



## Asamblea General

Distr. general  
14 de agosto de 2007  
Español  
Original: inglés

---

### Sexagésimo segundo período de sesiones

Tema 48 del programa provisional\*

### Crisis de seguridad vial en el mundo

## Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

### Nota del Secretario General

El Secretario General transmite por la presente 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.

---

\* A/62/150.



**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, 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, se proporciona información actualizada sobre la aplicación de las recomendaciones formuladas en la resolución 60/5 de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Se describe la manera en que las actividades de colaboración realizadas en los últimos dos años en el plano internacional han servido para aumentar la conciencia acerca de la seguridad vial en los planos nacional e internacional. Se describen los productos técnicos elaborados durante el período que, una vez que sean aplicados, ofrecerán grandes posibilidades de contrarrestar la tendencia al aumento de las muertes, lesiones y discapacidades provocadas por accidentes viales. El informe concluye proponiendo a la consideración de la Asamblea algunas recomendaciones que podrían facilitar la ejecución de intervenciones eficaces para el aumento de la seguridad vial en el plano nacional.

## Índice

	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción . . . . .	1–7	4
II. Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial . . . . .	8–9	5
III. Actividades del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial . . . . .	10–31	6
A. Apoyo técnico . . . . .	10–12	6
B. Políticas . . . . .	13–16	7
C. Promoción . . . . .	17–26	8
D. Reuniones regionales . . . . .	27	11
E. Recolección de datos e investigación . . . . .	28–29	12
F. Apoyo financiero . . . . .	30–31	12
IV. Conclusiones y recomendaciones . . . . .	32–40	13

## I. Introducción

1. Las lesiones causadas por accidentes de tráfico constituyen un grave problema de salud pública y una causa importante de las muertes, lesiones y discapacidades que se registran en todo el mundo. Cada año mueren casi 1,2 millones de personas y otros varios millones sufren heridas o discapacidad a consecuencia de accidentes viales, principalmente en las zonas urbanas de países en desarrollo. Las lesiones por accidentes de tráfico son la causa principal de la muerte de personas entre los 10 y los 24 años de edad en todo el mundo.

2. Las lesiones por accidentes de tráfico no sólo son un grave problema sanitario sino que también pueden llegar a revertir los adelantos realizados en muchos países en materia de desarrollo. En el ámbito de la familia pueden significar un grave revés financiero pues éstas a menudo deben absorber los costos directos de la atención médica y la rehabilitación así como los costos indirectos derivados de la incapacidad de la víctima para seguir percibiendo haberes, o de la reasignación de tareas entre las personas que lo tienen a su cargo. En el plano nacional, las lesiones por accidentes viales entrañan una onerosa carga para la economía de un país en razón de los efectos directos para los servicios de atención de salud y rehabilitación así como por los costos indirectos. Se estima que los costos anuales de los accidentes viales ocurridos en países de ingresos bajos e ingresos medios ascienden a una cifra que oscila entre los 65.000 millones de dólares y los 100.000 millones de dólares, un monto superior al total recibido en asistencia para el desarrollo.

3. No obstante, las lesiones causadas por accidentes de tráfico pueden prevenirse. Se han identificado distintos factores que aumentan el riesgo de las lesiones, como la velocidad inadecuada o excesiva, la falta de uso de cinturones de seguridad y sillas protectoras para los niños, la conducción en estado de ebriedad, la falta de uso de cascos protectores por quienes conducen vehículos motorizados de dos ruedas, una infraestructura vial mal diseñada o insuficientemente mantenida y vehículos viejos, mal conservados o que no cuentan con dispositivos de seguridad. Las normas y otras medidas impuestas para hacer frente a esos factores de riesgo han dado lugar a una disminución drástica de los accidentes de tráfico en muchos países. También se ha comprobado que los servicios de atención de emergencia por traumatismos son importantes para mitigar los perjuicios de los accidentes viales. Asimismo, la experiencia recogida en todo el mundo ha señalado que la creación de un organismo rector para la seguridad vial y una evaluación precisa de las condiciones de seguridad de las carreteras de un país son medidas importantes que deben adoptarse para tratar de resolver de manera eficaz el problema de las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

4. En el Día Mundial de la Salud celebrado en 2004, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial dieron a conocer el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, en el que se hace hincapié en el papel de muchos sectores en la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tráfico, se describen los conceptos fundamentales de su prevención, la magnitud y las consecuencias de las lesiones, y los principales determinantes y factores de riesgo, y se ofrecen estrategias de intervención eficaces. El informe sirve de instrumento de promoción y de documento técnico y contiene seis recomendaciones principales sobre lo que pueden hacer los países para hacer frente al problema de las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

5. En abril de 2004 la Asamblea General aprobó la resolución 58/289, titulada “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, en la que reconoció la necesidad de que el sistema de las Naciones Unidas apoyara la labor para hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo. En la resolución invitó a la OMS a que, cooperando estrechamente con las comisiones regionales, coordinara las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas. También subrayó la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional, teniendo en cuenta las necesidades de los países en desarrollo, para tratar de resolver las cuestiones de seguridad vial.

6. En mayo de 2004, la Asamblea Mundial de la Salud aprobó la resolución WHA 57.10, en la que aceptaba la invitación de la Asamblea General para que la OMS coordinara las cuestiones de seguridad vial. En la resolución sobre la seguridad vial y la salud se instaba también a los Estados Miembros a que dieran prioridad a la seguridad vial como una cuestión de salud pública e hicieran lo necesario para aplicar medidas que hubieran demostrado su eficacia en la reducción de las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

7. En octubre de 2005 la Asamblea General aprobó la resolución 60/5 en la que la Asamblea reiteró su pedido a los Estados Miembros para que presten mayor atención a la prevención de los traumatismos causados por el tránsito. En esa resolución, la Asamblea invitó a las comisiones regionales y a la OMS a que organizaran conjuntamente la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial (23 a 29 de abril de 2007) e invitó a los Estados Miembros a que reconocieran el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico.

## **II. Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial**

8. De conformidad con el mandato de coordinación que le confirió la Asamblea General, la OMS ha cooperado estrechamente en los últimos tres años con las comisiones regionales para facilitar el establecimiento de lo que actualmente se denomina Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, grupo compuesto por organizaciones de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales de seguridad vial. En junio de 2007 el Grupo se componía de ocho organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, incluida la OMS, el Banco Mundial, las cinco comisiones regionales y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF). También están representados otros 29 organismos internacionales que trabajan en el ámbito de la seguridad vial y que cuentan con una amplia gama de aptitudes y experiencia. El número y la diversidad de sectores representados por las organizaciones participantes (gobiernos, organizaciones no gubernamentales, donantes, organismos de investigación y el sector privado) pertenecientes a los sectores del transporte, la salud y la seguridad, pone de manifiesto el amplio apoyo que recibe esta labor de colaboración.

9. Hasta la fecha el Grupo se ha reunido seis veces a razón de dos reuniones al año. De ser posible, las reuniones se han alternado entre la sede de la OMS en Ginebra y las oficinas de una comisión regional. El objetivo del Grupo, establecido conforme al consenso recíproco de los participantes, es facilitar la cooperación internacional (incluso en el plano regional) entre los organismos del sistema de las

Naciones Unidas y otros asociados internacionales para aplicar la resolución 58/289 de la Asamblea General y las recomendaciones que figuran en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Se determinaron también distintos objetivos para alcanzar esa meta, a saber: evaluar la situación de la seguridad vial y los servicios existentes en los países para resolver el problema; elaborar directrices y apoyar actuaciones eficaces en el ámbito de la seguridad vial; fomentar la capacidad sobre cuestiones relativas a la seguridad vial; promover y alentar la demanda de seguridad vial; intensificar la coordinación regional y mundial sobre la seguridad vial, y mejorar la seguridad de los vehículos de las Naciones Unidas para todos los usuarios de carreteras. Con ese fin se han creado algunos grupos de trabajo encargados de abordar el cumplimiento de los objetivos específicos.

### **III. Actividades del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial**

#### **A. Apoyo técnico**

10. El Grupo ha elaborado una serie de manuales de actuación que proporcionan directrices a los países sobre el modo de aplicar algunas de las recomendaciones formuladas en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Se trata de manuales prácticos que tienen en cuenta las necesidades del usuario y que ofrecen orientación metódica para la realización de actuaciones concretas. Los manuales son preparados en colaboración por un consorcio de cuatro asociados: la OMS, la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, la Foundation for the Automobile and Society de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) y el Banco Mundial, pero también incorporan los conocimientos especializados de otros integrantes del Grupo. Se han preparado dos manuales: uno sobre la ejecución de programas destinados a promover el uso de cascos; y el otro sobre programas para combatir la conducción en estado de ebriedad. El Grupo está elaborando manuales sobre otros temas, entre ellos el control de la velocidad inadecuada o excesiva, la utilización de cinturones de seguridad y sillas protectoras para niños, la creación de un organismo directivo sobre seguridad vial, los medios de reunir datos sobre lesiones de tránsito y directrices para el establecimiento de una infraestructura de caminos más segura.

11. Después de preparar guías de prácticas idóneas sobre la utilización de cascos y el peligro de la conducción en estado de ebriedad, los asociados del Grupo han intervenido en la presentación y aplicación de prácticas idóneas en los países. Por ejemplo, se han realizado seminarios sobre la utilización de cascos en Camboya, la República Democrática Popular Lao, Tailandia y Viet Nam, organizados por los Gobiernos en colaboración con la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, la Asia Injury Prevention Foundation, Handicap International, la OMS y otros asociados y con la financiación de la Iniciativa Mundial de Seguridad Vial. Los seminarios contaron con la participación de numerosos interesados de diversos sectores y tuvieron por objeto que los participantes elaboraran planes nacionales de acción sobre la utilización de cascos. Como parte de las presentaciones y seminarios se realizaron estudios de situación en los países en que se ejecutaron proyectos. Esos estudios incluyeron la recolección de datos e información sobre las tasas de utilización de cascos y la evaluación de conocimientos, mercados y normas y dieron

como resultado la adopción de un conjunto de medidas apropiadas que serían estudiadas. Los manuales han sido traducidos y publicados en los idiomas de cada país. Con el apoyo de la Iniciativa Mundial de Seguridad Vial, la Alianza Mundial para la Seguridad Vial se está ocupando de programas de capacitación destinados a consolidar la capacidad local para la vigilancia policial y la realización de campañas de educación pública para concienciar sobre la utilización de cascos y el peligro de la conducción en estado de ebriedad.

12. Se han adoptado algunas medidas para lograr el objetivo del Grupo de mejorar las condiciones de seguridad de los vehículos de las Naciones Unidas y de otras organizaciones participantes. Por ejemplo, pronto se iniciará el proyecto de capacitación sobre seguridad del Fleet Forum con el objeto de alentar a los organismos de asistencia y desarrollo a que establezcan como prioridad de su propio personal la seguridad vial y apliquen políticas y estrategias de reducción de accidentes viales en el seno de sus organizaciones. Además, otros asociados están cooperando con grandes empresas multinacionales en el estudio de la manera de introducir estrategias de reducción de accidentes viales y elaborar datos de referencia para medir los adelantos realizados por las respectivas organizaciones. Se prevé que tales proyectos sirvan para elaborar una guía de prácticas idóneas sobre la seguridad de los vehículos.

## **B. Políticas**

13. En mayo de 2007, la Asamblea Mundial de la Salud aprobó su primera resolución sobre sistemas de atención de emergencia. En la resolución WHA 60.22, la Asamblea Mundial de la Salud señala a la atención de los gobiernos la necesidad de fortalecer los sistemas de atención de traumas de emergencia y prehospitalarios (incluidas las iniciativas sobre atención de casos de siniestros masivos) y describe algunas medidas que pueden adoptar los gobiernos. Además, invita a la OMS a que intensifique sus esfuerzos por apoyar a los países. La resolución servirá de base para redoblar los esfuerzos a fin de fortalecer los sistemas de atención de traumas.

14. En junio de 2006 se dio a conocer en Londres un informe de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial titulado *Make roads safe: A new priority for sustainable development*. La Comisión fue creada por la Foundation for the Automobile and Society de la FIA en 2005 y está presidida por Lord Robertson, ex Secretario General de la Organización del Tratado del Atlántico del Norte. El Informe toma como base el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y propone que se preste mayor apoyo a la aplicación de sus recomendaciones. El informe considera que la seguridad vial es una cuestión de desarrollo y propone que se la señale a la atención de los principales encargados de formular políticas. Los objetivos del informe son aumentar y sostener la financiación para actividades de seguridad vial durante un período de 10 años y aumentar las inversiones especiales en materia de seguridad vial en el marco de proyectos de infraestructura vial. También pide que en un futuro próximo se celebre una reunión ministerial sobre seguridad vial con los auspicios de las Naciones Unidas, y a continuación una serie de deliberaciones sobre políticas en los países.

15. El Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial de la Comisión Económica para Europa (CEPE) se ha centrado en la revisión de la resolución consolidada relativa al tráfico vial. Con esa resolución el Grupo se propone aumentar la seguridad vial

ofreciendo recomendaciones a los gobiernos sobre cuestiones sobre las cuales no es posible lograr un consenso jurídicamente vinculante u ofreciendo más detalles de los que figuran en la Convención de Viena sobre tráfico vial o en el Acuerdo Europeo que la complementa. En ese contexto el Grupo de Trabajo ha adoptado nuevas disposiciones que se refieren a la conducción en condiciones de ebriedad, al mejoramiento de la seguridad de los ciclistas, los motociclistas y los niños, el aumento de la utilización de cinturones de seguridad, la seguridad de los peatones y la circulación nocturna. Se ha seguido trabajando en cuestiones relacionadas con los permisos de conductor, la comunicación y las campañas de seguridad vial, las lámparas diurnas de encendido automático, la velocidad, los teléfonos celulares, la seguridad de los niños, el contenido de los botiquines de primeros auxilios, las normas especiales sobre determinadas categorías de vehículos y la enseñanza del manejo de vehículos. El Foro Mundial para la Armonización de las Normas sobre Vehículos también ha adoptado las nuevas normas de la CEPE y normas internacionales sobre diversos componentes para aumentar la seguridad de los vehículos y las motocicletas en todo el mundo.

16. El Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Vial Asiática entró en vigor en 2005 y establece el compromiso de las partes de dar plena consideración a las cuestiones de la seguridad vial. En 2006 se dio a conocer la Declaración Ministerial para mejorar la seguridad vial en Asia y el Pacífico, que establece el objetivo de salvar 600.000 vidas y prevenir un número proporcional de lesiones graves en las rutas de Asia y el Pacífico en el período 2007-2015. Posteriormente, en mayo de 2007, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) aprobó la resolución 63/9 en la que alienta a los miembros y asociados a seguir aplicando las recomendaciones que figuran en la declaración ministerial del año anterior.

## **C. Promoción**

### **1. Primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial**

17. En la resolución 60/5 la Asamblea General invitó a las comisiones regionales y a la OMS a que organizaran conjuntamente la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial para crear una plataforma para las actividades mundiales, regionales y nacionales destinadas a concienciar acerca de las cuestiones vinculadas a la seguridad vial y organizaran en Ginebra el segundo Foro de interesados en la seguridad vial en el mundo.

18. La primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial tuvo lugar los días 23 a 29 de abril de 2007. La Semana se centró en los jóvenes que utilizan las rutas y tuvo por objeto concienciar acerca del efecto social de las lesiones derivadas de accidentes de tráfico, destacando los riesgos para los niños y los jóvenes, y promover la adopción de medidas respecto de factores fundamentales, como la utilización de cascos y cinturones de seguridad, la conducción en estado de ebriedad, el exceso de velocidad y la visibilidad.

19. Se prepararon algunos documentos técnicos para su presentación durante la Semana. El informe de la OMS titulado *Youth and road safety* proporcionó nuevos datos sobre la magnitud del problema entre los menores de 25 años y señaló las intervenciones concretas que pueden realizarse para reducir las lesiones que sufren esos jóvenes en los accidentes de tráfico. También en el plano regional algunos documentos destacaron aspectos del problema vinculados con distintas regiones,



entre ellos uno titulado “Marco para las campañas nacionales de seguridad vial en los países de la Comisión Económica para Europa”, publicado por la CEPE. La Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, en colaboración con la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, también aprovechó la oportunidad de la Semana para presentar una nueva publicación titulada “Guía práctica de seguridad vial: Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja”.

20. La Asamblea Mundial de la Juventud sobre la Seguridad Vial fue el principal acontecimiento internacional de la Semana y se celebró en la sede de las Naciones Unidas en Ginebra los días 23 y 24 de abril. Asistieron a la reunión más de 400 jóvenes procedentes de 100 países quienes tuvieron oportunidad de compartir experiencias y crear una red mundial de jóvenes promotores de la seguridad vial. Los jóvenes delegados también elaboraron y aprobaron una declaración titulada “Declaración de la juventud sobre la seguridad vial” y convinieron en la realización de un plan de 10 etapas para el seguimiento de la Asamblea. Al concluir la Asamblea Mundial de la Juventud se presentó la Declaración a la Sra. Sheika Haya Rashed Al Khalifa, Presidenta de la Asamblea General. La Asamblea de la Juventud también constituyó una oportunidad para presentar los resultados de un concurso de films cortos sobre seguridad vial que fue coordinado por las organizaciones no gubernamentales Laser Europe y Prevention Routière Internationale, y un concurso juvenil de ensayos organizado por el UNICEF. Las contribuciones financieras de la Comisión Europea, la Foundation for the Automobile and Society de la FIA y los Gobiernos de Noruega, Italia y los Países Bajos permitieron la realización de la Asamblea Mundial de la Juventud.

21. La Asamblea de la Juventud incentivó a los jóvenes y gracias a ello se produjeron resultados tangibles. A saber, se creó una red internacional de jóvenes que deseaban afrontar la cuestión en sus propios países y se comunican por medios electrónicos para compartir ideas y experiencias. A su regreso, algunos jóvenes delegados adoptaron medidas para aplicar la Declaración: por ejemplo, los delegados canadienses establecieron un comité nacional de jóvenes para la realización de actividades futuras relacionadas con la seguridad vial; el delegado de Zambia presentó la Declaración a todos los ministerios competentes (salud, desarrollo comunitario y transporte) y en forma complementaria se realizaron nombramientos; en Argelia, la Declaración se publicó en periódicos nacionales; en Belice, el Ministerio de Educación convino en incluir la seguridad vial en los programas de las escuelas primarias y secundarias.

22. El segundo Foro de interesados en la seguridad vial en el mundo tuvo lugar en Ginebra y en él participaron delegados de las Naciones Unidas, ministros y representantes de autoridades nacionales del transporte, la salud, la aplicación de las leyes y las relaciones exteriores, representantes de organizaciones no gubernamentales y del sector privado. Los participantes manifestaron su apoyo al Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, las conclusiones del informe de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial y una conferencia ministerial sobre la seguridad vial en el mundo, celebrada bajo los auspicios de las Naciones Unidas.

23. Con motivo de la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial se realizaron en todo el mundo cientos de actividades nacionales y

regionales. Entre ellas cabe citar el primer Día de la Seguridad Vial en Europa auspiciado por la Comisión Europea en Bruselas, en el que participaron 400 jóvenes de más de 30 países; el encuentro en favor de rutas más seguras, en Londres, organizado por la campaña denominada “Make roads safe”; el diálogo sobre políticas entre alcaldes de ciudades de Asia para la promoción de medios de transporte urbanos ecológicamente sostenibles, que se celebró en Kyoto (Japón); la campaña de promoción de la utilización de cascos realizada en Viet Nam por la Asia Injury Foundation; la elaboración de programas de educación vial para las escuelas de Turquía, organizada por asociados locales; el foro multisectorial sobre seguridad vial en China; la presentación del manual del conductor y la prevención de la embriaguez en Ghana y Namibia por la Alianza Mundial para la Seguridad Vial; la presentación de nueva legislación vial en Camboya, organizada por Handicap International; la campaña denominada “Fatality free friday” en Australia; y la aprobación de una declaración ministerial sobre seguridad vial en Abu Dhabi.

## 2. Otras actividades de promoción

24. La campaña denominada “Fatality free friday” es una estrategia mundial destinada a aumentar el conocimiento de la seguridad vial, subrayando a la vez la necesidad de que la seguridad vial sea considerada como una cuestión de desarrollo. Sobre la base de las recomendaciones del informe titulado “*Make Roads Safe: A New Priority for Sustainable Development*”, la campaña destaca el costo económico y humano de las muertes ocasionadas por accidentes de tránsito y subraya la necesidad de aumentar las inversiones en esa esfera. La campaña ha recibido el apoyo firme de numerosas personalidades y dirigentes de todo el mundo, entre ellos el ex Primer Ministro del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Tony Blair, quien dio su apoyo a la campaña; y el Arzobispo Desmond Tutu, quien pidió a los dirigentes políticos y al Grupo de los Ocho que adoptaran medidas sobre seguridad vial durante la presentación de la campaña titulada “Make roads safe” en Sudáfrica.

25. En la resolución 60/5, la Asamblea General invitó a los Estados Miembros a que reconocieran el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. En los últimos años un número cada vez mayor de países de todo el mundo han realizado diversos actos en ese día, que han consistido en la celebración de ceremonias ecuménicas, en plantar un árbol o en promover la difusión por los medios de comunicación de información acerca de las víctimas de accidentes de tránsito y sus familiares. Algunos países, como los Estados Unidos de América, han comenzado a estudiar la posibilidad de reconocer en forma oficial el Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico en el plano nacional. Para asistir a los países en la planificación de actividades para ese Día, la Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tránsito y la OMS han preparado una guía titulada *World Day of Remembrance for Road Traffic Victims: A Guide for Organizers*. Además, la Association for Safe International Road Travel y la OMS han elaborado un documento que contiene los testimonios de personas afectadas por accidentes de ruta. *Faces Behind the Figures: Voices of Road Crash Victims and Their Families* es un instrumento de promoción contundente en que se exponen los sufrimientos humanos que subyacen a las estadísticas sobre tráfico vial.

26. El número de organizaciones no gubernamentales que realizan actividades relacionadas con la seguridad vial en todo el mundo ha aumentado, así como el

grado de cooperación de éstas con otros asociados al Grupo de colaboración. Además de representar la perspectiva de las víctimas en la labor relacionada con la seguridad vial en el plano internacional, las organizaciones han participado en investigaciones y en la ejecución de intervenciones de carácter técnico. Por ejemplo, Handicap International realizó una evaluación del uso de cascos por los motociclistas en Camboya y ha participado activamente en actividades de promoción que han dado lugar a la promulgación de nuevas leyes sobre la utilización de cascos en el país; y la Asia Injury Prevention Foundation lleva a cabo un programa de distribución de cascos en Viet Nam.

#### **D. Reuniones regionales**

27. En los últimos dos años los asociados al Grupo de colaboración han facilitado la celebración de reuniones regionales sobre seguridad vial, entre ellas las siguientes:

a) Una conferencia ministerial sobre transporte, organizada por la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, que tuvo lugar en Busan (República de Corea). Ministros de la región de Asia y el Pacífico aprobaron la Declaración Ministerial para mejorar la seguridad vial en Asia y el Pacífico;

b) Una conferencia sobre la seguridad vial en África, organizada conjuntamente por la Comisión Económica para África y la OMS en Accra. Entre los objetivos de la conferencia figuraron la promoción de planes nacionales de acción, la planificación y la aplicación de las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y las maneras de movilizar recursos. También se celebró una mesa redonda ministerial de ministros de transporte y salud en la que los delegados aprobaron la Declaración de Accra por la cual los ministros se comprometieron a cooperar a fin de conjurar la epidemia cada vez más grave de muertos y heridos en las rutas de África;

c) La Comisión Económica para América Latina y el Caribe, el Consejo de Seguridad Vial de Costa Rica, la Foundation for the Automobile and Society de la FIA, la Organización Panamericana de la Salud, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Mundial y el Foro Mundial de Seguridad Vial patrocinaron el primer Foro de América Latina y el Caribe de interesados en seguridad vial en San José en septiembre de 2006. Los participantes, procedentes de toda la región, planificaron medidas en favor de la seguridad vial en las Américas y aprobaron la Declaración de San José, que incluye un llamamiento para la creación de un comité regional que promueva la colaboración de los países de la región en materia de seguridad vial;

d) En la región del Mediterráneo oriental se han celebrado algunas reuniones regionales de seguridad vial. En diciembre de 2006 tuvo lugar en El Cairo un curso regional de capacitación para los coordinadores de actividades de prevención de lesiones de los ministerios de salud de países de la región del Mediterráneo oriental. La conferencia fue organizada conjuntamente por la Comisión Económica y Social para Asia Occidental y la Oficina Regional del Mediterráneo Oriental de la OMS y tuvo por objeto aumentar la capacidad de la región en diversas esferas, incluida la prevención de lesiones por accidentes de tránsito.

## **E. Recolección de datos e investigación**

28. Como parte de una serie de guías de prácticas recomendadas (véase la sección siguiente relativa al apoyo técnico), un grupo de trabajo formado en el seno del Grupo de colaboración ha comenzado a elaborar una guía de prácticas recomendadas sobre recolección de datos acerca de lesiones provocadas por accidentes de tránsito. La guía se centrará en la manera de aprovechar en forma óptima datos deficientes, en particular proporcionando orientación sobre la forma de realizar encuestas y análisis rápidos con el objetivo de establecer un sistema de vigilancia a largo plazo. Además se ofrecerá al lector un conjunto mínimo de datos y se expondrán prácticas recomendadas referidas a diversos tipos de métodos de recolección de información en todo el mundo. Por último se explicará la manera de utilizar los datos.

29. A medida que aumenta el número de países que adoptan medidas tendientes a aumentar la seguridad vial, se hace cada vez más necesario contar con un instrumento mundial de evaluación de los progresos realizados en la aplicación de las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* en el plano nacional y permitir que los países evalúen la situación de la seguridad vial, tanto en el ámbito nacional con el transcurso del tiempo y en relación con otros países. Uno de los componentes de esa evaluación consistiría en la utilización de encuestas de observación que permitirían que los países recojan con rapidez información valiosa acerca de las tasas de utilización de cascos y cinturones de seguridad y a la vez determinen la prevalencia de la conducción en estado de ebriedad. Con esa finalidad, un grupo de miembros del Grupo de colaboración han preparado el primer componente del instrumento para definir la metodología de realización de estudios simples de observación sobre las tasas de utilización de cascos.

## **F. Apoyo financiero**

30. En 2006 se creó el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial con el objeto de prestar apoyo a las actividades mundiales, regionales y nacionales tendientes a la reducción de las muertes y lesiones provocadas por accidentes de tránsito en países de ingresos bajos y medios. La misión del Servicio comprende las actividades dirigidas al fortalecimiento de las estrategias de seguridad vial y las capacidades institucionales de los países a los que van dirigidas. El Servicio, que actualmente administra subsidios, ofrece financiación para dos tipos de actividades: para iniciativas mundiales de seguridad vial y para prestar apoyo a los programas en los países. Se ha empezado a ofrecer financiación en el plano nacional a actividades de carácter independiente y mediante la complementación de proyectos sobre seguridad vial de bancos de desarrollo multilaterales. Hasta el momento el Servicio ha recibido contribuciones de la Foundation for the Automobile and Society de la FIA y los Gobiernos de los Países Bajos y de Suecia.

31. Los Gobiernos de los Estados Unidos y de Suecia, el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial y SCANIA han prestado apoyo financiero al Grupo de colaboración. Los subsidios otorgados por el Servicio hasta la fecha incluyen financiación para los miembros del Grupo de colaboración, entre ellos el Departamento de Prevención de Lesiones y Violencia de la OMS, la Alianza

Mundial para la Seguridad Vial y el Foro Mundial de Seguridad Vial. Este último además ha seguido prestando apoyo a la aplicación de los manuales de prácticas recomendadas en determinados países.

#### **IV. Conclusiones y recomendaciones**

32. Las lesiones provocadas por accidentes de tránsito siguen siendo un problema importante en relación con la salud pública y el desarrollo. Las tendencias registradas en muchos países, en particular países de ingresos bajos y medios, sugieren que el problema podría agravarse en forma considerable en la próxima década. A pesar de la mayor conciencia respecto de la cuestión, hay una necesidad apremiante de intensificar los esfuerzos y ofrecer más recursos para resolver este problema.

33. En los últimos tres años se han realizado adelantos considerables en los planos internacional, regional y nacional para el mejoramiento de la seguridad vial. Ha habido mayor coordinación en el plano internacional, lo cual ha fomentado el intercambio de ideas entre distintos sectores y ha facilitado la coordinación de las medidas. Se han elaborado algunos productos para prestar apoyo técnico a los países en la ejecución de intervenciones eficaces: los gobiernos de muchos países han seguido intensificando la recopilación de datos y la prevención y mejorando los servicios para las personas afectadas; algunos organismos del sistema de las Naciones Unidas han comenzado a adoptar medidas tendientes al mejoramiento de las políticas sobre seguridad vial en sus propias organizaciones; y también se han redoblado los esfuerzos en el sector privado. La colaboración con las organizaciones de víctimas y otras organizaciones no gubernamentales que se ocupan de la seguridad vial también se ha intensificado. Esas organizaciones han colaborado con otros asociados en la elaboración de diversos productos que, al presentar el aspecto humano de los accidentes de tránsito, subsanan una omisión importante. Además se ha avanzado en la consolidación del proceso de distribución de los fondos destinados a actividades de seguridad vial, como lo demuestra la creación del Servicio Mundial de Seguridad Vial.

34. La Asamblea Mundial de la Salud pidió que los Estados miembros se ocuparan más de los servicios de emergencia para la atención de traumas. Esta es una medida importante que debería redundar en la mejora de la atención prehospitalaria y hospitalaria.

35. Las actividades de corto plazo del Grupo de colaboración incluyen la continuación de la preparación de las guías de prácticas recomendadas pendientes; el apoyo técnico a la ejecución de proyectos de seguridad vial en países de ingresos bajos y medios; y la promoción constante de la seguridad vial en el plano mundial y regional. A fin de sostener las actividades prácticas de cooperación, se prevé que los miembros del Grupo de colaboración sigan reuniéndose periódicamente; entre esas reuniones, la OMS seguirá facilitando la comunicación mediante contactos periódicos con los participantes y a través del sitio web del Grupo. También está previsto que los grupos de trabajo mantengan contactos periódicos entre sí entre una reunión y otra.

36. No obstante los adelantos realizados en forma colectiva en el ámbito de la seguridad vial tanto dentro como fuera del sistema de las Naciones Unidas, esas son medidas preliminares y aún queda mucho por hacer. En los países en que la cuestión

de la seguridad vial ha pasado a ocupar un lugar importante en el programa político, es importante que no se pierda el impulso. En los países en que la seguridad vial sigue estando relegada, la comunidad internacional debe hallar las maneras de promover la reducción de las lesiones de tránsito y concienciar a los gobiernos nacionales acerca de la necesidad de integrar la seguridad vial en sus políticas sanitarias y de transporte. Por último, aunque se ha avanzado bastante en muchos ámbitos internacionales para concienciar acerca de los problemas de la seguridad vial, aún no figura en el programa de la mayoría de las organizaciones de desarrollo y las instituciones de préstamo.

37. En el plano regional, los asociados del Grupo de colaboración han logrado ofrecer oportunidades para que los dirigentes regionales deliberen acerca de las mejores formas de cooperación entre los países en relación con los problemas de la seguridad vial. No obstante, no existe una plataforma mundial para un intercambio de información y estrategias sobre seguridad vial entre ministerios. Algunos organismos han pedido que se celebre una conferencia ministerial sobre seguridad vial con los auspicios de las Naciones Unidas, en la que se examinen los adelantos realizados en el ámbito internacional, incluida la aplicación de las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y de las resoluciones de la Asamblea General sobre la seguridad vial.

38. Los montos de financiación para la seguridad vial aún no guardan proporción con la magnitud del problema y deben redoblarse los esfuerzos para recabar apoyo financiero adicional para proyectos de seguridad vial. En particular, las intervenciones de infraestructura vial destinadas al mejoramiento de la seguridad siguen presentando grandes dificultades para los países en desarrollo, aun cuando las inversiones para el aumento de la seguridad arrojan un rédito social muy elevado y ponen de manifiesto la insuficiencia de las inversiones en otros ámbitos. El Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial es un instrumento importante para movilizar el apoyo que se necesita con tanta urgencia.

39. Aún hay necesidad de contar con un mecanismo para evaluar los adelantos que realizan los países respecto de la ejecución de intervenciones que contribuyen a la reducción de las lesiones por accidentes de tránsito, como se expresa en las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*.

40. **Por consiguiente, se recomienda que la Asamblea General:**

a) **Reafirme su compromiso de hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo;**

b) **Reafirme su deseo de que la OMS continúe coordinando la seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas, en estrecha colaboración con las comisiones regionales, aliente a los Estados Miembros a apoyar la labor al respecto y facilite su capacidad de obtener apoyo financiero, político y técnico;**

c) **Inste a los Estados Miembros a que elaboren programas y planes de acción sobre seguridad vial, señalando que esos programas deben considerarse inversiones beneficiosas para los gobiernos. En ellos se habrá de adoptar una perspectiva amplia de la prevención de las lesiones provocadas por accidentes de tránsito, prestando particular atención a las necesidades en la materia de las personas vulnerables que utilizan carreteras, incluso mediante el mejoramiento**

del transporte público y la creación de un espacio para peatones y ciclistas en las calzadas;

d) Aliente a los Estados Miembros a que sigan utilizando el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* como marco para las iniciativas de seguridad vial y apliquen sus recomendaciones, incluida la de establecer un organismo directivo sobre seguridad vial y elaborar planes de acción nacionales para reducir las lesiones causadas por accidentes de tránsito;

e) Aliente a los Estados Miembros a que presten especial atención a los factores de riesgo, como el hecho de no usar cinturones de seguridad ni sillas protectoras para niños, el no usar cascos protectores, la conducción en estado de ebriedad y la velocidad inadecuada o excesiva, así como al desarrollo de infraestructuras apropiadas, incluso mediante la promulgación y el cumplimiento de leyes, la realización de las campañas de sensibilización que sean necesarias y la instauración de métodos adecuados para supervisar y evaluar las actuaciones que se lleven a cabo;

f) Aliente a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que se adhieran a la Convención sobre la Circulación Vial y la Convención sobre la Señalización Vial y a que las apliquen con carácter de estrategias fundamentales para el aumento de la seguridad vial en sus países;

g) Apoye las iniciativas de las organizaciones y órganos del sistema de las Naciones Unidas para la creación y utilización de instrumentos para la medición de los adelantos logrados en la ejecución de proyectos de seguridad vial;

h) Aliente a los Estados Miembros a que sigan intensificando el diálogo intersectorial sobre la prevención de lesiones causadas por accidentes de tránsito y a que presten apoyo a la celebración de una conferencia ministerial sobre seguridad vial, con los auspicios de las Naciones Unidas, para pasar revista a los adelantos logrados en relación con la seguridad vial en el plano internacional, incluida la aplicación de las recomendaciones que figuran en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y en las resoluciones de la Asamblea General relativas a la seguridad vial;

i) Exhorte a los Estados Miembros a que prosigan las campañas de concienciación acerca de la seguridad vial en los planos internacional y nacional mediante la organización de actividades de promoción y la intensificación de las actividades en curso en consonancia con la magnitud del problema, en particular alentando a que se observe el Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico e invitando a la OMS, en colaboración con las comisiones regionales, a que organice la segunda Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial;

j) Exhorte a las instituciones de desarrollo y la comunidad internacional en general a que consideren a la seguridad vial como parte integrante del programa internacional de desarrollo;

k) Aliente a los organismos del sistema de las Naciones Unidas y a otras organizaciones internacionales que cuenten con grandes flotas de vehículos a

**que adopten medidas para la resolución del problema de la seguridad de los vehículos en sus organizaciones;**

**l) Reconozca la importancia del Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial como medio de aumentar los recursos necesarios para atender los problemas que plantea la seguridad vial en los países de ingresos bajos y medios;**

**m) Aliente a los Estados Miembros a que redoblen sus esfuerzos por mejorar la atención de emergencia de traumatismos y los servicios de rehabilitación en sus países;**

**n) Pida que el Secretario General le presente un informe al respecto en su sexagésimo cuarto período de sesiones.**

\_\_\_\_\_