



Asamblea General

Distr. general
30 de septiembre de 2011
Español
Original: inglés

Sexagésimo sexto período de sesiones

Tema 12 del programa

Crisis de seguridad vial en el mundo

Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Nota del Secretario General

El Secretario General transmite adjunto el informe sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo elaborado por la Organización Mundial de la Salud en consulta con las comisiones regionales y otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial.



Resumen

En el presente informe se facilita información actualizada sobre la situación de la aplicación de las recomendaciones que figuran en las resoluciones de la Asamblea General 58/289, 60/5, 62/244 y 64/255 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. El informe abarca el período de dos años (octubre de 2009 a agosto de 2011) transcurrido desde la presentación del último informe a la Asamblea General (A/64/266). En él se pasa revista a las actividades y a los progresos de la comunidad mundial de la seguridad vial en el logro de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Asimismo, se describen algunas de las actividades en curso en materia de seguridad vial, que son muestra del reconocimiento del problema en todo el mundo y de las soluciones que los gobiernos y otras partes interesadas tienen que aplicar para frenar la actual oleada de accidentes de tráfico y hacer frente a sus consecuencias para la salud pública y el desarrollo. Los dos acontecimientos relacionados con la seguridad vial más notables que han tenido lugar durante el período al que se refiere el informe son la celebración en noviembre de 2009 bajo los auspicios de la Federación de Rusia de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial y la proclamación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial en mayo de 2011. Ambos han permitido que, en muchos países, la cuestión reciba una atención considerable al más alto nivel político, lo que ha dado lugar a la preparación de planes y objetivos para afrontar el problema. El informe concluye con varias recomendaciones para alcanzar los objetivos del Decenio que se someten a la consideración de la Asamblea General.

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción	3
II. Llamamiento en favor del Decenio de Acción para la Seguridad Vial	4
III. Inauguración del Decenio de Acción para la Seguridad Vial	5
IV. Instrumentos jurídicos internacionales, resoluciones e instrumentos normativos	7
V. Asistencia técnica y colaboración	8
VI. Actividades de promoción	16
VII. Reunión de datos e investigación/supervisión del Decenio	19
VIII. Asistencia financiera	20
IX. Conclusiones y recomendaciones	21

I. Introducción

1. Todos los años mueren en el mundo en accidentes de tráfico cerca de 1,3 millones de personas, el 90% de ellas en países de ingreso bajo y medio. Además, entre 20 y 50 millones de personas resultan gravemente heridas. Los accidentes de tráfico son también la principal causa de muerte de personas de 10 a 24 años de edad. El número de muertos y heridos como consecuencia de los accidentes de tránsito podría reducirse considerablemente haciendo frente a sus principales causas, a saber, el exceso de velocidad, no llevar puesto el cinturón de seguridad ni utilizar sistemas de retención especiales para niños, el consumo de alcohol, no llevar casco, en el caso de las motocicletas y los vehículos motorizados de tres ruedas, el mal trazado y la falta de mantenimiento de las carreteras, la falta de seguridad de las infraestructuras y los vehículos, y una atención traumatológica deficiente.

2. En el Día Mundial de la Salud de 2004, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial presentaron conjuntamente el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, en el que se destaca la importancia de la prevención de los traumatismos debidos a los accidentes de tráfico y se formulan varias recomendaciones acerca de cómo pueden los países hacer frente a este problema. Desde la presentación del informe la Asamblea General ha aprobado cuatro resoluciones (58/289, 60/5, 62/244 y 64/255) sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

3. De conformidad con el mandato de coordinación que le confirió la Asamblea General en su resolución 58/289, la OMS, en estrecha colaboración con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, facilitó la creación del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, que celebra reuniones bianuales para coordinar las actividades que llevan a cabo sus miembros en relación con la seguridad vial. Desde septiembre de 2009 el Grupo ha celebrado cuatro reuniones. Hasta abril de 2011, además de las comisiones regionales, el Grupo contaba con más de 50 miembros, incluidos organismos internacionales, gobiernos, fundaciones y centros y organizaciones no gubernamentales y del sector privado. El número y la amplitud de los sectores representados (por ejemplo, salud, transporte, bancos de desarrollo) y el interés por participar manifestado reiteradamente por otras organizaciones demuestran el amplio apoyo con que cuenta el Grupo de colaboración.

4. Se trata del primer informe al Secretario General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo desde la proclamación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2010-2020) por la Asamblea General en su resolución 64/255. El informe abarca el período comprendido entre octubre de 2009 y agosto de 2011 y rinde cuenta de las actividades y logros de las organizaciones de las Naciones Unidas, los organismos mundiales de seguridad vial, el sector privado y la sociedad civil desde el último informe presentado a la Asamblea General (A/64/266). En particular, describe las actividades que se han puesto en marcha en todo el mundo para hacer frente a los principales factores de riesgo en relación con los accidentes de tráfico con el objetivo de reducir el número de muertos y heridos.

II. Llamamiento en favor del Decenio de Acción para la Seguridad Vial

5. El 20 de noviembre de 2009 más de 70 Ministros de Transporte, Sanidad e Interior y otros altos funcionarios gubernamentales de 150 países aprobaron la Declaración de Moscú durante la clausura de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial¹, celebrada los días 19 y 20 de noviembre bajo los auspicios del Gobierno de la Federación de Rusia y que supuso hito en el ámbito de la seguridad vial. Además de invitar a la Asamblea General a proclamar el período 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial, ese documento histórico promueve la aplicación de las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, hace un llamamiento para que se realicen especiales esfuerzos con miras a satisfacer las necesidades de los peatones, los ciclistas y los motociclistas, recomienda que se refuercen la legislación nacional sobre seguridad vial y su aplicación, y que se armonice la normativa conexa mediante la aplicación efectiva de los instrumentos jurídicos internacionales, apoya la mejora de la atención traumatológica de urgencia y solicita financiación adicional de la comunidad internacional del desarrollo. El Presidente Dmitry Medvedev pronunció un discurso durante la Conferencia, a la que asistieron unos 1.500 delegados, incluidos ministros gubernamentales, representantes de organismos de las Naciones Unidas, miembros de organizaciones de la sociedad civil, directivos de empresas privadas y otros expertos en seguridad vial. Los participantes destacaron la necesidad de adoptar medidas para hacer frente a las graves repercusiones mundiales de los accidentes de tráfico, examinaron los progresos en la aplicación de las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* e intercambiaron información y buenas prácticas sobre seguridad vial.

6. El 2 de marzo de 2010 la Asamblea General aprobó la resolución 64/225 por la que proclamó el período 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. Asimismo, la Asamblea General solicitó a la OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparasen un plan de acción del Decenio, exhortó a los Estados Miembros a que llevasen a cabo actividades en materia de seguridad vial, incluida la atención después de los accidentes y la rehabilitación de las personas con discapacidad, pidió que incluyesen en sus planes actividades en las que se prestase especial atención a las necesidades de los usuarios vulnerables y los demás usuarios de las vías de tránsito de los países de ingresos bajos y medianos, invitó a las instituciones financieras internacionales y los bancos regionales de desarrollo a prestar asistencia a los países en desarrollo para que pudiesen construir sistemas sostenibles de transporte público, pidió que se adoptasen medidas conjuntas multisectoriales para que aumentase la proporción de países que tenían una legislación completa sobre los principales factores de riesgo de los accidentes de tránsito y alentó a los Estados Miembros a que reforzasen la aplicación de la legislación vigente y a que se hiciesen partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relativos a la seguridad vial y los aplicasen, y a

¹ A/64/540, anexo; véase también www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/en/index.html.

que se adhiriesen a la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad.

III. Inauguración del Decenio de Acción para la Seguridad Vial

7. El Decenio es una oportunidad histórica que proporciona a los Estados Miembros y a sus asociados un marco de acción que, en última instancia, puede salvar millones de vidas. El objetivo es crear un mundo en el que la movilidad sea segura para todos aquellos que utilizan las carreteras. La alternativa es poco halagüeña: si no se toman medidas para hacer frente a la crisis actual, se prevé que, para 2020, el número de víctimas mortales como consecuencia de los accidentes de tráfico aumente del nivel actual de cerca de 1,3 millones al año a más de 1,9 millones. La finalidad del Decenio es, en un primer momento, estabilizar y, posteriormente, reducir el número de vidas que podrían perderse.

8. La OMS y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, junto con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otras partes interesadas, han preparado un Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, 2011-2020², a través de un proceso amplio de consultas, que ha incluido entrevistas directas con los principales interesados y comentarios recibidos del público a través de Internet. El Plan proporciona un marco general para las actividades que podrían llevarse a cabo en los países a lo largo del Decenio. Se proponen cinco categorías principales de actividades o “pilares”: la capacidad de gestión de la seguridad vial; carreteras e infraestructuras más seguras; vehículos más seguros; usuarios de las carreteras más seguros; y mejora de la atención posaccidentes. El Plan propone también indicadores para evaluar los progresos en cada uno de esos ámbitos. Se invita a los gobiernos, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, el sector privado y otras partes interesadas a utilizar el Plan como documento orientativo para los actos y las actividades a los que presten su apoyo en el marco del Decenio.

9. Se ha diseñado una “etiqueta de la seguridad vial” que será la insignia del Decenio y cuyo objetivo es dar unidad a los esfuerzos que se realicen en su contexto. El propósito es alentar a los distintos grupos a que, respondiendo al lema de “llevar, crear, actuar”, marquen la celebración del Decenio llevando puesta la etiqueta y añadiéndola a los materiales de promoción de los actos conexos, reflexionando sobre las repercusiones de los accidentes de tráfico y las posibilidades de prevención, y tomando medidas para mejorar la seguridad en las carreteras.

10. El 11 de mayo de 2011 se declaró inaugurado el Decenio en un mínimo de 110 países del mundo. Docenas de los 300 actos de inauguración registrados³ contaron con la participación de presidentes, primeros ministros y otros dignatarios de alto nivel⁴. Muchos de los actos nacionales de alto nivel brindaron la oportunidad de

² Disponible en www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html.

³ La lista completa de actos registrados puede consultarse en www.who.int/roadsafety/decade_of_action/launch/national/en/index.html.

⁴ Los actos de Chipre, Etiopía, México y Sri Lanka contaron con la asistencia de los Presidentes; en Kenya, el Vicepresidente y el Ministro de Transporte estuvieron acompañados por el Príncipe Michael de Kent; el acto del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte contó con la asistencia del Primer Ministro; y en Egipto el acto de inauguración se celebró bajo los auspicios

hacer públicos planes de acción concretos para el Decenio o de promulgar nueva legislación sobre determinados riesgos para la seguridad vial. Por ejemplo, Benin, Filipinas, Guatemala, Honduras, Lituania, México y Tonga aprobaron estrategias nacionales de seguridad vial en línea con el Plan Mundial y las Islas Cook, Malasia y Viet Nam están redactando planes.

11. En Brisbane (Australia), Buenos Aires, Colombo, Curitiba (Brasil), Ginebra, Hanoi, Londres, Moscú, Nueva York, Río de Janeiro, Sidney (Australia), Toronto (Canadá) y Varsovia, entre otras ciudades, se iluminó la etiqueta de la seguridad vial en edificios y lugares emblemáticos. Los medios sociales difundieron por todo el mundo imágenes de esas iluminaciones.

12. Con motivo del Decenio, en muchos países, funcionarios públicos y participantes del sector privado y el mundo académico celebraron debates sustantivos sobre el establecimiento de un organismo encargado de la seguridad vial y sobre la adopción de metas nacionales, y se modificaron las leyes de seguridad vial o se mejoró su aplicación.

13. Además de los actos a nivel de los países se celebraron diversos actos regionales, incluido uno auspiciado por el Gobierno de Serbia para marcar la inauguración del Decenio en la región de la Comisión Económica para Europa (CEPE), y otro auspiciado por el Gobierno de México para la inauguración del Decenio en América Latina, coincidiendo con el Encuentro Iberoamericano y del Caribe sobre Seguridad Vial. Entre los actos mundiales en los que el Decenio ocupó un lugar destacado figuran las ceremonias de inauguración en el marco de organismos de las Naciones Unidas en la Comisión de Desarrollo Sostenible por los Estados Unidos de América y en tres comisiones regionales (CEPE, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP)), en el Foro de Transporte Internacional y en el Challenge Bibendum de Michelin.

14. La cobertura mediática de los actos de inauguración del Decenio fue excelente, publicándose más de 270 artículos en inglés, francés y español en periódicos en línea en 63 países. *The Economist*, el *Washington Post*, el *Lancet*, el *Times of India* y el *Jakarta Post* publicaron reportajes, al igual que la CNN, la BBC y 18 agencias de noticias. Además, hubo gobiernos, organizaciones no gubernamentales, fundaciones y empresas privadas que informaron acerca de la inauguración en más de 100 sitios web públicos no pertenecientes a medios de comunicación. Solo en inglés, se hace referencia al Decenio en alrededor de 1,5 millones de páginas web. El Decenio también ha tenido una presencia marcada en los medios sociales: se han creado una página en Facebook, una cuenta en Twitter y un grupo en Flickr para intercambiar fotografías. Muchos medios de comunicación y canales gubernamentales oficiales informaron sobre el Decenio a través de Twitter, lo que les permitió llegar a más de 2 millones de personas. La *hashtag* del Decenio, #roadsafetydecade, se tuiteó más de 1.000 veces y llegó a más de 300.000 personas.

15. En las secciones que figuran a continuación se describen diversas actividades en apoyo del Decenio que contribuyen a la aplicación del Plan Mundial.

del Primer Ministro, el Ministro del Interior, el Embajador de la Unión Europea y Jefe de la Delegación en Egipto, otros delegados europeos de alto nivel y organismos de las Naciones Unidas.

IV. Instrumentos jurídicos internacionales, resoluciones e instrumentos normativos

16. En el período 2009-2011 ha proseguido en la CEPE la armonización de las normas internacionales en la esfera de la seguridad vial. Hasta agosto de 2011, las Convenciones sobre la circulación vial de 1949 y 1968 tenían, respectivamente, 96 y 70 partes contratantes, mientras que el Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera (AETR) tenía 50 partes contratantes. En el ámbito de la armonización de la reglamentación sobre los vehículos, el Acuerdo relativo a la adopción de requisitos técnicos uniformes para los vehículos con ruedas, el equipo y los repuestos que puedan colocarse o utilizarse en vehículos con ruedas y las condiciones necesarias para el reconocimiento recíproco de la homologación basada en estos requisitos de 1958 y el Acuerdo sobre el establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos de 1998 tenían, respectivamente, 46 y 32 partes contratantes, entre las que figuraban la mayoría de los principales países productores de automóviles. Sin embargo, el Acuerdo de 1997 relativo a la adopción de prescripciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de esas inspecciones solo cuenta con 12 partes contratantes.

17. La CEPE ha publicado versiones adaptadas a los usuarios de las resoluciones consolidadas sobre circulación vial y señales de tráfico⁵. El objetivo era crear instrumentos de referencia que sirvieran de orientación a los países sobre cómo mejorar la seguridad vial y proporcionar un marco que permitiera una mayor armonización voluntaria de las normas a nivel internacional.

18. Desde 2010, la Asamblea Mundial de la Salud ha aprobado tres resoluciones relacionadas con la seguridad vial. En mayo de 2010 la Asamblea aprobó la resolución 63/13 sobre la estrategia mundial para reducir el uso nocivo del alcohol. Esa estrategia se centra en 10 aspectos clave de las opciones normativas y las medidas a nivel nacional, como las disposiciones relativas al consumo de alcohol y la conducción, y 4 esferas prioritarias para la adopción de medidas a nivel mundial⁶. En mayo de 2011 se aprobaron la resolución 64/27 sobre prevención de traumatismos en los niños y la resolución 64/28 sobre los jóvenes y los riesgos sanitarios. En la resolución sobre prevención de traumatismos en los niños se insta a los Estados Miembros a que otorguen prioridad a la prevención de los traumatismos, a que pongan en práctica las recomendaciones contenidas en el *Informe mundial sobre prevención de las lesiones en los niños*, incluidas las buenas prácticas en materia de seguridad vial infantil, y a que elaboren y apliquen una política y un plan de acción multisectoriales que contengan metas realistas. En la resolución sobre los jóvenes y los riesgos sanitarios se toma nota del Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, 2011-2020, y se insta a los Estados Miembros a que, de conformidad con sus leyes y reglamentaciones nacionales, aceleren las medidas, según proceda, y desarrollen políticas y planes destinados a abordar los principales

⁵ Disponible en <http://live.unece.org/transwelcome/areas-of-work/road-safety-forum/publications.html>.

⁶ La estrategia puede consultarse en www.who.int/substance_abuse/activities/gsrhwa/en/index.html.

determinantes de la salud que afectan a los jóvenes, incluidas las cuestiones relacionadas con la seguridad vial.

19. La creciente importancia que otorgan a la seguridad vial otros órganos de las Naciones Unidas se pone de manifiesto en la resolución 54/2 de la Comisión de Estupefacientes sobre promoción de la cooperación internacional para prevenir la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas, en la que alienta a los Estados Miembros a que apoyen los esfuerzos nacionales e internacionales por reunir datos globales sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas, les insta a que participen en el primer simposio internacional sobre la conducción de vehículos bajo los efectos de las drogas, en julio de 2011, y recalca la importancia de que las medidas de prevención y aplicación de la ley para abordar el problema de la conducción bajo los efectos de las drogas se apliquen en forma coherente con la aplicación de medidas relativas a otros riesgos de seguridad vial; la resolución 1318 del Consejo de la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) sobre la función de la UIT en relación con las TIC y la mejora de la seguridad vial, en la que resuelve invitar a todos los miembros de la Unión a adoptar medidas concretas para promover las políticas y los programas nacionales e internos que tengan en cuenta los riesgos para la seguridad asociados a una utilización poco razonable de las TIC y a la distracción del conductor, así como los beneficios de las tecnologías para la mejora de la seguridad vial en general⁷.

V. Asistencia técnica y colaboración

A. Pilar 1: La capacidad de gestión de la seguridad vial

20. Se ha llevado a cabo un proyecto sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo y el establecimiento de objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, financiado por la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo con el fin de ayudar a los gobiernos de los países de ingreso bajo y medio a fijar objetivos nacionales y regionales en materia de seguridad vial. El proyecto, ejecutado conjuntamente por las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas y coordinado por la CEPE, incluía reuniones y seminarios regionales (así como un viaje de estudios a Suecia para expertos procedentes de países de ingreso medio y bajo), servicios consultivos, estudios monográficos y un informe sobre el establecimiento y el logro de objetivos en materia de seguridad vial. Los resultados del proceso se presentaron en la Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial. El proyecto concluyó en 2010 con la publicación del informe final⁸.

21. En 2009 el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial hizo públicas unas directrices para la realización de exámenes de la capacidad de gestión de la seguridad vial. Los exámenes de la capacidad proporcionan un marco para evaluar la capacidad institucional de los países de aplicar las principales recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, por lo que representa un importante instrumento para que los países puedan reforzar la eficacia de su principal organismo encargado de la

⁷ Disponible en www.itu.int/en/pages/default.aspx.

⁸ Disponible en www.unece.org/trans/roadsafe/docs/Recommendations_2009.pdf.

seguridad vial, identificar estrategias sobre sistemas de seguridad que se puedan aplicar y determinar la forma de llevarlas a la práctica para alcanzar unos resultados más sostenibles. El Servicio está realizando exámenes de la capacidad de gestión de la seguridad vial y estudios de calificación de la seguridad de las infraestructuras en China, la Federación de Rusia y la India, entre otros países.

22. Entre 2009 y 2011 el Servicio ha desarrollado el programa de la Organización Internacional de Policía Vial y establecido su órgano rector, el Grupo consultivo sobre cumplimiento de la ley, integrado por altos funcionarios de la policía internacional. El objetivo de esa organización es mejorar la aplicación de la legislación en materia de seguridad vial en los países de ingreso medio y bajo colaborando en las actividades de dirección y proporcionando servicios de expertos para las operaciones de vigilancia policial de la seguridad vial. El programa está actualmente en marcha en la Argentina, Georgia, la República de Moldova y Uganda. El Gobierno de Australia ha puesto gratuitamente sus guías nacionales sobre seguridad vial a disposición de los gobiernos de los países en desarrollo. Las nueve guías, preparadas por la Asociación de Autoridades de Tráfico y Transporte por Carretera de Australia y Nueva Zelanda (Austroads), abarcan diversos aspectos de la gestión de la seguridad vial y de la aplicación de las medidas conexas, como el desarrollo de estrategias en materia de seguridad vial, el tratamiento de los lugares en los que se producen accidentes, las evaluaciones de la seguridad vial y la gestión de riesgos al borde de las carreteras.

23. La Asociación para la Seguridad Vial Mundial está ampliando el enfoque de asociación multisectorial y colaborando con 30 países en la aplicación de soluciones multisectoriales, trabajando a menudo a nivel subnacional. Ejemplo de ese enfoque es su estrategia de asociación proactiva, galardonada con un premio, que se ha aplicado en 20 ciudades del Brasil (con una población de alrededor de 10 millones de personas) y que, en 2010, se adoptó como metodología del proyecto “Vido no transito” del Gobierno Federal del Brasil. En la actualidad la estrategia está empezando a aplicarse en algunas ciudades de África y Asia.

24. En el marco de un memorando de entendimiento firmado entre el Foro de Transporte Internacional/Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y el Servicio Mundial para la Seguridad Vial, en abril de 2010 tuvo lugar el primer intercambio técnico entre un país en desarrollo y un país miembro de la Base de Datos Internacional sobre Tráfico y Accidentes (IRTAD) en el marco del programa de hermanamiento de países puesto en marcha por la Base de Datos. El programa forma parte de un proceso de tutelaje mediante el cual los países receptores pueden llegar a convertirse en miembros activos de la IRTAD desarrollando la capacidad de sus sistemas de gestión de la seguridad vial y reunión de datos. Durante el intercambio técnico se estableció un mecanismo para la transferencia de conocimientos entre España y la Argentina. El programa ha contribuido al desarrollo del Observatorio Nacional para la Seguridad Vial de la Argentina y dado lugar a la celebración de debates entre varios países de la región acerca de la necesidad de crear un observatorio regional iberoamericano de la seguridad vial. En la actualidad se está estudiando la posibilidad de crear asociaciones similares en África y Asia en el marco del programa de intercambio del Foro de Transporte Internacional/OCDE y el Servicio Mundial para la Seguridad Vial. Gracias a las contribuciones voluntarias, se están poniendo en marcha con el Servicio proyectos similares que quedan fuera del memorando de entendimiento. En 2010 dio comienzo un programa de hermanamiento entre el Instituto de Seguridad

Vial SWOV (Países Bajos) y el Comité Nacional de Seguridad Vial de Camboya, con el apoyo de Seguridad Vial para Todos (Países Bajos) y Handicap International (Bélgica), que se centra en la mejora del Sistema de información sobre los accidentes de tráfico y las víctimas y el desarrollo de indicadores de resultados para el plan de acción para 2011-2020.

25. El 20 de julio de 2010 la Comisión Europea aprobó un ambicioso plan para reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las carreteras europeas en los próximos diez años. Las iniciativas que se enumeran en las orientaciones políticas europeas sobre seguridad vial para 2011-2020 abarcan desde la aprobación de normas más estrictas sobre seguridad de los vehículos hasta la mejora de la formación de los usuarios de las carreteras y la mayor severidad en la aplicación de las normas de circulación⁹.

26. Los resultados en materia de seguridad vial de los 12 países miembros de la Organización de Cooperación Económica del Mar Negro fueron el tema de la Conferencia de la CEPE y la Organización de Cooperación Económica del Mar Negro sobre la mejora de la seguridad vial en la región, celebrada en Iioannina (Grecia) en noviembre de 2010, durante la que los países examinaron cuestiones mundiales y europeas relacionadas con la seguridad vial en el contexto de cinco pilares: la capacidad de gestión de la seguridad vial; carreteras e infraestructuras más seguras; vehículos más seguros; usuarios de las carreteras más seguros; y mejora de la atención posaccidentes. Los participantes en la Conferencia aprobaron la Declaración de Iioannina¹⁰ en la que se reafirma la importancia de abordar con urgencia la cuestión de la seguridad vial y se invita a los países miembros de la Organización de Cooperación Económica del Mar Negro a fijar, en el marco del Decenio, metas nacionales en materia de reducción de víctimas, a estudiar la posibilidad de fijar como meta regional la reducción a la mitad del número total de víctimas mortales en accidentes de tráfico para 2020 y a aplicar mecanismos de vigilancia adecuados. También se ha puesto en marcha una evaluación para contribuir a medir los progresos en el logro de los objetivos del Decenio.

27. En 2010 el Consejo Europeo de seguridad en los transportes hizo público su quinto informe sobre el índice de resultados en materia de seguridad vial¹¹. El índice abarca todos los aspectos pertinentes de la seguridad vial, como la conducta de los usuarios de las carreteras, las infraestructuras y los vehículos, y, más en general, la formulación de políticas sobre seguridad vial. El informe es un instrumento de política mediante el cual los Estados miembros de la Unión Europea podrán mejorar la seguridad comparando los resultados de los distintos Estados, lo que les permitirá identificar y promover las mejores prácticas. Participan en el programa organizaciones nacionales de investigación e investigadores independientes de 30 países.

28. El Compromiso Mundial para la Seguridad Vial¹², hecho público en marzo de 2011, representa el compromiso de la dirección de las organizaciones firmantes con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, habida cuenta de que cerca del 30% de los accidentes de tráfico mortales están relacionados con el trabajo. El compromiso

⁹ Disponible en http://ec.europa.eu/transport/road_safety/events-archive/2010_07_20_road_safety_2011_2020_en.htm.

¹⁰ Disponible en www.unece.org/trans/roadsafe/events/BSEC/Ioannina-Declaration_e.pdf.

¹¹ Disponible en www.etsc.eu/home.php.

¹² El Compromiso puede firmarse en www.grsroadsafety.org/global_road_safety_commitment/.

ayudará a las organizaciones a desarrollar un enfoque sistemático para la gestión de los principales riesgos derivados del transporte por carretera, contribuyendo así a mejorar los resultados de seguridad vial. Al firmar el compromiso, las organizaciones se comprometen a esforzarse por alcanzar la meta de cero muertos y heridos entre su personal en relación con el funcionamiento de la empresa. El Compromiso Mundial para la Seguridad Vial puede ser firmado por cualquier organización que se comprometa a aplicar este enfoque sistemático.

29. En abril de 2011 el Presidente del Banco Mundial, Robert Zoellick, copatrocinó con el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) una reunión en la que se presentó la Iniciativa sobre Seguridad Vial de los Bancos Multilaterales de Desarrollo. La coordinación de la Iniciativa está a cargo del Servicio Mundial para la Seguridad Vial; los bancos participantes son el Banco Africano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones, el BID, el Banco Islámico de Desarrollo y el Banco Mundial. La Iniciativa aplicará la declaración general conjunta hecha pública por los bancos multilaterales de desarrollo antes de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en noviembre de 2009. Los bancos se han comprometido a llevar a cabo un programa común de actividades relacionadas con la seguridad vial que contribuirá en gran medida al logro del objetivo del Decenio de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. El objetivo es impulsar conjuntamente los programas nacionales y regionales de seguridad vial a fin de contribuir a acelerar la transferencia de conocimientos, reforzar la capacidad institucional e incrementar la inversión en seguridad vial.

30. En mayo de 2011, en la CEPE se organizó un acto sobre transporte para el desarrollo sostenible centrado en su documento titulado “Transporte para el desarrollo sostenible en la región de la CEPE”, en el que se transmite la idea de que el desarrollo sostenible no puede excluir la lucha contra las muertes y los traumatismos causados por el tráfico rodado. El acto se organizó en colaboración con la CESPAP y la CEPAL. La Unión Europea contribuyó al acto presentando los elementos fundamentales del nuevo libro blanco sobre política de transportes y los Estados Unidos presentaron su estrategia de seguridad vial.

31. El Comité de Proyectos sobre el sistema de gestión de la seguridad vial de la Organización Internacional de Normalización (ISO/PC 241) está trabajando en la ISO 39001, proyecto de norma internacional sobre sistemas de gestión de la seguridad vial: requisitos con orientación para su uso. La nueva norma (que estará terminada para diciembre de 2012) será un instrumento efectivo para que las naciones alienten tanto a las organizaciones públicas como a las privadas a esforzarse por promover un sistema mundial de transporte por carretera seguro.

32. Handicap International Bélgica ha aplicado su programa sobre seguridad vial en estrecha colaboración con sus contrapartes gubernamentales y de la sociedad civil en Camboya, la República Democrática Popular Lao y Viet Nam. Los proyectos incluyen componentes de educación, sensibilización de la opinión pública, investigación, primeros auxilios y aplicación de la legislación, además de desarrollo de la capacidad de las contrapartes gubernamentales, y la creación de una asociación en relación con el Sistema de información sobre los accidentes de tráfico y las víctimas con diversos órganos gubernamentales de Camboya.

B. Pilar 2: Carreteras e infraestructuras más seguras

33. Las evaluaciones enmarcadas en el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras abarcaron 54.000 kilómetros de carreteras de 27 países de ingreso bajo y medio y cubrieron más de 400.000 kilómetros en 70 países del mundo. El Juego de Herramientas de Seguridad Vial¹³ desarrollado en colaboración por el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP), la Junta Australiana de Investigación sobre las Carreteras (ARRB), la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad, Austroads, la Global Transport Knowledge Partnership y el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial, suministra gratuitamente información sobre las causas y la prevención de los accidentes de tráfico que causan muertos y heridos. El Juego de Herramientas, que se basa en décadas de investigación sobre seguridad vial, ayuda a los ingenieros, los planificadores y los encargados de la formulación de políticas a desarrollar planes de seguridad para los ocupantes de los automóviles, los motociclistas, los peatones, los ciclistas, los ocupantes de los vehículos pesados y los usuarios del transporte público. El Juego de Herramientas se amplió en 2010 para incluir información sobre usuarios de carreteras y vehículos más seguros, y se ha traducido a varios idiomas.

34. La Fundación FIA, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, el iRAP, la Federación Internacional de Carreteras y la Asociación Mundial de Carreteras y el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial han publicado *Safe Roads for Development*¹⁴, que es una nueva guía de buenas prácticas para el trazado, la construcción y la explotación de redes de carreteras interurbanas. La guía muestra ejemplos de buenas prácticas relativas a la seguridad de las carreteras interurbanas y sirve de documento de referencia, ofreciendo una amplia gama de fuentes en las que obtener información detallada y asesoramiento. La guía se presentó el 26 de mayo de 2010 en la Reunión Mundial de la Federación Internacional de Carreteras, celebrada en Lisboa, y en el Foro sobre Transporte del Banco Asiático de Desarrollo, celebrado en Manila.

35. El proyecto regional del BID sobre seguridad vial para Mesoamérica y el Caribe es el primer proyecto regional de infraestructuras de América Latina relacionado con la seguridad vial. El proyecto abarca 3.200 kilómetros de carreteras de siete países (Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua y Panamá) en los que se llevarán a cabo intervenciones para mejorar la infraestructura y modificar la conducta de los usuarios de las carreteras. En 2010 el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras llevó a cabo un examen de las carreteras para evaluar los riesgos y los resultados. Las intervenciones propuestas se desarrollarán en 2011 y, posteriormente, se ejecutarán como proyectos piloto en dos países en 2012.

36. En 1996 la Organización Marítima Internacional (OMI), la Organización Internacional del Trabajo (OIT) y la CEPE ultimaron la preparación de unas directrices internacionales sobre seguridad en la estiba de la carga en los contenedores y los vehículos de transporte intermodal. La finalidad de las directrices era servir de base acordada a nivel internacional a la labor promovida por el sector para mejorar la seguridad en el transporte y reducir las colisiones resultantes de la colocación incorrecta de la carga. Lamentablemente, varios

¹³ Disponible en <http://toolkit.irap.org/>.

¹⁴ Disponible en www.fiafoundation.org/publications/Documents/safe-roads-for-development.pdf.

incidentes recientes relacionados con la carga han llevado a pensar que las directrices no se estaban aplicando debidamente, por lo que los días 21 y 22 de febrero de 2011 se celebró en Ginebra un Foro de Diálogo Mundial Tripartito para estudiar la posibilidad de revisar y actualizar el instrumento. La revisión de las directrices de la OMI, la OIT y la CEPE está en curso.

C. Pilar 3: Vehículos más seguros

37. El Foro Mundial para la Armonización de Reglamentaciones sobre Vehículos (Grupo de Trabajo 29 de la CEPE) ha seguido contribuyendo al pilar 3 del plan de acción. El Grupo de Trabajo 29 ha instado a los gobiernos a aplicar las reglamentaciones sobre seguridad de los vehículos de motor que ha desarrollado y ha alentado a los encargados de los parques automotores del sector público y el sector privado a adquirir, operar y mantener vehículos que dispongan de tecnologías avanzadas en materia de seguridad. Se han aprobado nuevas tecnologías y se ha incluido un anexo sobre seguridad en el acuerdo sobre inspecciones periódicas de vehículos.

38. El Programa Mundial de evaluación de nuevos modelos de automóviles (GNCAP) se puso en marcha en 2011 para promover la fabricación de automóviles más seguros durante el Decenio de Acción. Los programas de evaluación de nuevos modelos de automóviles que se han llevado a cabo en varios países y regiones han demostrado ser sumamente eficaces para propiciar un mercado que aliente a los consumidores a elegir los vehículos en función de su clasificación de seguridad. El propósito del GNCAP es contribuir al desarrollo de nuevos programas de pruebas de choque de los consumidores en los mercados emergentes, en los que el crecimiento del número de vehículos es importante pero no suele disponerse de información independiente de otros consumidores sobre la resistencia a los choques. Un ejemplo de este tipo de programas es el Programa de Evaluación de Automóviles Nuevos de América Latina, puesto en marcha recientemente. El GNCAP servirá también de plataforma para la cooperación entre los programas de evaluación de nuevos modelos de automóviles existentes en el mundo que les permitirá intercambiar información sobre mejores prácticas y promover la utilización de la información procedente de los consumidores para alentar a los fabricantes a producir vehículos más seguros en todo el mercado mundial del automóvil.

D. Pilar 4: Usuarios de las carreteras más seguros

39. La OMS, el Banco Mundial, la Fundación FIA y la Asociación para la Seguridad Vial Mundial han publicado una serie de manuales para ayudar a los gobiernos a aplicar algunas de las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, a saber, un manual sobre cascos (2006), un manual sobre la conducción bajo los efectos del alcohol (2007), un manual sobre el control de la velocidad (2008) y un manual sobre cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil (2009), que se han traducido a varios idiomas. En 2010 se publicó un quinto manual, titulado *Data Systems: a road safety manual for decision makers and practitioners*¹⁵. En él se proporcionan orientaciones prácticas para establecer sistemas de datos que mejoren la evaluación

¹⁵ Disponible en www.who.int/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html.

del problema de los traumatismos provocados por accidentes de tráfico en cada país, faciliten la selección con base empírica de las intervenciones y permitan evaluar mejor los progresos. También se examina la utilización de esos sistemas de datos para desarrollar políticas e intervenciones y evaluar las medidas de prevención.

40. El proyecto RS-10, financiado por Bloomberg Philantropies, apoya la aplicación de algunas de las medidas prácticas que han dado lugar a un marcado descenso del número de muertos y heridos como consecuencia de accidentes de tráfico mediante la ejecución de programas en diez países. Los programas de prevención se aplicaron inicialmente a título experimental en Camboya, México y Viet Nam, y posteriormente se ampliaron al Brasil, China, la Federación de Rusia, Egipto, la India, Kenya y Turquía, haciendo hincapié en el aumento de uso de los cascos de motocicleta, los cinturones de seguridad y los sistemas de retención infantil, y en la reducción de los casos de conducción bajo los efectos del alcohol y exceso de velocidad. Los diez países han constituido comités nacionales intersectoriales para supervisar el proyecto y están llevando a cabo diversas intervenciones. Los resultados preliminares de la evaluación sugieren cambios positivos en la conducta, como los relacionados con el uso del cinturón de seguridad y el consumo de alcohol, lo que se prevé reduzca el número de muertos y heridos.

41. Reconociendo el importante papel que desempeñan las políticas de los empleadores en la seguridad vial, en 2010 el Secretario General hizo pública la instrucción administrativa ST/AI/2010/6 para todo el personal de las Naciones Unidas sobre seguridad vial. La directriz incluye el uso obligatorio de cinturones de seguridad y cascos al utilizar vehículos de las Naciones Unidas y prohíbe conducir bajo la influencia de sustancias, con exceso de velocidad y utilizando el teléfono móvil, y alienta a todo el personal de las Naciones Unidas a aplicar las mismas normas al conducir vehículos privados.

42. Desde que se puso en marcha en los Estados Unidos, el programa “Walk this Way” de Safe Kids Worldwide, patrocinado por Fedex Express, se ha ampliado a nueve países, entre los que figuran la India (octubre de 2009), Viet Nam (diciembre de 2009) y Tailandia (enero de 2011). El programa mundial, que celebró su décimo aniversario en octubre de 2009, ha contado con más de 4 millones de participantes. Su objetivo es ayudar a mantener a salvo los niños peatones mediante la aplicación de enfoques innovadores y multidimensionales que incluyen la realización de campañas de sensibilización acerca de la seguridad de los niños peatones, la creación de entornos más seguros mejorando las infraestructuras a fin de reducir los riesgos para los peatones locales, influir en la legislación de tráfico relativa a los niños por medio de iniciativas de políticas públicas, e impartir a los niños educación sobre seguridad vial y sobre dispositivos de seguridad (como los reflectores).

43. En 2011 la OMS y la National Highway Traffic Safety Administration de los Estados Unidos presentaron una publicación para llamar la atención sobre el creciente problema de las distracciones volante¹⁶. El documento se centra en la utilización de teléfonos móviles como ejemplo del problema más generalizado de las distracciones de los conductores relacionadas con el creciente uso de tecnologías de la comunicación al volante, destaca el aumento de la utilización del teléfono móvil por los conductores y sus repercusiones negativas en su forma de conducir y

¹⁶ Disponible en www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/distracted_driving/en/index.html.

en el incremento del riesgo de accidentes, y examina las medidas que pueden adoptarse para hacer frente a ese problema.

44. La Global Helmet Vaccine Initiative¹⁷ lleva a cabo programas de base empírica para promover el uso del casco de motocicleta en el mundo en desarrollo aplicando un enfoque que presenta cinco facetas, a saber, la distribución de cascos, los programas de educación y concienciación, los programas sobre aspectos concretos de problema, la prestación de asistencia técnica y la investigación, supervisión y evaluación. Aprovechando el impulso del éxito alcanzado por el programa de promoción del uso del casco en Viet Nam, la Iniciativa ha puesto en marcha otras seis iniciativas en países de África, Asia y América Latina para promover la introducción de cambios normativos y la adopción de decisiones en materia de inversión que propicien un uso mayor y más sostenible del casco de motocicleta. Entre los asociados de la Iniciativa figuran la *Asia Injury Prevention Foundation*, la Fundación FIA, la Federación Internacional de Motociclismo, el BID, los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades de los Estados Unidos y el Banco Mundial.

E. Pilar 5: Mejora de la atención posaccidentes

45. Como parte de las actividades de la OMS para prevenir y mitigar las consecuencias de las lesiones, incluidas las provocadas por accidentes de tráfico, y, por lo tanto, la discapacidad, se han publicado varios documentos normativos acerca de la mejora de la atención de urgencia y la rehabilitación para personas que han sufrido traumatismos. Entre ellos figuran *Strengthening care for the injured: success stories and lessons from around the world*¹⁸, publicado en 2010 (en el que se exponen casos en entornos prehospitalarios, hospitalarios, de rehabilitación y de todo el sistema, y de países de todas las regiones del mundo y de todos los niveles socioeconómicos), y los cursillos de prevención de la violencia y los traumatismos sobre atención traumatológica¹⁹, cuyo fin es contribuir al desarrollo de la capacidad. La OMS y el Banco Mundial han publicado conjuntamente el *Informe mundial sobre la discapacidad*²⁰, que se presentó en junio de 2011 en Nueva York en apoyo de la aplicación de la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad. En el informe se calcula que hoy en día hay en el mundo más de mil millones de personas que sufren alguna discapacidad y se aportan los datos de base empírica disponibles acerca de los mejores métodos para superar los obstáculos relativos a la atención de la salud, la rehabilitación, la educación, el empleo y los servicios de apoyo, y para crear entornos que permitan el pleno desarrollo de las personas con discapacidad.

46. La OMS ha desarrollado cursillos sobre atención traumatológica para las personas que intervienen directamente en la prestación de servicios de traumatología, como el personal clínico, o las que realizan labores de índole administrativa, por ejemplo, sobre el sistema de planificación y gestión de la

¹⁷ Véase www.helmetvaccine.org/about/index.html.

¹⁸ Disponible en www.who.int/violence_injury_prevention/services/success/en/.

¹⁹ Disponible en www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/en/.

²⁰ Disponible en http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/en/index.html.

atención traumatológica²¹ y sobre la mejora de la calidad de la atención traumatológica²². Cada cursillo dispone de una guía para orientar al facilitador acerca del contenido, los materiales para la presentación y los recursos de apoyo, como folletos y estudios de casos.

VI. Actividades de promoción

47. En su resolución 60/5 la Asamblea General invitó a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. Ese Día sigue celebrándose anualmente con creciente número de actos en todo el mundo y es promovido por varias organizaciones no gubernamentales, como RoadPeace, la Association for Safe International Road Travel y la Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tránsito y sus organizaciones asociadas. En 2010 las organizaciones miembros de la Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tránsito difundieron un vídeo conmemorativo. En el sitio web del Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico se informa acerca de los actos celebrados en 2010 en muchos países²³.

48. En el marco de los esfuerzos en curso para ayudar a las organizaciones no gubernamentales en sus actividades de promoción, la OMS acogió la Segunda Reunión Mundial de organizaciones no gubernamentales que realizan actividades para promover la seguridad vial y recordar a las víctimas de los accidentes de tráfico, que se celebró los días 14 y 15 de marzo de 2011 en la sede de la Oficina Regional de la OMS para América, en Washington, D.C. La reunión, inaugurada oficialmente por el Director Regional, contó con la asistencia de 100 participantes en representación de organizaciones no gubernamentales de 48 países. El grupo intercambió experiencias y enfoques relativos a la promoción de la seguridad vial y el recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, estudió la posibilidad de crear una alianza mundial de organizaciones no gubernamentales, detalló los planes para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y examinó un proyecto de guía para las organizaciones no gubernamentales que promueven la seguridad vial y el recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico.

49. La CEPE llevó a cabo varias campañas de promoción de la seguridad vial y actos de firma de carteles, como el acto celebrado en colaboración con la Federación Internacional de Baloncesto (FIBA) y FIBA Europa, con apoyo del Gobierno de Polonia, que tuvo gran éxito y dio lugar a la firma en 2009 de la EuroBasket Declaration for Road Safety. Tras esta campaña, en 2010 la CEPE y la FIBA pusieron en marcha su campaña mundial de promoción de la seguridad vial, que se celebró en Turquía con el lema “Jugamos y conducimos respetando las normas”. La campaña contó con el apoyo de las Federaciones de Baloncesto de Turquía y España y de la Policía Nacional turca, y coincidió con el campeonato mundial de baloncesto de 2010. Por último, la FIBA, FIBA Europa y la CEPE llevaron a cabo una campaña de promoción de la seguridad vial en el marco del torneo de EuroBasket de 2011,

²¹ Disponible en www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/trauma_care/en/index.html.

²² Disponible en www.who.int/violence_injury_prevention/capacitybuilding/courses/trauma_quality/en/index.html.

²³ Véase www.worlddayofremembrance.org/about-world-day.

que se celebró en Lituania del 31 agosto al 18 septiembre 2011. La campaña contó con el apoyo del Ministerio de Transporte y la Federación de Baloncesto de Lituania.

50. Con el fin de promover la sensibilización acerca de las cuestiones relacionadas con la seguridad vial, la CEPE también organizó una ceremonia de firma de carteles sobre seguridad vial coincidiendo con su período de sesiones. El objetivo general es utilizar el cartel en diversos actos relacionados con la seguridad vial organizados por la CEPE y las comisiones regionales, como los actos centrados específicamente en la firma de carteles por miembros de los gobiernos, personal de las Naciones Unidas, celebridades y otras personalidades. Ejemplo de ello es la ceremonia de firma de carteles sobre seguridad vial llevada a cabo por la CESPAAO durante el acto conjunto de inauguración del Decenio de Acción para la Seguridad Vial y del 12º período de sesiones del Comité de Transportes el 17 de mayo de 2011, que fue objeto de amplia cobertura por los medios de comunicación.

51. La CEPE y la Organización Mundial del Movimiento Scout organizaron conjuntamente una campaña mundial sobre seguridad vial con motivo del Festival Mundial Scout, celebrado en Kristianstad (Suecia) del 27 de julio al 7 de agosto de 2011. La campaña se llevó a cabo en colaboración con el Instituto Heleno de Seguridad Vial “Panos Mylonas” y las asociaciones de scouts de Irlanda y Grecia, y con el apoyo de la Dirección de Seguridad Vial de Irlanda. La campaña incluía una serie de seminarios de aprendizaje activo sobre seguridad vial y una celebración, “Démonos la mano por la seguridad vial”, en la que participaron niños y niñas scouts de 160 países.

52. Tras la Asamblea Mundial de Juventud, que tuvo lugar en abril de 2007, uno de los grupos de trabajo participantes se constituyó como primera organización no gubernamental mundial dirigida por jóvenes dedicada a promover la seguridad vial. La organización, denominada YOURS (Youth for Road Safety)²⁴, se presentó oficialmente durante la ceremonia de apertura de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial y empezó a funcionar a principios de enero de 2010. En su primer año de existencia como organización independiente ha realizado importantes progresos. YOURS centra sus actividades en tres pilares estratégicos: las actividades de promoción; las actividades destinadas a inspirar, conectar y unir; y el desarrollo de la capacidad. Hasta la fecha, las actividades incluyen, por ejemplo, la puesta en marcha de una campaña de promoción (la World Crossing Campaign), un seminario sobre los jóvenes y la seguridad vial organizado en Camboya en colaboración con la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, y la ampliación de la red mundial de la juventud para la seguridad vial y la presencia en línea a través de su sección MINE. Además, se ha creado un sitio web, se han enviado boletines mensuales y se han abierto canales en los medios sociales.

53. La cumbre mundial del Foro de Transporte Internacional representa una plataforma excepcional para el diálogo mundial sobre las estrategias de transporte en el siglo XXI. Durante la cumbre, los ministros procedentes de los distintos países miembros celebran debates con los encargados de la adopción de decisiones en el mundo empresarial, la sociedad civil y las instituciones académicas. Las cumbres de 2010 y 2011 se centraron en gran medida en la seguridad vial y prestaron especial atención a las conexiones entre las políticas de transporte, sanidad y medio ambiente

²⁴ Véase www.youthforroadsafety.org.

y a los beneficios que pueden derivarse de su coordinación. Durante la cumbre de 2011, el Programa Paneuropeo de transporte, salud y medio ambiente (PEP), en el que colaboran en la CEPE y la Oficina de la OMS para Europa, celebró un período extraordinario de sesiones con el fin de abordar las deficiencias en la capacidad de promover una movilidad más saludable y segura y estudiar una metodología para analizar los beneficios en función de los costos de las intervenciones en ese campo.

54. Se han desarrollado diversos instrumentos de promoción, como vídeos y anuncios de interés público, en apoyo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. En colaboración con la UNTV, la División de Transportes de la CEPE realizó un cortometraje sobre la importancia de la seguridad vial y los cinco pilares del Plan de Acción del Decenio²⁵. Barrio Sésamo, que es miembro de la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, produjo tres anuncios de interés público en colaboración con la Fundación FIA. Los anuncios, protagonizados por “Coco” (Archibaldo en México), se han emitido en pantallas de todo el mundo y a través de YouTube²⁶. La National Highway Traffic Safety Administration, en colaboración con Disney-Pixar, ha realizado un anuncio de interés público sobre las distracciones al volante que pone gratuitamente a disposición de los países y las organizaciones no gubernamentales para que lo traduzcan y/o adapten según estimen oportuno²⁷.

55. Las organizaciones de la sociedad civil son fundamentales en las actividades de promoción de la seguridad vial y recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. Grupos como Amend, la Association for Safe International Road Travel, la Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tránsito, la Fundación Gonzalo Rodríguez, la Federación Internacional de Peatones y Laser International han desempeñado un papel esencial a la hora de resaltar la necesidad de mejorar la seguridad en las carreteras. Últimamente han solicitado que se mejore la legislación sobre determinados riesgos, han auspiciado actos públicos de promoción y han colaborado con los medios de comunicación de sus países. Muchas de ellas también participaron activamente en la puesta en marcha del Decenio, conjuntamente con sus socios gubernamentales. Las que están en condiciones de hacerlo también gestionan proyectos para promover intervenciones específicas de seguridad vial.

56. La campaña “Carreteras seguras” sigue recibiendo apoyo para mejorar la seguridad en las carreteras. En abril de 2011 la Comisión para la Seguridad Vial Mundial hizo público un tercer informe, titulado *Make Roads Safe: Time for Action*²⁸. El informe incluye recomendaciones para hacer las carreteras más seguras y para alcanzar los objetivos del Decenio de mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de las carreteras, en particular los niños y los adolescentes, mejorar la seguridad de la infraestructura de carreteras y reforzar la capacidad de las Naciones Unidas de ocuparse de la seguridad vial, e identifica posibles nuevos mecanismos para incrementar el apoyo financiero a las actividades relacionadas con la seguridad vial, especialmente en los países en desarrollo.

²⁵ Disponible en www.youtube.com/user/UNECE#p/u/7/X_nnquRymLI.

²⁶ Disponible en www.youtube.com/watch?v=4x0ZwpfM7tg.

²⁷ Disponible en www.distraction.gov/cars2/.

²⁸ Disponible en www.makeroadssafe.org/publications/Documents/mrs_iii_report_lr.pdf.

VII. Reunión de datos e investigación/supervisión del Decenio

57. En 2009 la OMS publicó el primer *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, en el que se hacía la primera evaluación de la situación de la seguridad vial a nivel mundial. En su resolución 64/255, la Asamblea General invitó a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que coordinasen el seguimiento de los progresos mundiales en el cumplimiento de los objetivos indicados en el plan de acción y a que elaborasen informes sobre la situación de la seguridad vial en el mundo. En 2011 la OMS empezó a preparar el segundo informe. Esos informes, que serán de carácter periódico, proporcionarán información sobre diversos indicadores (todos ellos relacionados con el plan de acción del Decenio) y servirán de base para el seguimiento de la aplicación del plan de acción a lo largo del Decenio. También se utilizarán para evaluar los resultados del plan otros estudios realizados por asociados como la CEPE y la Base de Datos Internacional sobre Tráfico y Accidentes (OCDE). A lo largo del Decenio, el Grupo de Trabajo para la supervisión y la evaluación del Decenio, creado bajo los auspicios del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, compilará toda esa información y transmitirá y difundirá periódicamente los indicadores de progresos.

58. El informe anual de la Base de Datos Internacional sobre Tráfico y Accidentes²⁹ proporciona información detallada sobre 32 países basada en los últimos datos correspondientes a 2009 y, en algunos casos, en datos preliminares para 2010; analiza las tendencias en materia de seguridad por categorías de usuarios de las carreteras y factores de riesgo; y pasa revista a las estrategias vigentes a nivel nacional en los países integrados en la Base de Datos, incluidos los objetivos y los resultados en relación con la consecución de esos objetivos, y las medidas aplicadas en 2008-2010 para mejorar la seguridad.

59. En agosto de 2011 la CEPE publicó las *Estadísticas de los accidentes de tráfico en Europa y América del Norte*, que proporciona datos comparables sobre las causas, los tipos y las consecuencias de los accidentes en Europa, Asia Central, el Canadá y los Estados Unidos de América. Los datos se organizan en función de la naturaleza del accidente y el entorno, el consumo de alcohol por el conductor y el número de personas muertas o heridas, por categorías de usuarios de la carretera y grupos de edad. También se facilitan información básica y cifras sobre el número de vehículos en uso y los kilómetros por vehículo, junto con estimaciones demográficas e información sobre la distribución por grupos de edad. Esta publicación trilingüe (inglés, francés y ruso) contiene importante información estadística para los encargados de la planificación del transporte y las cuestiones relacionadas con la seguridad vial³⁰.

60. Desde septiembre de 2009 la Red de Investigación en Lesiones Causadas por el Tránsito, que apoya el desarrollo de la capacidad de investigación en los países de ingreso medio y bajo, ha organizado con éxito dos seminarios en la web, ha difundido métodos de investigación y resultados a través de boletines trimestrales, cuentas en los medios sociales y un foro de debate en línea, y ha auspiciado sesiones paralelas durante la Conferencia Mundial sobre Promoción de la Seguridad y

²⁹ Disponible en www.internationaltransportforum.org/irtad/pdf/10IrtadReport.pdf.

³⁰ Disponible en http://live.unece.org/trans/main/wp6/publications/stats_accidents2011.html.

Prevención de Traumatismos, celebrada en Londres en agosto de 2010. El 11 de mayo de 2011 la Red inauguró una página web especial para reunir información acerca de los planes de investigación de sus asociados durante el Decenio.

61. En 2010 y 2011 la Escuela de Salud Pública de Harvard compiló las conclusiones de las encuestas que había realizado en 18 países por encargo del Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial y las presentó, junto con un marco de medición que permite obtener las mejores estimaciones posibles de los traumatismos derivados de accidentes de tráfico en entornos en los que la información es deficiente. El proyecto ha servido de base para mejorar las estimaciones del 2010 *Global Burden of Disease, Injuries and Risks Factors Study* relativas a los traumatismos como consecuencia de accidentes de tráfico.

VIII. Asistencia financiera

62. El 18 de noviembre de 2009, víspera de la Conferencia Ministerial Mundial, Bloomberg Philanthropies anunció una contribución de 125 millones de dólares de los Estados Unidos, la mayor aportación de un mismo donante a la seguridad vial mundial hasta la fecha, a seis instituciones, a saber, la OMS, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, la Unidad Internacional de Investigaciones sobre Traumatismos de la Universidad John Hopkins, Embarq —el Centro de Transporte Sostenible del Instituto de Recursos Mundiales— y la Association for Safe International Road Travel, para la ejecución de proyectos quinquenales en diez países y la publicación del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*.

63. En 2011, el Gobierno de Australia, a través de su programa de ayuda exterior, AusAid, anunció una contribución de 6,2 millones de dólares australianos en un plazo de tres años al Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial para mejorar la seguridad vial en todo el mundo. Ese Servicio, que se fundó en 2006, proporciona financiación y asistencia técnica a entidades nacionales, regionales y mundiales para que realicen actividades relacionadas con la seguridad vial que contribuyan a desarrollar la capacidad de aplicar programas de seguridad vial eficaces en función de los costos.

64. Trece asociados han empezado a aplicar, en colaboración con ocho países de Europa Central, el proyecto “*Save Our Lives*”³¹, financiado por la Unión Europea y dotado con 3 millones de euros. La finalidad del proyecto es aplicar soluciones de colaboración intersectorial en siete ciudades y crear las bases para su ulterior ampliación.

65. La Fundación FIA, conjuntamente con la Iniciativa Mundial Clinton, ha anunciado sendas contribuciones a tres de los pilares del Decenio, usuarios de las carreteras más seguros, carreteras e infraestructuras más seguras y vehículos más seguros, a razón de 3 millones de euros al año durante un período de 10 años. Esas contribuciones se hacen en colaboración con los clubes de la Federación Automovilística Internacional, el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras y el Programa Mundial de evaluación de nuevos modelos de automóviles.

³¹ Véase www.sol-project.eu.

66. En 2010 dio comienzo la segunda fase de la Iniciativa Mundial sobre Seguridad Vial, financiada por el sector privado y gestionada por la Asociación para la Seguridad Vial Mundial. Michelin, Renault, Shell, Total y Toyota se han comprometido a aportar cada uno de ellos 150.000 dólares de los Estados Unidos al año durante un período de cinco años para financiar la Iniciativa.

67. La OMS y la Fundación FIA han creado el Fondo de Seguridad Vial³² en apoyo de la aplicación del Plan Mundial para el Decenio, especialmente en los países en desarrollo. Se ha invitado a las empresas privadas que deseen convertirse en patrocinadoras oficiales del Decenio y utilizar la etiqueta que lo simboliza a que hagan contribuciones al Fondo. Allianz, Bosch, Michelin, Renault y Shell han constituido la primera “asociación mundial de promotores empresariales del Decenio de Acción”. El Fondo de Seguridad Vial también alentará la participación de colaboradores filantrópicos y tratará de identificar posibles nuevas fuentes innovadoras de financiación. Por ejemplo, en su informe titulado *Make Roads Safe: Time for Action*, que se presentó en abril de 2011, la Comisión para la Seguridad Vial Mundial propuso que se añadiera una contribución opcional de 2 dólares de los Estados Unidos o su equivalente al precio de venta de los vehículos nuevos para financiar la aplicación del Plan Mundial a través del Fondo.

IX. Conclusiones y recomendaciones

68. Desde la presentación a la Asamblea General del informe anterior sobre seguridad vial se han llevado a cabo numerosas actividades de ámbito local, nacional, regional e internacional. El Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que se inauguró el 11 de mayo de 2011 representa una oportunidad extraordinaria de seguir centrando la atención internacional en la seguridad vial y en la necesidad de fijar objetivos, desarrollar planes de acción, realizar actividades y supervisar los resultados.

69. Como se pone de manifiesto en el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, todavía queda mucho por hacer y los niveles de financiación siguen representando un grave problema, especialmente para que los países de ingreso bajo a medio puedan aplicar, mantener y ampliar medidas que den lugar a una reducción del número de muertos y heridos en accidentes de tráfico.

70. La seguridad vial sigue siendo una esfera que no se aborda de manera sistemática. La inexistencia de organismos encargados de la cuestión a nivel nacional y de una legislación amplia y efectiva, y las deficiencias de la infraestructura de carreteras también representan graves obstáculos que hay que abordar sistemáticamente para alcanzar resultados significativos. La falta de datos y de capacidad local para supervisar y evaluar los proyectos de seguridad vial también supone un problema, y es preciso intensificar las actividades de reunión de datos que permitan llevar a cabo análisis de la seguridad vial y adoptar las decisiones oportunas en cuestiones como las repercusiones sanitarias, sociales y económicas y la eficacia en función de los costos de las intervenciones.

³² Véase <http://www.roadsafetyfund.org/>.

71. Se requerirán más fondos para las actividades que lleven a cabo las Naciones Unidas y los gobiernos, las autoridades subnacionales y las organizaciones de la sociedad civil en apoyo de las actividades que se realicen sobre el terreno a lo largo del Decenio.

72. Para conseguir que el Decenio de Acción para la Seguridad Vial dé lugar a actividades concretas y, en última instancia, reduzca el número de muertos y heridos en accidentes de tráfico, se recomienda que la Asamblea General haga un llamamiento a los Estados Miembros para que:

a) Desarrollen planes nacionales en el contexto del Plan Mundial para el Decenio;

b) Se adhieran a los instrumentos jurídicos internacionales de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y apliquen y promuevan sus disposiciones o normas en materia de seguridad, por ejemplo, las reglamentaciones sobre seguridad de los vehículos y las prescripciones para las inspecciones técnicas preparadas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentaciones sobre Vehículos (Grupo de Trabajo 29), las Convenciones de las Naciones Unidas de 1949 y 1968 sobre la circulación vial y el Protocolo de 1949 sobre signos y señales camineros, y los suplementos y protocolos conexos, los instrumentos de las Naciones Unidas sobre el transporte de mercancías peligrosas por carretera, u otros instrumentos basados en las Recomendaciones de las Naciones Unidas relativas al transporte de mercancías peligrosas: reglamentación modelo, y los instrumentos internacionales relativos al control de las horas de conducción (Acuerdo europeo sobre el trabajo del personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera)³³; y establezcan unas redes de transporte seguro que cumplan las mejores normas posibles disponibles a nivel internacional, como se estipula en los instrumentos jurídicos internacionales de las Naciones Unidas³⁴;

c) Se esfuercen por lograr mejoras notables en la aplicación de las convenciones y los acuerdos de la CEPE sobre seguridad vial promoviendo la utilización de instrumentos de diagnóstico para identificar los obstáculos con los que tropieza su aplicación efectiva y resolviendo esos obstáculos por medio de la asistencia técnica;

d) Participen en los programas de evaluación de nuevos modelos de automóviles³⁵ a fin de mejorar la información a disposición de los consumidores sobre las características de los vehículos automóviles en materia de seguridad;

e) Intensifiquen los esfuerzos tendientes a mejorar la legislación y la normativa nacionales sobre seguridad vial, en particular sobre los cinco factores de riesgo (velocidad, cinturones de seguridad, sistemas de retención infantiles, consumo de alcohol y cascos de motocicletas), y mejoren su aplicación mediante la realización de campañas de concienciación y de acciones coercitivas coherentes y sostenidas;

³³ Véase también www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html.

³⁴ Véase <http://live.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>.

³⁵ Véase www.globalncap.org.

f) Refuercen y mejoren la atención prehospitalaria, traumatológica y de rehabilitación;

g) Desarrollen mecanismos de financiación sostenibles para la seguridad vial;

h) Sigam promoviendo la toma de conciencia a través del Día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tránsito, la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial y otros acontecimientos internacionales, regionales, subregionales y nacionales;

i) Intensifiquen los esfuerzos encaminados a reunir datos adecuados para la gestión de la seguridad vial, incluidos datos sobre las repercusiones sanitarias, sociales y económicas y la eficacia en función de los costos de las intervenciones;

j) Desarrollen la capacidad nacional y local de supervisar y evaluar los proyectos relacionados con la seguridad vial.

73. La Asamblea General tal vez desee asimismo:

a) Alentar a los Estados Miembros a que:

i) Participen en la encuesta del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*;

ii) Desarrollen estrategias, políticas y programas en los que se preste especial atención a los usuarios más vulnerables de las carreteras;

iii) Se adhieran a los instrumentos jurídicos internacionales de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y los apliquen más eficazmente;

iv) Participen en la Segunda Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial;

v) Designen centros de coordinación para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial;

b) Alentar a los encargados de los parques automotores del sector público y del sector privado a que operen y mantengan sus vehículos utilizando los procedimientos de inspección técnica periódica de las normas sobre aptitud para la circulación;

c) Hacer un llamamiento a la sociedad civil para que incremente su colaboración con los gobiernos y, al ejecutar proyectos, siga otorgando un lugar prioritario al desarrollo de la capacidad y la sostenibilidad;

d) Reconocer la importancia del Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial y del Fondo de Seguridad Vial, y la necesidad de desarrollar nuevos mecanismos de financiación;

e) Solicitar que se presente un informe a la Asamblea en su sexagésimo séptimo período de sesiones.