

PLAN MUNDIAL

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
2021-2030





Este **Plan Mundial** ha sido elaborado por la Organización Mundial de la Salud y las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otras partes interesadas, como documento de orientación para apoyar la aplicación del Decenio de Acción 2021-2030 y sus objetivos.

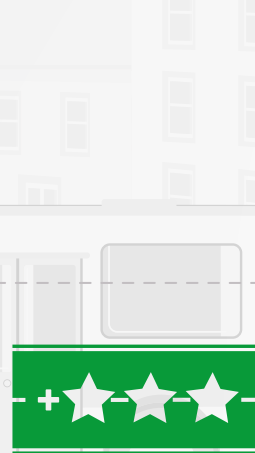


PLAN MUNDIAL

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL
2021-2030

En el **Plan Mundial** se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un

ENFOQUE DE SISTEMAS SEGUROS integrado



Infraestructura vial segura



Uso seguro de las vías de tránsito



Transporte multimodal y planificación del uso de la tierra



Vehículos seguros



Respuesta después de los accidentes

¿QUÉ MEDIDAS?



Marcos jurídicos



Género

¿CÓMO APLICAR?

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito

POR LO MENOS EN UN 50% durante ese periodo

**¿CÓMO
IMPLEMENTARLAS?**



**¿A QUIÉN
CORRESPONDE?**



Financiación



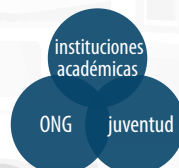
Gobierno

30

**Gestión de la
velocidad**



**Fomento de la
capacidad**



Sociedad civil



Sector privado



Tecnologías



**Prioridad a los
países de
ingresos bajos y
medianos**



**Entidades de
financiación**



**Organismos de las
Naciones Unidas**

Para más información, visitar:

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL 2021-2030

DECENIO DE ACCIÓN PARA LA
SEGURIDAD VIAL



2021 - 2030

INTRODUCCIÓN



Seguridad vial: ¿cuál es el siguiente paso?

La seguridad vial se encuentra en una encrucijada

A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, lo que los convierte en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo. Tal como están las cosas, se prevé que durante el próximo decenio causarán otros 13 millones de defunciones y 500 millones de traumatismos y socavarán el desarrollo sostenible, particularmente en los países de ingresos bajos y medianos. Estas cifras inaceptables, tanto en términos absolutos como relativos, se han mantenido en gran medida sin cambios durante los últimos 20 años, a pesar de la rigurosa labor en materia de seguridad vial realizada por las Naciones Unidas y otros organismos competentes.

Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos de todo el mundo proclamaron unánimemente, por medio de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la celebración de un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo explícito de reducir las defunciones y traumatismos causados por el tránsito en al menos un 50% durante ese período. En el presente plan se exponen

las medidas que es necesario adoptar para alcanzar ese objetivo. Está dirigido a los principales responsables de la formulación de políticas y debería servir de modelo para la elaboración de planes y objetivos nacionales y locales. Al emprender el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, los gobiernos y las partes interesadas mundiales deben elegir entre «seguir como de costumbre» —con la esperanza de que esto sea suficiente para reducir significativamente el número de defunciones— o actuar con audacia y decisión, utilizando las herramientas y conocimientos adquiridos en el precedente Decenio de Acción para la Seguridad Vial para cambiar de rumbo.

El Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial rechaza seguir funcionando como de costumbre y pide a los gobiernos y las partes interesadas que sigan un nuevo camino, un camino que conceda prioridad a un enfoque integrado de sistemas de seguridad y lo ponga en práctica y que sitúe directamente la seguridad vial como un impulsor decisivo del desarrollo sostenible. También insta a adoptar medidas que ayuden al mundo a alcanzar el objetivo de reducir en un 50% el número de defunciones y traumatismos graves provocados por el tránsito para 2030.

Hay esperanza

Un poderoso conjunto de factores, entre los que cabe mencionar el anuncio por la Asamblea General de las Naciones Unidas de celebrar el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, ha creado una enorme oportunidad para lograr avances. A ello se suman el compromiso político renovado de los Estados Miembros y las sólidas bases establecidas por el anterior Decenio de Acción para la Seguridad Vial, así como la inclusión de la seguridad vial en las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). Además, la celebración de tres conferencias ministeriales mundiales, el nombramiento de un Enviado Especial para la Seguridad Vial por el Secretario General de las Naciones Unidas y el establecimiento del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial indican claramente la creciente importancia que se concede a la seguridad vial y el fortalecimiento de los mecanismos para mejorarla a nivel mundial.

La inclusión de objetivos específicos en materia de seguridad vial en la Agenda 2030 refleja el reconocimiento universal de que las defunciones y los traumatismos provocados por el tránsito se encuentran ahora entre las amenazas más graves para el desarrollo sostenible de los países. Esto significa que la seguridad vial no puede verse amenazada o sacrificada a cambio de satisfacer otras necesidades sociales. En este contexto, la seguridad vial no debería abordarse como una cuestión independiente, sino como un componente integrado de muchos programas políticos diferentes, incluidos los que se ocupan de la salud infantil, la acción climática, el género y la equidad. Como ha puesto de relieve la pandemia de COVID-19, en el próximo decenio no hay duda de que la necesidad de movilidad en sí misma evolucionará, y esto inevitablemente propiciará cambios en los sistemas de transporte de maneras que son a la vez previsibles e imprevisibles. Para asegurarse de que esos cambios no den lugar a defunciones o traumatismos se requerirán una vigilancia y adaptación constantes.

Hacer de la seguridad un valor fundamental

La constante evolución del transporte en todo el mundo nos presenta múltiples desafíos: las emisiones de gases de efecto invernadero y el cambio climático; la contaminación atmosférica; la dependencia de los combustibles fósiles; una epidemia de enfermedades crónicas; y los riesgos de defunción y traumatismo por colisiones en vías de tránsito. La rápida evolución de la tecnología, el aumento de la densidad de la población y el crecimiento demográfico en las zonas urbanas, junto con la aparición y creciente presencia de la micromovilidad y el uso de servicios de movilidad son indicativos de los desafíos que se avecinan.

Pero los sistemas de movilidad basados verdaderamente en la seguridad tendrán un efecto globalmente beneficioso para nuestra salud; para nuestro medio ambiente; para la reducción del costo social y económico de las tragedias

relacionadas con la falta de seguridad vial; y para el papel de la mujer en nuestros sistemas de movilidad y transporte. Situar la seguridad en el centro de nuestros esfuerzos en materia de seguridad vial hará que la movilidad segura pase a ser automáticamente un derecho humano. La empujará hacia arriba en el programa mundial y dará un nuevo impulso a un mayor compromiso de los gobiernos, empresas y organizaciones internacionales para aplicar medidas orientadas a reducir significativamente los traumatismos provocados por el tránsito.

Ahora es el momento de actuar: el número intolerable de defunciones y traumatismos, y el comienzo del próximo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, le dan a la comunidad mundial involucrada en la seguridad vial el ímpetu necesario para hacer las cosas de un modo distinto.

La Asamblea General de las Naciones Unidas declaró en su resolución 74/299 un **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030**, con el objetivo de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito

POR LO MENOS EN UN 50% durante ese periodo



Visión del Plan Mundial

La movilidad es una parte integral de casi todos los aspectos de nuestra vida diaria. Pasamos de nuestros hogares a un sistema viario que nos lleva al trabajo y a la escuela, a obtener nuestros alimentos y a satisfacer muchas de nuestras necesidades familiares y sociales diarias. El predominio del sistema de transporte por carretera está tan generalizado que su seguridad, o su falta de seguridad, afectan a una amplia gama de necesidades humanas básicas. Por consiguiente, garantizar la seguridad de las carreteras y facilitar la movilidad sostenible desempeñan un papel importante en la reducción de la pobreza y las desigualdades, el aumento del acceso al empleo

y la educación, y la mitigación del impacto del cambio climático. De hecho, la eficiencia, accesibilidad y seguridad de los sistemas de transporte contribuyen directa e indirectamente a la realización de muchos ODS. Por sí solo, el movimiento a favor de la seguridad vial está limitado en cuanto a alcance e influencia potenciales, y a menudo está subordinado a otras necesidades sociales. Pero si la seguridad vial se considera una necesidad que puede contribuir a mejorar la satisfacción de las necesidades sociales, que van desde la equidad de género hasta la sostenibilidad ambiental, su potencial puede ampliarse considerablemente.

En el **Plan Mundial** se describen las medidas necesarias para alcanzar esa meta, y se hace un llamamiento a los gobiernos y asociados para aplicar un

**ENFOQUE DE SISTEMAS
SEGUROS** integrado

A quién va dirigido el plan

El presente plan tiene como objetivo ayudar a los gobiernos nacionales y locales, así como a otras partes interesadas que pueden influir en la seguridad vial (incluidos la sociedad civil, las instituciones académicas, el sector privado, los

donantes, los líderes comunitarios y juveniles, y otras partes interesadas), en la elaboración de planes de acción y la formulación de objetivos nacionales y locales para el Decenio de Acción.

Valerse del enfoque de sistemas de seguridad

El enfoque de sistemas de seguridad, una característica esencial del Decenio de Acción, reconoce que el transporte por carretera es un sistema complejo y sitúa la seguridad en su centro. También reconoce que los seres humanos, los vehículos y la infraestructura vial deben interactuar de una manera que garantice un alto nivel de seguridad. Por lo tanto, un sistema de seguridad:

- anticipa y tiene en cuenta los errores humanos;
- incorpora diseños de vías de tránsito y vehículos que reducen las fuerzas de colisión a niveles que están dentro de la tolerancia humana para prevenir la muerte o traumatismos graves;
- alienta a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican vehículos y gestionan programas de seguridad

a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de la infraestructura vial, de modo que cuando se produzca una colisión, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar únicamente al conductor u otros usuarios de la carretera;

- persigue un compromiso con la mejora proactiva y continua de las carreteras y los vehículos para que todo el sistema sea seguro y no solo los lugares o situaciones donde ocurrieron las últimas colisiones; y
- actúa de conformidad con la premisa subyacente de que el sistema de transporte debe producir cero defunciones o traumatismos graves y que la seguridad no debe verse amenazada en aras de otros factores, como el costo o el objetivo de lograr unos tiempos de transporte más rápidos.



PARTE II



Medidas recomendadas

Las siguientes recomendaciones se basan en intervenciones de eficacia demostrada y en las mejores prácticas para prevenir los traumatismos provocados por el tránsito y proporcionan una visión general integral de las medidas para establecer y fortalecer los sistemas de seguridad.

Las recomendaciones no son prescriptivas, pero pueden utilizarse para fundamentar la elaboración de planes de acción nacionales de seguridad vial que se adapten a los contextos, los recursos disponibles y la capacidad locales.

Transporte multimodal y planificación del uso del territorio

Dado que se prevé que para 2030 alrededor del 70% de la población mundial viva en entornos urbanos, el aumento de la demanda de movilidad urbana excederá la capacidad de los sistemas que dependen en gran medida de vehículos privados, como automóviles y motocicletas. Por lo tanto, la inversión en sistemas de transporte público para facilitar el movimiento seguro y eficiente de poblaciones grandes y en crecimiento es fundamental para abordar este problema. Los sistemas de transporte público como autobuses, tranvías y trenes de cercanías transportan a un mayor número de personas en comparación con los automóviles privados, y generalmente son más asequibles. Reducen la exposición a las colisiones y son una vía clave para mejorar la seguridad, como se destaca en la meta 11.2 de los ODS.

El transporte multimodal y la planificación del uso del territorio son un punto de partida importante para aplicar un sistema de seguridad. Establece la combinación óptima de modos de transporte motorizados y no motorizados para garantizar la seguridad y el acceso equitativo a la movilidad, al tiempo que responde a las diversas necesidades y preferencias de una población. El transporte multimodal y la planificación del uso del territorio deben adaptarse a los contextos y climas locales. La planificación del uso del territorio debe incluir la consideración de la gestión de la demanda de movilidad, la elección y disponibilidad de modos de desplazamiento seguros y sostenibles para todos, particularmente con respecto a los modos de transporte más saludables y limpios, pero a menudo menos

atendidos: caminar, ir en bicicleta y el transporte público. Esto debe ir acompañado de normas que eviten o mitiguen explícitamente los posibles riesgos para la seguridad vial y exijan un desempeño mínimo en materia de seguridad para todos los modos, medios y desplazamientos previstos.

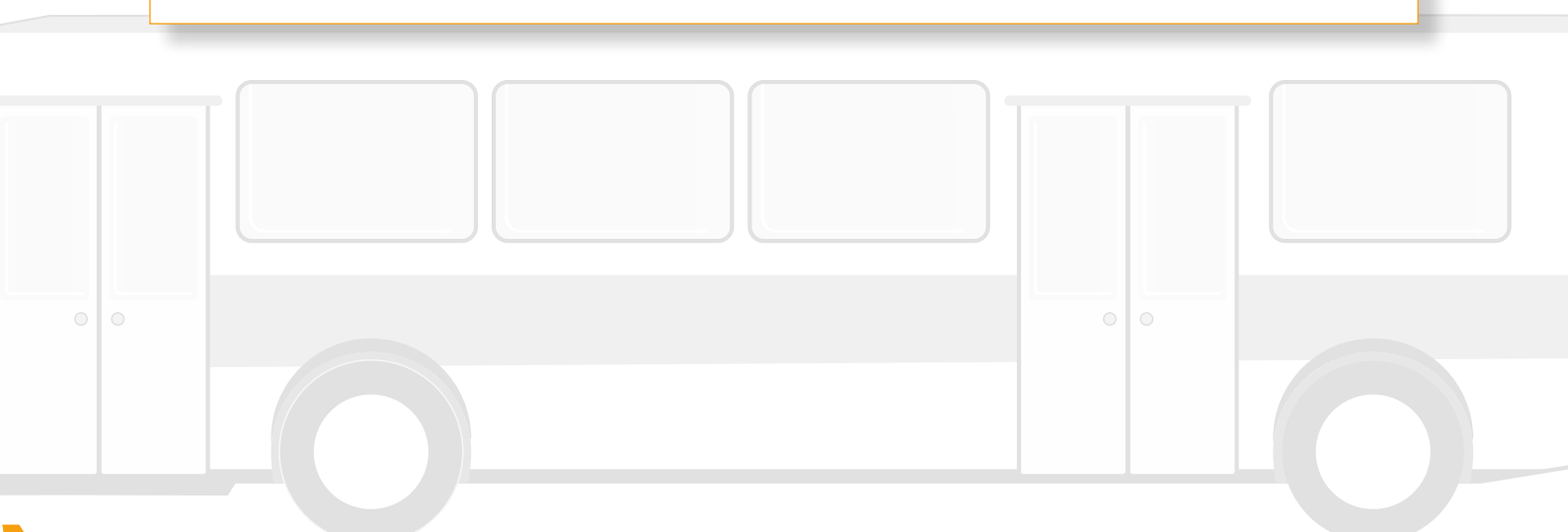
La disponibilidad de aparcamiento para bicicletas y vehículos privados en las paradas de autobús y estaciones de tren, por ejemplo, puede facilitar los desplazamientos

multimodales. Además de eliminar los riesgos para los peatones y ciclistas del tráfico de vehículos de motor, las personas necesitan sentirse seguras. Con este fin, las inversiones en infraestructura y las políticas que mejoren la seguridad percibida por las personas, tanto respecto del tránsito como de la delincuencia, y especialmente las que abordan las preocupaciones en materia de seguridad de género, son requisitos previos importantes para fomentar el transporte multimodal y la movilidad activa.

Recuadro 1

Medidas recomendadas para fomentar el transporte multimodal y la planificación del uso del territorio

- Aplicar políticas que promuevan el diseño urbano compacto.
- Establecer políticas que reduzcan la velocidad y den prioridad a las necesidades de los peatones, ciclistas y usuarios del transporte público.
- Promover el desarrollo orientado al tránsito para concentrar los desarrollos urbanos y comerciales alrededor de los nodos de transporte masivo.
- Ubicar estratégicamente, cuando sea factible, las viviendas públicas, subsidiadas y de trabajadores para proporcionar un acceso conveniente a los servicios de transporte de alta capacidad.
- Desalentar el uso de vehículos privados en zonas urbanas de alta densidad por medio de restricciones a los usuarios de vehículos de motor, de otros vehículos y de la infraestructura vial, y proporcionar alternativas que sean accesibles, seguras y fáciles de usar, como caminar, ir en bicicleta, autobuses y tranvías.
- Facilitar la conectividad intermodal entre el tránsito y los planes de uso compartido de bicicletas en las principales paradas de tránsito y crear conexiones de transporte para desplazamientos en bicicleta y a pie que reduzcan el tiempo total de viaje.
- Establecer redes de transporte (o reconstruir las existentes) para garantizar que los modos de desplazamiento no motorizados sean tan seguros como los motorizados y, lo que es más importante, satisfagan las necesidades de movilidad de todas las edades y capacidades.
- Promover la comercialización positiva y el uso de incentivos como la participación de los empleadores en los costos de los abonos del transporte público.



Infraestructura vial segura

Para reducir los traumatismos provocados por el tránsito es fundamental disponer de una infraestructura vial segura. La infraestructura vial debe planificarse, diseñarse, construirse y gestionarse para permitir la movilidad multimodal, incluido el transporte compartido/público, y caminar e ir en bicicleta. Debe eliminar o minimizar los riesgos para todos los usuarios de las vías de tránsito, no solo para los conductores, empezando por los más vulnerables.

Se requieren normas técnicas mínimas de infraestructura que abarquen la seguridad de peatones, ciclistas, motociclistas, ocupantes de vehículos, usuarios del transporte público, operadores de carga y otros usuarios de movilidad. Dichas normas deben incluir elementos básicos como la señalización vertical y horizontal (señales de tráfico y pintura); aceras; cruces seguros; ciclovías; carriles para motocicletas; carriles bus; arcones seguros; segregación de los diferentes modos de tráfico; mediana

de separación del tránsito de alta velocidad; diseño de intersecciones seguras; y gestión de la velocidad adecuada para la ubicación, el servicio deseado y el tipo de tráfico. Las necesidades de infraestructura física y digital para las tecnologías avanzadas de asistencia al conductor y los vehículos autónomos también requieren especificaciones.

Debe utilizarse el diseño lógico e intuitivo de la infraestructura para la gestión de la velocidad a fin de garantizar la seguridad de todos los usuarios de las vías de tránsito (por ejemplo, ordenación de la entrada a la ciudad, obras viarias). Además de mejorar la seguridad, la infraestructura vial debe mejorar la accesibilidad, también para las personas con discapacidad, y facilitar el transbordo de un modo a otro. Se han elaborado orientaciones sobre las normas apropiadas para diversos componentes de seguridad a nivel mundial y regional, y los países pueden utilizarlas al elaborar sus propias normas.

Recuadro 2

Medidas recomendadas para mejorar la seguridad de la infraestructura vial

- Establecer clasificaciones funcionales y criterios de desempeño de seguridad deseados para cada grupo de usuarios de las vías de tránsito a nivel geográfico de la planificación del uso del territorio y del corredor vial.
- Revisar y actualizar la legislación y las normas de diseño locales que tengan en cuenta la función de las vías de tránsito y las necesidades de todos sus usuarios, y para zonas específicas.
- Especificar una norma técnica y un objetivo de clasificación por estrellas para todos los diseños vinculados a cada usuario de red vial, y el criterio de desempeño deseado en materia de seguridad en esa ubicación.
- Establecer reglamentos para el uso de la infraestructura que garanticen el cumplimiento lógico e intuitivo del entorno de velocidad deseado (por ejemplo, límite de 30 km/h en centros urbanos; de ≤ 80 km/h en carreteras rurales con línea discontinua; de 100 km/h en autovías).
- Realizar auditorías de seguridad vial en todos los tramos de las nuevas carreteras (estudio previo de viabilidad mediante un diseño detallado) y llevar a cabo evaluaciones utilizando expertos independientes y acreditados para garantizar un criterio mínimo de tres estrellas o mejor para todos los usuarios de la carretera.
- Identificar el riesgo de colisión (en que los datos de la colisión sean fiables) y realizar evaluaciones e inspecciones de seguridad proactivas en la red sometida a examen centrándose en las necesidades pertinentes de los usuarios de la vía de tránsito, según corresponda.
- Establecer un objetivo de desempeño de las vías de tránsito para cada usuario basado en los resultados de la inspección con parámetros de medición claros en relación con las características de la vía (por ejemplo, dotación de aceras).

Seguridad del vehículo

Los vehículos deben diseñarse para garantizar la seguridad de los que están dentro y fuera de ellos. Para mejorar la seguridad del vehículo, se pueden integrar diferentes características en su diseño, ya sea para evitar colisiones (seguridad activa) o para reducir el riesgo de traumatismos para los ocupantes y otros usuarios de la red vial cuando se produce una colisión (seguridad pasiva). Aunque se han desarrollado varios tipos de soluciones tecnológicas, estas se han incorporado en los países en diferente medida, y lo que se integra como «equipamiento de serie» en los vehículos nuevos difiere entre los países. De hecho, dependiendo de las reglamentaciones vigentes por mercado de destino, los vehículos se producen con diferentes características de seguridad. La industria de la automoción con frecuencia «desespecifica» las características que

salvan vidas en los modelos más nuevos que se venden en países donde los marcos de reglamentación no las exigen.

Es necesario aplicar normas legislativas armonizadas en el diseño y la tecnología de los vehículos a fin de garantizar un nivel de seguridad uniforme y aceptable en todo el mundo. Los gobiernos deberían proporcionar, a través de la legislación, un conjunto mínimo de normas de seguridad para los vehículos, teniendo en cuenta todas las categorías «tradicionales» de vehículos, incluidos los automóviles de pasajeros, furgonetas, camiones, autobuses y vehículos de motor de dos y tres ruedas, pero también los modos «informales» que prevalecen en muchos países (por ejemplo, tuk-tuk, skylabs, jeepneys).

Recuadro 3

Medidas recomendadas para garantizar la seguridad del vehículo

- Instaurar normas de seguridad armonizadas de alta calidad para vehículos de motor nuevos y usados, cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos de motocicleta, incluidas las que aborden:
 - la colisión frontal y lateral, para garantizar que los ocupantes estén protegidos;
 - los cinturones de seguridad y el anclaje de cinturones de seguridad para todos los asientos a fin de garantizar su instalación en los vehículos durante el proceso de fabricación y montaje;
 - los sistemas de anclaje de dos puntos ISOFIX para la sujeción de la silla del bebé al asiento, conectados directamente al bastidor del vehículo para evitar su uso incorrecto;
 - el control electrónico de la estabilidad para evitar derrapes y pérdidas de control en casos de sobreviraje o subviraje;
 - el frenado de emergencia avanzado para reducir las colisiones;
 - la protección de los peatones para reducir la gravedad del impacto con un vehículo de motor;
 - los cascos de motocicleta certificados de acuerdo con las normas internacionales armonizadas;
 - el sistema de frenos antibloqueo y las luces de circulación diurna para motocicletas;
 - los sistemas inteligentes de asistencia a la velocidad para ayudar a los conductores a mantener los límites de velocidad; y
 - los sistemas eCall o de llamada de emergencia por accidentes (AECS) para activar una respuesta de emergencia mediante un sensor en el vehículo.
- Asegurarse de que se mantengan normas de seguridad armonizadas y de alta calidad durante todo el ciclo de vida del vehículo. Esto se puede hacer, por ejemplo, mediante:
 - sistemas obligatorios de certificación y matriculación de vehículos nuevos y usados basados en los requisitos de seguridad establecidos y combinados con inspecciones periódicas;
 - reglamentos para la exportación e importación de vehículos usados que se acompañen de inspecciones en los puntos de entrada y salida, y de la inspección técnica periódica obligatoria de los vehículos; y
 - la promoción de la demanda de vehículos más seguros mediante el fomento de programas independientes de evaluación de automóviles nuevos.

Las Naciones Unidas han suscrito acuerdos de reglamentación de vehículos para ayudar a los países a establecer reglas para estipular y aplicar normas de seguridad en la producción de vehículos y de sus piezas, así como inspecciones técnicas periódicas a lo largo de su vida útil. Una vez se han establecido las normas, es necesario garantizar que se integren y mantengan durante todo el ciclo de vida del vehículo. Esto incluye la fabricación, venta, mantenimiento o reventa de vehículos, y su movimiento a través de la importación o exportación. A este respecto, los Estados Miembros deberían estimar la posibilidad de establecer mecanismos de evaluación periódica de los vehículos a fin de garantizar que todos los vehículos nuevos y en uso cumplan las normas básicas de seguridad pertinentes.

Paralelamente a las medidas reglamentarias, los gobiernos deberían fomentar el suministro de información sobre la seguridad de los vehículos al consumidor, a través de programas de evaluación de automóviles nuevos que sean independientes de los fabricantes de vehículos. Esos programas ayudan a los compradores a tomar decisiones de compra más seguras al proporcionarles información independiente sobre los niveles de seguridad de los vehículos probados. Además, pueden alentar directamente a los fabricantes a instalar voluntariamente tecnologías de seguridad en los vehículos antes de que lo obligue cualquier mandato reglamentario, a fin de satisfacer la demanda de vehículos más seguros. Tanto las flotas del sector público como las del sector privado también pueden contribuir a mejorar la seguridad de los vehículos comprando siempre vehículos que como mínimo superen las normas mínimas de seguridad de las Naciones Unidas.

Uso seguro de las vías de tránsito

El exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, la fatiga del conductor, la conducción distraída y la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos figuran entre los principales comportamientos que contribuyen a las defunciones y traumatismos por colisiones en las vías de tránsito. En consecuencia, el diseño y funcionamiento del sistema de transporte por carretera tienen en cuenta esos comportamientos a través de una combinación de leyes, de su aplicación y de la educación vial. Los comportamientos de los usuarios de la carretera también están muy influenciados por las características de seguridad de los vehículos y el diseño de la infraestructura vial, que deben tener en cuenta las necesidades de todos sus usuarios y aplicarse de una manera intuitiva y fácil de entender, y que garantice que las acciones más fáciles y obvias sean las más seguras.

La legislación para abordar el comportamiento de los usuarios de la carretera puede promulgarse a nivel nacional, subnacional o continental, dependiendo del sistema de gobierno de los países. Las normas de circulación son una parte esencial para garantizar comportamientos seguros de los usuarios de las vías de tránsito, pero deben

aplicarse y hay que imponer sanciones apropiadas para disuadir las infracciones de tránsito. Las estrategias para hacer cumplir la legislación deben estar respaldadas por comunicaciones basadas en mensajes probados para garantizar la comprensión y apoyo del público, así como la participación de las partes interesadas locales para potenciar al máximo el cumplimiento. Del mismo modo, se deben tomar medidas para prevenir la corrupción en la aplicación de las leyes en materia de seguridad vial, lo que socava el apoyo público y la eficacia legislativa.

Otros factores, incluida la base de las primas de seguro establecida en función del comportamiento del conductor, pueden incentivar a los conductores a cumplir las leyes y normas de circulación. Las empresas, tanto públicas como privadas, pueden elaborar protocolos que garanticen la operación segura de sus flotas, incluso permitiendo retrasos razonables para evitar el exceso de velocidad, estableciendo límites en las horas de conducción para los repartidores y vigilando los comportamientos de conducción de los conductores a través de sistemas de control, como los dispositivos de limitación de velocidad y los tacógrafos.

Recuadro 4

Medidas recomendadas para velar por el uso seguro de las vías de tránsito

- Promulgar y hacer cumplir la legislación sobre seguridad vial:
 - Establecer límites de velocidad máxima teniendo en cuenta el tipo y función de las vías de tránsito.
 - Establecer límites de concentración de alcohol en sangre (BAC, por su sigla en inglés) para prevenir la conducción peligrosa (conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas) con disposiciones específicas para conductores inexpertos y profesionales.
 - Exigir el uso de dispositivos de protección (cinturones de seguridad, sistemas de retención infantil y cascos).
 - Restringir el uso de dispositivos electrónicos manuales mientras se conduce.
 - Establecer un organismo específico encargado de hacer cumplir la ley, proporcionar formación y garantizar el equipo adecuado para las actividades de aplicación de la ley.

- Establecer normas de circulación y requisitos para el permiso de conducción:
 - Establecer y actualizar periódicamente las normas de circulación y los códigos de conducta para los usuarios de las vías de tránsito.
 - Proporcionar información y educación sobre las normas de circulación.
 - Establecer requisitos mínimos de edad y visión para los conductores.
 - Aplicar pruebas basadas en competencias para los permisos de conducción y para la obtención gradual de dichos permisos para conductores noveles.
 - Establecer límites para el tiempo máximo de conducción y los períodos mínimos de descanso para los conductores profesionales.
 - Imponer el seguro obligatorio de responsabilidad civil para los operadores de vehículos de motor.

- Garantizar que la infraestructura vial tenga en cuenta las necesidades de todos sus usuarios y esté diseñada para propiciar comportamientos seguros, mediante:
 - la señalización vial clara y marcas viales que sean intuitivas;
 - el uso de rotondas y diseños para pacificar el tráfico, como badenes;
 - la separación física de los usuarios de la vía, incluido el uso de carriles protegidos para bicicletas y zonas exclusivas para peatones.

- Utilizar las características y tecnologías de seguridad del vehículo para apoyar comportamientos seguros, mediante:
 - cinturones de seguridad automáticos y alertas de cinturones de seguridad;
 - asistencia inteligente de control de velocidad;
 - tecnologías para desactivar los mensajes de texto u otras formas de distracción mientras se conduce.



Respuesta tras las colisiones

La atención de los traumatismos causados por una colisión puede tener plazos críticos: unos minutos de demora pueden suponer la diferencia entre la vida y la muerte. Por esta razón, se debe proporcionar una atención adecuada, integrada y coordinada tan pronto como sea posible tras una colisión. Los mecanismos para garantizar que se tomen las medidas adecuadas incluyen un sistema de alerta (por ejemplo, un único número de llamada de acceso universal) conectado a los profesionales pertinentes, que a su vez pueden enviar rápidamente los servicios de emergencia apropiados con personal capacitado y el equipo necesario por medio de ambulancias o, a veces, helicópteros, cuando sea necesario.

Se debe promover la capacitación de personal de primera respuesta a nivel de la comunidad para ampliar considerablemente el acceso oportuno a intervenciones simples que salvan vidas, especialmente en zonas donde los servicios prehospitalarios son limitados y/o los tiempos de respuesta prolongados. Entre los destinatarios adecuados de la capacitación en primera respuesta figuran los socorristas de emergencia no médicos, como policías y bomberos, y otros profesionales cuyas ocupaciones con frecuencia los sitúan en la escena de colisiones en las vías de tránsito, como los conductores profesionales, incluidos los taxistas y conductores de transporte público. Para alentar la intervención de esas personas, los países deben proporcionarles protección jurídica (por ejemplo, la doctrina del buen samaritano).

La rehabilitación es un componente importante de los sistemas de respuesta y atención tras una colisión, ya que estos servicios pueden reducir en gran medida la discapacidad de por vida entre las personas lesionadas por una colisión en las vías tránsito. Deben establecerse mecanismos para fortalecer la prestación de servicios de rehabilitación y el acceso a los mismos para las víctimas de colisiones. Esto incluye la incorporación de la atención de rehabilitación en los sistemas de atención aguda, la disponibilidad de servicios de rehabilitación en niveles más bajos de atención y el establecimiento de mecanismos de financiación adecuados, como los planes de seguro para los usuarios de las vías de tránsito (por ejemplo, responsabilidad obligatoria de terceros). El establecimiento de medidas de protección para que las personas con discapacidad mantengan sus empleos o sean contratadas en nuevos empleos, mediante el ofrecimiento de incentivos para los empleadores, aliviará más las consecuencias socioeconómicas de la discapacidad permanente.

También deben establecerse sistemas integrales de apoyo a las víctimas y a sus familias. Los gobiernos deben elaborar mecanismos para llevar a cabo una investigación multidisciplinaria de las colisiones y garantizar la justicia. También se debe proporcionar apoyo financiero y social a las víctimas y a sus familias, si es necesario, para garantizar que no se vean abocadas a la pobreza debido a los elevados costos que a veces se asocian con el tratamiento y rehabilitación prolongados, o a la pérdida de un sostén de la familia.



Recuadro 5

Medidas recomendadas para mejorar la respuesta tras las colisiones

- Establecer un mecanismo para activar la respuesta tras las colisiones:
 - Un único número de teléfono de emergencia con cobertura nacional.
 - Un mecanismo de coordinación para ejecutar la respuesta (bomberos, policía, ambulancia).

- Fortalecer la capacidad de respuesta entre quienes intervienen en ella y no son expertos (profesionales no médicos):
 - Proporcionar capacitación básica en materia de servicios médicos de emergencia a proveedores inexpertos, como conductores de taxis y transporte público, policías, bomberos, etc.
 - Promulgar la ley del buen samaritano para garantizar la protección de los que intervienen en la respuesta y son inexpertos.

- Fortalecer la atención médica profesional:
 - Establecer registros de traumatismos en los establecimientos de atención de salud para recopilar información sobre la causa de la lesión y las intervenciones clínicas.
 - Reforzar la capacidad de atención/servicios prehospitalarios, hospitalarios y de rehabilitación, y establecer un conjunto básico de servicios de atención de emergencia para cada nivel del sistema de salud.
 - Garantizar el acceso las 24 horas del día, independientemente de la capacidad de pago, a los servicios quirúrgicos y de cuidados críticos dotados de personal y equipados.
 - Proporcionar servicios de recuperación y rehabilitación para prevenir la discapacidad permanente.

- Establecer requisitos multidisciplinarios de investigación posterior a la colisión:
 - Instar a investigar las colisiones con víctimas graves y mortales para fundamentar las estrategias de prevención y proporcionar una respuesta judicial eficaz a las víctimas y sus familias.
 - Establecer mecanismos de coordinación para la investigación posterior a una colisión y el intercambio de datos por parte de los sectores pertinentes.
 - Establecer mecanismos de financiación adecuados, como los planes de seguro de los usuarios de las vías de tránsito (por ejemplo, responsabilidad obligatoria de terceros).

- Proporcionar apoyo social, judicial y, cuando corresponda, financiero a las familias en duelo y a los sobrevivientes.





Requisitos para la aplicación

Para lograr mejoras en la seguridad vial en el próximo decenio es fundamental aplicar de forma eficaz el sistema de seguridad. Las intervenciones deben basarse en datos probatorios y, cuando sea posible, para orientar la adaptación local de las medidas probadas debe evaluarse la aplicación.

Financiación

En la mayoría de los países la seguridad vial no dispone de fondos suficientes. Para el desarrollo de infraestructuras viales seguras, así como para intervenciones que puedan mejorar la seguridad vial, se requiere una inversión sostenible a largo plazo. Existen importantes oportunidades para aprovechar las inversiones existentes en ámbitos más amplios del transporte, en particular la planificación del transporte y de redes, el transporte público, la construcción de carreteras, y la gestión y control del tránsito. En lugar de servir como un «complemento» a estas actividades de transporte más amplias, la seguridad vial debe incorporarse e integrarse en la toma de decisiones sobre el transporte.

La responsabilidad principal de financiar las actividades relativas a la seguridad vial recae en los gobiernos nacionales. Las fuentes de financiación sostenible

probablemente sean las que son de carácter local; están claramente vinculadas a la actividad que será objeto de financiación; están motivadas por un sólido argumento comercial que prevé grandes beneficios económicos; son fáciles de reunir y gestionar; y cuentan con la aprobación del público y los políticos. Las fuentes de financiación sostenible incluyen asignaciones del gobierno central; asignaciones de los gobiernos locales; cargas de los usuarios de las vías de tránsito; gravámenes sobre los seguros del sector privado; excedente de los seguros del gobierno; recaudación de las sanciones de tránsito; y bonos por el impacto social.

Sin embargo, para aplicar las medidas recomendadas en este plan es posible que a corto plazo se requiera financiación temporal. Hay varias fuentes de financiación

disponibles para ayudar a iniciar las actividades de seguridad vial, en particular para los países de ingresos bajos y medianos. Entre ellas figuran las instituciones multilaterales de crédito; el patrocinio del sector privado;

la recaudación de fondos con la venta de mercancías donadas; los organismos internacionales de financiación; y las contribuciones filantrópicas de fundaciones e individuos.

Marcos jurídicos

Los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relativos a la seguridad vial proporcionan una base sólida para que los países elaboren marcos y sistemas jurídicos nacionales que contribuyan a la seguridad vial y faciliten el tránsito internacional por carretera. Cabe citar los siguientes instrumentos:

- La Convención sobre el Tráfico Rodado de 1968, y su predecesora de 1949, que facilitan el tránsito internacional por carretera y mejoran la seguridad vial mediante la adopción de normas de circulación uniformes.
- La Convención sobre la señalización vial, de 1968, que establece un conjunto de símbolos y señales de tráfico comúnmente acordadas.
- El Acuerdo de 1958 relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas para los vehículos de ruedas, el equipo y las piezas que pueden instalarse y/o utilizarse en dichos vehículos, y a las condiciones para el reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas sobre la base de esos reglamentos de las Naciones Unidas, que proporcionan el marco jurídico para la adopción de reglamentos uniformes de las Naciones Unidas, específicamente relacionados con la seguridad y los aspectos ambientales, para todos los tipos de vehículos de ruedas fabricados.
- El Acuerdo de 1997 relativo a la adopción de condiciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de vehículos de ruedas y al reconocimiento recíproco de dichas inspecciones, que proporcionan el marco jurídico para la inspección de vehículos de ruedas y para el reconocimiento mutuo de los certificados de inspección para la utilización transfronteriza de vehículos de carretera.
- El Acuerdo de 1998 relativo al establecimiento de reglamentos técnicos mundiales para vehículos de ruedas, equipos y piezas que puedan instalarse y/o utilizarse en vehículos de ruedas, que sirve de marco para la elaboración de reglamentos técnicos mundiales sobre seguridad y comportamiento ambiental de vehículos.

- El Acuerdo de 1957 relativo al transporte internacional de mercancías peligrosas por carretera, que establece normas que incluyen requisitos para las operaciones, la capacitación de los conductores y la fabricación de vehículos que pueden aplicarse para prevenir y mitigar el impacto de las colisiones que involucran mercancías peligrosas.

Para aprovechar plenamente sus beneficios, la aplicación de los convenios y convenciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial debe ir más allá de la mera adhesión. El siguiente paso vital es que los convenios y convenciones se incorporen en la legislación y los sistemas nacionales o regionales para garantizar su aplicación efectiva, y que posteriormente se hagan cumplir por medio de la policía de tráfico y los organismos de inspección.



Control de la velocidad

El control de la velocidad es fundamental para la aplicación efectiva del enfoque de sistemas de seguridad. Es un factor de riesgo transversal y se aborda mediante medidas relacionadas con diferentes elementos del sistema de seguridad, como el transporte multimodal y la planificación del uso del territorio, la infraestructura, el diseño de vehículos y el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. El control adecuado de la velocidad no solo afecta directamente la probabilidad y gravedad de las colisiones, sino también la eficacia de otras intervenciones de seguridad. Por ejemplo, los vehículos que cumplen los reglamentos de las Naciones Unidas o las normas nacionales equivalentes sobre vehículos están diseñados para reducir las fuerzas de colisión en los ocupantes y peatones a niveles de supervivencia en los impactos laterales a velocidades de colisión de hasta 50 km/h. Por lo tanto, un sistema de seguridad limitaría la velocidad a 50 km/h o menos en carreteras con intersecciones donde podrían producirse impactos laterales. En las zonas urbanas densamente pobladas existen pruebas fehacientes de que incluso las mejores características de diseño de carreteras y vehículos no pueden garantizar adecuadamente la seguridad de todos los usuarios de la carretera cuando las velocidades rebasan el nivel seguro conocido de 30 km/h. Por esta razón, en las zonas urbanas donde existe una mezcla típica predecible de usuarios de la carretera (automóviles, ciclistas, motociclistas y peatones) se debe establecer un límite de velocidad máximo de 30 km/h (20 mph), a menos que existan pruebas sólidas que respalden límites más altos.

Las intervenciones de control de la velocidad son posibles en una amplia gama de ámbitos de la seguridad vial, incluidos el diseño y la ingeniería de carreteras (por ejemplo, el empleo de badenes o bandas, plataformas de cruce elevadas, rotondas, chicanas y límites de velocidad seguros); las intervenciones del vehículo (limitación de velocidad, asistencia inteligente de velocidad); y el cambio de comportamiento (legislación, aplicación de la ley y educación para lograr una disuasión general eficaz del exceso de velocidad). La integración efectiva de estos esfuerzos a menudo fragmentados (y en los contextos en los que resultarán más eficaces) mejorará el control de la velocidad y ofrecerá resultados más importantes y plenamente efectivos. Por ejemplo, las medidas de ingeniería vial son más adecuadas para contextos de menor velocidad, en lugar de los de mayor velocidad; las intervenciones en los vehículos pueden tardar en ser rentables, especialmente en los países que importan principalmente vehículos usados; y la aplicación, incluida la aplicación automatizada, es más eficaz en países con poca corrupción y sistemas judiciales y administrativos eficaces.



30

Fomento de la capacidad

El fomento de la capacidad de los profesionales de la seguridad vial que trabajan para el gobierno, el sector privado, la sociedad civil y las instituciones de investigación debe recibir la máxima prioridad, ya que en muchos países la falta de conocimientos especializados sobre el diseño de carreteras y vehículos más seguros y sobre el comportamiento más seguro de los usuarios de las carreteras, y para concebir y gestionar sistemas de asistencia tras las colisiones que funcionen bien, es una barrera importante. Además, muchos países y ciudades carecen de experiencia en la adaptación de los principios del sistema de seguridad a las condiciones locales, en la recopilación y el análisis efectivos de datos de seguridad vial y en la realización de investigaciones de seguridad vial de calidad.

En las últimas décadas, la seguridad vial se ha integrado, hasta cierto punto, en los planes de estudio académicos en múltiples disciplinas, como la salud pública, el transporte y la planificación urbana. La acreditación de la seguridad vial como campo de estudio dentro de las instituciones de enseñanza superior y desarrollo profesional sería un elemento importante para garantizar la formación integral de gestores y profesionales de la seguridad vial. Los cursos breves y las actividades de educación continua también pueden ayudar a desarrollar competencias como la gestión y ejecución de programas, mientras que las redes profesionales y las comunidades de práctica también son plataformas importantes para proporcionar apoyo continuo y mejorar los conocimientos. Además, la capacitación de profesionales en campos afines (como el periodismo) puede ser un medio eficaz para fortalecer la promoción y apoyo políticos a las iniciativas de seguridad vial.

Necesidad de asegurar una perspectiva de género en la planificación del transporte

Las cuestiones relativas a la seguridad vial conciernen de manera diferente a hombres y mujeres por una variedad de razones físicas, de comportamiento y sociales. A pesar de su mayor vulnerabilidad en una colisión, las mujeres tienen muchas menos probabilidades de fallecer que los hombres en una colisión. Si fallecen, generalmente es en diferentes circunstancias, como peatonas y pasajeras de automóviles más que como conductoras de automóviles y motocicletas. Esto refleja en parte el mayor número de desplazamientos motorizados realizados por los varones. También refleja las diferencias de género en la asunción de riesgos. Las pruebas indican que los conductores/pasajeros masculinos se asocian con un riesgo de dos a cuatro veces mayor que las mujeres por km, incluso cuando se tiene en cuenta que los hombres utilizaron de forma abrumadora los modos de desplazamiento más peligrosos, incluido en el transporte y las ocupaciones conexas.

También hay grandes diferencias de género en los patrones de los traumatismos causados por el tránsito. Las mujeres tienen un riesgo un 47% más elevado que los hombres de sufrir traumatismos graves en una colisión automovilística y un riesgo cinco veces mayor de lesiones por latigazo cervical. Las diferencias intrínsecas de género en el esqueleto pueden ser una de las posibles razones de una mayor incidencia de traumatismos en las mujeres. Sin embargo, la mayoría de las pruebas reglamentarias que evalúan la seguridad

de los ocupantes del vehículo solo utilizan modelos del varón promedio, por lo que no reflejan las características físicas y las necesidades específicas de las mujeres. En consecuencia, los siguientes puntos deberían considerarse como parte de la aplicación del sistema de seguridad:

- Los marcos de las políticas de transporte deben proporcionar un entorno propicio para que tanto hombres como mujeres compartan una movilidad segura, accesible, fiable y sostenible, y una participación no discriminatoria en el transporte.
- Un número mayor de mujeres debe participar en el sector del transporte y en sus procesos, como operadoras en los sistemas de transporte, como responsables de la toma de decisiones en el desarrollo de sistemas reguladores y normativos, como ingenieras y diseñadoras, y en cualquier otro desempeño intermedio.
- Es necesario prestar mayor atención a las diferencias de género en relación con el diseño y elaboración de todos los aspectos de la infraestructura de transporte. Por ejemplo, el diseño del vehículo debe modificarse para adaptarse a las diferencias ergonómicas entre los géneros: el maniquí EvaRID es un buen ejemplo de cómo se puede lograr esto cuando se ha validado con éxito para las pruebas reglamentarias.

Adaptación de las tecnologías al sistema de seguridad

La tecnología de la automoción está cambiando a un ritmo sin precedentes, y, aunque existe un debate sobre el potencial de las tecnologías emergentes, los sistemas avanzados de asistencia al conductor, incluido el control electrónico de la estabilidad, las alertas de cambio de carril y el frenado automático de emergencia, en muchos países ya están salvando vidas. También se están desarrollando futuras prestaciones de vehículos automatizados que potencialmente aún salvarán más vidas. Las tecnologías no pertenecientes directamente al vehículo también podrían suponer un gran cambio en los países de ingresos bajos y medianos. Un ejemplo es la atención posterior a la colisión, donde las tecnologías de la comunicación, tal vez basadas en el casi omnipresente teléfono móvil, podrían facilitar la atención efectiva prestada por los transeúntes a los heridos. Cuando las ambulancias no están disponibles, la tecnología podría proporcionar indicaciones de ruta para llevar a las víctimas de colisiones al centro médico más cercano con servicios de atención traumatológica.

Las comunicaciones entre vehículos y de un vehículo a una infraestructura también pueden contribuir a una movilidad más segura y sostenible. Esta función podría ser particularmente beneficiosa para la seguridad de los peatones, ciclistas y motociclistas. Una tecnología similar también puede ayudar a planificar rutas para reducir la congestión, disminuir las emisiones y optimizar la seguridad. Las tecnologías de la comunicación y la logística pueden reducir la necesidad de desplazarse al conectar electrónicamente a las personas para la actividad empresarial y comercial, así como facilitar el envío eficiente y seguro de productos y materiales.

Una parte del desafío de liderazgo es fomentar el desarrollo de la tecnología de seguridad que sería apropiada en una amplia gama de entornos. La otra parte consiste en gestionar la revolución tecnológica y su impacto potencial, tanto positivo como negativo, en la seguridad vial. La mayor conectividad y otras tecnologías móviles crean nuevas oportunidades, así como desafíos que hacen necesario evaluar y actualizar las políticas, los reglamentos y las normas de circulación.



Enfoque en los países de ingresos bajos y medianos

A pesar de tener menos del 60% de los vehículos de motor del mundo, los países de ingresos bajos y medianos acumulan más del 90% de todas las defunciones provocadas por el tránsito, por lo que para alcanzar la meta del Decenio de Acción se requerirá dedicar una mayor atención y proporcionar un mayor apoyo a esos países. A pesar de las dificultades obvias, los países de ingresos bajos y medianos pueden sortear las intervenciones aisladas tradicionales para abordar la seguridad vial y adoptar un enfoque integrado para un transporte seguro y sostenible. Dado que muchos países de ingresos altos (en particular los que dependen en gran medida del uso del vehículo privado) se enfrentan a grandes desafíos, como la descarbonización del transporte para mitigar el cambio climático y abordar los problemas de salud debidos a la inactividad física, ahora los países de ingresos bajos y medianos pueden invertir en sistemas de transporte multimodal como parte de un programa de desarrollo integrado.

Además de compartir las enseñanzas adquiridas y el apoyo técnico, los países de ingresos altos (a través de sus organismos bilaterales de desarrollo) junto con los donantes multilaterales y privados deben velar por el establecimiento de disposiciones para la seguridad vial,

y por su cumplimiento, como parte de toda la asistencia para el desarrollo. Del mismo modo, las empresas multinacionales que desarrollan sus actividades en países de ingresos bajos y medianos deben vigilar la seguridad de dichas actividades y establecer mecanismos para prevenir los traumatismos causados por el tránsito en toda su cadena de valor. El compromiso con los principios de la seguridad vial y su cumplimiento por parte de las empresas privadas deben ser los mismos en los países de ingresos bajos y medianos que en los países de ingresos altos, independientemente del entorno reglamentario en el que actúen.

La diversidad de contextos y situaciones geopolíticas entre los países de ingresos bajos y medianos refuerza la importancia de la colaboración regional y nacional, incluidas las oportunidades para establecer objetivos y/o estrategias regionales orientados a abordar desafíos comunes. En estas situaciones, la colaboración también puede ofrecer una oportunidad para amplificar la voz de los países individuales. Mediante el establecimiento de redes y alianzas regionales, los países pueden aumentar su influencia en las interacciones con las organizaciones multilaterales y multinacionales.





Responsabilidad compartida en la seguridad vial

Aunque los organismos gubernamentales tienen la responsabilidad principal de diseñar un sistema de transporte por carretera seguro y de aplicar un plan de acción de seguridad vial, la influencia de otros actores y el papel que desempeñan se reconocen cada vez más como una parte importante del sistema de seguridad. El sector privado, la sociedad civil, las instituciones académicas y

otros actores no estatales también pueden contribuir de manera importante. En este sentido, es fundamental la fuerza colectiva y global de las organizaciones públicas y privadas que adoptan prácticas de seguridad vial como parte de sus contribuciones a los ODS, junto con su respaldo, liderazgo y poder adquisitivo.

Papel del gobierno

El gobierno (nacional y local) tiene la responsabilidad principal de garantizar la seguridad de los ciudadanos. Habida cuenta de la importante repercusión negativa de las colisiones en las vías de tránsito y de los grandes beneficios positivos de una mayor seguridad, la seguridad vial debe abordarse como una prioridad política y reconocerse como un preciado bien público. Un indicio muy importante de la voluntad política para hacerlo es el nivel de financiación, en todos los sectores, asignado a los objetivos relacionados con la seguridad vial a nivel nacional. Además, los gobiernos son responsables de establecer prioridades como parte de un plan nacional basado en la consulta de las partes interesadas

y la evidencia local; de crear mecanismos de aplicación; y de garantizar la recopilación y análisis de datos sobre colisiones, defunciones y traumatismos.

El papel central del gobierno en la dirección y coordinación de la estrategia de seguridad vial de un país debe mantenerse incluso cuando se comparte la responsabilidad con otros actores por medio de las siguientes medidas:

- Proporcionar un marco legislativo sobre la seguridad vial y un mandato legal para la labor de diferentes organismos dentro y fuera del gobierno.

- Elaborar un plan de acción con objetivos y vigilar la actividad de los diferentes actores en materia de seguridad vial, y asegurar una financiación adecuada para apoyar su aplicación.
- Fomentar el cumplimiento de normas, como las prácticas de adquisiciones por parte de los proveedores y usuarios del transporte.
- Proporcionar coordinación general para estas actividades.

Es fundamental que todos los actores presenten informes públicos para garantizar la transparencia y rendición de cuentas. Los actores estatales tienen la obligación de hacer públicas sus políticas e indicadores de desempeño, incluidos el número de defunciones y traumatismos provocados por el tránsito y otros datos pertinentes, así como de alentar/instar a otras partes a hacer lo mismo.

Papel de las instituciones académicas, la sociedad civil y los jóvenes

A nivel mundial, las instituciones académicas y los grupos de la sociedad civil cuentan con una considerable experiencia que puede ayudar a colmar vacíos importantes en diferentes esferas (a veces descuidadas) de la seguridad vial, así como ayudar a aplicar las medidas de política necesarias para reducir los traumatismos causados por el tránsito. Las instituciones académicas y de investigación desempeñan un papel importante en la generación de evidencia para ayudar al gobierno y otros actores a comprender (a través de análisis epidemiológicos y del riesgo) la naturaleza del problema, así como a identificar soluciones y estrategias eficaces (a través de ensayos de intervención y estudios de ejecución). La sociedad civil puede ayudar a amplificar la voz de las instituciones académicas actuando como un promotor y como una voz independiente para influir en el cambio social. También puede apoyar la formulación de políticas mediante el fortalecimiento de la base empírica, así como aportando las perspectivas de las comunidades afectadas por esas políticas a las negociaciones. Además de mantener la seguridad vial en el programa del gobierno y unir a las partes interesadas con un objetivo común, las instituciones académicas y los grupos de la sociedad civil pueden:

- ser una fuente importante de información sobre la seguridad vial para la comunidad y los gobiernos;
- ayudar a asegurar la rendición de cuentas del gobierno capacitando a las comunidades en cuestiones de seguridad vial y garantizando la buena gobernanza; y
- contribuir al logro de los ODS relacionados con la seguridad vial.

Los jóvenes desempeñan un papel importante en la configuración del futuro sistema de transporte por dos razones clave. En primer lugar, son el grupo de edad más

afectado por los traumatismos causados por el tránsito, pues las colisiones en las vías de tránsito son la principal causa de mortalidad entre las personas de 5 a 29 años de edad. En segundo lugar, son la generación que heredará los resultados de las decisiones tomadas hoy en materia de seguridad del sistema de transporte en evolución. Como tal, se les debe preguntar sobre sus necesidades, y para ayudar a dar forma al sistema y generar ideas sobre cómo proteger mejor a algunos de los más vulnerables entre nosotros. El compromiso significativo con los jóvenes líderes puede ayudar a fomentar su mayor implicación en la cuestión de la seguridad vial, así como a crear una nueva cohorte de defensores de la seguridad vial con una nueva perspectiva sobre el futuro de la movilidad.



Papel del sector privado

Las corporaciones y las empresas ejercen una gran influencia en la sociedad y los sistemas de transporte a través de sus productos; de sus flotas de vehículos y su forma de gestionarlas; de su influjo sobre los empleados y contratistas, así como de su potencial para apoyar financieramente la seguridad vial. Las empresas e industrias de todos los tamaños y sectores pueden contribuir a alcanzar los ODS relacionados con la seguridad vial aplicando los principios del sistema de seguridad a todas sus cadenas de valor (incluidas las prácticas internas a lo largo de sus procesos de adquisición, producción y distribución) e informando sobre el desempeño en materia de seguridad en sus informes de sostenibilidad. Por ejemplo, en sus contratos con proveedores las empresas podrían hacer frente a imprevistos:

- especificando los niveles de seguridad de los vehículos (incluidos los vehículos de motor de dos ruedas) para las flotas de vehículos que se utilizan en la prestación de servicios contratados;
- requiriendo que los conductores de transporte, incluidos los que utilizan vehículos de motor de dos ruedas y otros dispositivos motorizados de movilidad personal, hayan recibido formación;
- disponiendo que los proveedores realicen autocontroles y presenten informes sobre su desempeño en materia de seguridad vial; y
- estableciendo normas para programar y planificar las operaciones y prácticas de conducción adquiridas para controlar la fatiga del conductor, usar vías de tránsito de bajo riesgo, utilizar vehículos de menor riesgo y priorizar los mejores horarios para los desplazamientos.

Los fabricantes de vehículos y las industrias afines pueden contribuir a ello asegurando que los vehículos que fabrican incluyan características de seguridad independientemente de los mercados en los que se vendan. Pueden abogar por una infraestructura segura que se adapte a todos los usuarios de la carretera, impulsar el desarrollo de tecnologías de seguridad y apoyar los esfuerzos para armonizar las normas y requisitos en todas las regiones.

Del mismo modo, otros sectores, como los seguros, pueden contribuir a una cultura de seguridad mediante la creación de incentivos para el uso seguro de las vías de tránsito ofreciendo tarifas especiales. Los planes de seguro obligatorio pueden apoyar significativamente la respuesta

posterior a una colisión al facilitar las correspondientes investigaciones y ofrecer protección contra las pérdidas financieras a las víctimas. Otros esfuerzos para crear un «producto básico» de seguridad, como el desarrollo de un índice de seguridad y el establecimiento de bonos de seguridad vial, también son medios importantes para garantizar unas prácticas sostenibles por parte de las empresas.

Además, las corporaciones y las empresas privadas también deben abordar y mitigar las acciones que afectan negativamente la seguridad vial, incluidos la promoción de automóviles basándose en la velocidad que puedan alcanzar; la promoción de un elevado consumo de alcohol u otros productos que puedan contribuir a la conducción peligrosa; y las políticas de empleo que puedan contribuir al hacinamiento del transporte público o a la fatiga del conductor.



Papel de los financiadores

Los financiadores, tanto públicos como privados, desempeñan un papel importante para garantizar que se disponga de los recursos adecuados para apoyar las medidas descritas en este plan. Los donantes privados cumplen una función importante a la hora de colmar a corto plazo las brechas en las inversiones y pueden proporcionar recursos como la financiación inicial para llevar a cabo mejoras inmediatas en la seguridad vial, al tiempo que estimulan las inversiones en todo el país y a largo plazo por parte del gobierno. En muchos países, el apoyo de los financiadores privados también ayuda a subsanar las carencias críticas en la creación de capacidad, la investigación y la promoción. Para el éxito de estos esfuerzos es fundamental armonizar las prioridades

entre los financiadores externos y los gobiernos, así como establecer una vía para la financiación sostenible de la seguridad vial. Los financiadores externos, incluidas las organizaciones internacionales, los organismos bilaterales y multilaterales de desarrollo y los bancos de desarrollo, también pueden contribuir a los esfuerzos en materia de seguridad vial garantizando la integración de esta cuestión en las actividades de desarrollo, especialmente en las iniciativas de desarrollo de infraestructuras que afectan el transporte y la movilidad. Dichos financiadores también tienen la obligación de confirmar que las disposiciones relativas a la seguridad vial estén garantizadas como parte de todo el apoyo proporcionado al desarrollo.

Papel del sistema de las Naciones Unidas

La Organización Mundial de la Salud, en estrecha cooperación con las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, actúa como organismo de coordinación de la seguridad vial dentro del sistema de las Naciones Unidas para apoyar a los Estados Miembros mediante la sensibilización; el establecimiento de metas; la elaboración de orientaciones provisionales de política; la recopilación de datos; el fortalecimiento de la capacidad técnica; y la convocatoria de las partes interesadas. El Enviado Especial del Secretario General de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial continuará fomentando la sensibilización sobre la importancia de priorizar la seguridad vial a través de planes y presupuestos nacionales, así como promoviendo sus vínculos con otros ODS. El Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial seguirá actuando como mecanismo consultivo para facilitar la cooperación internacional y fortalecer la coordinación mundial y regional entre los organismos de las Naciones Unidas y otros asociados internacionales con miras a apoyar la aplicación de las resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial.

El Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial continuará fortaleciendo la capacidad de los gobiernos para llevar a cabo de manera eficaz mejoras duraderas en materia de seguridad vial mediante el aprovechamiento de las inversiones públicas y privadas en iniciativas de gran repercusión en los países. Los Coordinadores Residentes de las Naciones Unidas también continuarán coordinando las actividades planificadas y emprendidas por los equipos de las Naciones Unidas en los países y los gobiernos anfitriones en relación con este plan. Los organismos especializados de las Naciones Unidas, como ONU-Hábitat, el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia, la Unión Internacional de Telecomunicaciones y la Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura, así como el Enviado Especial de las Naciones Unidas para la Juventud, seguirán trabajando para garantizar que la movilidad segura y sostenible se refleje en otras prioridades y programas de desarrollo, reiterando las consecuencias intersectoriales de la seguridad vial.



Seguimiento y evaluación

Medición de los progresos realizados hacia la consecución de la meta mundial

A nivel mundial, el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* de la OMS es el principal mecanismo para supervisar los progresos realizados por el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Los datos para el informe se recopilan mediante una encuesta administrada a los Estados Miembros en la que se proporcionan detalles sobre el número de defunciones y traumatismos causados por el tránsito; la situación de las normas de circulación y su aplicación; así como otras indicaciones de los progresos realizados hacia la aplicación del presente plan, como la adhesión a los convenios y convenciones de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad vial.

Se hace un llamamiento a reducir en un 50% el número de defunciones y traumatismos graves provocados por el tránsito para 2030. El punto de partida para el análisis será un cambio en el número absoluto de personas fallecidas y gravemente heridas en colisiones en las vías de tránsito: según las estimaciones actuales, la reducción prevista

será del orden de 650 000 a nivel mundial. Estos datos se analizarán para determinar el número de defunciones y traumatismos provocados por el tránsito por cada 100 000 habitantes. Se calculará una base de referencia para los indicadores absolutos y relativos para 2021. Se llevarán a cabo evaluaciones a medio plazo (2025) y finales (2030) para determinar los cambios en esos indicadores en comparación con la base de referencia. Además de los indicadores principales, se describirán otros indicadores de resultados y procesos para permitir una evaluación cualitativa. Aunque la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas también insta a reducir el número de personas gravemente heridas en colisiones de tránsito, actualmente no existe una base de datos completa con esta información. En muchos países, la definición y medición de los traumatismos graves son problemáticas. Los gobiernos y otros actores pertinentes deben conceder prioridad al fortalecimiento de los sistemas de recopilación de datos para la seguridad vial.

Vigilancia de la aplicación en los países

A nivel de los países, la aplicación de los planes de acción nacionales y locales debe llevarse a cabo de manera iterativa y basarse en datos y pruebas. Por lo tanto, se espera que los países y todas las partes interesadas evalúen el desempeño de sus programas de manera sistemática y utilicen estos hallazgos para fundamentar y mejorar la planificación y aplicación. Las metas e indicadores de cumplimiento voluntario mundiales adoptados en 2017 y 2018 proporcionan un marco útil para evaluar los progresos realizados en la aplicación del plan.

La recopilación de datos de calidad es un requisito previo clave para la aplicación. La creación de registros de traumatismos, la armonización de definiciones y el

establecimiento de vínculos entre diferentes sectores (policía, salud, transporte) facilitan la recopilación de datos donde los recursos son limitados, así como garantizan la validez de los datos recopilados. Las oportunidades de aprendizaje deben integrarse en las prácticas habituales, como las inspecciones y auditorías de infraestructura, las inspecciones técnicas periódicas de vehículos y las revisiones periódicas de la gestión. Estos procesos existentes, junto con la investigación, pueden generar datos útiles y retroalimentación que pueden fundamentar las decisiones críticas sobre la aplicación y, según sea necesario, las modificaciones de los planes de acción en el transcurso del próximo decenio.





PARTE VI

Por consiguiente, hagámoslo.

El camino a seguir

Al emprender el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, instamos a los gobiernos y a todas las personas interesadas en la seguridad vial a que utilicen este plan para guiar la elaboración, aplicación y evaluación continuas de medidas de seguridad vial a nivel mundial, regional, nacional y subnacional, ajustadas y adaptadas a contextos específicos. Los planes nacionales deben basarse en una evaluación de la situación y en las aportaciones de todos los organismos gubernamentales y otras partes interesadas. Deben establecer la visión general de la seguridad vial y de los problemas específicos que hay que abordar para alcanzarla. Con este fin, los planes tienen que identificar prioridades de acción a corto, mediano y largo plazo, reconociendo que no todo se puede hacer a la vez.

A medida que avanzamos en este camino, es fundamental que los gobiernos redoblen sus esfuerzos para garantizar el compromiso y responsabilidad políticos de actuar en la esfera de la seguridad vial al más alto nivel, junto con las contribuciones de diferentes organismos gubernamentales,

asociaciones multisectoriales, empresas y organizaciones internacionales. Estas estrategias y esfuerzos deben ser transparentes y de carácter público. La seguridad debe ser el valor central de estos esfuerzos y reflejarse en la forma en que se diseñan y ejecutan las políticas, y la manera en que se rige el sistema. La consideración de la seguridad como el valor fundamental del transporte por carretera garantiza que se incorpore en toda la cadena de valor del sistema de transporte, desde el diseño y fabricación de vehículos e infraestructuras viarias hasta la prestación de servicios de transporte y la propia política de transporte.

El presente Plan de Acción Mundial para la Seguridad Vial hace un llamamiento a los gobiernos y las partes interesadas para que tomen un nuevo camino que haga hincapié en la seguridad como un valor central dentro del sistema de seguridad y la movilidad sostenible. Ya sabemos qué debemos hacer, tenemos las herramientas para hacerlo y todos tenemos una función que desempeñar.

Por consiguiente, hagámoslo.

ANEXO I

Principales recursos de información

La lista proporcionada en el presente anexo incluye principalmente recursos derivados de organismos de las Naciones Unidas y de otras organizaciones gubernamentales internacionales así como recursos respaldados y/o citados por la Asamblea General de las Naciones Unidas en sus resoluciones.

- Resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas - Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (🌐)
- Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Nueva York, Organización de las Naciones Unidas, 2015 (🌐)
- Declaración de Estocolmo (🌐)
- Recomendaciones del Grupo de Expertos Académicos (establecido con motivo de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial para formular recomendaciones para las próximas etapas) (🌐)
- Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 (🌐) (🌐)
- Instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad vial
 - Convención sobre la Circulación Vial 1968 (🌐)
 - Convención sobre la Circulación Vial 1949 (🌐)
 - Convención sobre la Señalización Vial 1968 (🌐)
 - Acuerdo relativo a la adopción de reglamentos técnicos armonizados de las Naciones Unidas aplicables a los vehículos de ruedas y los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en estos, y sobre las condiciones de reconocimiento recíproco de las homologaciones concedidas conforme a dichos reglamentos de las Naciones Unidas, de 1958 (🌐) (🌐)
 - Acuerdo relativo a la adopción de condiciones uniformes para la inspección técnica periódica de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de las inspecciones, de 1997 (🌐) (🌐)
 - Acuerdo relativo al establecimiento de normas técnicas mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y repuestos que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos, de 1998 (🌐) (🌐)
 - Acuerdo sobre el Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (ADR), de 1957 (🌐)
- Recomendaciones del Comité de Transportes Interiores para mejorar los sistemas nacionales de seguridad vial (🌐)
- Cero muertes y lesiones de gravedad por accidentes de tránsito: cambio de paradigma en las políticas de seguridad. París, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, 2016 (🌐)
- Salve vidas: paquete de medidas técnicas sobre seguridad vial. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2017 (🌐)
- Global status report on road safety 2018. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2018 (🌐)
- Metas mundiales de desempeño en la esfera de la seguridad vial (🌐)
- Glossary for transport statistics (5a. edición). Comisión Económica para Europa; 2019 (🌐)
- Data systems: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Ginebra: Organización Mundial de la Salud, 2010 (🌐)
- Cyclist safety: an information resource for decision-makers and practitioners. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2020 (🌐)
- Seguridad de los vehículos de motor de dos y tres ruedas: manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2017 (🌐)
- Seguridad peatonal. Manual de seguridad vial para instancias decisorias y profesionales. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2013 (🌐)
- Control de la velocidad un manual de seguridad vial para los responsables de tomar decisiones y profesionales. Banco Mundial, Organización Mundial de la Salud y Asociación Mundial para la Seguridad Vial; 2008 (🌐)

- Cascos, manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Ginebra: Organización Mundial de la Salud; 2006 (🌐)
- Beber y conducir. Manual de seguridad vial para decisores y profesionales. Ginebra: Organización Mundial de la Salud y Asociación Mundial para la Seguridad Vial. 2007 (🌐)
- Seat-belts and child restraints: a road safety manual for decision-makers and practitioners. Londres, FIA, 2009 (🌐)

ANEXO II

Metas mundiales de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial

Las metas de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial fueron adoptadas por los Estados Miembros el 21 de noviembre de 2017 con el propósito de orientar los esfuerzos de los países y acelerar los avances hacia el logro de unas vías de tránsito más seguras.

El proceso que dio lugar a la elaboración de esas metas fue facilitado por la OMS, con la plena participación de los Estados Miembros y en colaboración con diversas organizaciones del sistema de las Naciones Unidas (incluidas las comisiones regionales de las Naciones Unidas), mediante los mecanismos existentes (incluido el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial), de conformidad con la Asamblea General (A/RES/70/260) (🌐) y la Asamblea Mundial de la Salud (WHA 69.7) (👤).



Meta 1: Para 2020, todos los países tendrán establecido un plan de acción nacional integral y multisectorial sobre la seguridad vial con metas sujetas a plazos.



Meta 2: Para 2030, todos los países se habrán adherido a uno o más de los instrumentos jurídicos básicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.



Meta 3: Para 2030, todas las carreteras nuevas cumplirán normas técnicas para todos los usuarios que tienen en cuenta la seguridad vial, o tienen una calificación de tres o más estrellas.



Meta 4: Para 2030, más del 75% de los desplazamientos por las carreteras existentes serán por carreteras que cumplen normas técnicas para todos los usuarios seguridad vial.



Meta 5: Para 2030, el 100% de los vehículos nuevos (definidos como fabricados, vendidos o importados) y de los usados cumplirán normas de seguridad muy estrictas, como los Reglamentos de las Naciones Unidas o los Reglamentos Técnicos Mundiales recomendados como prioritarios, o prescripciones nacionales de desempeño reconocidas como equivalentes.



Meta 6: Para 2030, reducir a la mitad la proporción de vehículos que circulan a una velocidad superior a la máxima fijada y lograr reducir los traumatismos y las muertes por exceso de velocidad.



Meta 7: Para 2030, aumentar acerca del 100% la proporción de motociclistas que utilizan correctamente cascos normalizados.



Meta 8: Para 2030, incrementar a cerca del 100% la proporción de ocupantes de vehículos de motor que utilizan los cinturones de seguridad o los sistemas normalizados de retención para niños.



Meta 9: Para 2030, reducir a la mitad el número de traumatismos y muertes por accidentes de tránsito debidos a la conducción bajo los efectos del alcohol, y/o lograr una reducción en los debidos a otras sustancias psicoactivas.



Meta 10: Para 2030, todos los países contarán con leyes nacionales que restrinjan o prohíban el uso de teléfonos móviles mientras se conduce.



Meta 11: Para 2030, todos los países habrán promulgado reglamentación sobre el tiempo de conducción y los periodos de descanso de los conductores profesionales, y/o se habrán adherido a reglamentaciones internacionales o regionales en ese ámbito.



Meta 12: Para 2030, todos los países habrán establecido y alcanzado metas nacionales con objeto de reducir al mínimo el intervalo de tiempo transcurrido entre un accidente de tránsito y la prestación de atención de emergencia por parte de profesionales.

ANEXO III

Recomendaciones del Comité de Transportes Interiores para mejorar los sistemas nacionales de seguridad vial

El Comité de Transportes Interiores (ITC, por su sigla en inglés), de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa, proporcionó a los países las Recomendaciones para mejorar los sistemas nacionales de seguridad vial (Recomendaciones del ITC), que fueron adoptadas en su octogésima segunda sesión (ECE/TRANS/2020/9). Las recomendaciones ofrecen un panorama general de los sistemas nacionales de seguridad vial que incluye todos los elementos fundamentales a nivel nacional que cuentan con respaldo internacional. Asimismo, interconectan los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción 2011-2020 (gestión, usuario seguro, vehículo seguro, vías de tránsito seguras y respuesta eficaz posterior a un accidente) y se extienden a esferas de acción clave (legislación, fiscalización, educación, tecnología). Las recomendaciones abordan también las posibles medidas, la autoridad responsable ideal, la coordinación nacional, el apoyo internacional y la aplicación de instrumentos jurídicos pertinentes de las Naciones Unidas sobre seguridad vial para cada pilar.

Gestión de la seguridad vial – coordinación vertical y horizontal

Área Pilar	Legislación	Fiscalización	Educación	Tecnología	Apoyo normativo internacional
Usuario seguro	Normas de tránsito; conductores, ciclistas y peatones	Comportamiento respetuoso con la ley, asegurado por la policía y los inspectores	Sensibilización, capacitación y examen	Tecnología y equipo de apoyo, recordatorios de las normas	Instrumentos jurídicos y resoluciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, WP.1, SC.1, WP.15
Vehículo seguro	Reglas y normas para la admisión de los vehículos al tránsito	Certificación e inspecciones por inspectores cualificados	Sensibilización de los usuarios, capacitación de los inspectores	Tecnología y equipo de apoyo, recordatorios del cumplimiento	Instrumentos jurídicos y resoluciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, WP.1, SC.1, WP.29
Vías de tránsito seguras	Normas de diseño, construcción, mantenimiento y señalización	Auditoría, evaluación e inspección por equipos cualificados	Sensibilización de los gestores y usuarios de las vías de tránsito, y de los inspectores	Diseño de carreteras que se explica por sí mismo y evita o minimiza el daño en los accidentes, sistemas de carreteras inteligentes	Instrumentos jurídicos y resoluciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, normas internacionales, WP.1, SC.1
Respuesta eficaz posterior a una colisión	Criterios sobre la recopilación de datos para la respuesta e investigación posteriores a una colisión	Supervisión de los servicios de rescate, investigadores que examinan los accidentes	Capacitación para el servicio de rescate y primeros auxilios, capacitación de investigadores	Tecnología y equipo de apoyo	Resolución consolidada, normas internacionales, WP.1, SC.1

