responsables de la gestión vial, la industria de la automoción, la Policía, los políticos y los órganos legislativos. No obstante, hay muchos otros agentes que también son responsables de la seguridad vial, tales como los servicios sanitarios, el sistema judicial, las escuelas y las organizaciones no gubernamentales. Los usuarios de las vías de tránsito tienen la responsabilidad a título individual de atenerse a las leyes y reglamentos.

El Plan para el Decenio reconoce asimismo la importancia de la implicación local y nacional, y de la participación de varios sectores y organismos. Las actividades encaminadas a lograr la finalidad del Decenio deberían ejecutarse en el nivel más apropiado y debería alentarse la participación de diversos sectores (transporte, salud, Policía, justicia, planificación urbana, etc.). Se deberían incluir las organizaciones no gubernamentales, la sociedad civil y el sector privado en el desarrollo y ejecución de actividades nacionales e internacionales tendentes a la consecución de la finalidad del Decenio.

4.1 Finalidad y objetivos específicos

La finalidad general del Decenio es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes de 2020. Ello se logrará mediante:

- la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles;
- la fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los accidentes de tránsito antes de 2020 basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas;
- el reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial;
- el mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial;
- el seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial;
- el fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria.

4.2 Actividades

Las actividades durante el Decenio deberían tener lugar en el plano local, nacional y regional, pero se hará hincapié principalmente en las medidas a nivel local y nacional. Se alienta a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, ejecuten las actividades de conformidad con los cinco pilares siguientes.

Actividades nacionales				
Pilar 1 Gestión de la seguridad vial	Pilar 2 Vías de tránsito y movilidad más seguras	Pilar 3 Vehículos más seguros	Pilar 4 Usuarios de vías de tránsito más seguros	Pilar 5 Respuesta tras los accidentes

4.2.1 Actividades en el plano nacional

En el plano nacional, se alienta a los países a que apliquen los cinco pilares siguientes, sobre la base de las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, que propone la Comisión para la Seguridad Vial Mundial.

Los países deberían considerar estas cinco áreas en el marco de su propia estrategia nacional de seguridad vial, su capacidad en esta materia y sus sistemas de recopilación de datos. Algunos países necesitarán una inclusión gradual de los cinco pilares.

Pilar 1: Gestión de la seguridad vial
<p>Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.</p>
<p><u>Actividad 1:</u> Establecer un organismo coordinador (y mecanismos de coordinación conexos) sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores, mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la designación de un organismo coordinador y el establecimiento de una secretaría conexas; • el fomento del establecimiento de grupos de coordinación; • la elaboración de programas de trabajo básicos.

Actividad 2: Elaborar una estrategia nacional (a nivel ministerial o del Consejo de Ministros) coordinada por el organismo principal, mediante:

- la confirmación de las prioridades de inversión a largo plazo;
- la especificación de responsabilidades y de rendición de cuentas del organismo con respecto a la elaboración y ejecución de programas de trabajo básicos;
- la identificación de los proyectos de aplicación;
- la creación de alianzas;
- la promoción de iniciativas de gestión de la seguridad vial tales como la nueva norma ISO 39001 relativa a la gestión de la seguridad vial;
- el establecimiento y mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos necesarios para proporcionar datos de referencia y seguir de cerca los avances logrados en materia de reducción de las defunciones y los traumatismos causados por el tránsito y otros indicadores importantes tales como los costos, etc.

Actividad 3: Fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre accidentes de tránsito, mediante:

- la identificación de áreas para mejorar el desempeño;
- la estimación de las posibles mejoras del desempeño.

Actividad 4: Trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, mediante:

- la presentación de argumentos para justificar la financiación sostenida basada en los costos y beneficios del rendimiento demostrado de las inversiones;
- la recomendación de metas presupuestarias básicas anuales y a medio plazo;
- el fomento del establecimiento de procedimientos para la asignación eficiente y eficaz de recursos en todos los programas de seguridad;
- la utilización del 10% de las inversiones en infraestructuras para la seguridad vial;
- la determinación y aplicación de mecanismos de financiación innovadores.

Actividad 5: Establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuas, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados, con inclusión del establecimiento y apoyo de sistemas locales y nacionales para medir y seguir de cerca:

- los accidentes de tránsito y las defunciones y traumatismos causados por ellos;
- los resultados intermedios, tales como la velocidad media o las tasas de utilización del casco y del cinturón de seguridad, etc.;
- los resultados de las intervenciones en materia de seguridad vial;
- el impacto económico de los traumatismos causados por el tránsito;
- la exposición a los traumatismos causados por el tránsito.

Pilar 2: Vías de tránsito y movilidad más seguras

Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.

Actividad 1: Fomentar entre las autoridades viales, los ingenieros de carreteras y los planificadores urbanos la implicación en la seguridad vial y la rendición de cuentas, mediante:

- el estímulo a los gobiernos y las autoridades viales para que fijen una meta consistente en «eliminar las vías de tránsito de alto riesgo antes de 2020»;
- el estímulo a las autoridades viales para que consignent un mínimo del 10% de los presupuestos de vialidad a los programas dedicados a la obtención de infraestructuras viarias más seguras;
- la asignación a las autoridades viales de la responsabilidad jurídica por el mejoramiento de la seguridad vial en sus redes mediante medidas costoeficaces, así como de la presentación de informes anuales sobre la situación de la seguridad, las tendencias y las labores correctivas emprendidas;
- el establecimiento de una unidad especializada en tránsito o seguridad vial para seguir y mejorar la seguridad de la red de carreteras;
- la promoción del enfoque de sistema seguro y de la función de infraestructura viaria autoexplicable y tolerante;
- el seguimiento del rendimiento de las inversiones en infraestructura viaria con respecto a la seguridad a cargo de las autoridades viales nacionales, los bancos de desarrollo y otros organismos.

Actividad 2: Fomentar la inclusión de las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito en la planificación urbana, la gestión de la demanda de transportes y la gestión del uso del territorio sostenibles, mediante:

- la planificación del uso del territorio para dar respuesta a las necesidades de una movilidad segura para todos, con inclusión de la gestión de demanda de viajes, las necesidades de acceso, las exigencias del mercado y las condiciones geográficas y demográficas;
- la inclusión de evaluaciones de la repercusión de la seguridad como parte de todas las decisiones adoptadas en materia de planificación y desarrollo;
- la instauración de procedimientos eficaces de acceso y control del desarrollo para evitar una evolución poco segura.

Actividad 3: Fomentar el funcionamiento seguro, el mantenimiento y la mejora de la infraestructura viaria existente, exigiendo a las autoridades viales que:

- determinen el número de muertos y heridos en función del tipo de usuario de las vías de tránsito, así como los factores infraestructurales clave que influyen en el riesgo para cada grupo de usuarios;
- identifiquen las carreteras o tramos de carretera peligrosos en los que se produce un

número excesivo de accidentes o de accidentes graves, y adopten medidas correctivas pertinentes;

- realicen evaluaciones de la seguridad de la infraestructura viaria existente y apliquen soluciones de ingeniería de eficacia demostrada para mejorar los resultados en materia de seguridad;
- desempeñen un papel de liderazgo en relación con el control de la velocidad y con un diseño y funcionamiento de la red de carreteras que sean sensibles a la velocidad;
- garanticen la seguridad de las zonas de trabajo.

Actividad 4: Fomentar la creación de nuevas infraestructuras seguras que satisfagan las necesidades de movilidad y acceso de todos los usuarios, alentando a las autoridades pertinentes a que:

- tengan en cuenta todos los modos de transporte al construir nuevas infraestructuras;
- fijen normas de seguridad mínimas para nuevos diseños e inversiones en carreteras que garanticen la inclusión de las necesidades de seguridad de todos los usuarios de las vías de tránsito en las especificaciones de los nuevos proyectos;
- utilicen los resultados de evaluaciones independientes de la repercusión de la seguridad vial y de auditorías de seguridad en la planificación, diseño, construcción, funcionamiento y mantenimiento de los nuevos proyectos viales, y que apliquen debidamente las recomendaciones de las auditorías.

Actividad 5: Alentar la creación de capacidad y la transferencia de conocimientos en materia de infraestructuras seguras, mediante:

- la creación de alianzas con los bancos de desarrollo, las autoridades nacionales, la sociedad civil, los proveedores de servicios educativos y el sector privado para garantizar la comprensión y aplicación acertadas de los principios del diseño de infraestructuras seguras;
- la promoción de la formación en materia de seguridad vial y de soluciones de ingeniería de seguridad de bajo costo, auditorías de la seguridad y evaluaciones de las carreteras;
- la elaboración y promoción de normas para el diseño y el funcionamiento de vías de tránsito seguras que reconozcan e integren los factores humanos y el diseño de los vehículos.

Actividad 6: Fomentar actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad, mediante:

- la finalización e intercambio de investigaciones sobre la viabilidad comercial de una infraestructura viaria más segura y sobre los niveles de inversión necesarios para alcanzar las metas del Decenio de Acción;
- la promoción de actividades de investigación y desarrollo relativas al mejoramiento de la seguridad de la infraestructura para las redes de carreteras en los países de ingresos bajos y medianos;
- la promoción de proyectos de demostración para evaluar las innovaciones en materia de mejoras de la seguridad, especialmente para los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

Pilar 3: Vehículos más seguros

Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

Actividad 1: Alentar a los Estados Miembros a que apliquen y promulguen las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP 29).

Actividad 2: Alentar la aplicación de nuevos programas de evaluación de vehículos en todas las regiones del mundo para aumentar la disponibilidad de información a los consumidores sobre las prestaciones de seguridad de los vehículos de motor.

Actividad 3: Alentar la concertación para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor estén, como mínimo, equipados con cinturones de seguridad y anclajes que cumplan los requisitos reglamentarios y las normas aplicables a las pruebas de colisión.

Actividad 4: Alentar el despliegue universal en las motocicletas de tecnologías de prevención de colisiones con eficacia demostrada, tales como los sistemas de control electrónico de la estabilidad y antibloqueo de la frenada.

Actividad 5: Alentar la utilización de incentivos fiscales y de otra índole para los vehículos de motor que ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios de las vías de tránsito y desalentar las importaciones y exportaciones de vehículos nuevos y usados cuyas normas de seguridad sean reducidas.

Actividad 6: Alentar la aplicación de las reglamentaciones de protección de los peatones y el aumento de las investigaciones sobre tecnologías de seguridad diseñadas para reducir los riesgos que corren los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

Actividad 7: Alentar a los responsables de la gestión de las flotas de vehículos de los sectores público y privado a que compren, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan tecnologías de seguridad modernas y altos niveles de protección de los pasajeros.

Pilar 4: Usuarios de vías de tránsito más seguros

Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

Actividad 1: Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medidas preventivas, y realizar campañas de mercadotecnia social para ayudar a influir en las actitudes y opiniones sobre la necesidad de programas de seguridad de las vías de tránsito.

Actividad 2: Establecer y vigilar el cumplimiento de los límites de velocidad y las normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los accidentes y los traumatismos relacionados con la velocidad.

Actividad 3: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y las normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los accidentes y los traumatismos relacionados con el consumo de alcohol.

Actividad 4: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del casco por los motociclistas, a fin de reducir los traumatismos craneoencefálicos.

Actividad 5: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención para niños, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los accidentes.

Actividad 6: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes de transporte, salud y seguridad laboral, y las normas y reglas para el funcionamiento seguro de los vehículos comerciales de carga y de transporte, los servicios de transporte de pasajeros por carretera y el resto del parque automotor público y privado, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los accidentes.

Actividad 7: Investigar, elaborar y promover políticas y prácticas integrales para reducir los traumatismos causados por el tránsito relacionados con el trabajo en los sectores público, privado e informal, en apoyo de las normas reconocidas a nivel internacional que rigen los sistemas de gestión de la seguridad vial y la salud y la seguridad laborales.

Actividad 9: Fomentar el establecimiento de sistemas de concesión de permisos de conducción graduales a los conductores noveles.

Pilar 5: Respuesta tras los accidentes

Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

Actividad 1: Crear sistemas de atención prehospitalaria, incluida la extracción de las víctimas de los vehículos siniestrados, y poner en funcionamiento un número telefónico único a nivel nacional para emergencias, aplicando para ello las buenas prácticas existentes.

Actividad 2: Crear sistemas de atención traumatológica hospitalaria y evaluar la calidad de la atención mediante la aplicación de buenas prácticas sobre sistemas de atención traumatológica y garantía de la calidad.

Actividad 3: Prestar servicios de pronta rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos en accidentes de tránsito, para minimizar los traumatismos tanto físicos como psicológicos.

Actividad 4: Alentar el establecimiento de sistemas de seguros apropiados para los usuarios de las vías de tránsito, a fin de financiar los servicios de rehabilitación de las víctimas de accidentes, mediante:

- la introducción de la responsabilidad civil obligatoria;
- el reconocimiento mutuo a nivel internacional de los seguros, por ejemplo el sistema de Carta Verde.

Actividad 5: Fomentar una investigación exhaustiva de los accidentes y la aplicación de una respuesta jurídica eficaz a las defunciones y traumatismos por accidentes de tránsito y, por ende, fomentar soluciones equitativas y de justicia para los deudos y los lesionados.

Actividad 6: Fomentar los estímulos e incentivos para que los empleadores contraten y conserven a personas con discapacidades.

Actividad 7: Alentar actividades de investigación y desarrollo sobre el mejoramiento de la respuesta tras los accidentes.

4.2.2 Actividades internacionales

Con el fin de orientar a las naciones de todo el mundo para que logren metas realistas, pero alcanzables, es necesaria una coordinación internacional global. La coordinación oficializada también proporcionará un mecanismo para facilitar el intercambio entre los Estados Miembros de sus experiencias relacionadas con la consecución de las metas nacionales.

Coordinación y actividades internacionales en materia de seguridad vial
El Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial coordinará, bajo el liderazgo de la Organización Mundial de la Salud, diversas actividades mundiales para facilitar y evaluar las repercusiones del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.
<u>Actividad 1:</u> Alentar, cuando proceda, un aumento de la financiación de la seguridad vial, mediante: <ul style="list-style-type: none">• el apoyo al Servicio Mundial de Seguridad Vial;• estrategias de financiación nuevas e innovadoras;• el estímulo a los países para que asignen a la seguridad vial el 10% de sus inversiones en infraestructura viaria;• la captación de nuevos donantes de los sectores público y privado.
<u>Actividad 2:</u> Promover la seguridad vial al máximo nivel y facilitar la colaboración entre las diversas partes interesadas (tales como las organizaciones no gubernamentales o las instituciones financieras internacionales), mediante: <ul style="list-style-type: none">• resoluciones de las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud en materia de seguridad vial, cuando corresponda;• la adhesión de los países a las campañas regionales o internacionales de seguridad vial;• la inclusión de la seguridad vial en las reuniones apropiadas de alto nivel como las del G8/20, el Foro Económico Mundial, la Clinton Global Initiative, etc.
<u>Actividad 3:</u> Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo y la necesidad de una mayor prevención de los accidentes de tránsito, mediante: <ul style="list-style-type: none">• campañas de sensibilización de la población, tales como las semanas mundiales sobre la seguridad vial o la celebración anual del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico;• la colaboración con iniciativas apropiadas de las organizaciones no gubernamentales y otras organizaciones de la sociedad civil en consonancia con la finalidad y los objetivos del Decenio;• el apoyo a las iniciativas del sector privado en consonancia con la finalidad y los objetivos del Decenio.
<u>Actividad 4:</u> Proporcionar orientación a los países sobre el reforzamiento de los sistemas de gestión de la seguridad vial y la implantación de buenas prácticas de

seguridad vial y de atención traumatológica, mediante:

- la aplicación por los países de las directrices del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial u otras directrices sobre buenas prácticas reconocidas a nivel internacional;
- la elaboración de guías adicionales de «buenas prácticas»;
- la prestación de apoyo técnico a los países para la aplicación de buenas prácticas.

Actividad 5: Mejorar la calidad de los datos sobre seguridad vial, mediante:

- la aplicación de directrices sobre buenas prácticas en los sistemas de información;
- la normalización de las definiciones y las prácticas de presentación de informes;
- la promoción de las inversiones en el desarrollo de los sistemas nacionales de análisis de los accidentes y los sistemas de vigilancia conexos que mantienen los organismos sanitarios, laborales y de indemnización de trabajadores;
- la investigación de los accidentes para determinar sus causas, circunstancias y consecuencias;
- el fomento de la creación de sistemas de gestión de datos sobre la seguridad vial (por ejemplo, con el apoyo recíproco promovido por los miembros del Grupo de la Base de Datos Internacional sobre Tránsito Vial y Accidentes [IRTAD, por sus siglas en inglés]);
- la comunicación de las enseñanzas extraídas tanto de los aciertos como de los fallos.

4.3 Financiación de las actividades

Las estimaciones iniciales indican que las autoridades viales de todo el mundo gastan hasta US\$ 500 000 millones anuales en infraestructura viaria. Destinar aunque sea una pequeña proporción de estos fondos al cumplimiento de los objetivos del Decenio debería ser una prioridad de los países.

Sin embargo, para aplicar acertadamente el plan de acción puede ser necesaria la asignación de recursos adicionales considerables, en particular por parte de los países mismos, pero también de las partes interesadas de los sectores público y privado. En su informe *Carreteras seguras* de 2006, la Comisión para la Seguridad Vial Mundial propugnó la aportación de un fondo decenal de US\$ 300 millones para un plan de acción mundial destinado a catalizar una mayor atención a la mejora de los resultados de seguridad derivados de las inversiones en infraestructura viaria planificadas a gran escala durante el próximo

decenio y después de este. Aunque en la actualidad no se ha llegado a esta cifra, el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo y los donantes del sector privado están aportando fondos para algunos aspectos del plan. Las estimaciones iniciales indican que la financiación necesaria para las actividades nacionales asciende a unos US\$ 200 millones anuales, lo que equivale a US\$ 2000 millones para todo el Decenio.

El esfuerzo combinado de la comunidad internacional para financiar la seguridad vial representa, según las estimaciones, entre US\$ 10 millones y 25 millones anuales. Los esfuerzos adicionales de la comunidad tradicional de donantes son, sin duda, insuficientes para llegar a las cantidades que requiere la magnitud del problema. Esta carencia de financiación debe subsanarse mediante una mayor difusión de información a una amplia gama de partes interesadas. A modo de ejemplo, ya se ha establecido un nuevo fondo que brinda al sector privado la oportunidad de apoyar la aplicación del presente Plan, principalmente en los países de ingresos bajos y medianos.

5. Seguimiento y evaluación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial

El seguimiento de los avances para cumplir la finalidad del Decenio se efectuará mediante:

- el seguimiento de los indicadores;
- el rastreo de los hitos vinculados al Decenio;
- la evaluación del Decenio a la mitad y al final del período.

INDICADORES

A continuación se presentan posibles indicadores que pueden medirse a nivel mundial para efectuar un seguimiento del proceso y de los resultados.

Indicadores: Pilar 1
<p>BÁSICOS</p> <ul style="list-style-type: none">• número de países que cuentan con un organismo claramente facultado que dirige la seguridad vial;• número de países con una estrategia nacional;• número de países con metas relativas a la seguridad vial con plazos definidos;• número de países que disponen de sistemas de datos para seguir de cerca los avances registrados en la consecución de las metas de seguridad vial;• número de países que recopilan datos anuales sobre los accidentes de tránsito congruentes con las definiciones aceptadas a nivel internacional. <p>OPCIONALES</p> <ul style="list-style-type: none">• número de países que han destinado fondos para aplicar su estrategia de seguridad vial;• número de países que han registrado avances para conseguir metas predefinidas.
Indicadores: Pilar 2
<p>BÁSICOS</p> <ul style="list-style-type: none">• número de países cuyas autoridades viales tienen la responsabilidad legal de mejorar la seguridad vial en sus redes;• número de países con una asignación definida de gastos para programas dedicados a la seguridad de la infraestructura viaria;• número de países con una meta para eliminar las vías de tránsito de alto riesgo antes de 2020;• número de países que han adoptado políticas sostenibles de movilidad urbana;• número de países con unidades especializadas en seguridad vial de las infraestructuras que siguen de cerca los aspectos de seguridad de la red de carreteras;• número de países que cuentan con políticas y prácticas establecidas para realizar auditorías de seguridad sistemáticas y evaluar las repercusiones en la seguridad o las vías de tránsito. <p>OPCIONALES</p> <ul style="list-style-type: none">• número de países que integran las necesidades de seguridad en las funciones de planificación del uso del territorio o del transporte;• número de países con procedimientos eficaces de control del acceso a la propiedad y de control del desarrollo;• número de países que realizan periódicamente encuestas de calificación de la seguridad de la red;

- número de países en que las calificaciones de seguridad del 10% de las vías que tienen mayor volumen de tránsito están por encima de un umbral definido (por ejemplo; las tasas de accidentes por kilómetro, las calificaciones de seguridad mínimas de la infraestructura; el porcentaje de carreteras de alta velocidad con medianas y arcones seguros; zonas peatonales seguras);
- número de países que cuentan con normas mínimas relativas a las calificaciones de seguridad para los nuevos proyectos de vías de tránsito;
- número de países que suministran información sobre los kilómetros recorridos por los vehículos.

Indicadores: Pilar 3

BÁSICOS

- número de países que participan en el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentaciones sobre Vehículos y aplican las normas pertinentes;
- número de países que participan en los programas de evaluación de nuevos vehículos (NCAP);
- número de países que promulgan leyes que prohíben la utilización de vehículos sin cinturones de seguridad (en los asientos delanteros y traseros).

OPCIONALES

- número de países que promulgan leyes que prohíben la fabricación de vehículos sin características específicas de seguridad, tales como los sistemas de control electrónico de la estabilidad o antibloqueo de la frenada.

Indicadores: Pilar 4

BÁSICOS

- número de países que establecen límites de velocidad apropiados según el tipo de carretera (urbana, rural, autopista);
- número de países que fijan límites de alcoholemia inferiores o iguales a 0,05 g/dl;
- número de países que fijan límites de alcoholemia inferiores a 0,05 g/dl para los conductores jóvenes o noveles y comerciales;
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre la proporción de accidentes mortales relacionados con el alcohol;
- número de países que cuentan con una legislación integral sobre el uso del casco (con inclusión de las normas);
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las tasas de uso del casco;
- número de países que cuentan con una legislación integral sobre el cinturón de seguridad;
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las tasas de uso del cinturón de seguridad (en los asientos delanteros y traseros);
- número de países que cuentan con una legislación sobre los sistemas de retención para niños;
- número de países con una política oficial para reglamentar el factor cansancio entre los conductores de vehículos comerciales.

OPCIONALES

- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las velocidades según el tipo de carretera;
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las tasas de uso de los sistemas de retención para niños;
- número de países que han adoptado la nueva norma ISO 39001;
- número de países que suministran información sobre los accidentes de tránsito como categoría de los datos sobre los traumatismos laborales;
- número de países que celebran periódicamente semanas para la seguridad vial.

Indicadores: Pilar 5**BÁSICOS**

- número de países que exigen sistemas de seguros de responsabilidad civil a todos los conductores;
- número de países que cuentan con un número telefónico nacional de acceso en caso de emergencias;
- número de países que cuentan con centros específicos de atención traumatológica.

OPCIONALES

- número de países en que se exige al personal de emergencias una formación específica en atención traumatológica.

Indicadores: Actividades internacionales**BÁSICOS**

- número de defunciones por accidentes de tránsito, como indicador compuesto básico para todas las actividades;
- cantidad de fondos procedentes de la comunidad internacional de donantes (incluidos los organismos de desarrollo y donación, las fundaciones, el sector privado y otros donantes) que se destina a la seguridad vial.

Los avances a lo largo del Decenio estarán marcados por varios hitos mundiales. El Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial evaluará el Decenio, así como la aplicación del presente Plan. Con la finalidad de cotejar esta información a nivel mundial, se establecerá un grupo de trabajo sobre evaluaciones. Los datos de referencia se obtendrán mediante las encuestas de países realizadas para el segundo *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, cuya publicación está prevista para 2012. En 2014 se publicará un tercer informe y, en caso de que se obtenga financiación, se elaborarán

informes de situación adicionales. Durante el proceso de evaluación se calcularán los indicadores tanto de resultados como de proceso. Los informes de situación y otras herramientas de seguimiento servirán de base para los debates en los eventos mundiales sobre los exámenes a la mitad y al final del período. En el plano nacional, cada país establecerá su propio sistema de seguimiento. Se espera que los países elaboren y publiquen informes y organicen eventos para debatir los avances y adaptar los planes.

Laura Sminkey

Liaison Officer, Secretariat, Decade of Action
World Health Organization
WHO/VIP
Avenue Appia 20
CH-1211 Geneva 27, Switzerland
Tel: +41 22 791 4547
Fax: +41 22 791 4332
email: sminkeyl@who.int



**DECENIO DE ACCIÓN PARA
LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020**

www.who.int/roadsafety/decade_of_action/