

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
<p>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.</p>
<p><u>Actividad 1:</u> Alentar, cuando proceda, un aumento de la financiación de la seguridad vial, mediante:</p> <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.
<p><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:</p> <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.
<p><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:</p> <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.
<p><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</p>

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

BÁSICOS

- 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.

OPCIONALES

- 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

BÁSICOS

- 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.

OPCIONALES

- 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 arcenes 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/