

La mejora de la seguridad vial

Establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico



Informe y recomendaciones



NACIONES UNIDAS

Comisiones regionales de las Naciones Unidas

Informe sobre la ejecución del proyecto

**“Mejora de la seguridad vial en el mundo:
Establecimiento de objetivos regionales y
nacionales para la reducción de víctimas por
accidentes de tráfico”,**

**Financiado por la Cuenta de las Naciones Unidas
para el Desarrollo**



NACIONES UNIDAS
Nueva York y Ginebra, 2010

NOTA

Las denominaciones empleadas y la presentación del material de esta publicación no implican la expresión de opinión alguna por parte de la Secretaría de las Naciones Unidas en cuanto a la situación legal de cualquier país, territorio, ciudad o área o de sus autoridades, o concerniente a la delimitación de sus fronteras o límites.

RECONOCIMIENTOS

Este informe sobre la ejecución del proyecto "Mejora de la seguridad vial en el mundo: establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidente de tráfico", financiado por la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo, fue encargado por la CEPE, con la generosa financiación adicional de la gTKP, de la experta en seguridad vial Kate McMahon; fue elaborado de forma conjunta con las secretarías de todas las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas.

NACIONES UNIDAS



NATIONS UNIES

SECRETARÍA GENERAL

PRÓLOGO A LA PUBLICACIÓN SOBRE SEGURIDAD VIAL DEL PNUD

En un mundo donde más de 1 millón de personas pierde la vida y más de 50 millones resultan heridas cada año a causa de los accidentes de tránsito, esta publicación ofrece un servicio fundamental.

Más de la mitad del total de las víctimas de accidentes de tránsito se encuentra en edad de trabajar. Así que, además de causar un sufrimiento indecible, las lesiones y decesos a causa de accidentes de tránsito en todo el mundo impone un costo financiero anual que asciende a los cientos de miles de millones de dólares. En países de ingresos bajos y medianos, este costo es superior a la asistencia al desarrollo que reciben.

La seguridad vial es por tanto una importante inquietud mundial social, económica y está relacionada al desarrollo y a la salud pública. Y debido a que el número de automóviles que circula por las vías de tránsito es cada vez mayor en un gran número de países, el problema podría empeorar en forma precipitada. Existe una necesidad urgente de efectuar mayores esfuerzos para reducir estas innecesarias lesiones y decesos.

Muchos de los accidentes de tránsito son causados por factores que son conocidos y que pueden prevenirse. Estos incluyen conducir a alta velocidad o bajo la influencia del alcohol; no utilizar el cinturón de seguridad, asientos para niños o cascos; falta de respeto hacia los usuarios vulnerables, entre ellos peatones y ciclistas, y una infraestructura vial insegura. Nosotros sabemos cómo hacer frente a estos factores. Pero debemos achicar la brecha entre saber y hacer.

Algunos estudios demuestran que los países que han establecido un objetivo de reducción de víctimas viales poseen un registro de seguridad vial mejor y una menor cantidad de víctimas fatales que aquellos que no lo han establecido. Fijar objetivos ayuda a motivar a la gente a llevar a cabo una acción, y a ganar apoyo político e institucional.

Un nuevo proyecto de las comisiones regionales de las Naciones Unidas ha examinado cómo el establecimiento de objetivos puede ayudar a los países a aplicar políticas de seguridad vial de manera eficaz, en un período de dos años. Esta publicación es el resultado de ese proyecto. Proporciona pautas y recomendaciones que permitan establecer y alcanzar aquellos objetivos adecuados para cada país y para cada región.

Recomiendo este informe a todos aquellos que están preocupados por los traumatismos y decesos acaecidos en las vías de tránsito. Insto a los Estados miembros de las Naciones Unidas y asociados mundiales en pro de la seguridad vial a que fomenten la cooperación bajo el auspicio de las Naciones Unidas, a que apliquen las estrategias que sabemos que concientizarán, mejorarán la seguridad y, en última instancia, salvarán vidas.

Ban Ki-moon

ÍNDICE

1 Introducción	1
1.1 Introducción	1
1.2 Antecedentes	1
1.3 Objetivos y fundamentos del proyecto	3
1.3.1 Importancia del enfoque orientado a objetivos	3
1.3.2 Tipos de objetivos	5
1.3.3 Ejemplos de objetivos nacionales de seguridad vial	7
1.3.4 Objetivos ambiciosos a largo plazo y enfoque orientado hacia un Sistema Seguro	7
1.3.5 Finalidad y metodología del proyecto de establecimiento de Objetivos del PNUD	8
2 Implementación del proyecto en la región de la CEPE	10
2.1 Situación de la seguridad vial en la región de la CEPE	10
2.2 Situación de la seguridad vial en la CEPE por grupos subregionales	18
2.2.1 Estados Miembros de la UE	18
2.2.2 Europa Oriental, Cáucaso y Asia Central	21
2.2.3 Europa sudoriental	23
2.3 Elección de países para la aplicación de medidas	25
2.4 Seminario regional de la CEPE	26
2.4.1 Participación	26
2.4.2 Sesiones de apertura	26
2.4.3 Situación de la seguridad vial por país	27
2.4.4 Informes de las otras comisiones regionales de las Naciones Unidas	30
2.4.5 Presentaciones de expertos internacionales	31
2.5 Conferencia para la mejora de la seguridad vial en Europa Sudoriental	33
2.5.1 Participación	33
2.5.2 Sesiones de apertura	34
2.5.3 Seguridad vial en Grecia	34
2.5.4 Seguridad vial en Europa sudoriental	35
2.5.5 Presentaciones de expertos internacionales	38
2.6 Conclusiones y recomendaciones propuestas en el seminario y la conferencia	39
2.7 Debate sobre los resultados del seminario y la conferencia y su contribución al proyecto de establecimiento de objetivos del PNUD	41
2.8 Gira-seminario de estudios en Suecia	42
2.9 Seminario Nacional en Kirguistán	43
2.10 Declaración del Eurobasket sobre Seguridad Vial	44
3 Actividades llevadas a cabo en otras comisiones regionales de las Naciones Unidas	44
3.1 Implementación del proyecto de objetivos en la región de la CEPAL	45
3.1.1 Seminarios en la región de la CEPAL	46
3.2 Implementación del proyecto de objetivos en la región de la CESPAC	48
3.2.1 Disertaciones en la región de la CESPAC	49
3.3 Implementación del proyecto de objetivos en la región de la CEPA	52

1 INTRODUCCIÓN

1.1 Introducción

Las lesiones por accidente de tráfico constituyen un grave problema a nivel social, económico, de desarrollo y de salud pública. Se estima que cada año los accidentes viales se cobran la vida de más de 1,3 millones de personas y que al menos 50 millones de personas resultan heridas. Los países en vías de desarrollo y las economías en transición deben soportar la carga más pesada, por lo que los accidentes de tráfico son un problema relacionado con el desarrollo que afecta de forma desproporcionada a las personas con bajos recursos en los países de ingresos bajos y medios. Por ejemplo, cuando el cabeza de familia pierde la vida o queda discapacitado en un accidente de tráfico, la familia entera podría empobrecerse. En términos generales, se estima que los accidentes viales representan entre un 1 y un 3 por ciento del PNB de un país.

Durante casi 60 años, el sistema de las Naciones Unidas y sus estados miembros han reconocido la necesidad de mejorar la seguridad vial. Diversas organizaciones regionales y mundiales, entre ellas las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial, han efectuado una vasta labor en esta materia.

La Comisión Económica para Europa (CEPE) fue pionera en la realización de actividades relacionadas con la seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas al establecer un Comité Especial para la prevención de accidentes viales en marzo de 1950, al que siguió el Grupo de expertos sobre Seguridad Vial (GE.20).

En 1988, se estableció el Grupo de trabajo para la Seguridad Vial (WP.1), un grupo intergubernamental en el que las ONGs participantes desempeñaron un papel activo. Su función principal es proteger los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas destinados a armonizar las normas de tráfico. En este contexto, es de suma importancia el compromiso de la CEPE de actuar de forma global mediante la elaboración y enmienda de normas técnicas de seguridad y recomendaciones. Las Convenciones sobre la circulación por carretera y sobre la señalización vial de 1968, al igual que otros instrumentos legales dirigidos a los factores principales de los accidentes viales, es decir al comportamiento del usuario de las carreteras, al vehículo y a la infraestructura, han contribuido de forma efectiva a la mejora de la seguridad vial y a la promoción de acciones globales de modo sistémico y proactivo.

A su vez, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) ha estado trabajando en la cuestión de la seguridad vial desde 1951, mientras que las otras Comisiones Regionales han incluido más recientemente esta cuestión.

1.2 Antecedentes

El *Informe Mundial sobre Desastres* presentado por la Cruz Roja Internacional en 1998 advirtió que "los accidentes viales son un desastre mundial que empeora cada día, destruye la vida y el sustento de las personas, dificulta el desarrollo y deja a millones de personas en un estado de enorme vulnerabilidad." Desde entonces, se ha reconocido la creciente carga que suponen los accidentes de tráfico y en el 2004 la OMS junto con el Banco Mundial publicaron el primer *Informe Mundial sobre Prevención de Traumatismos Causados por el Tránsito* (OMS 2004).

Se reconoció la necesidad de implementar medidas para mejorar la seguridad vial en el mundo en las siguientes resoluciones aprobadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas: 58/289 de abril de 2004, 60/5 de octubre de 2005, y 62/244 de marzo de 2008. La resolución 60/5, en especial, afianza el mandato de las Comisiones Regionales y Agencias de las Naciones Unidas para tomar iniciativas en esta materia,

mientras que la resolución 62/244 invita a "todos los Estados Miembros a participar en proyectos que lleven a cabo las comisiones regionales de las Naciones Unidas para ayudar a los países con ingresos bajos y medianos a que puedan determinar sus propios objetivos nacionales y regionales para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico".

Las comisiones regionales de las Naciones Unidas abogan por un mayor compromiso político hacia la seguridad vial y contribuyen a su mejora en las regiones respectivas mediante toda una variedad de iniciativas y proyectos, y gracias a la colaboración de los principales asociados internacionales en materia de seguridad vial.

El Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Vial de Asia desarrollado bajo los auspicios de la CESPAP entró en vigencia en el año 2005. Es el primer instrumento jurídico de las Naciones Unidas en ese continente que incluye reglamentación sobre seguridad vial. La CESPAP organizó una conferencia ministerial sobre transporte en Pusán, República de Corea, en noviembre de 2006, en la que los ministros aprobaron la Declaración de Mejora de la Seguridad Vial en Asia y el Pacífico. Los países miembros de la CESPAP han desarrollado una serie de metas, objetivos e indicadores basados en esta declaración.

Otro ejemplo de contribución concreta fue la Conferencia sobre Seguridad Vial de África, que tuvo lugar en Accra, Ghana, en febrero de 2007, y que fue organizada de forma conjunta por la Comisión Económica para África (CEPA) y otros asociados. Los ministros participantes aprobaron la Declaración de Accra en la que se comprometieron a trabajar de forma conjunta con el objetivo de detener la epidemia creciente de muertes y heridos en las carreteras africanas.

La Comisión Económica y Social para Asia Occidental de las Naciones Unidas (CESPAO) ha organizado una serie de encuentros regionales sobre seguridad vial, que han tenido lugar en la región mediterránea oriental.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), junto a otros asociados, patrocinaron el Primer Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe celebrado en San José, en septiembre de 2006. Los participantes de esta conferencia latinoamericana diseñaron una serie de medidas sobre seguridad vial en las Américas y aprobaron la Declaración de San José, que incluye una llamada a la creación de un comité regional de asistencia para ayudar a los países a colaborar en la seguridad vial.

El proyecto: "*Mejora de la seguridad vial en el mundo: establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico*", al que se refiere la Resolución aprobada por la Asamblea General 62/244, está financiado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) para el período 2008-2009. Este proyecto reconoce el valor de los objetivos destinados a mejorar la seguridad vial, y se creó con el fin de asistir a los gobiernos de países con ingresos bajos y medianos en el desarrollo de objetivos nacionales y regionales sobre seguridad vial, así como para el intercambio de experiencias sobre buenas prácticas que les permitan alcanzar estos objetivos para el año 2015. Las actividades de este proyecto incluyeron encuentros regionales, servicios de asesoramiento, casos de estudio, informes sobre el establecimiento y logro de objetivos sobre seguridad vial, y aportes destinados a la Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial que se celebró en Moscú los días 19 y 20 de noviembre de 2009.

En el marco del proyecto, la CEPE organizó un seminario destinado a los países de la Comunidad de Estados Independientes (CEI), que fue celebrado en la ciudad de Minsk, Bielorrusia, en mayo de 2009. Se celebró una conferencia sobre seguridad vial para los países de Europa Sudoriental en la ciudad de Calcis, Grecia, en junio de 2009. En esa ocasión, la CEPE, la Federación Europea de Baloncesto (FIBA Europa), la Federación

Griega de Baloncesto y los jugadores del equipo nacional griego de baloncesto, firmaron una declaración en la que solicitaron un "trabajo en equipo y juego limpio en la cancha de baloncesto y en nuestras carreteras". En noviembre de 2009, se organizó en Suecia una gira-seminario de estudios destinado a expertos de los países de la CEPE con bajos y medianos ingresos, en colaboración con la Administración Sueca de Carreteras, al que siguió otro seminario nacional sobre seguridad vial en Kirguistán.

Dichas conferencias y reuniones se organizaron en el marco del proyecto por todas las Comisiones Regionales en colaboración con otras importantes organizaciones internacionales relacionadas a la seguridad vial, y se celebraron en diversas partes del mundo. La CESPAP organizó dos reuniones, una en la ciudad de Bangkok, Tailandia, en octubre de 2008 y otra en septiembre de 2009, destinadas a grupos de expertos a fin de que pudieran debatir la mejora de la seguridad vial. En junio de 2009, se celebró un taller en la ciudad de Abu Dhabi, Emiratos Árabes Unidos, sobre cómo establecer objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico. En julio de 2009, la CEPA celebraron una conferencia y un taller sobre "Carreteras seguras en África" en la localidad de Dar Es Salaam, Tanzania. Asimismo, se organizaron varios talleres en el marco del proyecto presentado por la CEPAL que tuvieron lugar en la ciudad de Buenos Aires, Argentina en noviembre de 2008; en la ciudad de Panamá en mayo de 2009; y en la localidad de Georgetown, Guyana, en agosto de 2009.

El presente informe describe los objetivos del proyecto, las actividades regionales, y los temas fundamentales que permitirán establecer y alcanzar de forma eficaz los objetivos de seguridad vial. Ha sido encargado por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas; mientras que la Asociación Global de Conocimiento del Transporte (gTKP, por sus siglas en inglés) proveyó generosamente fondos adicionales.

A la luz de los excelentes resultados alcanzados por aquellos países que determinaron objetivos como parte de una estrategia efectiva de seguridad vial, la promoción de objetivos para la seguridad vial se escogió como tema del proyecto del PNUD. Existe un creciente reconocimiento a nivel mundial sobre el potencial de establecer objetivos a nivel regional o nacional para dar impulso al mayor nivel de actividad en materia de seguridad vial que se necesitará durante la próxima década si se pretende detener e invertir estas tendencias actuales sobre víctimas por accidentes de tráfico que van en aumento.

El apartado siguiente analiza cómo pueden contribuir los objetivos a lograr que las carreteras mundiales sean más seguras durante el "decenio de acción destinado a la seguridad vial en el mundo", que se debatió en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial y que tuvo lugar en Moscú, en noviembre de 2009. Se comunicó un resumen de este informe durante la conferencia.

1.3 Objetivos y fundamentos para el proyecto

Se logra mejorar el rendimiento de la seguridad vial mediante el establecimiento de objetivos ambiciosos de reducción de víctimas y la adopción de un enfoque orientado a un sistema seguro.

1.3.1 Importancia del enfoque orientado a objetivos

Desde finales de la década de 1980, los programas de seguridad vial orientados a objetivos han sido el enfoque cada vez más adoptado por los países miembros de la OCDE. En el informe elaborado por esta institución "*Programas de seguridad vial orientado a objetivos*" de 1994 (OCDE, 1994) se llegó a la conclusión de que:

- La existencia de objetivos, así como de programas de seguridad vial orientados a objetivos, aumenta la probabilidad de que se implementen políticas de seguridad.

- Las instituciones de aquellos países que implementaron programas de seguridad vial orientados a objetivos modifican su comportamiento una vez que se da comienzo a tales programas. Este tipo de programas pueden dar como resultado una mejor integración de los esfuerzos institucionales existentes, por lo general, requieren una mayor coordinación y con frecuencia producen una distribución de recursos más precisa.
- Los programas de seguridad vial que disponen de unos objetivos cuantificados tienen un mayor alcance que aquellos que no lo poseen y la determinación de objetivos conduce a la implementación de programas mejores y más realistas.

El informe que se realizó en base a una investigación noruega (Elvik 1993) mostró el análisis del funcionamiento de la seguridad vial en los condados noruegos y encontró que aquellos condados que habían establecido objetivos cuantitativos habían mejorado con mayor éxito la seguridad vial que los que no los habían fijado. La OCDE estudió en mayor profundidad el tema del establecimiento de objetivos en su informe *Seguridad en las carreteras. ¿Cuál es la visión de futuro?* (OCDE 2002). En él, llegó a la conclusión de que este procedimiento ha demostrado ser una valiosa herramienta en el desarrollo de un programa efectivo de seguridad vial. Existen varias razones por las que los objetivos de seguridad vial ofrecen ventajas:

- El establecimiento de objetivos transmite la importancia de la seguridad vial.
- Los objetivos instan a las partes interesadas a actuar e incrementan la responsabilidad de alcanzar los resultados fijados.
- Los objetivos transmiten el mensaje de que el Gobierno toma en serio la reducción en el número de víctimas viales.
- Los objetivos subnacionales amplían el sentido de pertenencia al crear una mayor responsabilidad, establecer más asociaciones y generar más medidas.
- Los objetivos incrementan la conciencia pública y de los medios de comunicación y motivan a los políticos a apoyar los cambios legislativos, así como a proveer los recursos necesarios.

Hacia el año 2004, una gran cantidad de países había fijado objetivos a nivel nacional. Además, la CEMT, Conferencia Europea de Ministros de Transportes, estableció un objetivo común para todos sus países miembros de reducir el número de muertes en un 50% entre el 2000 y el 2012. Asimismo, los países miembros de la Unión Europea fijaron el objetivo de reducirlas en un 50% entre los años 2001 y 2010. Estos eran objetivos ambiciosos y la actuación hacia su consecución fue variable. Un análisis de la actuación de la seguridad en 14 países miembros de la OCDE (Wong et al 2006) mostró que los países que establecieron objetivos obtuvieron mejores resultados que aquellos que no los establecieron durante el período transcurrido entre 1981 y 1999. Reveló también que, en general, los países que establecieron objetivos tuvieron un 17% menos de víctimas mortales que los países que no los establecieron. El *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tráfico* (OMS, 2004 op cit) recomendó que las estrategias nacionales de seguridad vial deben incluir objetivos ambiciosos, pero alcanzables y que deben estar sustentados por planes nacionales que implementen estrategias específicas para alcanzarlos. Sin embargo, el establecimiento de objetivos no garantiza su logro y pocos de los países miembros de la OCDE están encarrilados para alcanzar el objetivo fijado para el 2012 según la actuación actual.

Al reconocer la necesidad de revisar el funcionamiento de la seguridad vial y de considerar cómo se pueden establecer y alcanzar objetivos estimulantes y ambiciosos, el Centro de Investigación de la OCDE y la CEMT conformaron un grupo de expertos para que revisaran los avances tecnológicos para mejorar los resultados en materia de seguridad vial. El informe *Objetivo Cero: objetivos ambiciosos para la seguridad vial y el enfoque orientado hacia un sistema seguro* (OCDE 2008) describe el cambio fundamental que hay que dar en el pensamiento sobre la seguridad vial para lograr a largo plazo objetivos muy ambiciosos. Las conclusiones del informe *Objetivo Cero*

proporcionan el marco que llevaron a la elaboración de las recomendaciones que se presentan en este informe.

Recomendaciones del informe "Objetivo Cero"

1. Adoptar una visión muy ambiciosa de la seguridad vial
2. Fijar objetivos provisionales que permitan acercarse de forma sistemática a la visión adoptada
3. Desarrollar un enfoque orientado hacia un sistema seguro, fundamental para alcanzar objetivos ambiciosos
4. Aplicar estrategias de probada eficacia para obtener beneficios inmediatos
5. Recopilar y analizar una cantidad de datos suficiente para permitir entender los riesgos de colisión y el funcionamiento actual
6. Fortalecer el sistema de gestión de la seguridad vial
7. Acelerar la transferencia de conocimiento
8. Invertir en seguridad vial
9. Fomentar el compromiso entre los más altos niveles de gobierno

1.3.2 Tipos de objetivos

Los objetivos de seguridad vial pueden ser pretenciosos o de base empírica. Los objetivos pretenciosos se utilizan en varios países y por lo general aspiran a una considerable reducción en el número de víctimas mortales en las carreteras. Cuentan con la ventaja de ser ambiciosos y pueden suponer un cambio de mentalidad de un enfoque conservador hacia la reducción de víctimas. Sin embargo, no están vinculados a intervenciones específicas ni a programas de seguridad vial y pueden resultar poco efectivos en el momento de establecer un profundo diálogo entre el gobierno, las partes interesadas y el público tan necesario para asegurar una acción sostenida y eficaz. Si no se perciben estos objetivos como viables y alcanzables estos podrían minar la credibilidad de su establecimiento, lo que podría impedir mejoras en la gestión y los programas destinados a la seguridad vial. La característica principal de los objetivos pretenciosos es que sirven como medio para establecer una visión a largo plazo de la mejora de la seguridad vial, como el logro de la eliminación de víctimas mortales y heridos de gravedad, combinados con objetivos provisionales que permitan obtener mejoras cuantificables durante unos períodos de tiempo específicos.

La visión que tiene un país con respecto a la seguridad vial señala los valores que ostenta una comunidad con respecto al grado de aceptabilidad del trauma de las carreteras como consecuencia de la movilidad. Algunos países han adoptado la postura de que es inaceptable que cualquier persona pierda la vida o resulte gravemente herido debido a un accidente de tráfico. La *Perspectiva Cero* de Suecia, por ejemplo, afirma que "Nadie debe perder la vida o sufrir heridas de gravedad debido a un accidente de tráfico. Asimismo, tanto el diseño como el funcionamiento del sistema de transporte vial debe ser adaptado a los requisitos que deriven de esta resolución". Un enfoque similar adoptaron los Países Bajos quienes acogieron una visión basada en la seguridad sostenible enfocada a la prevención de colisiones y a la construcción de carreteras más permisivas a los errores humanos que cometen los usuarios de las carreteras. Este enfoque orientado a un sistema seguro será descrito más adelante.

Otros países adoptaron posturas como la Visión sobre Seguridad Vial 2010 de Canadá de "tener las carreteras más seguras del mundo", una postura que también plantea Gran Bretaña para su estrategia posterior al 2010.

Los objetivos provisionales que apoyan las posturas de seguridad vial deberían ser, en lo posible, de base empírica. Es decir, deberían reflejar el impacto estimado de las

intervenciones expuestas en la estrategia de seguridad vial. Por lo general, los objetivos derivados de una investigación científica se basan en el análisis de pruebas empíricas anteriores sobre la eficiencia de las intervenciones, en combinación con el análisis de tendencias de víctimas pasadas y futuras. De este modo, se pueden vincular los objetivos a una estrategia orientada a resultados y a un plan de gestión de seguridad vial que establezca y asigne una clara responsabilidad al gobierno y a los organismos clave. La recopilación y análisis de información fehaciente es esencial en el proceso de establecimiento de objetivos de base empírica, así como en el control de los resultados de los diversos programas, a fin de garantizar una progresión acorde a lo estipulado para alcanzar el objetivo.

Asimismo, se pueden fijar objetivos a distintos niveles: objetivos de resultado final, de resultados intermedios o de producción. Por lo general, los objetivos de resultado final se refieren al número total de víctimas a causa de accidentes de tráfico, ya sea durante un año específico o como parte de un enfoque a largo plazo como puede ser el de cero muertes. Los objetivos establecidos por un tiempo determinado, se suelen fijar para un período de 10 años. Los objetivos de resultados intermedios, o indicadores del nivel de seguridad, establecen metas destinadas a elementos específicos de una estrategia de seguridad vial. Pueden estar relacionados con la reducción de factores de riesgo claves como la velocidad, el consumo de alcohol al conducir, la utilización del cinturón de seguridad y del casco o con las normas para vehículos e infraestructuras. Pueden ser específicos para una región o pueden referirse a grupo específicos de usuarios de las carreteras. Los objetivos de producción son objetivos físicos alcanzables como, por ejemplo, el número de operaciones de control de velocidad y están vinculados a los medios disponibles para permitir obtener el resultado deseado.

Por lo general, se fijan objetivos de resultado final. En muchos países existe una mayor disponibilidad de información sobre resultados finales que sobre resultados intermedios o de producción. Sin embargo, esa información desglosada es importante para lograr una mayor comprensión de los riesgos de colisión y para determinar las medidas prioritarias a llevar a cabo en un determinado país. Asimismo, es fundamental para el adecuado diseño de estrategias a medida, para una eficaz implementación de intervenciones en áreas de mayor riesgo y en las que se pueden obtener potencialmente las mejoras más notables, y para el control de eficiencia. (Wegman et al 2006).

También se pueden fijar objetivos a nivel nacional o regional. Los objetivos regionales pueden dar un impulso útil al establecimiento de objetivos nacionales, además de cumplir una función unificadora con respecto al funcionamiento a nivel regional. Es discutible el hecho de que, sin el establecimiento de unos objetivos nacionales secundarios y sistemáticos la probabilidad de que se alcancen los objetivos regionales esté limitada, pues la seguridad vial es una responsabilidad nacional. Una ventaja importante de los objetivos regionales es el estímulo que ofrecen a los gobiernos nacionales para que prioricen la seguridad vial y establezcan un parámetro que determine el nivel de progreso necesario y deseado. Para los países con ingresos bajos y medios tienen un valor especial como medio para fomentar la seguridad vial. El aval ministerial de un objetivo regional puede ser el paso inicial necesario para desarrollar el programa de seguridad vial en un país determinado. El control periódico del progreso que se efectúa en una región determinada es una valiosa manera de elevar el perfil de la seguridad vial y de resaltar dónde es necesario implementar más medidas. La información comparativa sobre el progreso puede resultar un gran estímulo dado que ningún país desea destacar por su mal funcionamiento con respecto a los demás.

No existe ninguna regla que estipule si los objetivos regionales deberían anteponerse a los nacionales o viceversa. Es posible que algunos países antepongan sus objetivos a los regionales, en especial los países de ingresos elevados que cuentan con una tradición de programas de seguridad vial. Sin embargo, un acuerdo con los objetivos regionales

puede servir para incrementar la ambición y centrar aún más la atención en la consecución de los objetivos.

1.3.3 Ejemplos de objetivos nacionales de seguridad vial

Entre los años 1996 y 2007, Suecia estableció un objetivo de un 50% de reducción de las víctimas mortales, junto con varios objetivos secundarios relacionados con la disminución de ciertos tipos específicos de accidentes, tales como colisiones frontales y accidentes de un solo vehículo, reducción de la velocidad e incremento del uso del cinturón de seguridad. Sin embargo, en el año 2007 la disminución de víctimas mortales fue de un 20%, una cifra que resultó mucho menor al objetivo. Por ello, se está desarrollando una nueva estrategia de seguridad vial en la que se plantean objetivos en consonancia con el enfoque Perspectiva Cero a largo plazo para el año 2020.

Canadá ha adoptado un objetivo nacional de reducción de un 30% del número de víctimas mortales y de heridos graves entre 2008 y 2010 con respecto al período comprendido entre 1996 y 2001, además de objetivos secundarios precisos que incluyen tipos específicos de accidentes y distintos grupos de usuarios de las carreteras. Los objetivos secundarios se basaron principalmente en logros anteriores y en logros estimados para el futuro.

En Gran Bretaña se estableció un objetivo nacional en el año 2000, en el que se planteó una reducción del 40% de víctimas mortales y heridos graves y del 50% de víctimas infantiles para el año 2010. Estas cifras se basaron en el promedio calculado durante el período 1994-1998. Para determinar este objetivo de forma empírica se utilizó el enfoque analítico *bottom-up*. Es decir, se examinaron las tendencias en las colisiones y en las tasas de colisión por kilómetro viajado por grupo de usuarios de carreteras y se calculó la eficacia de las medidas potenciales teniendo en cuenta el distinto crecimiento del tráfico y los diferentes escenarios en los que se aplicaban las normas. Solo en Gran Bretaña se estableció un objetivo secundario de reducir las víctimas especialmente en aquellas zonas en las que se detectaba marginación social, y así se integró las políticas en materia de seguridad vial en la prioridad del gobierno en cuanto a políticas sociales de mejorar el bienestar en estas áreas. En el año 2008, el número de víctimas mortales y de heridos de gravedad había disminuido en un 40%, logrando así el objetivo establecido para el año 2010. Asimismo, se superó el objetivo fijado para víctimas infantiles de 50% al reducirse la cifra de víctimas mortales y heridos de gravedad en un 59%. Sin embargo, la reducción de víctimas mortales en un 29% fue menor que la reducción de heridos de gravedad. En la actualidad, se están elaborando y estudiando nuevos objetivos para el año 2020 destinados a víctimas mortales y heridos de gravedad por separado.

1.3.4 Objetivos ambiciosos a largo plazo y enfoque orientado hacia un sistema seguro

Por lo general, el período calculado al establecer un objetivo es de aproximadamente diez años. Pero en la actualidad, varios países han adoptado un nuevo enfoque con respecto a la formulación de estrategias y planeamiento que se centra en un objetivo a largo plazo además de en una meta numérica. Esto supone un cambio radical en el sector encargado de la seguridad vial, que refleja la necesidad de elevar el nivel de ambición a fin de lograr unificar criterios de seguridad con los demás sectores de transporte, como el de la aviación. Mientras que tales perspectivas parecían inalcanzables en el pasado, en la actualidad, y cada vez para más países, se está convirtiendo en algo políticamente inaceptable el hecho de acumular un número considerable de víctimas mortales y heridos de gravedad en la red vial. De este modo, la supresión de víctimas mortales y de heridos de gravedad se ha convertido en el nivel de ambición adecuado a largo plazo.

Este cambio en el nivel de ambición exige un importante vuelco normativo y un compromiso de innovación que permita alcanzar los resultados deseados, en lugar de basarse solo en las expectativas de rendimiento actuales y proyectadas. Esto supone la combinación de objetivos pretenciosos y de base empírica. Estos últimos deben ser utilizados como guía para alcanzar el objetivo final, y el nivel de ambición debe determinar las intervenciones. El cambio de política necesario más importante viene representado por el Enfoque orientado hacia un sistema seguro.

El informe *Objetivo cero* describe de forma detallada el enfoque orientado a un sistema seguro. Su fundamento es que un usuario de las carreteras no debería ser sometido a un nivel de fuerza de impacto tal que le pueda ocasionar traumatismos graves o hasta la muerte. Esto lleva a la necesidad de generar un pensamiento innovador con respecto a las intervenciones, que incluya el desarrollo de una infraestructura indulgente, la mejora de la seguridad del vehículo tanto para sus ocupantes, como para quienes estén fuera de él, y una reducción de velocidad tal que permita un mejor dominio de la fuerza de impacto y disminuir así el riesgo de sufrir traumatismos, en especial en el caso de aquellos usuarios de las carreteras que son más vulnerables. Se requiere una clara comprensión de los diferentes tipos de accidentes y de sus riesgos asociados, así como la existencia de una legislación y observancia adecuadas que permitan lograr un alto nivel de cumplimiento por parte de los usuarios de las carreteras. Debe existir un adecuado control de acceso de los conductores a la red vial, mediante regímenes de formación y evaluación, así como una correspondencia de la seguridad vial con otras metas sociales. Es necesario centrarse en lograr una interacción entre las intervenciones para reducir el riesgo de colisión y el nivel de gravedad, gestionando la interconexión entre la carretera y el vehículo, el vehículo y el conductor y usuarios de las vías públicas no motorizadas, y la infraestructura. Un elemento fundamental es la adecuada capacidad de gestión institucional para dar prioridad a la seguridad vial en áreas ajenas a aquellas en las que tradicionalmente se toman medidas.

1.3.5 Finalidad y metodología del proyecto de establecimiento de objetivos del PNUD

El proyecto *Mejora de la seguridad vial en el mundo: establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico* se ha iniciado como continuación a los esfuerzos realizados para implementar las recomendaciones propuestas en la Resolución aprobada por la Asamblea General de las Naciones Unidas 60/5, ratificada en la Resolución 62/244 en la que se planteó la importancia de abordar las cuestiones relacionadas con la seguridad vial y la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional y el intercambio de conocimientos, teniendo en cuenta las necesidades de los países en vías de desarrollo. Aquellos programas de seguridad vial que se centran en objetivos específicos basados en evidencia empírica han demostrado ser un medio eficaz para elevar el funcionamiento de la seguridad vial en varios países desarrollados. Por ello, este proyecto pretende asistir principalmente a los países de recursos bajos y medios para que puedan determinar sus propios objetivos de reducción de víctimas mortales a nivel nacional y regional, y les ofrece ejemplos de buenas prácticas de seguridad vial que podrían ayudarles a alcanzar los objetivos establecidos para el año 2015.

Con el fin de lograr mejoras reales y eficaces a nivel de seguridad vial, los objetivos no son un fin en sí mismo. Es necesario que sean desarrollados dentro de un contexto de mejoras en la gestión de seguridad vial y que sean respaldados por una estrategia a fin de poder alcanzarlos. El proyecto se centra en una serie de seminarios en materia de seguridad vial que tendrán lugar en cada una de las zonas correspondientes a las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, en los que se informará sobre la determinación de objetivos y sobre aquellas intervenciones de buenas prácticas que han sido empleadas de forma eficaz en países que poseen estadísticas sobre seguridad vial favorables. Estos seminarios son el punto de partida de un proceso de desarrollo que será necesario para que aquellos países de ingresos bajos y medios logren reducir las

víctimas por accidentes de tráfico. Los seminarios tienen por objeto reunir a aquellos países que tienen problemas similares, junto con una amplia gama de expertos en seguridad vial provenientes de países en los que se ya se han utilizado, o se están utilizando en la actualidad, de manera eficaz objetivos que apoyan las políticas y/o programas de seguridad vial. Esta manera de compartir conocimientos es un elemento vital en las acciones que hay que llevar a cabo para mejorar la seguridad vial en todo el mundo.

Estrategias orientadas a un sistema seguro

El informe *Objetivo cero* expone los elementos fundamentales de las estrategias para implementar un enfoque orientado a un sistema seguro.

- Su objetivo es eliminar a largo plazo todas las víctimas mortales y heridos de gravedad derivados de los accidentes de tráfico.
- Reconocen que, a pesar de los esfuerzos de prevención, los usuarios de las carreteras seguirán siendo falibles, por lo que se producirán accidentes
- Hacen hincapié en el hecho de que quienes participan en el diseño del sistema de transporte en carretera deben asumir la responsabilidad de garantizar que no haya víctimas mortales ni heridos de gravedad como consecuencia de su utilización, y en que los usuarios del sistema deben aceptar la responsabilidad de respetar las normas y sus limitaciones. Para asegurar el funcionamiento del sistema de seguridad, sería de gran utilidad la creación o refuerzo de los mecanismos actuales de supervisión independiente del funcionamiento del diseño de la red.
- Su objetivo es desarrollar una red de transporte que se adapte mejor al error humano reduciendo la fuerza de impacto a través de la gestión de la interacción de todos los componentes del sistema de transporte pero, en especial, mediante una mejor gestión de la infraestructura vial, de la velocidad y de los vehículos.
- Desean alcanzar cerca del 100% de cumplimiento de las normas vigentes, una meta sólo factible mediante la aplicación de soluciones innovadoras, entre ellas la utilización de nuevas tecnologías.
- Cuentan con una estructura de gestión global, que incluye a todos los organismos gubernamentales clave y otras organizaciones que juegan un papel en la determinación de un funcionamiento seguro del sistema de transporte.
- Vinculan las decisiones sobre gestión de seguridad con decisiones más amplias sobre transporte y planificación que responden a objetivos económicos más amplios y a objetivos relacionados con la salud humana y medioambiental.
- Reorientan sus intervenciones a fin de centrarlas en el inherente nivel de calidad de la seguridad de la infraestructura vial, y a fin de adaptar la velocidad de desplazamiento a los límites de seguridad que implica esa infraestructura, tanto en una calle de acceso urbano, como en una autopista principal.
- Otorgan una mayor prioridad a la utilización de tecnología para mejorar la seguridad de la red vial de transporte, como el dispositivo de bloqueo del sistema de ignición para combatir el problema del consumo de alcohol al conducir, o la mejora de la seguridad inherente en los vehículos, e intentan establecer vínculos tecnológicos entre el vehículo y la infraestructura vial.
- Se ocupan de la seguridad vial a nivel organizativo y empresarial, ya sea por medio de la implementación de mejoras en las normas y pautas observadas por las autoridades viales, como mediante mecanismos de fomento, como el desarrollo de normas ISO que ayuden a crear una demanda y un rendimiento comercial relacionados a productos y servicios seguros.

Los seminarios destinados al establecimiento de objetivos cubrirán los siguientes temas:

- El establecimiento de objetivos, incluyendo la recopilación de datos sobre accidentes.
- Los distintos tipos de objetivos de seguridad vial.
- Los distintos medios para mejorar la recopilación de datos.
- Buenas prácticas de seguridad viaria que han demostrado ser eficaces, dando especial énfasis a temas fundamentales como el exceso de velocidad, consumo de alcohol al conducir, estadísticas referidas a la utilización del cinturón de seguridad y el casco, y mejoras en la infraestructura.
- La importancia del compromiso político y de la correcta gestión de seguridad vial.
- La comunicación de los riesgos y la necesidad de fijar objetivos y medidas relacionados con la seguridad vial.

Ya se han establecido objetivos de seguridad vial a nivel regional:

- La Unión Europea (UE) y la Conferencia Europea de Ministros de Transporte (CEMT) establecieron el objetivo de reducir las víctimas mortales en un 50% para los años 2010 y 2012 respectivamente.
- Los Ministros de la CESPAP determinaron una reducción de 600.000 víctimas mortales para el año 2015.
- Los Ministros de Sanidad y de Transporte de la CEPA estipularon reducir en un 50% el número de víctimas mortales en las carreteras para el año 2015.

Estos objetivos regionales son un valioso punto de partida para que los países establezcan sus propios objetivos, aunque son más bien pretenciosos que de base empírica. El presente proyecto tiene como objetivo ayudar a los países a establecer objetivos nacionales basados en pruebas y vinculados a una estrategia de seguridad vial. También se espera que el proyecto sea utilizado con el fin de aumentar la conciencia pública y de los organismos que intervengan sobre la necesidad de apoyar el desarrollo y la consecución de objetivos e intervenciones de seguridad vial, y de garantizar su seguimiento y sostenibilidad. Las conclusiones del proyecto deberían redundar en un conjunto de prácticas óptimas que puedan ser utilizadas por todos los Estados miembros de la ONU que necesiten mejorar su seguridad vial.

2. IMPLEMENTACIÓN DEL PROYECTO EN LA REGIÓN DE LA CEPE

La región de la CEPE incluye un conjunto diverso de países. Sin embargo, la implementación del programa del PNUD se ha concentrado en los países que no son miembros de la UE, entre ellos las repúblicas de Asia Central. Los participantes en los seminarios celebrados en estos países, reconocieron que el número de víctimas por accidentes de tráfico aún afecta de forma radical a sus países y que la seguridad vial no es tan sólo una cuestión de transporte, sino que es un peligro que atenta contra el sector social, sanitario, económico y financiero e impacta de forma negativa en su desarrollo.



2.1 Situación de la seguridad vial en la región de la CEPE

La región de la CEPE abarca más de 47 millones de kilómetros cuadrados y cuenta con 56 Estados miembros. Entre ellos se incluyen los países de Europa, además de países de Norteamérica (Canadá y Estados Unidos), Asia Central (Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán) y Asia Occidental (Israel). La región alberga el 20% de la población mundial e incluye algunos de los países más ricos del mundo, así como países con un nivel relativamente bajo de desarrollo. El INB per cápita oscila entre US\$ 460 en Turkmenistán y US\$ 84.890 en Luxemburgo¹ (OMS 2009). El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial publicado por la OMS ofrece información

¹ No existe información disponible sobre Andorra, Liechtenstein y Mónaco

referente a los países de la CEPE correspondiente a los años 2006 y 2007, con excepción de Andorra, Dinamarca, Liechtenstein, Luxemburgo y Mónaco. Este informe es la fuente de información principal utilizada en este capítulo. Sin embargo, los datos obtenidos para los países de la UE, se ha tomado de Eurostat (oficina estadística de la Comisión Europea) con el fin de garantizar una definición coherente de víctimas mortales dentro de los 30 días. También se ha utilizado la base de datos de la División de Transportes de la CEPE para obtener información de años anteriores sobre países que no pertenecen a la UE. El cuadro 1 muestra el número de víctimas mortales, la tasa de mortalidad cada 100.000 habitantes para los años 2006 y 2007 y el grupo de países según su nivel de ingresos (IG, por sus siglas en inglés) definido por el Banco Mundial, de los Estados miembros de la CEPE.

Cuadro 1 Cantidad de accidentes mortales y tasas por millón de habitantes en los Estados miembros de la CEPE informados en el año 2007

PAÍS	VÍCTIMAS MORTALES	TASA	IG	PAÍS	VÍCTIMAS MORTALES	TASA	IG
Albania ²	384	120	M	Kazajistán ¹	4365	283	M
Alemania	4949	60	A	Kirguistán ⁵	1252	235	B
Andorra	N/A	N/A		Letonia	419	184	M
Armenia	371	124	M	Liechtenstein	N/A	N/A	A
Austria	691	83	A	Lituania	739	218	M
Azerbaiyán ¹	1107	131	M	Luxemburgo	43	90	A
Bélgica	1067	102	A	Macedonia*	140	69	M
Bielorrusia	1517	157	M	Malta	12	29	A
Bosnia y Herzegovina	428	109	M	Moldavia ⁵	589	155	M
Bulgaria	1006	132	M	Mónaco	N/A	N/A	A
Canadá*	2889	88	A	Montenegro	122	204	M
Chipre	89	104	A	Noruega	233	50	A
República Checa	1221	120	A	Países Bajos	709	43	A
Croacia	619	136	M	Polonia	5583	147	M
Dinamarca	406	74	A	Portugal	974	92	A
Eslovaquia ³	627	116	A	Reino Unido	3058	50	A
Eslovenia	292	145	A	Rumania	2712	127	M
España	3823	86	A	Federación Rusa ¹	33308	234	M

Estados Unidos*	42642	139	A	San Marino	1	32	A
Estonia	196	147	A	Serbia	962	98	M
Finlandia	380	72	A	Suecia	471	52	A
Francia	4620	75	A	Suiza*	370	49	A
Georgia ⁴	737	168	M	Tayikistán	464	69	B
Grecia	1580	141	A	Turkmenistán ^{1*}	650	131	M
Hungría	1232	123	A	Turquía ^{2*}	4633	62	M
Irlanda	338	78	A	Ucrania	9921	215	M
Islandia*	30	100	A	Uzbekistán ^{2*}	2034	74	B
Israel	398	57	A				
Italia	5131	87	A	Total de la CEPE	153.796	122	

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS, División de Transporte de la CEPE y Eurostat

Información del 2007 referida a víctimas mortales en un lapso de 30 días excepto donde se indica: 1. en un lapso de 7 días, 2. en el lugar de los hechos, 3. en un lapso de 24 horas, 4. en un lapso de 20 días, 5. en el lapso de 1 año.

*Información del 2006

Las tasas de accidentes mortales oscilan entre 29 en Malta a 283 en Kazajistán. Nueve países, todos en Europa occidental además de Israel, muestran tasas de hasta 60 por millón de habitantes. Dieciséis países muestran tasas de entre 60 y 100 por millón. Este grupo incluye a cinco países de Europa Oriental o sudoriental o de Asia Central.

Existe un total de dieciocho países que poseen tasas de entre 100 y 150 por millón, la mayoría en Europa Oriental o sudoriental y en Asia Central, además de Bélgica y Estados Unidos. Los diez países que poseen las tasas más elevadas se encuentran en Europa Oriental o Asia Central, además de Lituania.

La información provista en el cuadro 1, y en los cuadros siguientes, está basada en datos informados. El Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial (Cuadro 2) también produjo estimaciones de víctimas mortales ajustadas a la definición de 30 días para muertes por accidente de tráfico, así como estimaciones ajustadas donde es necesario para los casos en que se informaron menos de las ocurridas, basadas en un modelo de regresión binomial negativa. El cuadro 1A muestra la cantidad de víctimas mortales y tasas ajustadas. Solo se muestra el mayor cálculo de los dos, ya sea el número ajustado a la definición de 30 días o el estimado a escala. Al igual que en la tabla 1, se utilizó información provista por Eurostat para los países de la UE. Los países en los que se utilizan cifras ajustadas se muestran en negrita. La consecuencia de los ajustes es un aumento del total de la región de la CEPE del 7%.

Cuadro 1A Cantidad de accidentes mortales y tasas por millón de habitantes en los Estados miembros de la CEPE ajustados en el año 2007

PAÍS	VÍCTIMAS MORTALES	TASA	IG	PAÍS	VÍCTIMAS MORTALES	TASA	IG

Albania	499	139	M	Kazajistán ¹	4.714	306	M
Alemania	4.949	60	A	Kirguistán ⁵	1.214	228	B
Andorra	N/A	N/A		Letonia	419	184	M
Armenia	417	139	M	Liechtenstein	N/A	N/A	A
Austria	691	83	A	Lituania	739	218	M
Azerbaiyán	1.195	130	M	Luxemburgo	43	90	A
Bélgica	1.067	102	A	Macedonia*	140	69	M
Bielorrusia	1.517	157	M	Malta	12	29	A
Bosnia y Herzegovina	428	109	M	Moldavia	571	151	M
Bulgaria	1.006	132	M	Mónaco	N/A	N/A	A
Canadá*	2.889	88	A	Montenegro	122	204	M
República Checa	1.221	120	A	Noruega	233	50	A
Chipre	89	104	A	Países Bajos	709	43	A
Croacia	619	136	M	Polonia	5.583	147	M
Dinamarca	406	74	A	Portugal	974	92	A
Eslovaquia	627	116	A	Reino Unido	3.058	50	A
Eslovenia	292	145	A	Federación Rusa	35.972	252	M
España	3.823	86	A	Rumania	2.712	127	M
Estados Unidos	42.642	139	A	San Marino	1	32	A
Estonia	196	147	A	Serbia	962	98	M
Finlandia	380	72	A	Suecia	471	52	A
Francia	4.620	75	A	Suiza*	370	49	A
Georgia ⁴	737	168	M	Tayikistán	951	141	B
Grecia	1.580	141	A	Turkmenistán	926	186	M
Hungría	1.232	123	A	Turquía	10.066	134	M
Irlanda	338	78	A	Ucrania	9.921	215	M
Islandia*	30	100	A	Uzbekistán	2.644	97	B
Israel	398	57	A				
Italia	5.131	87	A	Total de la CEPE	164.915	131	

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS y Eurostat

* 2006

Se ha producido una importante variación a largo plazo en el rendimiento, así como en el nivel actual de seguridad vial entre las diferentes partes de la región de la CEPE. El cuadro 2 muestra la tendencia de los accidentes mortales en un período de diez años comprendido entre 1996 y 2006, y 1997 y 2007.

Cuadro 2 Tendencia de accidentes mortales en un período de diez años entre los años 1997 y 2007

País	Acc. Mort. 1997	Acc. Mort. 2007	% cambio	País	Acc. Mort. 1996 ó 97	Acc. Mort. 2006 ó 07	% cambio
Albania	266	384	44,4	Kazajistán ¹	2364	4365	84,6
Alemania	8549	4949	-42,1	Kirguistán ⁵	685	1252	82,8
Andorra	N/A	N/A		Letonia	594	419	-29,5
Armenia	261	371	42,1	Liechtenstein	6	0	
Austria	1105	691	-37,5	Lituania	752	739	-1,7
Azerbaiyán ¹	605	1107	83,0	Luxemburgo	60	43	-28,3
Bélgica	1364	1067	-21,8	Macedonia*	154	140	-9,1
Bielorrusia	1726	1517	-12,1	Malta	18	12	-33,3
Bosnia y Herzegovina	267	428	60,3	Moldavia	569	589	3,5
Bulgaria	915	1006	9,9	Mónaco	N/A	N/A	
Canadá*	3091	2889	-6,5	Montenegro	N/A	122	
República Checa	1597	1221	-23,5	Noruega	303	233	-23,1
Chipre	115	89	-22,6	Países Bajos	1163	709	-39,0
Croacia	714	619	-13,3	Polonia	7310	5583	-23,6
Dinamarca	489	406	-17,0	Portugal	2521	974	-61,4
Estados Unidos	41907	42642	1,7	Reino Unido	3743	3058	-18,3
Eslovaquia	788	627	-20,4	Rumania	2863	2712	-5,3
Eslovenia	357	292	-18,2	Federación Rusa	27665	33308	20,4
España	5604	3823	-31,8	San Marino	N/A	1	
Estonia	280	196	-29,7	Serbia	N/A	962	

Finlandia	438	380	-13,2	Suecia	541	471	-12,9
Francia	8445	4620	-45,3	Suiza*	616	370	-39,9
Georgia ⁴	449	737	64,1	Tayikistán	450	464	3,1
Grecia	2105	1580	-24,9	Turquía	5428	4633	-14,6
Hungría	1391	1232	-11,4	Turkmenistán	404	650	60,9
Irlanda	473	338	-28,5	Ucrania	5988	9921	65,7
Islandia*	10	30	200	Uzbekistán	1991	2034	2,1
Israel	530	398	-24,9				
Italia*	6676	5669	-15,1	Total de la CEPE		153.796	

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS, División de Transporte de la CEPE y Eurostat

Información sobre víctimas fatales en un lapso de 30 días excepto donde se indica: 1. en un lapso de 7 días, 2. en el lugar de los hechos, 3. en un lapso de 24 horas, 4. en un lapso de 20 días, 5. en el lapso de 1 año.

*Información de 1996 y 2006

El número de víctimas mortales se vio reducido en 35 países mientras que aumentó en 16. En el caso de algunos países² no había información disponible correspondiente a ambos años. Las disminuciones más notables se registraron en Portugal, Alemania, Francia, Suiza, Austria y Países Bajos, mientras que los aumentos más destacados se vieron en Kazajistán, Kirguistán, Azerbaiyán, Ucrania, Georgia y Turkmenistán. Con algunas excepciones, la tendencia general es de la reducción en el número de víctimas mortales en los países de la UE y en otros países de Europa occidental, y del aumento en Europa Oriental y Asia Central.

El Banco Mundial clasifica a los países en tres grupos acorde al producto nacional bruto (PNB) per cápita: países de ingreso bajo, medio y alto. El ingreso bajo equivale a US\$395 o menos; el ingreso medio varía entre US\$396 y US\$11.455, mientras que el ingreso alto equivale a US\$11.456 o más. Entre los Estados miembros de la región de la CEPE, veintinueve son países de altos ingresos, veintiuno de ingresos medios, y tres de ingresos bajos. Los países de altos ingresos son los miembros de la UE con excepción de Bulgaria, Letonia, Lituania, Polonia y Rumania, que son países de ingresos medios. Los otros países de ingresos altos son los siguientes países ajenos a la UE: Andorra, Islandia, Liechtenstein, Mónaco, Noruega, San Marino y Suiza. Los países restantes, ubicados principalmente en Europa oriental, son países de ingresos medios, con excepción de los que están ubicados en Asia Central: Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán, que son países de bajos ingresos. Los Estados que no son miembros de la CEPE, es decir, Canadá, Estados Unidos e Israel son países de altos ingresos.

Aunque existe una coincidencia entre los grupos de países respecto a su nivel de ingresos y la tasa de víctimas mortales por millón de habitantes, los países de ingresos más altos por lo general tienen menores tasas de mortalidad en accidente. La tasa promedio correspondiente al grupo de altos ingresos es de 8,6 y presenta un rango de entre 29 y 146, mientras que el promedio para el grupo de ingreso medio es de 153 con un rango de 62 a 283. El grupo de bajos ingresos presenta un promedio de 126, ya que incluye un país que posee una tasa muy elevada, 235, y dos que poseen tasas bajas, 69 y 74. Las tasas de víctimas basadas en la cantidad de habitantes conforman una medida imperfecta del nivel de seguridad de un país, ya que no reflejan el nivel de motorización

² Andorra, Mónaco, Montenegro, San Marino, y Serbia.

y la distancia recorrida de un país, como lo indica la tasa de 13,9 que presenta EE.UU. Se asemeja más a las tasas correspondientes a Europa oriental y es el doble de la tasa de Tayikistán. Sin embargo, con esta salvedad, los mayores problemas de seguridad vial dentro de la CEPE tienden a concentrarse en los países de ingresos bajos y medios.

Esta amplia variación en los ingresos y las tasas de víctimas mortales dentro de la CEPE demuestra que el proyecto de establecimiento de objetivos del PNUD es tan importante en esta región como en aquellas regiones donde existe un menor nivel de desarrollo.

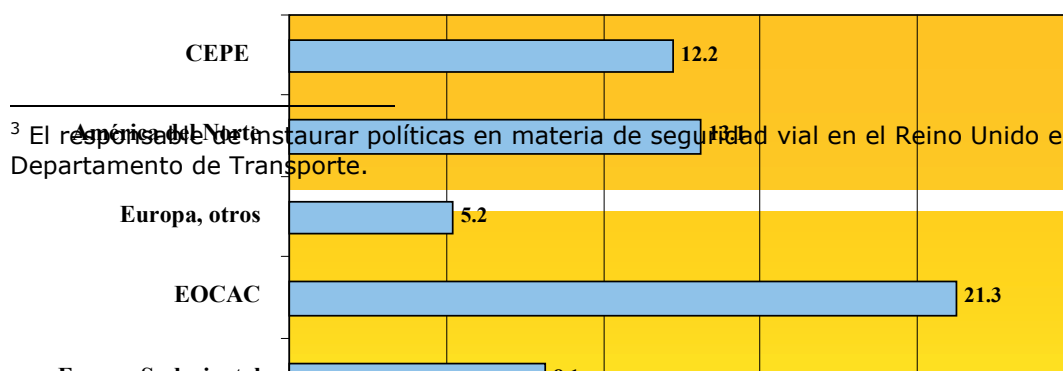
Según el *Informe sobre la situación mundial*, solo siete países (Albania, Armenia, Bielorrusia, Grecia, Montenegro, Serbia y el Reino Unido³) no cuentan con un organismo rector a cargo de la seguridad vial. Con excepción de diez países (Albania, Armenia, Kirguistán, Montenegro, Serbia, Tayikistán, Macedonia, Turquía, Turkmenistán, y Ucrania) todos han determinado objetivos mensurables. La legislación con respecto al límite de velocidad, alcoholemia, utilización de cascos de motocicleta, así como de cinturón de seguridad, es casi universal. Solo Ucrania carece de una ley sobre la utilización de casco de motocicleta. Ocho países carecen de una legislación sobre seguridad infantil (Kirguistán, Montenegro, Moldavia, Serbia, Macedonia, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán).

La legislación es necesaria, pero no suficiente si no se controla adecuadamente su cumplimiento. La calidad de los controles es variable. Se considera que veinticinco países presentan algunas deficiencias de observancia, por lo general con respecto al límite de velocidad y sistemas de seguridad infantil. Mientras que la falta de objetivos y legislación en materia de seguridad infantil afectan a unos pocos países de Europa Oriental y Sudoriental, y Asia Central, los problemas de observancia están generalizados en toda la región de la CEPE, incluyendo algunos países de Europa Occidental.

El *Informe sobre la situación mundial* muestra también la distribución de los accidentes mortales por grupo de usuarios de las carreteras. Esta información es un tanto difícil de interpretar si no existen referencias adicionales sobre la actividad de cada grupo de usuarios, de modo que, en los Países Bajos por ejemplo, es muy probable que se establezca una correlación entre el elevado porcentaje de muertes de ciclistas y los altos niveles de ciclismo, y viceversa; por lo que este porcentaje no es necesariamente un indicador de un entorno intrínsecamente inseguro para ciclistas. Los peatones representaron una quinta parte o menos de las víctimas mortales en veintidós países. La gran mayoría eran países de altos ingresos, con altos niveles de motorización. El porcentaje más bajo, un 10%, se vio en Bélgica, Islandia y Noruega. Por el contrario, los peatones en catorce países, principalmente de Europa oriental y Asia Central, representan al menos el 34% de las muertes y al menos el 40% en cinco de estos países. El porcentaje más elevado se vio en Ucrania y fue del 56%.

El porcentaje de víctimas mortales entre motociclistas fue muy variado. Veinticuatro países mostraron que menos del 10% de las víctimas fatales fueron motociclistas, mientras que en ocho países, al menos una quinta parte de las víctimas mortales correspondió a motociclistas. Los porcentajes más elevados se vieron en Chipre, Grecia y Malta. Los países que mostraron un bajo índice de víctimas mortales entre motociclistas fueron en su mayoría países de ingresos medios, mientras que todos los países que mostraron elevados porcentajes fueron países de altos ingresos.

Accidentes fatales por 100 000 habitantes en la región de la CEPE. 2007



³ El responsable de instaurar políticas en materia de seguridad vial en el Reino Unido es el Departamento de Transporte.

Fuente: División de transportes de la CEPE

2.2 Situación de la seguridad vial en la CEPE por grupos subregionales

Los cuadros 3 - 8 resumen la principal información por subgrupo regional.

2.2.1 Estados Miembros de la UE

La mayoría de los Estados miembros de la UE son países de altos ingresos, pero cinco de ellos: Bulgaria, Letonia, Lituania, Polonia y Rumania son de ingresos medios. Aún dentro de estos grupos, existe una amplia gama de INB per cápita, como se muestra en el cuadro 3 que se verá a continuación. Para los países de altos ingresos, el rango varía desde más de US\$ 80.000 en Luxemburgo hasta casi US\$ 12.000 en la República Checa y Eslovaquia. Los países de ingresos medios oscilan entre los US\$ 4.590 en Bulgaria y los casi US\$ 10.000 en Letonia, Lituania y Polonia. La tasa de accidentes mortales también varía. La más baja corresponde a Malta y es de 29 por millón de habitantes, mientras que las más elevadas corresponden a Letonia (184) y Lituania (218). Trece de los países de la UE poseen una tasa que varía entre 50 y 100, mientras que once de ellos poseen una tasa de entre 100 y 150.

El porcentaje de muertes en peatones alcanzó hasta el 20% en 14 países, y superó el 30% en 5, todos ellos Estados miembros más recientes. La proporción de muertes de ciclistas fue en general inferior al 10%, pero muy superior en los Países Bajos, 24% lo que refleja una actividad elevada de ciclismo. En Chipre, Francia, Grecia, Letonia y Malta, los motociclistas también representaron un porcentaje muy variable de víctimas mortales, con tasas elevadas, de al menos una cuarta parte.

Cuadro 3 Informe de víctimas mortales en accidentes de tráfico en los países de la UE, grupo de países según su nivel de ingresos y % de víctimas mortales en usuarios de las carreteras

PAÍS	VÍCT. MORT. 1997	VÍCT. MORT. 2007	% CAMBIO 1997-2007	HAB. 2007 1000s	VÍCT. MORT. TASA Por m. de hab.	I G	INV PER CAP. ¹ US\$ 2007	PEAT %	CICL. %	M/C ² %
Alemania	8549	4949	-42,1	82599	60	A	38860	14	10	18
Austria	1105	691	-37,5	8361	83	A	42700	16	5	9
Bélgica	1364	1067	-21,8	10457	101	A	40710	10	8	15
Bulgaria	915	1006	9,9	7639	131	M	4590	26	4	0
Rep. Checa	1597	1221	-23,5	10186	119	A	14450	19	10	11
Chipre	115	89	-22,6	855	114	A	24940	18	3	28
Dinamarca	489	406	-17,0	5461	75	A	59130*	N/A	N/A	N/A
Eslovaquia	788	627	-20,4	5390	116	A	11730	34	8	8
Eslovenia	357	292	-18,2	2002	145	A	20960	11	6	18
España	5604	3823	-31,8	44279	86	A	29450	15	2	19
Estonia	280	196	-29,7	1335	146	A	13200	19	9	6
Finlandia	438	380	-13,2	5277	72	A	44400	13	6	11
Francia	8445	4620	-45,3	61647	73	A	38500	12	3	25
Grecia	2105	1580	-24,9	11147	141	A	29630	16	1	30
Hungría	1391	1232	-11,4	10030	122	A	11570	23	12	10
Irlanda	473	338	-28,5	4301	78	A	48140	20	3	8
Italia	6714	5131	-23,6	58877	87	A	33540	13	6	26
Letonia	567	419	-26,1	2277	184	M	9930	37	8	4
Lituania	752	739	-1,7	3390	218	M	9920	32	7	5
Luxemburgo	60	43	-28,3	480	90	A	84890*	N/A	N/A	N/A
Malta	18	12	-33,3	407	29	A	14575	36	0	29
Países Bajos	1163	709	-39,0	16419	43	A	45820	12	24	18
Polonia	7310	5583	-23,6	38082	146	M	9840	35	9	5

Portugal	2521	974	-61,4	10623	92	A	18950	16	4	22
Reino Unido	3743	3058	-18,3	60769	50	A	42740	21	4	19
Rumania	2863	2794	-2,4	21438	130	M	6150	11	7	8
Suecia	541	471	-12,9	9119	52	A	46060	12	6	16
UE27	60267	42448	-30,0		86					
UE15	43314	28238	-34,8		73					

Fuente: Base de datos de la Comisión Europea CARE; CEPE; Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS; Banco Mundial

1. Método Atlas; 2. Todos los conductores de vehículos motorizados de dos ruedas
*2008

El cuadro 4 muestra información sobre varios indicadores de seguridad vial: límite de velocidad urbana, límite legal de alcohol en sangre (BAC, por sus siglas en inglés), accidentes mortales con presencia de alcohol, y tasa de utilización del cinturón de seguridad y del casco.

Se ha establecido, casi a nivel mundial, un límite de velocidad urbana de 50 Km./h, mientras que la mayoría de los países estableció para la población en general un límite de alcohol en sangre al conducir de 0,05 g/l. La norma en Irlanda, Malta y el Reino Unido establece un límite superior, de 0,08, mientras que la República Checa, Estonia, Hungría, Polonia y Suecia tienen un límite inferior, de 0,02 o prohíben su consumo. La cantidad de accidentes mortales en los que el consumo de alcohol está presente varía de forma considerable entre un 48% en Estonia y un 5% o menos en la República Checa, Bulgaria, Rumania y Eslovaquia.

En nueve países las tasas de utilización del cinturón de seguridad en los asientos delanteros reflejan al menos un 90%, diez cuentan con tasas de entre el 75% y el 90%, y solo cuatro países muestran tasas del 75% o menos. Las tasas de utilización de cinturón de seguridad en los asientos traseros son por lo general más bajas que las de los ocupantes de los asientos delanteros; solo seis países tienen tasas del 80% o superior, mientras que en Chipre e Italia sólo una décima parte de los ocupantes utiliza el cinturón de seguridad. En doce países la mitad o menos de la mitad de los ocupantes del asiento trasero utiliza cinturón de seguridad.

Las tasas de utilización de casco suelen estar por encima del 90%, pero por debajo en Chipre, Grecia e Italia, e inexistentes en diez países.

Cuadro 4 Indicadores de seguridad vial en los países de la UE

PAÍS	LÍMITE DE VELOCIDAD URBANA KM/H	BAC g/l (gral.)	% DE MUERTES CON PRESENCIA DE ALCOHOL	TASA DE USO DEL CINTURÓN DE SEG. - AS. DELANTERO	TASA DE USO DE CINTURÓN DE SEG. - AS. TRASERO	TASA DE USO DE CASCO
Alemania	50	0,05	12	95/96	88	97/96

Austria	50	0,05	8	89	49	95
Bélgica	50	0,05	N/A	79	46	N/A
Bulgaria	50	0,05	5	N/A	N/A	N/A
Rep. Checa	50	0,0	3	90	80	97
Chipre	50	0,05	18	81	9	68
Dinamarca*						
Eslovaquia	60	0,0	4	N/A	N/A	N/A
Eslovenia	50	0,05	38	85	50	N/A
España	50	0,05	N/A	89	69	98/92
Estonia	50	0,02	48	90	68	N/A
Finlandia	50	0,05	24	89	80	95
Francia	50	0,05	27	98	83	95
Grecia	50	0,05	7	75	42	58/32
Hungría	50	0,0	12	71	40	95
Irlanda	50	0,08	37	86	63	N/A
Italia	50	0,05	N/A	65	10	60
Letonia	50	0,05	21	77	32	93
Lituania	50	0,04	12	N/A	N/A	N/A
Luxemburgo*						
Malta	50	0,08	N/A	96	21	N/A
Países Bajos	50	0,05	25	94	73	92/72
Polonia	50	0,02	14	74	45	N/A
Portugal	50	0,05	31	86	28	N/A
Reino Unido	48	0,08	17	91	84/90	98
Rumania	50	0,0	2	80	20	90/65
Suecia	50	0,02	20	96	90	95

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS

* Información no disponible

2.2.2 [Europa oriental, Cáucaso y Asia Central](#)

El cuadro 5 muestra información sobre la agrupación subregional de los países de Europa Oriental, Cáucaso y Asia Central (EOCAC). Siete de los doce países de EOCAC no utilizan la definición oficial de 30 días para víctimas mortales causadas por el tráfico. Sin

embargo, el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* de la OMS incluye ajustes de cálculos del 2007 correspondientes a la definición de 30 días. En la tabla, se muestran estas estimaciones ajustadas a la definición de 30 días, así como la información provista indicada entre paréntesis para estos siete países. El ajuste muestra un aumento en el número de víctimas mortales a causa de accidentes de tráfico, excepto en los casos de Kirguistán y Moldavia, donde los datos informados se basan en un período de un año y las cifras de 30 días son un 3% menor. Las tasas ajustadas no modifican la posición relativa de los distintos países, aunque generan un aumento en el número de víctimas mortales a causa de accidentes de tráfico del 8%, excepto en Uzbekistán, donde el incremento es del 30% dado que solo se reportaron las víctimas mortales en el lugar del siniestro.

Cuadro 5 Víctimas mortales a causa de accidentes de tráfico informadas en los países de EOCAC, grupo de países según su nivel de ingresos (IG) y % de víctimas mortales en usuarios de carreteras

PAÍS	VÍCT. MORT.	VÍCT. MORT.	% DE CAMBIO	HAB.	VÍCT. MORT.	I G	INV	PEAT	CICL	M/C ²
	1997	2007	1997-2007	2007 1000s	TASA Por m. de hab.		PER CAP. ¹ US\$ 2007	%	%	%
Armenia	261	371	42,1	3002271	124	M	2640	39	<1	0
Azerbaiyán (ajust. 30 días)	605	1107 (1195)	83,0	8467167	131 (141)	M	2550	38	1	1
Bielorrusia	1726	1517	-12,1	9688795	157	M	4220	40	9	4
Georgia	449	737	64,1	4395420	168	M	2120	28	<1	N/A
Kazajistán (ajust. 30 días)	2364	4365 (4714)	84,6	15421861	283 (306)	M	5060	16	N/A	N/A
Kirguistán (ajust. 30 días)	685	1252 (1214)	82,8	5316543	235 (228)	B	590	43	1	0
Moldavia (ajust. 30 días)	569	589 (571)	3,5	3793604	155 (151)	M	1260	34	2	4
Federación Rusa (ajust. 30 días)	2766 5	33308 (35972)	20,4	14249853 2	234 (252)	M	7560	36	0	2
Tayikistán	450	464	3,1	6735996	69	B	460	44	6	1
Turkmenistán * (ajust. 30 días)	404	650 (702)	60,9	4965278	131 (141)	M	1234	29	5	N/A
Ucrania	5988	9921	65,7	46205382	215	M	2550	56	N/A	N/A
Uzbekistán* (ajust. 30 días)	1991	2034 (2644)	2,1	27372260	74 (97)	B	730	N/A	N/A	N/A
EOCAC	4315 7	56315	30,5	27786310 9	213					

Fuente: CEPE; Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS. Información sobre víctimas mortales acorde a lo reportado (ir a Cuadro 1 para ver su definición). Las cifras entre paréntesis muestran las víctimas mortales y tasas ajustadas a la definición de 30 días de víctimas mortales en accidente de tráfico

1. Método Atlas; 2. todos los conductores de vehículos motorizados de dos ruedas
*1996 y 2006

Como se muestra en el cuadro 1A, los cálculos modificados por la OMS a su vez vuelven a aumentar el número de víctimas mortales en el caso de Armenia, Tayikistán y Turkmenistán. Por lo general, las tasas de mortalidad de esta subregión son elevadas; solo dos países, Tayikistán y Uzbekistán, mostraron tasas menores a 100 por millón de habitantes. Si se modifica el cálculo para Tayikistán, el número de víctimas mortales aumenta a 951 y la tasa se incrementa a 141. Cuatro países, Kazajistán, Kirguistán, Federación Rusa y Ucrania poseen tasas superiores a 200, y la media para la subregión es también superior a 200. Las tasas relativamente bajas de Tayikistán, aún en la información ajustada, y Uzbekistán son admirables comparadas con el otro país de ingresos bajos, Kirguistán, que presenta una tasa de 235 y un nivel de ingresos similar. La situación de todos los países, excepto Bielorrusia, empeora en lo que se refiere al número de víctimas mortales. En la década hasta 2007, se han producido aumentos superiores al 60% en la mitad de los países. La proporción de accidentes mortales correspondiente a peatones también es elevada, excepto en Kazajistán, mientras que los porcentajes correspondientes a ciclistas y motociclistas son muy bajos.

Cuadro 6 Indicadores de seguridad vial en los países de EOCAC

PAÍS	LÍMITE DE VELOCIDAD URBANA KM/H	LÍMITE BAC g/l (general)	% DE MUERTES ASOCIADAS AL ALCOHOL	TASA DE USO DE CINTURÓN DE SEG. - AS. DELANTERO	TASA DE USO DE CINTURÓN DE SEG. - AS. TRASERO	TASA DE USO DE CASCO
Armenia	60	0,08	6	N/A	N/A	N/A
Azerbaiyán	60	0,0	3	N/A	N/A	N/A
Bielorrusia	60	0,05	13	N/A	N/A	N/A
Georgia	60	0,02	37	N/A	N/A	N/A
Kazajistán	60	no se estableció límite	3	NA	N/A	N/A
Kirguistán	60	no se estableció límite	N/A	N/A	N/A	N/A
Moldavia	60	0,05	17	N/A	N/A	N/A
Federación Rusa	60	0,03	10	33	N/A	N/A
Tayikistán	60	0,03	5	N/A	N/A	N/A
Turkmenistán*	60	0,05	7	N/A	N/A	N/A
Ucrania	60	0,0	N/A	N/A	N/A	N/A

Uzbekistán*	70	Ninguno	N/A	N/A	N/A	N/A
-------------	----	---------	-----	-----	-----	-----

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS

El cuadro 6 muestra información sobre indicadores clave de la seguridad vial. El límite de velocidad urbana está establecido en 60 Km./h para todos los países excepto Uzbekistán, donde es de 70 km/h, lo que explica de alguna manera la proporción generalmente elevada de muertes en peatones. Sólo un país, Armenia, tiene un límite de alcohol en sangre superior a 0,05, pero en dos países, Kazajistán y Kirguistán, las infracciones por alcoholemia no se rigen por un límite de alcohol en sangre y Uzbekistán no estableció límite alguno. Las víctimas mortales relacionadas con el consumo de alcohol son en general pocas en los países informados, excepto en Georgia, donde el 37% de las víctimas mortales están relacionadas con el alcohol. No existen datos disponibles sobre tasas de utilización del cinturón de seguridad y casco, a excepción de datos sobre la utilización del cinturón de seguridad en los asientos delanteros, de solo el 33%, en la Federación Rusa.

2.2.3 Europa sudoriental

El cuadro 7 muestra información sobre la agrupación subregional de los países de Europa sudoriental. Se incluyen en este cuadro, así como en los cuadros de los países de la UE, a Grecia, Bulgaria y Rumania. Dos de los diez países no utilizan la definición oficial de 30 días por muerte en accidente de tráfico, pero el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* de la OMS incluye estimados ajustados para el 2007 correspondientes a esta definición. En el cuadro, se muestran las estimaciones ajustadas a la definición de 30 días, así como la información provista indicada. El ajuste muestra un aumento notable en el número de víctimas mortales en accidente de tráfico dado que en Albania y Turquía solo se dio parte de las víctimas mortales en el lugar del siniestro. Como se muestra en el cuadro 1A, el número de víctimas mortales en Turquía aumenta aún más, hasta 10.066, si se utiliza el cálculo a escala. Las tasas de mortalidad varían ampliamente desde 204 por millón de habitantes en Montenegro hasta 69 en Macedonia. No existe datos por separado correspondientes a Serbia y Montenegro para 1997, pero la suma de ambos países es de 1.659 en 1997 y 1.084 en 2007, mostrando una reducción del 35%. La cifra total para 1997 se muestra en el total regional del cuadro.

Albania y Macedonia presentan un elevado porcentaje de muertes de peatones, y en siete países una quinta parte de las víctimas mortales son peatones. Las víctimas mortales correspondientes a conductores de vehículos motorizados de dos ruedas representan una proporción relativamente alta en Croacia y Grecia

Cuadro 7 Accidentes de tráfico mortales informados en los países de Europa sudoriental, grupo de países según su nivel de ingresos (IG) y % de víctimas mortales en usuarios de carreteras

PAÍS	VÍCT. MORTALES 1997	VÍCT. MORTALES 2007	% CAMBIO 1997-2007	HABIT. 2007 1000s	VÍCT. MORTALES TASA Por m. hab.	IG	INV PER CAP.1 US\$ 2007	PEAT. %	CIC %	M/C ² %
Albania	266	384	44,4	3190	120	M	3290	40	6	9
(ajust. 30 días)		(499)			(156)					
Bosnia y	267	428	60,3	3935	109	M	3790	24	6	5

Herzegovina										
Bulgaria	915	1006	9,9	7639	131	M	4590	26	4	0
Croacia	714	619	-13,3	4555	136	M	10460	20	5	19
Grecia	2105	1580	-24,9	11147	141	A	29630	16	1	30
Macedonia	154	140	-9,1	2038	69	M	3460	34	4	11
Montenegro	N/A	122	N/A	598	204	M	5180	20	0	4
Rumania	2863	2794	-2,4	21438	130	M	6150	11	7	8
Serbia	N/A	962	N/A	9858	98	M	4730	25	9	6
Turquía	5181	5007	-14,6	74877	67	M	8020	19	2	8
(ajust. 30 días)		(6509)			(87)					
Europa SO	14124	9874	-30,1	139275	71					
		(11378)			(82)					

Fuente: CEPE; Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS; Policía Nacional de Turquía. Información sobre víctimas fatales según lo reportado (ir a Cuadro 1 para ver su definición). Las cifras entre paréntesis muestran víctimas fatales y tasas ajustadas a la definición de 30 días de víctima mortal causada por el tránsito.

1. Método Atlas; 2. Totalidad de conductores de vehículos motorizados de dos ruedas

El cuadro 8 muestra información sobre indicadores clave de la seguridad vial. El límite de velocidad urbana varía entre 40 y 60 km/h, y el límite de alcohol en sangre oscila entre cero y 0,05 g/l. Las víctimas mortales asociadas al alcohol son en general pocas, excepto en Croacia donde representan el 30% del total, a pesar de que los operativos de control son considerados bastante eficaces. No existe información disponible sobre tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco en varios países, y por lo general son bajas, excepto en Grecia y Rumania. La tasa de utilización del cinturón de seguridad en los asientos traseros también es baja en este último país.

Cuadro 8 Indicadores de seguridad vial en países de Europa sudoriental

PAÍS	LÍMITE DE VELOCIDAD URBANA KM/H	LÍMITE BAC g/l (general)	% DE VÍCTIMAS MORTALES ASOCIADAS AL ALCOHOL	TASA DE USO DE CINTURÓN DE SEG. - AS. DELANTERO	TASA DE USO DE CINTURÓN DE SEG. - AS. TRASERO	TASA DE USO DE CASCO
Albania	40	0,05	5	30	N/A	N/A
Bosnia & Herzegovina	60	0,03	7	N/A	N/A	N/A

Bulgaria	50	0,05	5	N/A	N/A	N/A
Croacia	50	0,05	30	45 *	N/A	N/A
Grecia	50	0,05	7	75	42	58/32
Macedonia	60	0,05	5	16 *	N/A	2
Montenegro	50	0,05	N/A	N/A	N/A	N/A
Rumania	50	0,0	2	80	20	90/65
Serbia	60	0,05	6	50-60	4-5	N/A
Turquía	50	0,05	2	70 interurbana, 28 urbana *	N/A	12

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS

- No existe información sobre tasas por separado para asientos delanteros y traseros

2.3 Elección de países para la aplicación de medidas

Anteriormente se han descrito los distintos grupos de países según su nivel de ingresos, tasas de mortalidad, y distribución de víctimas mortales en la región de la CEPE. Surge un patrón constante en el que se ve un nivel inferior de seguridad en los países de ingresos bajos y medios de Europa oriental y sudoriental, así como en Asia Central. Por tanto, se tomó la decisión de concentrar en primer lugar los recursos del proyecto de establecimiento de objetivos del PNUD en Europa oriental y países de Asia Central, así como de organizar un seminario para estos países. Este seminario se celebró en Minsk, Bielorrusia, en cooperación con el Gobierno del país anfitrión. Este grupo de países incluye tres con ingresos bajos: Kirguistán, Tayikistán y Uzbekistán, y los países de ingresos medios Armenia, Azerbaiyán, Bielorrusia, Georgia, Kazajistán, Moldavia, Turkmenistán y la Federación Rusa con lo que se cumple el objetivo del proyecto de ayudar a los países de ingresos bajos y medios.

Además, la Cámara de Comercio e Industria de Eubea y la Asociación Helénica de Cámaras de Transporte, con el apoyo del Ministerio Griego de Transportes y Comunicaciones organizaron una conferencia para los países del sudeste de Europa, pues reconocieron su tendencia a tasas de mortalidad más elevadas que la media, en comparación con la mayor parte de Europa Occidental. Además de Grecia, este grupo incluye los países de ingresos medios: Albania, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Montenegro, Rumania, Serbia, Macedonia y Turquía.

Estos dos eventos se diseñaron de manera que agruparan a países que fueran homogéneos en términos de ubicación geográfica y condiciones de seguridad vial. Asimismo, los países elegidos para el seminario celebrado en Minsk tienen aspectos en común en cuanto a su historia política e idioma. Los países que participaron en la conferencia de Calcis están geográficamente próximos entre sí, y varios de ellos poseen antecedentes políticos comunes al igual que problemas similares. El turismo es otro tema común en estos países. Los dos grupos juntos abarcan todos los países de ingresos medios de la CEPE además de Letonia, Lituania y Polonia, que son países miembros de la UE.

Según el Informe sobre la situación mundial de la OMS, diez de los países prioritarios carecen de objetivos de seguridad vial mensurables, o de una estrategia de seguridad

nacional coherente. Para aquellos que sí los establecieron, no queda claro si estos objetivos son de base empírica o si son viables.

Las recomendaciones del informe *Objetivo Cero* de la OCDE conformaron un valioso marco para el seminario y la conferencia, y a su vez proporcionan a los países la orientación necesaria para ayudar a establecer y alcanzar ambiciosos objetivos de seguridad vial. Estas recomendaciones establecen objetivos con firmeza en el contexto de una gestión eficaz de seguridad vial para hacer efectivo un enfoque orientado a un sistema seguro. Uno de los fines, tanto del seminario como de la conferencia, fue la introducción del concepto de enfoque orientado a un sistema seguro en el contexto de las recomendaciones del informe de la OCDE, a modo de orientación sobre las buenas prácticas de establecimiento y logro de los objetivos.

2.4 Seminario regional de la CEPE

2.4.1 Participación

El seminario fue organizado por la CEPE, en colaboración con el Gobierno de la República de Bielorrusia, y tuvo lugar en Minsk los días 12, 13 y 14 de mayo de 2009. Estaban representados nueve de los doce países de Europa oriental, el Cáucaso y Asia Central. Asistieron además, delegados de varias organizaciones internacionales y de las otras Comisiones Regionales de las Naciones Unidas (CESPAP, CESPAP y CEPAL) y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo de la República de Bielorrusia.

Asistieron participantes regionales de los siguientes países: Repúblicas de Bielorrusia, Armenia, Azerbaiyán, Moldavia, Tayikistán, Uzbekistán; Turkmenistán, Ucrania y Federación Rusa. Georgia, Kazajistán y Kirguistán no enviaron representantes, a pesar de que Kazajistán y Kirguistán tienen las tasas de mortalidad y el aumento en el número de víctimas mortales más elevados de la región. Por su parte, participaron delegados representantes de los siguientes organismos de Gobierno: Ministerios del Interior, Transporte, Educación y Asuntos Exteriores, así como de la Policía de Tráfico. También estuvieron presentes representantes del Comité Ejecutivo de la Comunidad de Estados Independientes, así como de Polonia, Grecia, Gran Bretaña y España.

La delegación de la CEPE estuvo formada por el Director y dos miembros del personal de la División de Transporte. Las organizaciones internacionales presentes incluían la Comisión Europea, la Organización para la Seguridad y la Cooperación Europea, la Organización Mundial de la Salud, el Sindicato Internacional de Transporte Vial, Sistemas Inteligentes de Transporte y Servicios de Europa, la Fundación FIA, la Alianza Mundial para la Seguridad Vial y el Programa Internacional de Evaluación Vial.

2.4.2 Sesiones de apertura

El seminario fue inaugurado por el Ministro del Interior de la República de Bielorrusia, Anatoly Kuleshov, el Coordinador Residente de las Naciones Unidas y Representante Residente de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) Antonius Broek, y la directora de la División de Transporte de la CEPE Eva Molnar, en presencia de los Viceministros de Sanidad, Transporte y Educación de Bielorrusia y el Viceministro de Sanidad de Ucrania.

El Ministro Kuleshov describió la situación de la seguridad vial en su país y afirmó que el seminario era una oportunidad para crear conciencia y desarrollar la visión de las soluciones. Bielorrusia desea analizar las distintas experiencias internacionales y aprender nuevos métodos para mejorar la seguridad vial. Por su parte, la Sra. Molnar describió la situación de la seguridad vial en la región de la CEPE y mostró las variaciones de funcionamiento en las diferentes subregiones, que reflejaban que las tasas de víctimas mortales por cada 100.000 habitantes en Europa Oriental, el Cáucaso

y Asia Central eran casi el doble de la media de la CEPE. A diferencia de los países de la UE, muchos de estos países han experimentado un empeoramiento de la situación durante la década 1997-2007. La seguridad vial es una tarea de múltiples dimensiones, en la que se implican todos los niveles de Gobierno y todos los sectores de la sociedad. Los desafíos específicos de la región de EOCAC son la necesidad de diseñar una estrategia, la capacidad de absorber fondos disponibles y conocimiento, así como apoyo político y responsabilidad. La Sra. Molnar explicó el papel de la CEPE y del Grupo de colaboración para la Seguridad Vial (WP1), y cómo se puede contribuir a la mejora de la seguridad vial mediante los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial, las Convenciones sobre la circulación por carretera y sobre la señalización vial (1968), y mediante el trabajo analítico y el desarrollo de capacidades.

Durante las sesiones siguientes se describieron los objetivos del seminario y el más amplio contexto global de la seguridad vial. Se presentó la labor llevada a cabo por la OMS, de coordinación del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, así como la elaboración de manuales de buenas prácticas. Asimismo, se expuso una descripción del próximo Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial. La Fundación FIA presentó la actual campaña implementada por la Comisión para la Seguridad Vial Mundial por un *Decenio de Acción en favor de la Seguridad Vial*, así como el empeoramiento que se espera de la situación de la seguridad vial para el año 2020 si no se toman medidas. La meta del decenio de acción es salvar 5 millones de vidas, al reducir el número anual de víctimas mortales previstas para el 2020 de 1,9 a 0,9 millones. Se pretende que la Conferencia Ministerial Mundial que se celebrará en Moscú en noviembre de 2009, brinde apoyo al plan *Decenio de Acción*, al plan de acción de 300 millones de dólares estadounidenses que se invertirán en el desarrollo de capacidades y a la inversión de al menos 10% del total de la financiación de los proyectos viales dedicados a la evaluación y el diseño de carreteras seguras.

2.4.3 Situación de la seguridad vial por país

Se dio la oportunidad a todos los países participantes, de presentar el estado de la seguridad vial en cada uno de sus respectivos países. Asimismo, los representantes de Armenia, Bielorrusia, Moldavia, Federación Rusa, Ucrania y Uzbekistán realizaron diversas declaraciones. A continuación, se expone una breve descripción de la seguridad vial en cada uno de los países que asistieron al seminario, basada en la información presentada tanto en el seminario, como en el *Informe sobre la situación mundial*. En los cuadros 5 y 6 se presenta un resumen de datos de todos los países de EOCAC.

Armenia

Las víctimas mortales entre 1997 y 2007 van en aumento hasta un 42%, pero se produce un mayor incremento en el año 2008, llegando a 407 muertes y 3.125 heridos. El 39% de las víctimas mortales corresponde a peatones, mientras que los ciclistas y motociclistas representan menos del 2%. Muchos de los accidentes en carretera se producen a causa del vuelco del automóvil. Se calcula que los accidentes de tráfico representan el 1% del ingreso nacional. El límite de alcoholemia de 0,08 g/l es relativamente alto, pero las víctimas mortales en las que se ve involucrado el consumo de alcohol representan solo el 6% del total. La utilización del cinturón de seguridad y del casco es una imposición legal, pero su control no es muy eficaz. Es necesario llevar a cabo auditorías de seguridad vial, tanto para la infraestructura nueva, como para la existente.

El 13 de agosto de 2009 el Gobierno de Armenia ratificó la estrategia nacional de seguridad vial, junto con un plan de acción de cinco años. La no utilización del cinturón de seguridad es una práctica generalizada, por lo que un elemento fundamental del programa es el control policial para que se aplique la legislación al respecto. Esto incluye que el mismo cuerpo de policía utilice el cinturón de seguridad. Asimismo, se construirán

túneles y pasos de peatones en los tramos más peligrosos de las carreteras nacionales. El Ministerio de Transportes y la Policía deben trabajar en forma conjunta con el Consejo Nacional de Seguridad Vial para aumentar la conciencia pública sobre la seguridad vial⁴.

Azerbaiyán

Se produjo un aumento de los accidentes mortales de un 83% durante el período 1997-2007. Los peatones representaron el 38% de las muertes. Existen objetivos, así como una estrategia de seguridad vial. El límite de alcoholemia es cero y está bien controlado, lo que da como resultado solo un 3% de muertes en que se ve involucrado el consumo de alcohol. También se hacen cumplir las leyes con respecto al cinturón de seguridad y al casco, pero no existe información disponible sobre las tasas de utilización. Es necesario realizar auditorías de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción de carreteras importantes y para las infraestructuras existentes.

Bielorrusia

Aunque en la última década se había producido un empeoramiento de la situación, tanto en la cantidad como en la gravedad de los accidentes de tráfico, se ha visto una disminución del número de víctimas durante los dos últimos años. Así, Bielorrusia es el único país de la región de EOCAC donde el número de víctimas mortales por accidente de tráfico se redujo en un 12% durante el período 1997-2007. Desde 1999, ha aumentado la cantidad de automóviles privados, lo que derivó en la necesidad de realizar mejoras en la red vial. La seguridad de los usuarios vulnerables de las carreteras es un problema especial, en el que los peatones representan el 40% de las víctimas mortales, los ciclistas el 9% y los motociclistas el 4%. La Policía de Tráfico es la responsable de la seguridad vial y lleva a cabo campañas de sensibilización y de educación en las escuelas. La velocidad y la alcoholemia son factores de riesgo importantes y están en el punto de mira. Se han aplicado medidas en la infraestructura para reducir la velocidad y mejoras tales como vallas de protección y bandas sonoras a los costados de las carreteras y en los pasos de peatones. Es necesario llevar a cabo auditorías de seguridad vial en los nuevos proyectos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente. Un problema concreto es el tráfico en tránsito en el corredor este-oeste que atraviesa Bielorrusia.

Moldavia

Entre 1997 y 2007 se vio un leve aumento del 3% en los accidentes de tráfico. Se han establecido objetivos, así como una estrategia de seguridad vial. El límite de alcohol en sangre es de 0,05 g/l, pero no se control su cumplimiento de manera efectiva y existe un 17% de víctimas mortales relacionadas con el alcohol. Se han promulgado leyes con respecto a la utilización del cinturón de seguridad y del casco pero el control de su cumplimiento es muy deficiente con respecto al uso del casco, e incierta con respecto al uso del cinturón de seguridad. Los peatones representan el 34% del total de víctimas mortales, los ciclistas el 2%, y los motociclistas el 4%. Es necesario llevar a cabo auditorías de seguridad vial en los nuevos proyectos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente. Los niños corren un riesgo especial. En el año 2006 se lanzó un nuevo plan de seguridad vial para el año 2009, en el que se promulgaron nuevas leyes sobre consumo de alcohol y de sustancias ilegales; se estipuló un examen médico para los conductores, así como la aplicación de exámenes de conducción en conformidad con la reglamentación de la UE. Se están instalando nuevos radares de velocidad y pruebas de alcoholemia. Sin embargo, el avance se ve limitado por un recorte del 50% en el número de policías de tráfico. El objetivo, es lograr una mayor utilización de tecnología.

⁴ Fuente: Comunicación del Director Ejecutivo del Consejo de Seguridad Vial.

Federación Rusa

Se produjo un aumento del 20% en los accidentes de tráfico entre 1997 y 2007, mientras que la tasa de mortalidad es una de las más altas de la región, aunque ha habido algunas mejoras desde 2004. El 36% de las víctimas mortales son peatones. Existen objetivos, así como una estrategia de seguridad vial. Existen leyes con respecto a la utilización del cinturón de seguridad y del casco que se aplican con bastante eficacia, pero sólo un tercio de los ocupantes de los asientos delanteros las respetan. El límite de alcoholemia establecido es de 0,03 g/l, y también se aplica con bastante eficacia y el 10% de las muertes tienen relación con el consumo de alcohol. Es necesario llevar a cabo auditorías de seguridad vial en los nuevos proyectos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente. Se están evaluando y poniendo en práctica las conclusiones de la auditoría en cuanto a la capacidad de seguridad vial de la CEMT.

Tayikistán

Tanto el aumento de víctimas mortales como el crecimiento en la tasa de accidentes mortales están entre los más bajos de la región. Asimismo, es el país de menores ingresos per cápita. Los usuarios vulnerables de las vías de tránsito están especialmente en riesgo. Los peatones representan el 44%, los ciclistas el 6%, aunque los motociclistas sólo el 1%. El límite de alcoholemia establecido es de 0,03 g/l, y se aplica con eficacia, el 5% de las víctimas mortales tienen relación con el consumo de alcohol. La aplicación de las leyes relacionadas con la utilización del cinturón de seguridad y del casco es menos efectiva. Es necesario llevar a cabo auditorías de seguridad vial en los nuevos proyectos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente.

Turkmenistán

Ha habido un rápido crecimiento en el número de accidentes mortales, de hasta un 61% entre 1997 y 2007. Los peatones representan el 29% de las muertes mientras que los ciclistas el 5%. El límite de alcoholemia establecido es de 0,05 g/l, y se aplica con eficacia, las víctimas mortales que tienen relación con el consumo de alcohol representan el 7%. La aplicación de las leyes relacionadas a la utilización del cinturón de seguridad y casco es también buena. Es necesario llevar a cabo auditorías de seguridad vial en los nuevos proyectos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente.

Ucrania

El crecimiento en el número de accidentes mortales del 66% entre 1997 y 2007, y la tasa de mortalidad de 215 por millón de habitantes, se encuentran entre los más elevados de la región. Sin embargo, hubo una gran mejoría en el año 2008, cuando el número de víctimas fatales se redujo de 9.921 a 6.760 en 2007⁵. Los peatones representan el 56% de las muertes, por lo que constituyen un problema de suma importancia. El límite de alcoholemia establecido es de cero, pero no existe información sobre la tasa de mortalidad en relación con el consumo de alcohol, o del grado de eficacia de su cumplimiento. No existe ley alguna que exija la utilización del casco, mientras que la ley existente con respecto a la utilización del cinturón de seguridad no es aplicable a todos los ocupantes. Es necesario llevar a cabo auditorías de seguridad vial en los nuevos proyectos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente.

⁵ La cifra correspondiente al año 2007 proviene del Informe sobre la situación mundial, mientras que la cifra correspondiente al año 2008 fue presentada durante el seminario y podría no estar ajustada a la misma definición.

Uzbekistán

Sólo hubo un aumento del 2% en los accidentes mortales entre 1996 y 2006, y la tasa de mortalidad fue también muy baja. Uzbekistán es uno de los tres países de bajos ingresos de la región. No existe información disponible sobre víctimas mortales por grupo de usuarios. Pero existe un objetivo, así como una estrategia de seguridad vial. Existe también una ley con respecto a la alcoholemia, pero no se define con un límite de alcohol en sangre. Se considera que se aplica con eficacia pero no existe información sobre tasa de mortalidad en relación con este factor. La situación es similar con respecto al uso del cinturón de seguridad y del casco: existe una buena aplicación pero no existe información sobre tasas de utilización. Es necesario llevar a cabo auditorías de seguridad vial en los nuevos proyectos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente. Se ha producido un aumento en la actividad relacionada con la seguridad vial en los últimos diez años. Esto mejorará el desarrollo de la cooperación económica y facilitará los movimientos de transporte internacional de mercancías. La asistencia financiera para el desarrollo de la infraestructura ha sido proporcionada por el Banco Asiático de Desarrollo, quien concedió un préstamo de 75 millones de dólares estadounidenses que se destinarán a la adquisición de tecnología y equipos especiales para la construcción y reconstrucción de carreteras en este país. De forma periódica y mensual, se celebran reuniones con el fin de tratar temas de seguridad vial, como la aplicación de medidas para la reducción de accidentes, centrándose especialmente en los peatones y los niños, el comportamiento de los conductores y el diseño de campañas de sensibilización pública.

2.4.4 Informes de las otras comisiones regionales de las Naciones Unidas

Los representantes de la CESPAP, la CEPAL y la CESPAP describieron la situación de la seguridad vial en sus respectivas regiones, así como las actividades previstas en el proyecto de establecimiento de objetivos del PNUD.

En la región de la CESPAP, se ha establecido una Asociación entre el Oriente Medio y África del Norte para la Seguridad Vial que reúne a gobiernos, empresas y organizaciones de la sociedad civil con el fin de brindar apoyo a los proyectos de reducción de víctimas. Esta se centra en el intercambio de conocimientos, la implementación de proyectos y la creación de asociaciones. Se celebró un taller en Doha en el año 2008, en el cual se redactó la Declaración de Doha sobre las medidas a adoptar en materia de seguridad vial. En junio de 2009 la CESPAP convocará a un taller de establecimiento de objetivos en Abu Dhabi⁶. Los objetivos serán ayudar a los países proporcionando información sobre buenas prácticas; prestar asistencia para el desarrollo de objetivos; revisar las estadísticas de seguridad vial y establecer ambiciosos objetivos, así como debatir la gestión de seguridad vial.

La CEPAL es la región que posee la cifra más elevada de víctimas mortales y heridos en el mundo, con una tasa de 26,1 muertes por cada 100 millones de habitantes, y se prevé que ascienda a 31 para el 2020 si no se aplican nuevas medidas. Muchos países de la región están creando organismos de seguridad vial y están elaborando planes que permitan abordar el problema. La CEPAL está creando una red de organismos nacionales, sociedades civiles e instituciones académicas. Asimismo, organizó un seminario en la ciudad de Buenos Aires en noviembre de 2008 y se celebrarán otros seminarios durante el 2009 para los países de las regiones de América Central, Colombia, Méjico y el Caribe⁷.

La CESPAP es una región vasta y diversa que abarca desde Asia Central a Oceanía. Incluye el 62% de la población mundial y más de la mitad de las víctimas mortales, con

⁶ Se describe el taller en el capítulo 4 de este informe.

⁷ Se describen las actividades de la CEPAL en el capítulo 4 de este informe.

sólo una quinta parte de los vehículos del mundo. La presentación establece los objetivos y las medidas recientes de cada país, así como las metas de la CESPAP para abordar el problema de la seguridad vial. Durante una serie de reuniones de la CESPAP se han elaborado estas metas y un objetivo de salvar 600.000 vidas entre los años 2007 y 2015, y se espera que hayan finalizado en septiembre de 2009.

2.4.5 Presentaciones de expertos internacionales

Se presentaron las conclusiones del informe *Objetivo Cero*. La presentación expuso las recomendaciones del informe, en especial el enfoque orientado a un sistema seguro y el modo en que deben organizarse los sistemas de gestión de seguridad vial a fin de cumplir los ambiciosos objetivos. Alcanzar una mayor seguridad vial requiere un sistema de gestión eficaz que posea un firme enfoque a resultados. Se debería determinar una organización principal. También deben estar claramente definidas las funciones y responsabilidades de todos los organismos. Es necesario establecer objetivos de funcionamiento en cuanto a resultados intermedios y finales, así como una estrategia orientada a resultados. Los objetivos deberían ser un paso intermedio hacia la visión de cero víctimas mortales y heridos de gravedad en las carreteras.

Se presentaron como ejemplos de buenas prácticas las experiencias de planificación de la seguridad vial en España, Francia, Polonia, Australia occidental y Gran Bretaña. España fijó un objetivo de reducción en el número de víctimas mortales de un 40% entre 2003 y 2008, y se ha comprometido a alcanzar el objetivo de la UE de una reducción del 50% para el 2010. En el 2008 la tasa de accidentes mortales fue un 31% menor que en el año 2001, por lo que se salvaron 1.694 vidas. Se elaboró un Plan Nacional de Seguridad Vial para el período 2004-2008 y se establecieron varios proyectos clave en base al período 2005-2008. Estos incluyen la creación de un Observatorio Nacional de Seguridad Vial, cambios en el sistema de sanciones, mejoras en la infraestructura y en la recopilación y difusión de información de seguridad vial. Se está desarrollando un nuevo plan de seguridad vial. Existe un plan nacional, así como planes regionales y municipales. Los planes de seguridad vial municipales serán obligatorios para las zonas urbanas en el año 2012.

En Francia, se estableció en el año 2002 la actual política en materia de seguridad vial como uno de los 3 grandes proyectos presentados por el Presidente. El Comité Interministerial de Seguridad Vial (CII) presidido por el Primer Ministro formula la política de seguridad vial francesa coordinada por el delegado interministerial, que incluye la participación de los Ministerios de Transporte, Interior, Defensa, Justicia, Educación, Sanidad, Trabajo y Juventud y Deportes. A nivel local, las unidades administrativas territoriales ("*départements*") cuentan con consejerías de seguridad. La política de seguridad vial se centra en el comportamiento, la infraestructura y los vehículos, así como en el cumplimiento de las normas. Han aumentado tanto las sanciones como el control del cumplimiento, y a finales de 2008 había 2.300 radares de velocidad.

Se expuso el Programa Nacional de Seguridad Vial de Polonia, GAMBIT, para el período 2000-2007. GAMBIT 2005 estableció el objetivo de reducir las víctimas mortales en 2.800 (50%) en un período de diez años entre el 2003 y el 2013. Cuenta con cinco objetivos fundamentales: desarrollar una política de seguridad vial eficaz a largo plazo; mejorar el comportamiento de los usuarios de las carreteras; proteger a los peatones, niños y ciclistas; mejorar la seguridad de las infraestructuras y reducir la gravedad de los accidentes.

El gobierno de Australia, tras celebrar una amplia consulta pública, aprobó en marzo de 2009 una nueva estrategia de seguridad vial para Australia occidental denominada *Objetivo Cero*. Se crearon Foros para la Comunidad donde se pudo calibrar la opinión pública sobre cuestiones de seguridad vial. Se consultaron las distintas opciones en

cuanto a la política de seguridad vial y se compararon los resultados obtenidos a partir de la percepción de la comunidad con el análisis de los expertos sobre la eficacia de soluciones de sistemas más seguros.

En Gran Bretaña, el principio básico para la fijación de objetivos en materia de seguridad vial fue que su política debía basarse en pruebas; que el objetivo debía ser ambicioso pero alcanzable en base a un análisis empírico, y que debería diseñarse una estrategia para la implementación, así como para la supervisión periódica de su avance. El objetivo para el año 2010 fue lograr una reducción del 40% en el número de víctimas mortales o de heridos graves, en comparación con la media de 1994-1998. Se estableció un objetivo más desafiante del 50% para víctimas infantiles. Se ha avanzado de forma favorable y es posible que se logre el objetivo del 40%, mientras que el objetivo del 50% establecido para víctimas infantiles se logró en el año 2007. El Departamento de Transportes está celebrando una encuesta acerca de una nueva estrategia para 2020 que adoptará el enfoque orientado a un sistema seguro y propondrá objetivos independientes para víctimas mortales y heridos de gravedad.

El representante de la Alianza Mundial para la Seguridad Vial expuso la utilización de manuales de buenas prácticas actuales, y la necesidad de poseer sistemas de información fiables. Por su parte, los representantes del Sindicato Internacional de Transporte Vial y de la Federación Internacional Vial (IRU e IRF respectivamente, por sus siglas en inglés) describieron su trabajo y cómo pueden contribuir a mejorar la seguridad vial a nivel internacional. El IRU apoya todas las medidas que mejoran la seguridad vial si estas se centran de forma eficaz en las principales causas de accidentes en los que hay implicados vehículos pesados. Establece como prioridades el desarrollo sostenible y la facilitación del comercio, el turismo y el transporte vial. La IRF está trabajando en las carreteras principales: la Ruta de la Seda, el proyecto de la Carretera Transafricana, la carretera Panamericana, la Carretera de Circunvalación del Mar Negro y el Corredor Intermodal Adriático/Jónico. Han organizado seminarios en Bielorrusia y los EAU sobre Marcaje de Visibilidad, y están colaborando con el UNRSC (Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial) para elaborar una guía para el establecimiento de un marco normativo sobre seguridad en la infraestructura vial.

Se presentó la labor del Programa Internacional de Evaluación Vial (iRAP, por sus siglas en inglés). Se están llevando a cabo evaluaciones de riesgo en las que se utiliza un vehículo especialmente equipado con dispositivos para la evaluación, grabación de vídeo y posterior análisis de datos en el camino. Se está elaborando un informe en el que se califica la red vial con un sistema de puntos y un programa de medidas correctivas. La etapa final corresponde al apoyo a la implementación de dicho programa. Además de la evaluación de riesgo de la red vial, el iRAP ofrece soluciones acorde al estado de la carretera y para su utilización por parte de los diferentes grupos de usuarios. Se ha desarrollado un kit de herramientas de seguridad vial en línea que puede ser utilizado para diagnosticar problemas y ofrecer soluciones. Los informes del país muestran mapas detallados de las carreteras inspeccionadas con la calificación por puntos y la ubicación de las contramedidas recomendadas, así como predicciones sobre la disminución en el número de víctimas.

Se expuso el trabajo elaborado por ERTICO⁸ sobre Sistemas de Transporte Inteligentes (STI). La *Iniciativa del Vehículo Inteligente* aportará nuevas soluciones por medio de un enfoque orientado a un sistema integrado de la seguridad del vehículo. El proyecto EasyWay fomentará un despliegue paneuropeo armonizado de STI en la red transeuropea mediante gestión del tráfico, servicios de información al viajero, carga y logística. El plan de acción del STI de la Comisión Europea plantea como prioridad la seguridad vial e incluye sistemas avanzados de asistencia al conductor, presenta el

⁸ Organización dedicada a la investigación y a la definición de normas sobre el Sistema de Transporte Inteligente (ITS, por sus siglas en inglés)

servicio de eCall paneuropeo y expone los efectos del STI en los usuarios vulnerables de las vías de tránsito. Las aplicaciones principales de STI para mejorar la seguridad vial cubren tanto la seguridad del vehículo como de las infraestructuras, la seguridad de los ocupantes del vehículo puede ser activa (prevención de accidentes), como pasiva (mitigación de lesiones).

El delegado de la Comisión Europea en Bielorrusia describió la política de seguridad vial de la UE establecida en el año 2001, en la que se plantea un objetivo de reducción de un 50% de víctimas mortales para el año 2010. La política quedó expuesta en el Libro Blanco de Transportes (2001) y en el Programa de Acción para la Seguridad Vial de la Comunidad Europea (2003), en los que se adopta un enfoque integrado que incluye la infraestructura vial, la seguridad de los vehículos y el comportamiento humano. Se determina una norma en materia de infraestructura a fin de garantizar que la seguridad se integre en todas las fases, y lograr así un elevado nivel de seguridad común a todas las carreteras de los Estados miembros. Se utiliza el programa EuroNCAP a fin de mejorar la seguridad de los vehículos, al exigir que los automóviles vendidos en Europa tengan un mínimo de 4 puntos. Existen otras iniciativas, como la directiva sobre la concesión de licencias de conducir, la Carta Europea de Seguridad Vial y el Observatorio de Seguridad Vial.

En la sesión de clausura del seminario se discutieron y acordaron conclusiones y recomendaciones para llevar adelante medidas en cuanto a la fijación de objetivos (véase el capítulo 8).

2.5 Conferencia para la mejora de la seguridad vial en Europa Sudoriental

2.5.1 Participación

La Cámara de Comercio e Industria de Eubea y la Asociación Helénica de Cámaras de Transporte celebraron una conferencia sobre la mejora de la seguridad vial en Europa Sudoriental, con el apoyo del Ministerio Helénico de Transportes y Comunicaciones. La conferencia tuvo lugar en Calcis, Grecia, los días 25 y 26 de junio de 2009.

El propósito de la conferencia era centrarse en mejorar la seguridad vial en Europa sudoriental como parte del proyecto global de las Naciones Unidas de establecer objetivos regionales y nacionales de reducción de víctimas. Los participantes regionales procedían de los siguientes países: Albania, Bosnia y Herzegovina, Bulgaria, Croacia, Antigua República Yugoslava de Macedonia, Grecia, Montenegro, Rumania, Serbia y Turquía. Algunos delegados representaron a los siguientes organismos de gobierno: Ministerios del Interior, Transporte y Comunicaciones y Sanidad; también asistieron representantes de gobiernos locales y Cámaras de comercio, Policía de Tráfico, ONGs y del sector privado. Asimismo, concurrieron delegados de Francia, Italia y Países Bajos.

La delegación de la CEPE incluyó al Director y a miembros del personal de la División de Transporte. También participaron del seminario algunas organizaciones internacionales como: la Comisión Europea, la Organización Mundial de la Salud, la Fundación FIA, el Centro Ortodoxo del Patriarcado Ecuménico de Suiza, el Observatorio de Transportes de Europa Sudoriental, la Alianza Mundial para la Seguridad Vial y el Programa Internacional de Evaluación Vial.

2.5.2 Sesiones de apertura

La Conferencia fue inaugurada, en nombre del Ministro griego de Transportes y Comunicaciones, por la directora general del Ministerio, Evagelia Tsaga, y la directora de la División de Transportes de la CEPE, Eva Molnar. El presidente de la Cámara de Comercio e Industria de Eubea, Panagiotis Simosis y el presidente de la Cámara de Comercio e Industria de La Canea y vicepresidente de la Asociación de Cámaras de

Transporte, Evagelos Spanoudakis, dieron la bienvenida a los participantes. La Sra. Molnar afirmó que la crisis de la seguridad vial es un problema creciente que tiene costes humanos y económicos. La seguridad vial es una responsabilidad compartida. Spanoudakis declaró que el objetivo es crear un sistema de transporte griego que sea seguro y eficaz que ayudará a la modernización y el desarrollo. La seguridad vial en Grecia es insuficiente y la tasa de mortalidad es mucho mayor que la media de la UE, por lo que este país queda en el puesto 22 de la clasificación.

Se dedicó una sesión especial a los campeones de baloncesto que apoyan la seguridad vial. Los jugadores del equipo nacional griego de baloncesto, la Federación Helénica de Baloncesto y la FIBA Europa promovieron el Juego limpio (*Fair Play*) y el Trabajo en equipo para mantener unas carreteras seguras en toda Grecia y en cualquier lugar del mundo. Destacaron que la gente no suele reconocer la importancia de cumplir con las normas, y que piensan que un error o una pequeña falta solo les afecta a sí mismos. Los campeones griegos de baloncesto instaron a la población a respetar las reglas y a comenzar a trabajar en equipo y a jugar limpio en cuanto al tráfico. Los jugadores firmaron una declaración en la que promueven estas ideas y que se incluye en el presente informe como Apéndice 1.

Se describió el contexto global de la seguridad vial en las presentaciones de la Fundación FIA sobre la próxima Conferencia Mundial a nivel Ministerial. Se presentó también, la propuesta Decenio de Acción sobre la seguridad vial, así como la de la CEPE sobre los principales riesgos, y la labor de la CEPE y de las otras Comisiones Regionales de las Naciones Unidas.

Los especialistas de la Comisión Europea, Observatorio de Transporte de Europa Sudoriental (SEETO, por sus siglas en inglés), y Centro Ortodoxo del Patriarcado Ecuménico describieron su trabajo. El SEETO promueve el desarrollo de la Red Principal de Transporte Regional de Europa sudoriental. En enero de 2009 se estableció un Grupo de Trabajo de seguridad vial para encargarse de los procedimientos administrativos y normativos necesarios para fomentar la cooperación en materia de seguridad vial en la región del SEETO, promover las mejores prácticas en materia de seguridad vial y aumentar la conciencia sobre la situación de la seguridad vial entre quienes toman las decisiones y el Comité Directivo. La Iglesia Ortodoxa coopera con otras religiones y sectores de la sociedad y apoya a las víctimas de accidentes.

2.5.3 Seguridad vial en Grecia

Se describieron la situación y el trabajo en cuanto a la seguridad vial en Grecia durante las presentaciones del país anfitrión. El Plan Estratégico para el período 2005-2010 contiene numerosas medidas de seguridad vial, inclusive un código de conducta vial, mejoras en la formación de los conductores, en los exámenes y en el otorgamiento de licencias para mejorar el comportamiento del conductor, un nuevo sistema de puntos y campañas de concienciación y educación vial. Se han reducido de forma significativa los accidentes mortales durante el período 2000-2007, pero es necesario un esfuerzo adicional para implementar el plan estratégico y lograr una mayor concienciación pública, así como el apoyo de los medios de comunicación. La policía de tráfico de Grecia central describió los avances en cuanto al cumplimiento de las leyes viales. Han disminuido las infracciones por exceso de velocidad y se han aumentado los controles de alcoholemia. El cumplimiento de las normas de utilización del cinturón de seguridad y del casco ha mejorado. En el año 2009, se han implementado medidas para mejorar la formación del cuerpo policial y la implementación de las leyes, y se han organizado seminarios con el fin de mejorar el comportamiento del conductor.

El Instituto Helénico de Ingenieros de Transporte y el Observatorio de Seguridad Vial de la Cámara Técnica de Grecia explicaron cómo fomentan las medidas para mejorar la infraestructura y apoyan las acciones de seguridad vial sobre la conducta del usuario de

las vías de tránsito, seguridad del vehículo, respuesta ante una emergencia y cumplimiento de las leyes. También se expuso el trabajo de la ONG Instituto de Seguridad Vial Panos Mylonas. Este organismo brinda su apoyo al estado griego para mejorar la eficacia en cuestiones fundamentales de la seguridad vial y proporciona el contexto para la colaboración eficaz entre los sectores. Su objetivo es incrementar la conciencia en cuanto a la seguridad vial y movilizar a las organizaciones públicas y privadas para que tomen medidas al respecto.

Al final del primer día de la conferencia, los representantes de la Unión Helénica de Cámaras de Comercio e Industria redactaron una declaración en la que resolvieron brindar su apoyo al trabajo de la CEPE, utilizar su red en Grecia para apoyar las campañas de promoción, defender medidas de seguridad vial y establecer mecanismos de financiación para su aplicación. Asimismo, instaron a tomar medidas a los otros países de Europa sudoriental, a determinar las metas en materia de seguridad vial y a utilizar plenamente los instrumentos jurídicos correspondientes a la seguridad vial de la CEPE. Se podrá encontrar la declaración en el Apéndice 2.

2.5.4 Seguridad vial en Europa sudoriental

Los delegados de los países presentes en la conferencia hicieron presentaciones sobre la situación en sus respectivos países. A continuación, se ofrece una breve descripción sobre la seguridad vial en cada país asistente al seminario basada en la información presentada durante el mismo, así como en el Informe sobre la situación mundial. Para ver un resumen de los datos correspondientes a los países de Europa sudoriental, se puede consultar los cuadros 7 y 8 presentados anteriormente en este informe.

Albania

Se han producido cambios importantes en Albania con respecto a la cantidad de vehículos y conductores, así como en la infraestructura vial. El aumento del tráfico redundó en un aumento de los accidentes de tránsito y la seguridad vial pasó a ser una prioridad del Gobierno, pero no aún se ha determinado una estrategia, ni objetivos de seguridad vial. La tasa de mortalidad, especialmente adaptada a la definición de 30 días, es una de las más altas de la subregión y el número de víctimas mortales se ha incrementado de forma acelerada. La seguridad de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito es un problema en el que se refleja que un 40% de las víctimas mortales son peatones. Las principales áreas que requieren medidas para mejorar la calidad de la red vial son, la implementación de auditorías, la búsqueda de soluciones para las zonas de elevada concentración de accidentes, la mejora del comportamiento vial, el tema de la corrupción en la concesión de licencias de conducir y la mejora de la educación vial. Se considera eficaz la implementación de la legislación vial con respecto al límite de velocidad, la alcoholemia, la utilización de casco y del cinturón de seguridad al conducir, pero sólo el 30% de los ocupantes del asiento delantero utilizan el cinturón. Se llevan a cabo auditorías de seguridad vial en los proyectos nuevos de construcción de carreteras de gran envergadura.

Bosnia y Herzegovina

Aunque la tasa de mortalidad es más baja que en varios de los demás países de Europa sudoriental, el ritmo con el que ha aumentado el número de víctimas mortales ha sido el más acelerado de la subregión. No existe información disponible sobre la utilización de casco y de cinturón de seguridad, pero la aplicación de esta norma se considera moderadamente eficaz. En el año 2006 se aprobó una ley nacional de seguridad vial que permitió armonizar las normas existentes. Un estudio realizado por el Banco Mundial se tradujo en un plan para crear una Oficina de Seguridad Vial en el Ministerio de Comunicaciones y Transportes que coordine la estrategia de seguridad vial, normas y programas de acción, estadísticas, economía y promoción. El Consejo Nacional de

Seguridad Vial incluirá a los Ministerios de Transportes, Interior, Sanidad y Educación y coordinará el desarrollo y la supervisión de una estrategia nacional. El Banco Mundial está implementando un proyecto de seguridad e infraestructura vial valorado en 25 millones de dólares estadounidenses.

A raíz de una auditoría de seguridad vial llevada a cabo en la Red Principal de Transporte Regional de Europa Sudoriental, se ha redactado una estrategia de seguridad vial y se ha formulado una propuesta para aprobar leyes y reglamentos a fin de que las auditorías sean obligatorias. Asimismo, se ha preparado el borrador de un manual sobre seguridad vial y un conjunto de procedimientos normalizados de auditoría.

Bulgaria

Durante el período 1997-2007, la tasa de mortalidad fue bastante elevada, pero el aumento en el número de víctimas mortales ha sido de solo el 10%. Sin embargo, la situación está empeorando y el número de víctimas mortales ha aumentado en un 5% durante el período 2007-2008. Los principales factores de riesgo y causas de accidente son: el exceso de velocidad, la falta de utilización de cinturón de seguridad, los conductores noveles y los que no poseen licencia, las zonas residenciales, las horas de oscuridad, los accidentes con un solo vehículo implicado, las colisiones frontales, los vehículos viejos y una infraestructura vial deficiente. Se han tomado medidas legales por ejemplo, sobre el uso obligatorio de sistemas de retención infantil, denegación de licencia de conducir y la implementación de un sistema de puntos para los infractores. Se ha establecido una red de control de velocidad y se ha desplegado una Estrategia Nacional para la Conservación de la Vida y la Salud Infantil. Es necesario tomar más medidas con respecto a la velocidad, utilización del cinturón de seguridad, sensibilización, alcoholemia, medidas de las autoridades locales y trabajo con los medios de comunicación. Se va a desarrollar una Estrategia Nacional de Seguridad Vial para los próximos diez años. No existe información con respecto a las tasas de utilización de casco o cinturón de seguridad, pero se considera que la implementación es moderadamente eficaz. Se llevan a cabo auditorías de seguridad vial en los proyectos nuevos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente.

Croacia

El Ministerio del Interior propuso un Programa Nacional de Seguridad Vial que fue aceptado por el Gobierno de la República de Croacia en 1994. El programa sigue vigente y en el contexto de las negociaciones sobre la adhesión a la Unión Europea, se están implementando directivas y pautas que obligan a los Estados Miembros a mejorar la seguridad vial. En el año 2008 el porcentaje de víctimas mortales fue un 7% superior al del año 2007. Pero en la década anterior el porcentaje de víctimas mortales disminuyó en un 13% a pesar del incremento de tráfico. El fin es reducir de 13,8 a 10 el número de víctimas mortales por cada 100.000 habitantes en el año 2010. El porcentaje de víctimas mortales relacionadas con la alcoholemia es muy elevado, 30%, a pesar de que se considera muy eficaz la aplicación de la ley. La tasa de utilización del cinturón de seguridad es baja, solo 45%, y no existe información disponible sobre la utilización de casco. Se llevan a cabo auditorías de seguridad vial en los proyectos nuevos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente.

Montenegro

Se ha incrementado, tanto la cantidad de víctimas mortales, como la tasa de mortalidad durante los últimos años. La tasa actual de 204 por millón de habitantes es mucho mayor que en los otros países de la subregión. Esto se atribuye al aumento de tráfico, mala infraestructura, formación deficiente de conductores, falta de aplicación de las leyes, comportamiento inapropiado de los conductores y bajos niveles de calidad de los

vehículos. Los programas de acción incluyen medidas con respecto a la infraestructura, mayor aplicación de la ley, prohibición de importación de vehículos que no cumplan los requisitos mínimos y mejora en la educación vial. Se está preparando una Estrategia Nacional para la Seguridad Vial, se están lanzando nuevas campañas y se está planificando el proyecto EuroRAP. No existe información sobre la tasa de accidentes mortales relacionados con la alcoholemia, ni de la utilización del cinturón de seguridad y del casco. Se considera que la aplicación de las normas es bastante eficaz. Se llevan a cabo auditorías de seguridad vial en los proyectos nuevos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente.

Rumania

La tasa de mortalidad es bastante alta, 130 por millón de habitantes, pero el número de víctimas mortales ha disminuido ligeramente entre 1997 y 2007. La proporción de víctimas mortales atribuidas a usuarios vulnerables de las vías de tránsito se encuentra entre las más bajas de la UE. El límite de alcoholemia es cero y se encuentra bien controlado, mientras que el porcentaje de accidentes relacionados con el consumo de alcohol es sólo del 2%. La tasa de utilización del cinturón de seguridad es elevada para los ocupantes del asiento delantero, pero baja para los ocupantes de los asientos traseros, pero su aplicación es tan sólo regular. Las tasas de uso del casco son elevadas, aunque inferiores para los pasajeros que para los conductores; y su aplicación es solo moderadamente eficaz. Se ha hecho un gran esfuerzo por mejorar los servicios de emergencia al integrar los servicios policiales, de bomberos y de ambulancias en un nuevo sistema médico de emergencia. Se dispone de unidades móviles de cuidados intensivos, evacuación con helicóptero y salas de emergencia para la atención integral en los hospitales. Se llevan a cabo auditorías de seguridad vial en los proyectos nuevos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente.

Serbia

Se ha observado una tendencia a la baja en el número de víctimas mortales por accidentes de tráfico, con una cifra de 1.700 en 1991 y 892 en el año 2008. La tasa por 100.000 habitantes en el año 2007 fue de 98, superior a la mayoría de los países de Europa occidental, pero menor que en la mayoría de los países de Europa sudoriental. Los factores de riesgo principales son la velocidad, que representa el 58% de las víctimas mortales, la falta de utilización del cinturón de seguridad, la alcoholemia y las deficiencias en la infraestructura vial. Se llevan a cabo auditorías de seguridad vial en los proyectos nuevos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente. Se ha instaurado un nuevo modelo de control policial, en el que se utilizan dispositivos de control de velocidad y vehículos de investigación de accidentes viales, y se ofrece formación en primeros auxilios. Un cuerpo coordinador de la seguridad vial está aplicando una nueva ley de tráfico. Este incluye un Organismo de Seguridad Vial, innovación en el reglamento de tráfico y un sistema de penalización por puntos. Los problemas de seguridad vial en Serbia se deben a la falta de prioridad en el pasado y al hecho de que la policía de tráfico era el único organismo interesado, que además carecía de formación. No se ha determinado ninguna estrategia nacional en materia de seguridad vial. El límite de alcohol en sangre al conducir está bastante bien controlado, por lo que solo el 6% de los accidentes mortales está relacionado con el consumo de alcohol. El control del uso de casco y cinturón de seguridad es deficiente. Aproximadamente la mitad de los ocupantes de los asientos delanteros llevan puesto el cinturón de seguridad, pero menos del 5% lo utiliza en los asientos traseros.

Macedonia

La tasa de mortalidad es una de las más bajas de la subregión, y el porcentaje de víctimas mortales se redujo en un 9% entre 1997 y 2007. Un tercio de las víctimas mortales fueron peatones. La estrategia nacional de seguridad vial plantea una visión

clara de reducir las víctimas mortales por accidente de tráfico en un 50% para el 2014 y eliminar las víctimas mortales en niños. Los principales factores de riesgo son: carreteras y mantenimiento de la infraestructura vial inadecuados, deficiente legislación y cumplimiento de la ley, comportamiento indebido de usuarios de las vías de tránsito, exceso de velocidad, conductores que no ceden el paso; conducción bajo la influencia de alcohol u otras sustancias ilegales, escasa o no aplicación de equipos de seguridad pasiva. Los objetivos principales de la estrategia nacional de seguridad vial son: disminución de los accidentes causados por exceso de velocidad, por no ceder el paso o por el consumo de alcohol o de sustancias ilícitas, mejorar la utilización de dispositivos de retención, proteger a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, proporcionar un entorno vial seguro, mejorar la atención de emergencia, mejorar el control de la aplicación de las leyes, coordinar todas las actividades. Las tasas de utilización de cinturón de seguridad y de casco son muy bajas. Asimismo, existe un control escaso de las normas con respecto a la utilización de casco y un control moderado con respecto a la utilización del cinturón de seguridad. Se llevan a cabo auditorías de seguridad vial en los proyectos nuevos de construcción de carreteras de gran envergadura y en la infraestructura existente.

Turquía

La tasa de mortalidad se acerca al promedio de la subregión, según la definición ajustada de 30 días y acorde a la cifra a escala de la OMS (Ver cuadro 1A), mientras que el número de víctimas mortales disminuyó un 15% entre 1997 y 2007. El límite de alcoholemia es de cero y se encuentra bien controlado, mientras que el porcentaje de accidentes relacionados con el consumo de alcohol representa solo el 2% del total. La disposición que establece la utilización de casco está menos controlada, por lo que solo el 12% de los conductores usa casco. La tasa de utilización del cinturón de seguridad es elevada en zonas rurales, pero baja en zonas urbanas, a pesar de que se considera que existe un control adecuado al respecto. La Policía Nacional de Turquía ha coordinado un proyecto para fortalecer el control, y al mismo tiempo emprender actividades para solucionar cuestiones de infraestructura, atención de emergencia y de educación. Se fijaron objetivos para el control de cuestiones como la velocidad, uso del cinturón de seguridad, alcoholemia, utilización de casco, control de vehículos pesados y no respetar los semáforos. Un sistema SIG localiza la información policial de forma digital, lo que permite concentrar los controles en aquellos puntos clave y restituir las zonas de mayor concentración de accidentes junto con las autoridades pertinentes. Existe un programa de mejoras viales para llevar a cabo auditorías, reducir las zonas de mayor concentración de accidentes y mejorar el mantenimiento.

2.5.5 Presentaciones de expertos internacionales

Representantes de otros países europeos que poseen buenos registros de seguridad vial describieron el enfoque de la política de seguridad vial existente en sus países. A su vez, se efectuaron presentaciones sobre medidas de seguridad vial y sobre la labor de las organizaciones de asistencia a víctimas.

En Italia, el responsable de la seguridad vial es el Departamento de Transporte Interior, en colaboración con los Ministerios de Asuntos Internos, Sanidad, Educación e Industria y Desarrollo Económico, además de organismos interesados, universidades y centros de investigación. El Plan Anual Nacional para la Seguridad Vial establece la estructura para la adopción de medidas a nivel legislativo y financiero, asigna responsabilidades a nivel local, planifica mejoras de la infraestructura y determina objetivos e indicadores. Las normas van dirigidas al comportamiento mediante campañas y controles, a la seguridad del vehículo y a la infraestructura.

Se describió también, el programa de seguridad vial neerlandés. En los últimos diez años se redujo el número de víctimas mortales en un 30%, a 750 en el año 2008, objetivo

fijado en el año 2004 para el 2010. Se produjo una disminución de accidentes en todas las edades, especialmente entre los ancianos y los peatones infantiles, y en carreteras cuya velocidad permitida es de 50 Km. y de 80 Km. Los factores de riesgo siguen siendo el consumo de alcohol o sustancias ilegales, la velocidad, las carreteras cuya velocidad permitida es de 50km y 80km, scooters, ciclomotores y motocicletas, conductores jóvenes, ciclistas y accidentes nocturnos. Se estableció una nueva estrategia que plantea un objetivo para el año 2020 de 500 víctimas mortales. Se determinó después de llevar a cabo un proceso de consulta en el que participaron todos los niveles de gobierno, así como organismos interesados. Continuará con el enfoque integrado y eficaz orientado a la cooperación y seguridad sostenible. Las medidas principales se centrarán en los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, el consumo de alcohol o sustancias ilegales y la implementación de innovadora tecnología de vehículos. El programa se supervisará y actualizará cada dos años.

Al igual que en Minsk, se presentaron los programas de seguridad vial de Francia y Gran Bretaña. También se efectuaron presentaciones similares a las de Minsk sobre el uso de los manuales de buenas prácticas de la OMS y sobre el Programa Internacional de Evaluación Vial. Asimismo, se expuso el trabajo de la Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tráfico, que desarrolla campañas a favor de una mayor justicia y reconocimiento a las víctimas de accidentes de tráfico y para prestarles asistencia. Entre sus objetivos se pueden mencionar: un mejor tratamiento y rehabilitación de los traumatismos, reconocimiento de las consecuencias en los familiares de las víctimas, procesos penales justos y equitativos, y estrictas leyes de responsabilidad para la protección de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

2.6 Conclusiones y recomendaciones propuestas en el seminario y la conferencia

Los participantes reconocieron que el número de víctimas mortales por accidentes de tráfico sigue afectando de forma considerable a sus países y que la seguridad vial no es sólo una cuestión de transporte, sino también un riesgo sanitario, social, económico y financiero que impacta de forma negativa en su desarrollo. El Seminario y la Conferencia ofrecieron la oportunidad de discutir el problema de la seguridad vial en Europa oriental y sudoriental, así como en Asia Central, y de conocer los avances más recientes que utilizan un enfoque multidisciplinario.

Todos coincidieron en que se puede ver la mejora de la seguridad vial como un contrato social en el que todos los participantes de los sectores públicos y privados deben responsabilizarse de sus respectivas acciones y fracasos. Si bien la atención debería centrarse principalmente en las medidas de prevención, las medidas post-accidentales tienen la misma importancia en el momento de garantizar una pérdida mínima de vidas y una reducción de la gravedad de las lesiones sufridas por aquellas personas que se ven involucradas en un accidente. Con este fin, es imprescindible una estrecha colaboración y coordinación entre los organismos pertinentes, como la policía, servicios de ambulancia, instalaciones contra incendios y hospitales.

Teniendo en cuenta que el valor absoluto y universal de la integridad y de la vida de una persona constituye un elemento fundamental de los derechos humanos, los participantes destacaron la responsabilidad que tienen los usuarios de las vías de tránsito como miembros de la comunidad, de respetar las normas de tráfico y de respetarse mutuamente. Tras realizar un balance de la creciente importancia del turismo como factor de desarrollo económico, los participantes consideraron que una red vial segura puede presentar una ventaja adicional y atraer al turismo al sur de Europa.

En el marco de colaboración internacional entre gobiernos, empresas y sociedades civiles con el fin de llevar a cabo un plan orientado a medidas para mejorar la seguridad vial y brindar apoyo a las víctimas y a sus familias, los participantes señalaron que las

instituciones religiosas pueden desempeñar un papel fundamental y que éste representa un punto que debe ser estudiado.

Tanto en el encuentro llevado a cabo en Minsk, como en el de Calcis, se adoptó el siguiente conjunto de recomendaciones para abordar el problema de la seguridad vial mediante esfuerzos colectivos y cooperación a todos los niveles:

Recomendaciones:

1. Todo cuanto se ha aprendido durante el seminario debe difundirse a las autoridades gubernamentales involucradas en la seguridad vial de los países que participaron en él (Ministerios del Interior, Transporte, Sanidad y Educación), en especial todo lo relativo a iniciativas de seguridad vial y prácticas que pueden ayudar a los gobiernos a establecer y alcanzar objetivos a un costo relativamente bajo y dentro de un breve plazo de tiempo.

2. Un primer paso fundamental para establecer campañas de mejora de la seguridad vial es la cuantificación del problema de la seguridad vial mediante la elaboración de buenas estadísticas nacionales y una buena investigación. Por consiguiente, los países deben adoptar o mejorar la metodología de recopilación de datos y crear o mejorar las actuales bases de datos nacionales informatizadas sobre accidentes de tráfico. Con este fin, el glosario de la CEPE y su base de datos sobre accidentes viales serían un fundamento apropiado.

3. Los gobiernos desempeñan un papel primordial en la creación de condiciones viales seguras a través de la legislación, observancia y educación. Asimismo, es de vital importancia la optimización de sus gastos. La disminución en el número de víctimas mortales a causa de accidentes de tráfico conduce a la reducción de gastos por parte de los gobiernos y de la sociedad. Se recomienda a los países que aún no han fijado objetivos de seguridad vial, que comiencen a analizar y obtener datos que les permitan determinar objetivos basados en pruebas. Además, los datos deben recopilarse a fin de establecer indicadores en cuanto a los diferentes problemas de seguridad vial o grupos de usuarios de las vías de tránsito (por ejemplo, objetivos independientes para alcoholemia, utilización de cinturón de seguridad y casco o sistemas de retención infantil). Al establecer los objetivos, la eficacia debe prevalecer, en la mayor medida posible, sobre cualquier otra consideración.

4. La voluntad política y el compromiso son elementos esenciales para mejorar la seguridad vial. Ambos son necesarios para asegurar los fondos y abordar adecuadamente las prioridades en esta materia, como la mejora de la infraestructura, la educación y la observancia, todas medidas de costos elevados.

5. Teniendo en cuenta las necesidades de los países de ingresos bajos y medios, deben fortalecerse la cooperación internacional y el intercambio de conocimientos respecto a la seguridad vial. Para ello, como primera medida una vez finalizado el seminario, debería llevarse a cabo una serie de gestiones de asesoramiento a fin de evaluar los problemas de seguridad vial a petición de los países interesados, y ayudarlos a determinar sus objetivos en un marco bilateral.

6. Se recomienda que los gobiernos participen de forma activa en el proceso de decisión con respecto a las convenciones de las Naciones Unidas sobre la circulación y la señalización vial de 1968, que tiene lugar en el Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial (WP.1). Esto también permitiría establecer un foro adecuado donde los distintos países miembros pueden aprender de la experiencia mutua y pueden comparar sus avances en el logro de los objetivos de los demás países de la región.

7. Los resultados del seminario deben incluirse en el informe final del proyecto, que

debe ser comunicado a la Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial que se celebrará en Moscú, Federación Rusa, los días 19 y 20 de noviembre de 2009, y deben promoverse como pauta a seguir por los países de todas las zonas geográficas de las Comisiones Regionales Naciones Unidas.

2.7 Debate sobre los resultados del seminario y la conferencia y su contribución al proyecto de establecimiento de objetivos del PNUD

Estos dos eventos fueron destinados a ayudar a los países de la CEPE a cumplir el objetivo del proyecto del PNUD "Establecimiento de Objetivos Regionales y Nacionales para la Reducción de Víctimas de Accidentes de Tráfico". Este proyecto pretende ayudar a los gobiernos de países de ingresos bajos y medios a desarrollar objetivos de seguridad vial regionales y nacionales y a intercambiar experiencias sobre las buenas prácticas para su logro en el año 2015. Se centraron en los países del sureste y este de la región de la CEPE debido a que tienen las tasas más elevadas de víctimas mortales en accidentes de tráfico de esta región, y muchos de ellos están experimentando un incremento en los problemas de seguridad vial a causa de una rápida motorización. Además, muchos de los países han atravesado cambios políticos que requieren una nueva evaluación y reorganización del modo en que se está tratando el tema de la seguridad vial.

Durante ambos eventos se hizo notable el hecho de que los factores de riesgo son comunes en todos los países: exceso de velocidad, alcoholemia, falta de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y deficiencias en la infraestructura. Muchos participantes resaltaron este último en particular. Otros temas comunes fueron la necesidad de aumentar la observancia de las normas de tráfico y de incrementar la conciencia en los usuarios sobre los riesgos que entraña la carretera.

Existieron algunas diferencias con respecto a la organización de la seguridad vial. Para los países que asistieron al seminario de Minsk la seguridad vial concernía por lo general a la Policía de Tráfico, para quien el principal centro de atención se encontraba en la observancia y la educación. Los países de Europa sudoriental poseían una organización más diversa pues contaban con la participación del cuerpo policial, el Ministerio del Interior y el Ministerio de Transporte. Aunque algunos países utilizaban un enfoque más cooperativo y de colaboración, muchos de ellos en ambas regiones no estaban plenamente comprometidos a trabajar en equipo con todos los niveles de Gobierno y la sociedad.

Algunos países estaban considerando el establecimiento de objetivos o ya los habían establecido. Pero por lo general, aún no se había instaurado un enfoque integrado que incluyera objetivos de base empírica y una estrategia orientada a resultados.

El Seminario y la Conferencia ofrecieron a los participantes una importante oportunidad para escuchar las últimas ideas en materia de seguridad vial. Las recomendaciones del informe de la OCDE "Objetivo Cero", que aboga por un enfoque orientado hacia un sistema seguro y por el establecimiento de objetivos, además de por una buena gestión de la seguridad vial, deberían ayudar a los países a reevaluar sus prácticas de seguridad vial y adoptar estas nuevas ideas. La experiencia de otros países que ya han logrado buenos avances en materia de seguridad vial, así como su modo de abordar la política en esta área, también dio a los participantes la posibilidad de ponderar la importancia de los cambios que deberán implementar.

Por supuesto que, en el tiempo disponible para ambos eventos, no se pudo profundizar en estos temas. Asimismo, siempre queda abierta la cuestión sobre el impacto que tendrán estos eventos cuando los participantes regresen a las presiones y limitaciones impuestas por los problemas y recursos de sus respectivos países. Es el comienzo de un

proceso de cambio y desarrollo, pero sería poco realista esperar que se establecieran objetivos y estrategias bien desarrollados como resultado de estas presentaciones. Sin embargo, se percibe una voluntad clara de abordar el problema de la seguridad vial y de utilizar métodos en base a objetivos para mejorar el funcionamiento. Un paso positivo que debería conducir a resultados fue el reconocimiento de que la seguridad vial es una cuestión social, económica y relacionada con el desarrollo, y que no es aceptable que se continúe con la pérdida inexorable de vidas humanas como resultado de la motorización.

La Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial llevada a cabo en noviembre fue un acontecimiento fundamental para elevar el perfil de la seguridad vial e informar a los políticos asistentes sobre las buenas prácticas que deben aplicarse para reducir la cantidad de heridos y víctimas mortales en accidentes de tráfico. Estas soluciones fueron el centro de los debates en las conferencias de Minsk y Calcis. Sin embargo, muchos países necesitarán llevar a cabo un seguimiento y precisarán asistencia técnica para poder lograr las mejoras potenciales de seguridad vial que podría aportar la adopción de prácticas óptimas. Más importante aún, deberán ser abordados los temas de la organización de la gestión de seguridad vial, así como la aclaración de responsabilidades. Los programas de evaluación vial podrían contribuir de forma importante a la toma de medidas eficaces de las infraestructuras, proporcionando información sobre vías de tránsito de alto riesgo y sobre las medidas necesarias para salvar vidas humanas.

Los participantes de los dos eventos organizados por la CEPE en el marco del proyecto expresaron la necesidad de recibir una formación más práctica sobre cuestiones específicas de seguridad vial. En respuesta a esta solicitud, y en reconocimiento a los beneficios que aporta la transferencia de conocimientos por parte de aquellos países que tienen un buen historial en materia de seguridad vial, se organizó junto con un organismo de gobierno, la Administración Sueca de Carreteras (ASC), una gira-seminario de estudios en Suecia para los días 25, 26 y 27 de noviembre de 2009.

El Ministerio de Transporte de la República de Kirguistán solicitó a la CEPE que ayudara a las autoridades de este país a organizar un seminario nacional de seguridad vial en el marco del proyecto. Este evento tuvo lugar en Biskek los días 1, 2 y 3 de diciembre de 2009.

2.8 Gira-seminario de estudios en Suecia

La gira-seminario de estudios tenía como objetivo la transferencia de conocimientos prácticos a expertos en seguridad vial que procedían de los nueve países de ingresos bajos y medios de la CEPE: Albania, Bosnia y Herzegovina, Georgia, Kazajistán, Kirguistán, Moldavia, Macedonia, Turquía y Ucrania. Los participantes representaban al Ministerio de Interior y al de Transportes, a administraciones de carreteras y, por primera vez, estuvieron presentes dos organizaciones no gubernamentales procedentes de Georgia y Moldavia.

El programa incluyó exhaustivas presentaciones de su anfitriona, la Administración Sueca de Carreteras, el organismo principal en materia de seguridad vial en Suecia. Se expusieron los fundamentos de la bien conocida *Perspectiva Cero* y la importancia del enfoque holístico para la mejora de la seguridad vial. Existe información estadística fiable de la década de los años 30, así como una cultura de seguridad vial que había comenzado ya a mediados del siglo 20. Un aspecto a resaltar, es la colaboración del sector privado para determinar que las empresas sean defensoras de la seguridad vial. La seguridad vial es un requisito previo a los contratos celebrados por la ASC (por ejemplo, si la ASC contratara un autobús para efectuar visitas de campo, incluirían en el contrato una cláusula que lo obligue a incorporar el dispositivo de control de alcoholemia Alcolock, a utilizar los cinturones de seguridad, etc.)

La gira-seminario de estudio incluyó visitas a la Empresa Sueca de Inspección de Vehículos a Motor, al Centro de Control del Tráfico y algunos objetivos relacionados a la infraestructura. Representantes de SENSYS y de Volvo efectuaron exhaustivas presentaciones sobre dispositivos de control del tránsito y de la *Visión Volvo 2020* respectivamente. Según esta visión de futuro, para el año 2020 nadie va a perder la vida en un automóvil Volvo, gracias a las innovadoras tecnologías y a los dispositivos con que se equiparán a los vehículos.

Además de que los participantes lograran una mayor comprensión de los aspectos prácticos de la seguridad vial ("cómo hacerlo" en lugar de "qué hacer"), el logro más importante de la gira-seminario de estudio fue que la ASC decidió seguir ayudando a algunos de los países participantes en un marco bilateral. Asimismo, los participantes acordaron continuar intercambiando entre ellos información sobre buenas prácticas.

2.9 Seminario Nacional en Kirguistán

A petición del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Kirguistán, se realizó una misión de asesoramiento en Biskek, los días 1, 2 y 3 de diciembre de 2009, con el fin de ayudar en la organización de un seminario nacional y de asesorar sobre el desarrollo y la observancia de la estrategia nacional de seguridad vial.

El seminario fue organizado en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Kirguistán, para más de 30 participantes que asistieron en representación de 11 organismos, tanto públicos como privados, relacionados con la seguridad vial. La CEPE presentó un enfoque innovador respecto a los temas planteados y colaboró con el gobierno turco y con la Alianza Mundial para la Seguridad Vial (GRSP, por sus siglas en inglés), cada una de las cuales contribuyó con un orador altamente cualificado en materia de inspección técnica de vehículos y en recopilación de datos, respectivamente. La CEPE actuó como moderadora y efectuó presentaciones basadas en las convenciones *sobre la circulación por carretera* y *sobre la señalización vial* de 1968, y sobre iniciativas, metas, objetivos e indicadores regionales y globales.

Los representantes de Kirguistán informaron a los concurrentes sobre la situación de la seguridad vial. Al parecer habían elaborado una estrategia nacional y habían establecido un organismo multidisciplinario a cargo del Primer Ministro: la Comisión Nacional para la Prevención de Accidentes de Tráfico. La cantidad de accidentes mortales en este país está creciendo a una tasa anual del 19%. No existen organizaciones no gubernamentales que participen de forma activa en la seguridad vial de Kirguistán.

Los problemas principales que plantearon los expertos kirguís respecto a la aplicación de la estrategia son comunes a todos los países de bajos y medianos ingresos: escasez de fondos y coordinación, malas condiciones de la infraestructura que empeoran a causa de un clima particularmente hostil y falta de formación especializada.

Además de la participación sumamente activa de los expertos, uno de los principales logros del seminario fue que el representante de Turquía invitara a su país a cinco expertos en seguridad vial kirguís, para participar de una formación que se centraría en cuestiones relacionadas con las competencias del Ministerio de Transporte: la infraestructura, la formación de los conductores profesionales, la inspección técnica de vehículos. La representante de la GRSP ofreció también el apoyo de su organización para el establecimiento de una organización no gubernamental que complemente los esfuerzos públicos en materia de seguridad vial.

2.10 Declaración del Eurobasket sobre Seguridad Vial

Como continuación a la propuesta de cooperación de la Federación Helénica de Baloncesto y a la declaración firmada por los campeones griegos de baloncesto en Calcis,

La Federación Internacional de Baloncesto (FIBA) y la FIBA Europa retomaron esta iniciativa a nivel europeo, mientras que las autoridades polacas también expresaron su apoyo. Como resultado, se redactó la declaración "Respeto a las normas", la cual fue suscripta por la FIBA, la CEPE y el Gobierno polaco durante una conferencia de prensa conjunta celebrada en Katowice, Polonia, el 17 de septiembre de 2009, en ocasión del torneo del Eurobasket 2009.

La Declaración del EuroBasket 2009 para la Seguridad Vial - "¡porque un verdadero campeón respeta las reglas del juego!" - establece un paralelismo entre el baloncesto y la seguridad vial en la que plantea que el incumplimiento de las normas puede ocasionar una injusticia, tanto en la cancha, como en las carreteras. Sin embargo, las consecuencias de no respetar las normas en la carretera, son mucho más graves y, lamentablemente, mucha gente desobedece las reglas del juego cuando está detrás del volante.

La Declaración ofrece una nueva perspectiva sobre las normas de circulación, en un esfuerzo por extenderlas a la vida cotidiana de los seres humanos. Pretende responder a la actitud de "evitemos que nos atrapen", con otra de respeto por los demás usuarios de las carreteras. También resume siete reglas sencillas que han demostrado, una y otra vez, y sin ningún género de dudas que salvan vidas:

- NO utilizar teléfonos móviles mientras se conduce
- NO conducir bajo la influencia del alcohol y/o de sustancias ilegales
- No sobrepasar el límite de velocidad
- Compartir las vías de tránsito de forma segura con ciclistas y peatones
- Utilizar el cinturón de seguridad, todos los días, siempre, tanto en los asientos delanteros del vehículo, como en los traseros
- Utilizar dispositivos homologados de retención infantil
- Utilizar cascos homologados, cuando se conduzca un vehículo de dos ruedas.

3 ACTIVIDADES LLEVADAS A CABO EN OTRAS COMISIONES REGIONALES DE LAS NACIONES UNIDAS

Todas las comisiones regionales de las Naciones Unidas han celebrado seminarios regionales para fomentar el establecimiento de objetivos. Estos seminarios se han traducido en un claro apoyo a la intervención por objetivos, que quedó demostrado por las declaraciones aprobadas destinadas a futuros avances. Para contribuir a la aplicación de medidas destinadas a alcanzar los objetivos, dos regiones han elaborado detalladas listas de verificación.

3.1 Implementación del proyecto de objetivos en la región de la CEPAL

La CEPAL, cuya sede se encuentra en la ciudad de Santiago de Chile, es una de las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas. Fue fundada con el propósito de contribuir al desarrollo económico de América Latina, coordinar las acciones orientadas a este fin y reforzar los vínculos económicos entre los países constituyentes y con otras naciones del mundo. Entre sus objetivos principales, se incluyó más tarde la promoción del desarrollo social de la región.

Los 33 países de la región de América Latina y el Caribe son miembros de la CEPAL, junto con algunas naciones norteamericanas, asiáticas y europeas que mantienen vínculos históricos, económicos y culturales con la región, sumando así un total de 44 Estados miembros. Nueve de los territorios no independientes del Caribe son miembros asociados de la Comisión.

Cuadro 9 Víctimas mortales ¹ en los países de la CEPAL y tasa de mortalidad en el año 2007

PAÍS	Población	Víctimas mortales ² informadas	Tasa de mortalidad	Víctimas fatales ajustadas ³	Tasa de mortalidad	Grupo de países según su nivel de ingresos (IG)
Argentina	39.531.115	5.281	134	5.427	137	M
Bahamas	331.278	48	145	48	145	A
Barbados	293.891	36	122	36	122	M
Belice	287.699	65	226	65	226	M
Bolivia	9.524.568	1.394	146	1.594	167	M
Brasil	191.790.929	35.155	183	35.155	183	M
Chile	16.634.760	2.280	137	2.280	137	M
Colombia	46.155.958	5.409	117	5.409	117	M
Costa Rica	4.467.625	688	154	688	154	M
Cuba	11.267.883	964	86	964	86	M
República Dominicana	9.759.664	1.838	188	1.838	188	M
Ecuador	13.341.197	2.341	175	2.341	175	M
El Salvador	6.857.328	1.493	218	1.493	218	M
Guatemala	13.353.911	755	56	1.968	147	M
Guyana	737.906	207	280	207	280	M
Honduras	7.106.001	1.266	178	1.266	178	M
Islas Vírgenes Brit.	23.000	5	217	5	217	A
Jamaica	10.029.683	350	35	350	35	M
Méjico	106.534.880	22.103	207	22.103	207	M
Nicaragua	5.603.190	506	90	797	142	M
Panamá	3.343.374	425	127	425	127	M
Paraguay	6.127.077	854	139	1.206	197	M

Perú	27.902.760	3.510	126	6.001	215	M
Puerto Rico	3.991.000	452	113	511	128	A
Santa Lucía	164.924	29	175	29	176	M
S. Vicente y las Granadinas	120.402	8	66	8	66	M
Surinam	457.964	90	197	90	197	M
Trinidad y Tobago	1.333.272	207	155	207	155	A
Uruguay	3.339.700	145	43	145	43	M
Venezuela	27.656.832	6.031	218	6.031	218	M
Total	568.069.771	93.935	165	98.687	174	

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS, 2009. No se dispone de información sobre algunos países de la CEPAL.

1. Se excluyen los países fuera de las regiones de Latinoamérica y el Caribe. 2. Ajustado a la definición de 30 días. 3. Cifras a escala de la OMS

3.1.1 Seminarios en la región de la CEPAL

Se organizaron tres seminarios en el marco del proyecto de establecimiento de objetivos del PNUD en distintas localidades de la región. El primer seminario se celebró en la ciudad de Buenos Aires los días 26 y 27 de noviembre de 2008 y fue destinado a los países del Cono Sur. Fue patrocinado por la Organización Panamericana de la Salud OPS/OMS, el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y France-Cooperation. Asistieron al evento representantes de organismos nacionales de Argentina, Chile, Paraguay y Uruguay, y representantes de los Ministerios de Transportes de Brasil y Ecuador. Asimismo, se extendió la invitación a los gobiernos provinciales argentinos, que poseen sus propias instituciones y normas, y a las organizaciones no gubernamentales y al sector privado. Participaron más de 50 personas; entre ellos se contó con la presencia de representantes de organismos nacionales a cargo de la seguridad vial del Cono Sur, seis gobiernos nacionales, diez gobiernos autónomos provinciales argentinos, dos organizaciones no gubernamentales (una argentina y otra uruguaya) y el presidente de la Fundación FIA.

Como resultado de este primer seminario subregional organizado por la CEPAL, se redactó la *Declaración de Buenos Aires*. Se adjunta la declaración al presente informe como Apéndice 3. Este documento reconoce la importancia que tiene la seguridad vial para los países, la voluntad de colaborar con las iniciativas de las Naciones Unidas (incluidos los esfuerzos realizados por la OPS/OMS), y establece la necesidad de coordinar acciones concretas en materia de seguridad vial entre estos países y de aumentar la conciencia entre la población. Las medidas principales que recomienda el documento son: la creación de una red subregional que permita el debate e intercambio de información y de buenas prácticas, una campaña coordinada para los países del MERCOSUR, un operativo de control conjunto en las fronteras durante el período vacacional, y el marco para la cooperación técnica horizontal (Cooperación Sur-Sur). Esta declaración fue suscripta por los 6 gobiernos presentes en el seminario: Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Paraguay y Uruguay.

El segundo seminario, fue celebrado en la ciudad de Panamá, los días 27 y 28 de mayo

de 2009 y fue destinado a los países centroamericanos. El evento fue un esfuerzo conjunto de la CEPAL y el Proyecto Mesoamérica, una iniciativa regional para la integración de las naciones de América Central, Méjico y Colombia. El seminario ofreció una oportunidad para que organismos nacionales y funcionarios de los Ministerios de Infraestructura, Transporte y Sanidad pudieran analizar la situación de la seguridad vial en esta subregión y para compartir sus experiencias y mejores prácticas. Este seminario también fue patrocinado por el BID con el apoyo de France-Cooperation, la OPS/OMS y el Gobierno de Chile.

El evento contó con la participación de los representantes de los gobiernos de Belice, Colombia, Costa Rica, República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, Méjico, Nicaragua y Panamá. Se debatió acerca de la recomendación de la CEPAL sobre la importancia de fijar objetivos para la reducción de víctimas por accidentes de tráfico, así como la necesidad de aplicar medidas interdisciplinarias para resolver los problemas de seguridad vial. Al finalizar el seminario, estos gobiernos aunados por el Proyecto Mesoamérica refrendaron la Declaración de Panamá (ver apéndice 4), en la que manifestaron su voluntad de implementar las recomendaciones del proyecto y continuar cooperando en el futuro, intercambiando información y buenas prácticas entre los países de la subregión aplicando un enfoque interdisciplinario.

El tercer y último seminario se celebró en Georgetown, Guyana, los días 2, 3 y 4 de septiembre de 2009 y fue destinado a los países del Caribe. Fue organizado de forma conjunta por la CEPAL, la Comunidad del Caribe (CARICOM) y la Asociación Vial del Caribe (CAR, por sus siglas en inglés). Contó a su vez, con el apoyo del Banco de Desarrollo del Caribe, el BID, la OPS, y el Gobierno francés. El seminario contó con la participación de los representantes de los gobiernos y de la sociedad civil de Bahamas, Barbados, Belice, Guyana, Jamaica, Santa Lucía, Surinam y Trinidad y Tobago. El resultado del seminario fue una Declaración Regional de Seguridad Vial para la subregión del Caribe (ver apéndice 5).

La Declaración reconoce que los heridos y las muertes por accidente de tráfico son un problema de suma gravedad que afecta a todos los sectores de la región del Caribe, y que tienen un gran impacto social, económico y sanitario en toda la comunidad. Los puntos fundamentales en la declaración son:

- Un sólido apoyo al establecimiento de objetivos y a la aplicación de medidas de mejores prácticas.
- Intención de establecer un procedimiento entre el Gobierno y la sociedad civil para determinar objetivos que permitan reducir el número de víctimas mortales.
- Intervención coordinada basada en un enfoque multi-sectorial.
- Necesidad de una fuerte defensa política, así como un plan de acción sobre seguridad vial continuo que debe ser supervisado.
- Los miembros de CARICOM, la Secretaría e instituciones internacionales deben compartir recursos, crear alianzas y fomentar la colaboración entre los distintos sectores para crear capacidad y mejorar los métodos de recopilación de datos.

3.2 Implementación del proyecto de objetivos en la región de la CESPAAO

La CESPAAO está compuesta por catorce países árabes de Asia occidental: Bahrein, Egipto, Irak, Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, Palestina, Qatar, Arabia Saudita, Sudán, República Árabe Siria, Emiratos Árabes Unidos y Yemen y su sede está ubicada en Beirut, Líbano. La CESPAAO proporciona un marco para la formulación y armonización de políticas sectoriales para todos sus países miembros, una plataforma para el congreso y la coordinación, un punto de partida para la experiencia y el conocimiento, y un observatorio de información. Las actividades de la CESPAAO se coordinan con las divisiones y los despachos principales de la sede de las Naciones Unidas, organismos especializados y organizaciones regionales e internacionales, incluidos el Consejo de

Cooperación del Golfo, la Liga de Estados Árabes y la Organización de la Conferencia Islámica.

Cuadro 10 Población de los Estados miembros de la CESPAAO, víctimas mortales por accidente de tráfico y tasa de mortalidad por millón de habitantes 2007

PAÍS	Población	Víctimas mortales informadas¹	Tasa de mortalidad	Víctimas mortales ajustadas²	Tasa de mortalidad	IG
Arabia Saudita	24.734.533	6.358	257	7.166	290	H
Bahrein	752.648	91	121	91	121	A
Egipto	75.497.913	15.983	212	31.439	416	M
Emiratos Árabes Unidos	4.380.439	1.056	241	1.626	371	A
Irak	28.993.374	1.932*	67	11.059	381	M
Jordania	5.924.245	992	167	2.027	342	M
Kuwait	2.851.144	482**	169	482	169	A
Líbano	4.099.115	536	133	1.170	285	M
Omán	2.595.133	798	307	798	307	M
Palestina	4.018.000	188*	47	896	223	M
Qatar	840.635	199	237	199	237	A
Sudán	38.560.488	2.227	58	13.362	347	M
Siria	19.928.516	3.663	184	6.552	329	M
Yemen	22.389.169	3.003	134	6.553	293	B
Total CESPAAO	235.565.352	37.508	159	83.420	354	

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS, 2009, Departamento de Transporte y Comercio de la CESPAAO

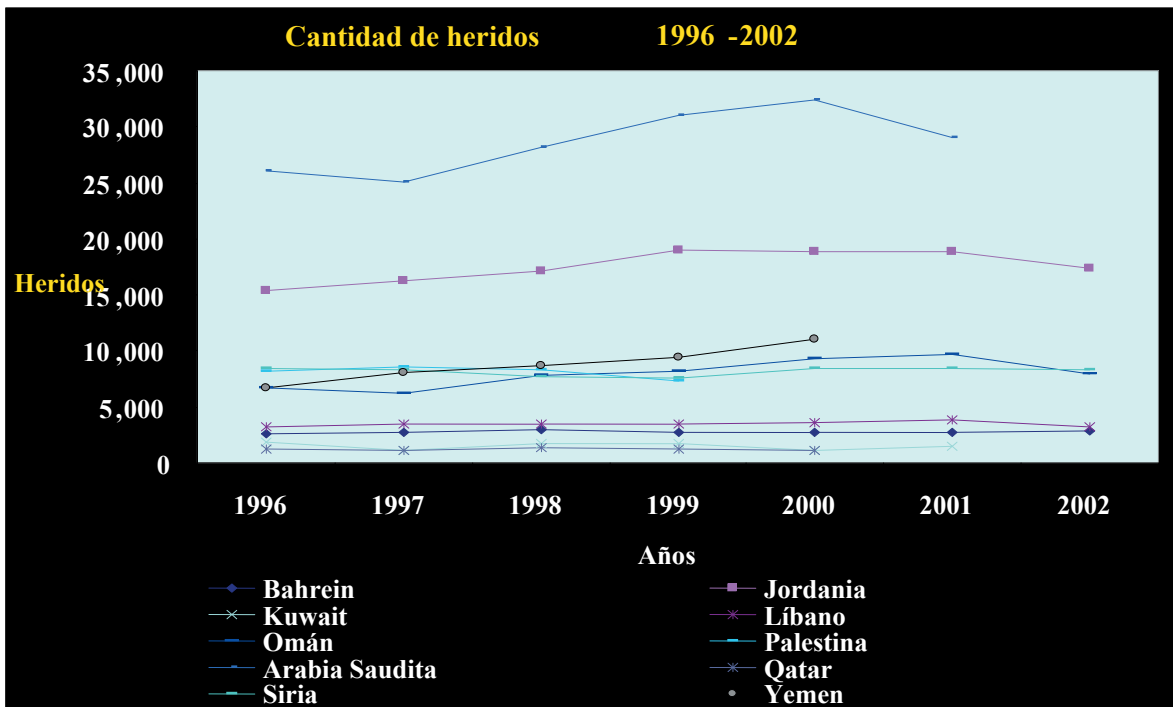
1. Ajustada a la definición de 30 días; 2. cifra a escala de la OMS;

*: Información de 2005

** : Información de 2006

Como efecto de la modificación efectuada por la OMS se ve un aumento en el número de víctimas mortales y en las tasas de mortalidad en varios países de la región; mientras que la consecuencia general es su duplicación.

Gráfico 1: Indicadores de seguridad vial elegidos para los países miembros de la CESPAO



Fuente: Evaluación del Cuestionario sobre seguridad vial enviado a los Estados miembros de la CESPAO, 2005

La CESPAO, junto a demás asociados, desempeñó un papel fundamental en la sensibilización sobre seguridad vial ayudando a los gobiernos a diseñar los marcos normativos a implementar, publicando información sobre las medidas que mejor funcionan en los diferentes entornos y dando prioridad al tema de la seguridad en la agenda de desarrollo y política internacional. Debido a que la mejora de la seguridad vial es un fenómeno muy complejo, el proyecto del PNUD pretende ayudar a los países a que puedan fijar objetivos y a mejorar los ya existentes. Bahrein ya fijó una serie de objetivos, mientras que algunos países como Arabia Saudita, Jordania y Siria, han establecido consejos de seguridad vial. Muchos países desarrollados han aplicado medidas de buenas prácticas, cuya implementación se hace necesaria en la región de la CESPAO, pues existen porcentajes muy elevados de accidentes de tráfico. Este es un paso fundamental que facilitará el intercambio de experiencias.

3.2.1 Disertaciones en la región de la CESPAO

La CESPAO, en colaboración con la Autoridad Nacional de Transporte de los Emiratos Árabes Unidos, organizó una disertación de dos días destinada a representantes de los Estados Miembros, con el fin de examinar la aplicación de objetivos de seguridad vial, así como revisar el aumento de la colaboración regional en este campo y apoyar las iniciativas en materia de seguridad vial.

Esta fue la cuarta disertación que trató de los asuntos de seguridad vial que se realizaron en los últimos años en la región de la CESPAO. Las tres anteriores trataron de la aplicación de las buenas prácticas para la seguridad vial (Mascate, 28 y 29 de noviembre de 2005), la creación de capacidades para los puntos focales nacionales de la Primera Semana Mundial sobre la Seguridad Vial de las Naciones Unidas (El Cairo, 20 y 21 de diciembre de 2006) y la creación de la Asociación del Mashreq Árabe para la Seguridad Vial (Doha, 21 y 22 de octubre de 2008).

La reunión de Doha dio como resultado la creación de la Asociación de África del Norte y Medio Oriente y la adopción de la Declaración de Doha:

1. Se establecerá una asociación regional de seguridad vial para los países de la región de Medio Oriente y África del Norte, que estará compuesta por miembros de organizaciones gubernamentales, empresariales y no gubernamentales.
2. Se formará un grupo de trabajo en representación de los diferentes sectores que se encargará de revisar los detalles de la propuesta de la Asociación en un plazo de seis meses. La CESPAP, la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, y Shell conformarán una secretaría desde la que brindarán apoyo y facilitarán la labor del grupo de trabajo.
3. El grupo de trabajo propondrá y validará un nombre para la Asociación y se comunicará periódicamente con los interesados a través de la secretaría.
4. Se dará prioridad a los proyectos sugeridos por este grupo y se invitará a los miembros a asociarse a aquellos que sean de su preferencia.
5. Se invita a los miembros a crear asociaciones nacionales para la seguridad vial.

La disertación para el establecimiento de objetivos se llevó a cabo el 16 y 17 de junio de 2009 en la ciudad de Abu Dhabi, Emiratos Árabes. Formaron parte de la misma, más de 75 participantes provenientes de 13 países miembros de la CESPAP, entre los cuales se hicieron presentes delegados gubernamentales y representantes de empresas del sector privado, así como de ONGs. Los representantes de los países procedían de Bahrein, Egipto, Jordania, Kuwait, Líbano, Omán, Qatar, Palestina, Arabia Saudita, Sudán, Siria, Emiratos Árabes y Yemen. Asimismo, asistieron entre otros, representantes de la CEPE, la CESPAP, la OMS, la organización *Education New Zealand*, el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, la Fundación FIA, la Federación Internacional de Carreteras, la Asociación de África del Norte y Medio Oriente para la seguridad vial, la Fundación Emiratos, Shell y el Laboratorio de Investigación del Transporte, así como empresas privadas e instituciones académicas.

Los objetivos de la disertación eran ayudar a los países de ingresos bajos y medios a elaborar y establecer objetivos de reducción de víctimas en accidentes de tráfico, que sean ambiciosos pero alcanzables, tanto a nivel regional como nacional; ofrecerles ejemplos de buenas prácticas de seguridad vial que podrían ayudarles a alcanzar los objetivos fijados para el año 2015; revisar las estadísticas actuales de seguridad vial; tomar las medidas apropiadas para cumplir sus objetivos, y evaluar el tipo de intervención que tendrán los Estados miembros en cuanto a la gestión de la seguridad vial, especialmente los países en vías de desarrollo.

Durante la inauguración del taller, el director general de la Autoridad Nacional del Transporte, Nasser Saif Al Mansouri, dio la bienvenida a todos los participantes en nombre del Ministro de Obras Públicas y Presidente del Consejo de Administración de Transporte Nacional, Sheikh Hamdan Bin Mubarak, y destacó los esfuerzos que están efectuando los Emiratos Árabes por elevar el nivel de la seguridad vial. Expresó que sus objetivos eran garantizar el máximo nivel de seguridad vial, ofrecer los mejores estándares de salud y desarrollar leyes que regulen los derechos y deberes de los usuarios de las vías de tránsito. Gracias a la cooperación de socios estratégicos, será posible alcanzar estos objetivos de reducción de la cantidad de accidentes y las tasas de mortalidad, y que estas se ajusten a las normas de los Emiratos Árabes.

El Jefe de la División de Desarrollo Económico y Globalización, Nabil Safwat, realizó una declaración en nombre del Secretario Ejecutivo de la CESPAP, Bader Al-Dafa, en la que evaluó los esfuerzos regionales que se están llevando a cabo en esta región con el fin de reducir las pérdidas a causa de los accidentes de tráfico. Indicó que los países en vías de desarrollo son los más vulnerables a los accidentes de tráfico. La CESPAP expidió

previamente informes y programas de sensibilización y supervisó las actividades, disertaciones y conferencias, pero la principal responsabilidad recae en los países miembros que deben tomar la iniciativa y esforzarse por reducir eficazmente los efectos devastadores de los accidentes de tráfico y confeccionar estrategias nacionales con el fin de reducir el número de este tipo de accidentes. Esto requiere del esfuerzo concertado de muchas instituciones gubernamentales y organizaciones no gubernamentales a nivel nacional, regional e internacional.

Se celebraron dos sesiones el primer día, en las que se discutieron temas relacionados con los avances en el establecimiento de objetivos y estrategias en la región y se revisaron los datos y cifras actuales. La primera sesión sobre "Gestión de la Seguridad Vial: Planes y Estrategias" incluyó presentaciones de la CESPAP y de los representantes de los países participantes que se refirieron a la aplicación de los planes de seguridad vial. Mientras que Bahrein ya estableció el objetivo de reducir los heridos graves y las muertes en un 30% para el 2016 en comparación con el 2006, los demás países todavía deben definir sus respectivos objetivos. Se describió la experiencia de Nueva Zelanda sobre el establecimiento de sus objetivos como ejemplo de buenas prácticas. Luego, se llevó a cabo un debate sobre la evaluación de los avances en la gestión de la seguridad vial y los desafíos que impone la aplicación de estrategias en esta materia. Se destacó la importancia de la fiabilidad de los datos, dado que es el eje sobre el que se fijarán y evaluarán los objetivos.

Durante el segundo día se llevaron a cabo dos sesiones más con el fin de examinar el progreso del proyecto del PNUD, así como la función que cumplen las organizaciones no gubernamentales. Se presentaron los trabajos de la CEPE y de la CESPAP sobre seguridad vial y el valor de la armonización mediante la adopción de instrumentos jurídicos sobre circulación y señales viales de las Naciones Unidas. Se describió el ambicioso objetivo de la Unión Europea de reducir a la mitad el número de víctimas en accidentes de tráfico entre los años 2001 y 2010. Asimismo, se señaló que, aunque el objetivo ha dado lugar a grandes reducciones a través de la mejora de la gestión de la seguridad vial en los Estados miembros, es posible que sólo cinco países lo alcancen. El representante de la Fundación FIA planteó la Campaña Mundial de Seguridad Vial que pide poner en marcha un decenio de acción a partir del año 2010.

Los representantes de las ONG, entre ellas la Federación Internacional de Carreteras y la Asociación de África del Norte y Oriente Medio para la Seguridad Vial, explicaron su función en la promoción de la seguridad vial.

Una vez finalizadas las ponencias, tuvo lugar un debate sobre la necesidad de adoptar estrategias de seguridad vial en la región. Este se centró en la necesidad de introducir instrumentos electrónicos para el control de accidentes y vincularlos en forma directa a la base de datos.

Se organizó una mesa redonda que trató las cuestiones emergentes y las recomendaciones que dieron como resultado la presentación de una lista de recomendaciones y conclusiones principales (ver apéndice 6).

El encuentro aprobó las siguientes **recomendaciones clave**:

- Difundir las buenas prácticas para la consecución de objetivos de seguridad vial entre las autoridades gubernamentales de la región de la CESPAP involucradas en esta cuestión.
- Asegurarse de que los Estados miembros de la región de la CESPAP mantengan una base de datos de accidentes viales fiable.
- Establecer el objetivo regional (CESPAP) de reducir el porcentaje de víctimas mortales a causa de accidentes de tráfico en un 30% para el año 2015.
- Animar a los Estados miembros a que pongan en marcha o activen los

consejos nacionales de seguridad vial y pongan en práctica las intervenciones necesarias.

- Animar a los Estados miembros que todavía no han establecido sus objetivos de seguridad vial a esforzarse por plantear objetivos de base empírica para la reducción de accidentes a partir del año 2015 en adelante.
- Los Estados miembros deben poner a disposición de la CESPAA informes nacionales, que incluyan sus programas de gestión de seguridad vial y planes para el establecimiento de objetivos. De este modo, la CESPAA podrá preparar un informe que incluya los avances y logros regionales en materia de seguridad vial y así presentarlo en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial que se celebrará en Moscú durante los días 19 y 20 noviembre de 2009, conferencia a la que todos los Estados miembros deberían asistir.
- Animar a los Estados miembros a adscribirse a los instrumentos jurídicos de la ONU relacionados con la seguridad vial y llevar a cabo una observancia adecuada.
- Solicitar a la Secretaría de la CESPAA que continúe ofreciendo el desarrollo de capacidades y asistencia técnica a los Estados miembros para los asuntos de seguridad vial y para cualquier otra cuestión relacionada.

3.3 Implementación del proyecto de objetivos en la región de la CEPA

La CEPA cuenta con 56 Estados miembros. Su mandato consiste en promover el desarrollo económico y social de sus Estados miembros, fomentar la integración intrarregional y promover la cooperación internacional para el desarrollo de África.

El Cuadro 12 que aparece a continuación muestra la población, víctimas mortales informadas y tasas de mortalidad, así como víctimas mortales y tasas de mortalidad ajustadas por el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS. Las víctimas mortales ajustadas proceden de estimaciones a escala que corrigen el subregistro de las mismas. En general, el resultado es el incremento de la tasa de mortalidad que se ve casi cuadruplicada.

Cuadro 11 Población de los países de la CEPA, víctimas mortales y tasas de mortalidad 2007

PAÍS	Población	Víctimas * mortales informadas	Tasa de mortalidad	Víctimas mortales ajustadas	Tasa de mortalidad	IG
Angola	17.024.084	2358	138	6.425	377	M
Benín	9.032.787	653	72	2.815	312	B
Botsuana	1.881.504	482	256	636	338	M
Burkina Faso	14.784.291	804	54	4,595	311	B
Burundi	8.508.232	63	7	1.989	234	B
Camerún	18.549.176	1069	58	5.206	281	M

Cabo Verde	530.437	49	92	133	251	M
República Centroafricana	4.342.735	565	130	1.399	322	B
Chad	10.780.57 1	814	75	3.696	343	B
Islas Comoras	839.187	15	18	254	303	B
Congo	3.768.086	207	55	1.084	288	M
Rep. Dem. del Congo	62.635.72 3	365	6	20.183	322	B
Egipto	75.497.91 3	15,983	211	31.439	416	M
Eritrea	4.850.763	81	17	2.350	484	B
Etiopía	83.099.19 0	2,441	29	29.114	350	B
Gambia	1.708.681	54	32	625	366	B
Ghana	2.3478.39 4	1,856	79	6.942	296	B
Guinea-Bissau	1.695.043	152	90	583	344	B
Kenia	37.537.71 6	3,760	100	12.918	344	B
Lesoto	2.007.833	402	200	537	267	M
Liberia	3.750.261	N/A	N/A	1.235	329	B
Libia	6.160.483	2,138	347	2.497	405	M
Madagascar	19.683.35 8	594	30	6.641	337	B
Malawi	13.925.07 0	839	60	3.614	259	B
Malí	12.336.79 9	711	58	3.959	321	B
Mauricio	1.261.641	140	111	140	111	M
Mauritania	3.23.813	262	84	1.109	355	B
Marruecos	31.224.13 7	3,838	123	8.850	283	M
Mozambique	21.396.91 6	1,952	91	7.432	347	B

Namibia	2.074.146	368	177	594	286	M
Níger	14.225.521	570	40	5.357	377	B
Nigeria	148.092.542	4,532	31	47.865	323	B
Ruanda	9.724.577	308	32	3.077	316	B
Santo Tomé y Príncipe	157.638	20	127	52	330	B
Senegal	12.378.532	345	28	4.023	325	B
Seychelles	86.606	16	185	16	185	M
Sierra Leona	5.865.872	68	12	1.661	283	B
Sudáfrica	48.576.763	16,113	332	16.113	332	M
Sudán	38.560.488	2,227	58	13.362	347	M
Suazilandia	1.141.427	235	206	300	263	M
Togo	6.585.147	613	93	1.851	281	B
Túnez	10.327.285	1,497	145	3.568	345	M
Uganda	30.883.05	2,838	92	7.634	247	B
Tanzania	40.453.513	2,595	64	13.886	343	B
Zambia	11.921.999	1,645	138	3.056	256	B
Zimbabue	13.349.434	1,348	101	3.669	275	B
Total	889.820.119	77,985	88	294.484	331	

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS, 2009

*Ajustado a la definición de 30 días

3.3.1 [Conferencia y seminario en Dar es Salaam, Tanzania](#)

La CEPA organizó su seminario junto con la conferencia panafricana *Make Roads Safe* en África, que se celebró en Dar es Salaam, Tanzania, el 8 de julio de 2009. Allí se analizó la creciente epidemia que suponen los heridos en accidentes de tráfico que se ha extendido por el continente y se aceptó el compromiso a prestar apoyo para impulsar la propuesta *Decenio de Acción en favor de la Seguridad Vial* de las Naciones Unidas. La conferencia fue organizada por la campaña *Make Roads Safe*, el Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial, AA de Tanzania y la CEPA. Tanto los ministros, como los altos funcionarios gubernamentales y los activistas a favor de la seguridad vial de

todo el continente africano que participaron de la conferencia, se comprometieron a apoyar el *Decenio de Acción en favor de la Seguridad Vial* de la ONU tanto para su continente y como para el resto del mundo.

Después de la conferencia, la CEPA, en colaboración con la Fundación FIA, organizó el Seminario regional sobre seguridad vial de África, los días 9 y 10 de julio de 2009, con el fin de tratar el tema "Establecimiento de objetivos de seguridad vial: un paso hacia la reducción de víctimas mortales en un 50% para el año 2015". El objetivo general del seminario fue ayudar a los países africanos a elaborar objetivos de reducción de víctimas en accidentes de tráfico, tanto regionales como nacionales, y ofrecerles ejemplos de buenas prácticas de seguridad vial sobre el establecimiento y seguimiento de estos objetivos.

Se organizaron esta conferencia y seminario a modo de continuación de la Conferencia Africana sobre seguridad vial que se llevó a cabo en Accra en el año 2007. Esta fue organizada por la CEPA, conjuntamente con la OMS, y destacó el vínculo vital que existe entre la promoción de la seguridad vial y los objetivos generales de desarrollo. La Declaración de Accra (ver apéndice 7) aprobada por los ministros subraya con claridad la necesidad de fijar objetivos nacionales mensurables de seguridad vial y prevención de heridos en accidentes de tráfico. Asimismo, estableció un objetivo de reducción del 50% de las víctimas mortales en accidentes de tráfico, que debe ser alcanzado por los países africanos para el año 2015.

Asistieron al seminario más de 100 delegados, entre ellos el Ministro de Transportes de Sudáfrica y representantes de diversos ministerios, sector privado y sociedad civil de los siguientes países africanos: Benín, Botsuana, Burkina Faso, Burundi, Camerún, República Centroafricana, Congo, Costa de Marfil, República Democrática del Congo, Yibuti, Etiopía, Ghana, Kenia, Malawi, Malí, Mozambique, Namibia, Níger, Nigeria, Senegal, Sudáfrica, Tanzania, Uganda, Zambia y Zimbabue.

También formaron parte la Comisión de la Unión Africana (CUA), el Banco Africano de Desarrollo (BAD) y las secretarías de las siguientes Comunidades Regionales Económicas (RECs, por sus siglas en inglés): la Comunidad para el Desarrollo del África del Sur (SADC) y la Comunidad Económica de los Estados del África Central (CEMAC). Además, se contó con la presencia de un representante del gobierno de la Federación Rusa.

Además, participaron las siguientes organizaciones internacionales y organismos regionales: la Comisión Económica para Europa (CEPE), el Programa de Naciones Unidas para el Medio Ambiente (PNUMA), el Banco Mundial, el Programa Normativo de Transporte del África Subsahariana (SSATP, por sus siglas en inglés), la Fundación FIA para el automóvil y la sociedad, el Programa Internacional de Evaluación Vial (iRAP), el Foro Internacional para el Transporte Rural y el Desarrollo (FITRD), LASER Internacional, la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, el Fondo Global para la Seguridad Vial (GRSP y GRSF, por sus siglas en inglés respectivamente), la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, la Asociación Global de Conocimiento del Transporte, la Organización del Corredor Abiyán-Lagos (gTKP y ALCO respectivamente, por sus siglas en inglés), el Corredor Central, el Grupo del Corredor de Walvis Bay, el *Fleet Forum, Arrive Alive*, la Universidad de Monash de Sudáfrica y Total.

Los participantes compartieron las mejores prácticas respecto a una amplia variedad de temas, incluyendo: control de velocidad, conducción bajo la influencia del alcohol, atención traumatológica de emergencia y pre-hospitalaria, seguridad de los caminos rurales, infraestructura, educación, uso de manuales, etc. La finalidad principal es establecer objetivos alcanzables y a plazos determinados que puedan ser integrados en los programas de desarrollo y cuenten con un apoyo legal y financiero adecuado y sostenible. Esto requiere un enfoque multisectorial que reúna a todos los interesados,

incluidos los profesionales de los sectores del transporte, la sanidad, la observancia de la ley y la educación, así como el sector privado y la sociedad civil.

El seminario fue organizado en seis sesiones plenarias y dos sesiones temáticas. La orden del día estuvo conformada por cuatro temas:

(i) [Continuación de la Conferencia de Accra](#)

Tras la presentación que realizó la CEPA sobre las recomendaciones de seguridad vial de la Conferencia de Accra, los representantes de Sudáfrica y Burkina Faso compartieron con los participantes el estado de su aplicación en sus respectivos países. A raíz de esta disertación se supo que algunos países habían avanzado en dirección hacia la aplicación de algunas de las recomendaciones. En especial, los participantes señalaron el enfoque sistemático adoptado por Sudáfrica, así como los esfuerzos de Burkina Faso que estaban ofreciendo resultados positivos. Sin embargo, se percibió que muchos países del continente no habían desarrollado de forma adecuada los indicadores de rendimiento que les permitirían medir los avances realizados de forma cuantificable. Además, mientras algunos países cuentan con una legislación que establece los principales organismos de seguridad vial, muchos otros no han completado el proceso para establecer este tipo de organismos.

(ii) [Casos de estudio](#)

Se presentaron los seis casos de estudio abordados por la CEPA sobre la situación de la seguridad vial en los países de Camerún, Etiopía, Marruecos, Níger, Tanzania y Zambia. Kenia también hizo una presentación sobre el Corredor Norte. Las presentaciones brindaron a los participantes la oportunidad de poder intercambiar experiencias y buenas prácticas que podrían repetirse en los demás países. Algunos de los temas presentados fueron: la situación de la seguridad vial de los países, junto con un análisis sobre los puntos fuertes y los puntos débiles de diferentes aspectos como las políticas nacionales, instituciones, financiación, capacidad humana y cuestiones sanitarias como la atención post-accidente (primeros auxilios). Los disertantes propusieron algunos objetivos e indicadores nacionales de seguridad vial, junto con varias recomendaciones, con el fin de mejorar la situación de la seguridad vial.

(iii) [Establecimiento de objetivos de seguridad vial](#)

En relación con este punto del programa, los representantes de la CUA, CEPA, y CEPE realizaron sus respectivas presentaciones. La CUA presentó su visión sobre la seguridad vial en África, mientras que la CEPA presentó un marco para los indicadores de rendimiento propuestos con el fin de medir los avances hacia la consecución de las recomendaciones de la Conferencia de seguridad vial de Accra. Por su parte, La CEPE presentó la situación de la seguridad vial en general y algunas experiencias sobre el establecimiento de objetivos. También se realizó una presentación sobre el informe de la OCDE con respecto al establecimiento y logro de ambiciosos objetivos de seguridad vial.

En el debate que siguió, se observó que, con la excepción de unos pocos países, los avances en la aplicación de las recomendaciones de la Declaración de Accra ha sido en general lento. Sin embargo, resultó difícil cuantificar el avance que se ha hecho debido a la falta de indicadores de rendimiento verificables. A este respecto, los participantes recomendaron que los Estados miembros adoptaran el marco provisto por la CEPA a modo de herramienta para evaluar el estado de aplicación de las recomendaciones de Accra. También podría servir como herramienta para evaluar las mejoras en la situación de la seguridad vial de los Estados miembros, en particular hacia la consecución del objetivo de reducir la cantidad de víctimas mortales a la mitad para el año 2015. Se observó que el marco se adapta a los aspectos específicos de cada Estado miembro y les

ofrece flexibilidad para desarrollar indicadores adicionales acorde a lo que ellos necesiten.

(iv) Sesiones temáticas

En el transcurso de dos sesiones temáticas, se examinaron los indicadores de rendimiento propuestos por la CEPA que le permitirán supervisar los avances en la aplicación de las recomendaciones de la Declaración de Accra. En ese sentido, se hicieron propuestas sobre formas de mejorar el marco, incluyendo enmiendas a algunos de los indicadores y sugerencias para implementar otros nuevos. La primera reunión abarcó los siguientes temas: gestión de seguridad vial, gestión de datos, objetivos y estrategias de seguridad vial; conducta del usuario de las vías de tránsito, utilización de manuales de la OMS, educación vial, seguridad y gestión de la flota, formación y evaluación del conductor, y observancia de la ley. La segunda reunión se centró en la infraestructura, seguridad de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, seguridad vial rural, seguridad del vehículo y primeros auxilios.

La conclusión principal de las sesiones fue que los indicadores recomendados no eran exhaustivos y que los países podrían considerar desarrollar más indicadores que se ajusten a sus necesidades específicas. También se señaló que el resultado de las sesiones debe contribuir a la posición común de África ante la Conferencia Ministerial de Moscú. Además, se subrayó que los objetivos establecidos en Accra deben sentar las bases para la contribución de África al proyecto *Decenio de Acción (2010-2020)* y confeccionar el programa de acción orientado a este proyecto.

Se compartió con los participantes, información sobre los preparativos para la Conferencia de Moscú. Sudáfrica propuso un marco para los preparativos de África para esta conferencia, que incluyó el trazado de un marco y una hoja de ruta. Los participantes fueron instados a animar a sus Ministros a participar activamente.

Se aprobaron las siguientes **recomendaciones**:

1. La Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial de la ONU, que se celebrará en Moscú los días 19 y 20 de noviembre de 2009, debatirá la propuesta "Decenio de Acción" sobre seguridad vial. Es necesario establecer un marco para la participación efectiva con el fin de que se tomen en cuenta las necesidades de África. En ese sentido, es necesario formar un Grupo de Trabajo que esté integrado por la CEPA, la Unión Africana y el BAD, en colaboración con los Estados miembros y las RECs.
2. Debe adoptarse el marco provisto por la CEPA, (ver apéndice 8), como instrumento para evaluar el estado de aplicación de las recomendaciones de Accra, así como de las mejoras en la situación de la seguridad vial de los Estados miembros, en particular hacia la consecución del objetivo de reducir las víctimas mortales a la mitad para el año 2015. Se solicitó a la CEPA que asuma el liderazgo en el desarrollo del marco y en el seguimiento y la evaluación de los avances alcanzados.
3. Los Estados miembros deben llevar a cabo encuestas que les permitan establecer su punto de partida en relación con los objetivos de rendimiento. También deben organizar evaluaciones a mitad del período para garantizar un seguimiento eficaz del progreso de aplicación de la Declaración de Accra.
4. Los Estados miembros y las RECs deben armonizar los datos sobre seguridad vial para garantizar la posibilidad de comparación.

3.4 Implementación del proyecto de objetivos en la región de la CESPAP

La CESPAP está compuesta por 53 Estados miembros y 9 miembros asociados y conforma un grupo muy diverso de países. Se estima que el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en Asia llega a 700.000 por año, lo que representa más de la mitad del total a nivel mundial.

Se calcula que para el año 2020 dos tercios de las víctimas mortales a nivel mundial provendrán de esta región. La suma de los accidentes mortales comunicados en China e India representó más de la mitad del total de la región de la CESPAP en 2007.⁹ En China, sin embargo, el número de accidentes mortales en carretera ha disminuido de forma continuada desde el año 2004.

Desde la década de 1990, ha crecido la preocupación debido al rápido incremento en el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico, especialmente debido a que muchos países en vías de desarrollo han entrado en una fase de motorización acelerada. En la actualidad, más del 90 por ciento de las víctimas mortales en accidentes de tráfico se produce en los países de bajos y medianos ingresos. Se ha reconocido que se pueden prevenir muchos de estos accidentes y que la seguridad vial es básicamente una cuestión de desarrollo en el caso de estos países. Se ha calculado que la media del coste económico de los accidentes de tráfico estaría entre el 1 y el 3 por ciento del Producto Nacional Bruto.¹⁰

Los índices de motorización varían de forma considerable en la región de la CESPAP (el número de automóviles por cada 1.000 habitantes varía de 3 a 618). Los vehículos de dos o tres ruedas constituyen más de dos tercios del total de vehículos motorizados en Bangladesh, Camboya, Indonesia, Laos, Myanmar, Nepal, Sri Lanka, Tailandia y Vietnam. Sin embargo, el impacto considerablemente mayor de accidentes de tráfico en los grupos vulnerables de los países en vías de desarrollo de la CESPAP no se debe solo a la mezcla de vehículos diferentes, sino que es también un problema sistémico en el que los accidentes afectan de manera desproporcionada a los jóvenes y a los grupos de ingresos más bajos.

El parque móvil mundial ha superado los 1.300 millones, mientras que el total en Asia, fue de 569 millones (43 por ciento del parque móvil mundial) en 2007. En China, la cantidad de vehículos alcanzó los 160 millones en 2007 y este país se convirtió en el segundo mercado de automóviles y el tercer mayor fabricante de automóviles del mundo.¹¹

En muchos países asiáticos en vías de desarrollo, un problema común es el no respeto a la prioridad de paso. Después de que se construya una carretera, mucha gente se desplaza en busca de oportunidades de negocio, generando así un desarrollo urbano a lo largo de la misma. Tanto peatones como bicicletas, carritos, motocicletas, automóviles y camiones, compiten por lograr su espacio y crean de esta manera un grave problema de seguridad vial.

La naturaleza de los problemas de seguridad vial en los países en vías de desarrollo de la CESPAP difiere de forma significativa de la de los países desarrollados. En Asia, la mayoría de las víctimas mortales o heridos en accidentes son usuarios vulnerables de las vías de tránsito, como peatones y motociclistas. En los países de Asia meridional, por lo general más del 50 por ciento de las víctimas mortales son peatones. En los países del este y sudeste de Asia, más de dos tercios de las víctimas son motociclistas. En cambio, en el norte y centro de Asia, la mezcla en términos de víctimas es similar a la de los

⁹ Información obtenida del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud, (OMS) *Hora de actuar* (Ginebra, OMS, 2009), cuadro A2.

¹⁰ Ibid. p. 2.

¹¹ Wei Zhang et. al., "La seguridad vial en China: desafíos y oportunidades", Informe N° UMTRI-2008-1, Instituto de Investigación del Transporte, Universidad de Michigan, 2008.

miembros de la Organización para la Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE). Todos los países de la CESPAP en vías de desarrollo tienen mayores tasas de mortalidad que los de la OCDE.

Según las más recientes actualizaciones de la base de datos de la Red de Carreteras de Asia, que contiene información sobre 20 países, se registraron un total de 6.284 víctimas mortales y 35.131 accidentes en la Red de Carreteras de Asia (en el año 2008), lo que indica aproximadamente una víctima mortal por cada seis accidentes notificados. Entre los países que se han incluido en esta base de datos, India, Uzbekistán e Irán (en orden descendente) tienen el mayor número de víctimas mortales notificadas.

En general, en términos de número de víctimas mortales, Asia tiene el peor historial de seguridad vial del mundo, con más de medio millón de muertes cada año. Como apoyo a las Resoluciones aprobadas por la Asamblea General de la ONU sobre Seguridad Vial en el Mundo, se aprobó en Pusán, en noviembre de 2006, la Declaración Ministerial de la CESPAP para la mejora de la seguridad vial en Asia y el Pacífico (ver apéndice 9). La Resolución reconoció que la seguridad vial es una cuestión de gran preocupación relacionada con la aplicación de medidas y acordó salvar 600.000 vidas en el período 2007-2015. Asimismo, invitó a los miembros a desarrollar la Red de Carreteras de Asia como un modelo de seguridad vial. La Secretaría de la CESPAP tiene por objeto promover la cooperación regional para mejorar la seguridad vial, en particular, el desarrollo de capacidades para establecer y alcanzar metas y objetivos ambiciosos de seguridad vial, en consonancia con la Declaración Ministerial de 2006.

Cuadro 12 Población en los países de la CESPAP, ingresos y número de vehículos matriculados

PAÍS	Población	PBI per capita 2007 US\$	IG	vehículos matriculados
Afganistán	27.145.275	319	B	731.607
Australia	20.743.179	35.960	A	14.774.921
Bangladesh	158.664.959	470	B	1.054.057
Brunei Darussalam	390.056	30.580	A	304.432
Bután	658.479	1.770	M	35.703
Camboya	14.443.679	540	B	154.389
China	1.336.317.116	2.360	M	145.228.994
Filipinas	87.960.117	1.620	M	5.515.576
Fiji	838.698	3.800	M	78.833
India	1.169.015.509	950	M	72.718.000
Indonesia	231.626.978	1.650	M	63.318.522
Irán	71.208.384	3.470	M	17.000.000
Islas Cook	13.325	13.098	A	10.692

Islas Marshall	59.286	3.070	M		2.487
Islas Salomón	495.662	730	B		10.000
Japón	127.966.709	37.670	A		91.378.636
Kiribati	95.067	1.170	M		16.000
Laos	5.859.393	580	B		641.081
Malasia	26.571.879	6.540	M		16.825.150
Maldivas	305.556	3.200	M		33.807
Micronesia	111.117	2.470	M		4.217
Mongolia	2.628.840	1.290	M		161.989
Myanmar	48.798.212	281	B		1.045.105
Nauru	10.152	7.842	M	—	
Nepal	28.195.994	340	B		617.305
Nueva Zelanda	4.178.525	28.780	A		3.189.131
Pakistán	163.902.405	870	B		5.287.152
Palaos	20.314	8.210	M		5.530
Papúa Nueva Guinea	6.331.010	850	B		59.645
República de Corea	48.223.853	19.690	A		18.213.228
Samoa	187.023	2.430	M		15.903
Singapur	4.436.281	32.470	A		851.336
Sri Lanka	19.299.190	1.540	M		3.125.794
Tailandia	63.883.662	3.400	M		25.618.447
Timor-Leste	1.154.775	1.510	M		26.649
Tonga	100.336	2.320	M		2.226
Tuvalu	10.530	2.441	M		906
Vanuatu	226.180	1.840	M		15.461
Vietnam	87.375.196	790	B		22.926.230

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS, 2009; se excluyeron los países miembros comunes a la CEPE y la CESPAP

Cuadro 13: Víctimas mortales en accidentes de tráfico de los países de la CESPAP y tasas por millón de habitantes 2007

PAÍS	Víctimas mortales informadas ¹	Tasa de mortalidad	Víctimas mortales ajustadas ²	Tasa de mortalidad
Afganistán	1.779	390	10.593	390
Australia	1.616	780	1.616	78
Bangladesh	4.108	126	20.038	126
Brunei Darussalam	54	138	54	138
Bután	111	144	111	169
Camboya	1.668	121	1.749	121
China	96.611	165	220.783	165
Fiji	59	70	59	70
Filipinas	1.185	200	17.557	200
India	105.725	168	196.445	168
Indonesia	16.548	162	37.438	162
Irán	22.918	358	25.491	358
Islas Cook	6	450	6	450
Islas Marshall	1	17	1	17
Islas Salomón	19	169	84	169
Japón	6.639	50	6.639	52
Kiribati	7	74	7	74
Laos	656	183	1.075	183
Malasia	6.282	236	6.282	236
Maldivas	10	183	56	183
Micronesia	2	144	16	144
Mongolia	562	193	562	214
Myanmar	1.638	234	11.422	234
Nauru	1	99	1	98
Nepal	962	151	4.245	150
Nueva Zelanda	423	101	423	101

Pakistán	7.234	253	41.494	253
Palaos	3	148	3	148
Papúa Nueva Guinea	308	142	901	142
República de Corea	6.166	128	6.166	128
Samoa	19	128	24	128
Singapur	214	48	214	48
Sri Lanka	2.334	135	2.603	135
Tailandia	12.492	196	12.492	196
Timor-Leste	49	161	186	161
Tonga	7	70	7	70
Tuvalu	1	95	1	95
Vanuatu	7	186	42	186
Vietnam	12.800	161	14.104	161
TOTAL	311.224	83	640.990	170

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS, 2009; se excluyeron los países miembros comunes a la CEPE y la CESPAP

1. definición de los 30 días; 2. cifras a escala de la OMS

Las cifras a escala de la OMS aumentan el número de víctimas mortales de forma considerable en varios países de esta región, generando una duplicación del total general.

3.4.1 [Encuentros sobre seguridad vial en la región de la CESPAP](#)

Se llevaron a cabo cinco encuentros del Grupo de Expertos en Bangkok con el fin de mejorar la seguridad vial en la Red de Carreteras de Asia. Estos tuvieron lugar en mayo de 2006, junio de 2007, octubre de 2007, octubre de 2008 y septiembre de 2009. Producto del encuentro que se celebró en junio de 2007, se elaboró una lista de metas, objetivos e indicadores de seguridad vial para el período 2007-2015 que incluía siete metas orientadas a lograr el objetivo que se había acordado por los Ministros en Pusán. El encuentro que se celebró en el año 2008 se centró en los objetivos y en la ingeniería y en él se acordó una lista completa de conclusiones y recomendaciones.

3.4.2 [Conclusiones y recomendaciones principales](#)

Las conclusiones y recomendaciones principales del encuentro del Grupo de Expertos celebrado en septiembre de 2009 son:

1. Se animó a los miembros de la CESPAP a incluir los componentes de seguridad vial necesarios en todos los proyectos viales existentes y a iniciar donde corresponda proyectos de seguridad vial especializados. Asimismo, se animó a los delegados a considerar las mejores prácticas existentes en materia de separación de los diferentes tipos de tráfico, tales como carriles exclusivos para motocicletas y utilización de separadores físicos centrales.
2. Se instó a los miembros de la CESPAP a estudiar la forma de mejorar sus

sistemas de recopilación de datos y de presentación de informes y se destacaron una serie de importantes ejemplos de avances comunicados por algunos países.

3. Se sugirió que se realizara un intercambio sistemático de experiencias en cuanto al enfoque orientado a un sistema seguro y a las medidas de ingeniería especiales para mejorar la seguridad vial, como se sugiere en el enfoque *Perspectiva Cero* de la Administración Sueca de Carreteras.

4. Se mostró interés en el eficaz programa *Helmet for Kids* (Cascos para los niños) de la Fundación *Asian Injury Prevention* de Vietnam.

5. Se acordó que las metas, objetivos e indicadores de seguridad vial de la CESPAP, proporcionarían unas pautas útiles a los países miembros, para estudiar y desarrollar su política, normativa, objetivos y estrategia nacional de seguridad vial.

6. Se reconoció que las definiciones armonizadas de diversos términos como víctima mortal, herido, herido grave relacionados con la seguridad vial, pueden mejorar la calidad y la capacidad de comparación de datos sobre seguridad vial entre los países miembros.

7. Se sugirió invitar a expertos de países desarrollados a futuras reuniones de grupos de expertos donde se trate el tema de la seguridad vial, para que compartan sus experiencias sobre la aplicación eficaz de sus programas de seguridad vial.

8. El encuentro del Grupo de Expertos para la mejora de la seguridad vial que se celebró en Bangkok entre los días 2 y 4 de septiembre de 2009, recomendó que los objetivos, metas e indicadores de seguridad vial de la CESPAP, que se presentan en el cuadro siguiente, sean considerados en la primera sesión del Foro de Ministros de Transporte de Asia que se celebrará en Bangkok en diciembre de 2009.

3.4.3 Metas, objetivos e indicadores de seguridad vial

Las metas, objetivos e indicadores de seguridad vial que fueron elaborados en el año 2007, se pulieron durante los dos encuentros del Grupo de Expertos que se celebraron en el marco del proyecto del PNUD en la ciudad de Bangkok, los días 27, 28 y 29 de octubre de 2008, y 2, 3 y 4 de septiembre de 2009. Cada una de las ocho metas, objetivos mensurables e indicadores se han elaborado tras consultar con los países miembros. La reunión del grupo de expertos que tuvo lugar en septiembre de 2009 recomendó que este conjunto de metas, objetivos e indicadores sean considerados en el Foro de Ministros de Transporte de Asia que se celebrará en diciembre de 2009. El objetivo general de reducir en 600.000 las víctimas mortales en accidentes de tráfico entre los años 2007 y 2015 está apoyado por ocho amplias metas, y por indicadores específicos para el seguimiento de los logros alcanzados. Estas metas son:

- Hacer de la seguridad vial una política prioritaria.
- Hacer que las vías de tránsito sean más seguras para los usuarios vulnerables.
- Hacer que las vías de tránsito sean más seguras y reducir la gravedad de los accidentes.
- Fabricar vehículos más seguros.
- Mejorar los sistemas, gestión y observancia de la seguridad vial a nivel nacional y regional.
- Mejorar la cooperación y fomentar la creación de asociaciones.
- Desarrollar la red vial asiática como un modelo de seguridad vial.
- Proporcionar una educación eficaz en materia de sensibilización sobre la seguridad vial.

Cuadro 14 Metas, objetivos e indicadores de seguridad vial de la CESPAP

Metas y objetivos

Indicadores para el seguimiento de los logros alcanzados

Objetivo general: *Salvar 600.000 vidas y prevenir un número proporcional de heridos graves en la red vial de Asia y el Pacífico durante el período 2007-2015.*

- | | |
|---|---|
| a) Reducción de la tasa de mortalidad en un 20 por ciento en el período 2007-2015 (o reducirlo a menos de 10 por cada 10.000 vehículos para el año 2015). | 1) Cantidad de víctimas mortales en accidentes de tráfico (y tasas de mortalidad por cada 10.000 vehículos a motor, por cada vehículo a motor-Km. y por pasajero-Km.).
2) Cantidad de accidentes viales. |
| b) Reducción de los índices de heridos graves en accidentes de tráfico en un 20 por ciento en el período 2007-2015. | 3) Cantidad de heridos graves en accidentes de tráfico (así como tasa de heridos por cada 10.000 vehículos a motor y por cada vehículo a motor-Km.). |
-

1ª meta: *Hacer de la seguridad vial una política prioritaria.*

- | | |
|--|---|
| a) Crear una política o estrategia de seguridad vial, designar un organismo rector y aplicar un plan de acción para el año 2010. | 4) Información sobre políticas, estrategias y planes de acción existentes a nivel nacional en materia de seguridad vial.
5) Nombre del organismo rector designado. Descripción de las responsabilidades de los organismos de gobierno locales, regionales y nacionales.
6) Informes nacionales de seguridad vial o de evaluación de impacto de los programas de gobierno. |
| b) Asignar suficientes recursos financieros y humanos para mejorar la seguridad vial. | 7) Fondos asignados a los programas de seguridad vial (públicos, privados y donantes). |
-

2ª Meta: *Hacer que las vías de tránsito sean más seguras para los usuarios vulnerables, incluidos niños, ancianos, peatones, usuarios de vehículos no motorizados, motociclistas y personas discapacitadas.*

- | | |
|--|--|
| a) Reducir en un tercio la tasa de víctimas mortales de peatones en accidentes de tráfico (o reducirla a menos de 1 por cada 10.000 vehículos a motor). | 8) Cantidad de víctimas mortales de peatones o víctimas mortales de peatones por cada 10.000 vehículos a motor. |
| b) Aumentar el número de pasos peatonales seguros (por ejemplo, subterráneos, pasos elevados o señales de tráfico). | 9) Información sobre programas para la construcción de nuevos cruces seguros o la mejora de los existentes. |
| c) Instaurar el uso del casco y garantizar su calidad mínima, a fin de reducir en un tercio la tasa de mortalidad de motociclistas (o reducirla por debajo de la media de la tasa de mortalidad de motociclistas de la región de la CESPAP). | 10) Cantidad de víctimas mortales de motociclistas y víctimas mortales de motociclistas por cada 10.000 motocicletas.
11) Actual legislación o norma administrativa para el uso obligatorio de cascos y especificación de normas mínimas de calidad. Información sobre la utilización de casco (porcentaje) |
| d) Garantizar medidas mínimas de seguridad infantil a fin de reducir la tasa de mortalidad | 12) Cantidad de víctimas mortales infantiles en accidentes de tráfico. |

infantil en un tercio (o reducirla a menos del 0,01 por cada 10.000 vehículos a motor).

13) Legislación actual o norma administrativa sobre medidas de seguridad infantil en automóviles (sistemas de retención infantil) y en motocicletas (casco infantil).

e) Proporcionar conocimientos básicos sobre seguridad vial a todos los niños en edad escolar.

14) Información sobre el uso de sistemas de retención y cascos de seguridad infantiles.

15) Programas de educación, existentes o planificados, sobre seguridad vial en las escuelas; información sobre el nivel escolar en el que se inician estos programas y su cobertura.

3ª Meta: *Hacer que las vías de tránsito sean más seguras y reducir la gravedad de los accidentes. (construcción de "carreteras permisibles")*

a) Integrar una auditoría de seguridad vial en todas las etapas de desarrollo de carreteras empezando por la fase de diseño, llevar a cabo las obras de mejora necesarias y mejorar los lugares peligrosos.

16) Alcance de las auditorías de seguridad vial en la construcción de carreteras nuevas y en las grandes mejoras.

17) Cantidad de programas de mejora llevados a cabo para hacer carreteras "permisibles" (por ejemplo, mejora de lugares peligrosos, eliminación o amortiguación de obstáculos del borde de la carretera).

b) Aumentar el espacio vial separado o seguro para peatones y ciclistas en zonas urbanas y suburbanas (donde el espacio lo permita).

18) Longitud existente en kilómetros de pasos peatonales y ciclovías por cada 100.000 habitantes o por cada 10.000 Km. de carreteras (a lo largo de carreteras y de caminos urbanos). Programa de construcción de pasos peatonales y ciclovías.

4ª Meta: *Fabricar vehículos más seguros y fomentar la publicidad responsable de vehículos*

a) Convertir en obligatorias las inspecciones periódicas de vehículos y garantizar la observancia de la inspección (empezando por las zonas urbanas).

19) Legislación vigente o norma administrativa sobre inspección de vehículos, frecuencia de inspección (anual), número de instalaciones y organizaciones para la inspección de vehículos.

b) Garantizar que los requisitos de seguridad para los vehículos nuevos estén en consonancia con las normas internacionales.

20) Legislación vigente y reglamentación que especifica las normas de seguridad de los vehículos y su aplicación.

5ª Meta: *Mejorar los sistemas, gestión y observancia de la seguridad vial a nivel nacional y regional.*

a) Implementar una base de datos nacional (informatizada) que proporcione información sobre los accidentes de tráfico.

21) Información sobre bases de datos existentes sobre seguridad vial y organizaciones responsables.

b) Aumentar de forma considerable el cumplimiento de la ley, por ejemplo, imponer el uso obligatorio de casco y del cinturón de seguridad, normas de alcoholemia, utilización del teléfono móvil y

22) Información sobre el cumplimiento con respecto al uso de casco (porcentaje).

23) Información sobre normas y observancia del uso del cinturón, utilización del teléfono móvil

límites de velocidad.

(porcentaje de uso).

24) Información sobre normas y observancia con respecto a la alcoholemia y los límites de velocidad.

c) Permitir pruebas de alcoholemia para llevar a cabo acciones judiciales (ya sea mediante un dispositivo de control de alcoholemia o pruebas de comportamiento).

25) Reglamentación vigente sobre alcoholemia, tipos de pruebas y límite de alcohol en sangre utilizados y permitidos para llevar a cabo acciones judiciales.

d) Instaurar como norma mantener encendidas en todo momento las luces delanteras de las motocicletas.

26) Información sobre legislación vigente o norma administrativa con respecto al mantenimiento de las luces delanteras de la motocicleta encendidas mientras se conduce.

e) Aumentar la cobertura de los servicios de emergencia para víctimas viales con el fin de cubrir, al menos, todas las zonas urbanas y carreteras nacionales.

27) Kilómetros de carretera (por tipo) en los que se prestan servicios de emergencia.

28) Tiempo medio de respuesta a la emergencia.

29) Cantidad de centros de servicios de emergencia por longitud de carreteras (excepto en zonas urbanas).

6ª Meta: *Mejorar la cooperación y fomentar la creación de asociaciones.*

a) Estimular y reconocer las iniciativas patrocinadas por el sector privado.

30) Cantidad de asociaciones importantes en el ámbito de la seguridad vial, la financiación (iniciativas del sector privado, sector público).

b) Crear nuevas asociaciones y profundizar las existentes con las organizaciones no gubernamentales.

31) Cantidad de asociaciones relevantes con organizaciones no gubernamentales, alcance y financiación.

7ª Meta: *Desarrollar la red vial asiática como un modelo de seguridad vial.*

a) Reducir el número total de víctimas mortales y de accidentes de tráfico en la red vial de Asia.

32) Cantidad total de víctimas mortales en accidentes de tráfico y accidentes de tráfico en la red vial asiática en cada país y cada año.

b) Reducir el número de víctimas mortales en *todos* los segmentos de la red vial de Asia a menos de 100 por mil millones de vehículos-Km.

33) Cantidad anual de víctimas mortales por cada mil millones de vehículos-Km., para cada segmento de la red vial de Asia.

c) Aumentar la asignación de recursos para la aplicación de medidas de seguridad vial en toda la red vial asiática.

34) Cantidad de recursos provistos por gobiernos y donantes y destinados a obras relacionadas con la seguridad para los segmentos de la red vial de Asia.

d) Mejorar segmentos de la red vial de Asia para que protejan mejor a los usuarios en caso de colisión. Demostrar las mejores prácticas.

35) Información sobre evaluación de la seguridad vial y programa de calificación de la red vial asiática.

8ª Meta : *Proporcionar una educación eficaz en materia de sensibilización sobre seguridad vial destinada al público en general, jóvenes y conductores*

a) Llevar a cabo campañas de sensibilización y programas específicos de formación. 36) Información sobre el número de campañas de sensibilización y programas de capacitación que se llevaron a cabo.

3.4.4 Misiones de asesoramiento y seminarios celebrados en el marco del proyecto

En el marco del proyecto del PNUD, la CESPAP prestó servicios de asesoramiento a Nepal y Kirguistán. La Misión de asesoramiento a Katmandú fue realizada a petición del Ministerio de Planificación Física y Obras Públicas de Nepal con el fin de ayudar y asesorar en el desarrollo de metas, objetivos, indicadores y estrategias nacionales en materia de seguridad vial. Se celebró una reunión de consulta en la que estuvieron presentes las partes interesadas, y que tuvo lugar en el Ministerio de Planificación Física y Obras Públicas, el día 8 de octubre 2009. Participaron en esta reunión representantes de diversos organismos involucrados en la seguridad vial. Como continuación a la misión de asesoramiento, la CESPAP, junto con el Ministerio de Planificación Física y Obras Públicas, está organizando un taller con el fin de desarrollar metas, objetivos, indicadores y una estrategia nacional de seguridad vial. Este evento tendrá lugar en Katmandú los días 25 y 26 de noviembre de 2009.

La misión de asesoramiento a Biskek fue realizada a petición del Ministerio de Transportes y Comunicaciones de Kirguistán el 6 de noviembre de 2009. Su finalidad era ayudar y asesorar en el desarrollo de metas, objetivos, indicadores y estrategias nacionales en materia de seguridad vial. El 6 de noviembre de 2009 se organizó un taller en el Ministerio de Transportes y Comunicaciones en el que participaron diversas partes interesadas en representación de 11 organismos relacionados con la seguridad vial. La CESPAP efectuó presentaciones sobre las metas, objetivos, indicadores e iniciativas de seguridad vial, a nivel global y regional.

3.4.5 Implementación de objetivos e indicadores por los países miembros de la CESPAP

Cuadro 15 Metas generales sobre seguridad vial y medidas recientes implementadas por los Estados miembros de la CESPAP

Estados miembros de la CESPAP	Metas generales y objetivos
Armenia	El objetivo es reducir el número de accidentes mortales en un 10 por ciento durante los próximos cinco años (desde el año 2008), como se señala en el plan de acción de cinco años del país.
Australia	El objetivo es reducir el número anual de víctimas mortales por cada 100.000 habitantes en un 40 por ciento: de 9,3 en 1999 a no más de 5,6 en 2010.
Bangladesh	En el marco del Quinto Plan Nacional de Acción 2008-2010, la meta es reducir el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico de un 10 a un 12 por ciento en 2010.
Brunei Darussalam	El objetivo es salvar más de 56 vidas durante un período de cinco años, como se describe en su plan de acción (2005-2010).
Bután	En 2007, se confeccionó un plan de acción de seguridad vial con la asistencia técnica del BAD. Sin embargo, el Gobierno necesita recursos para poder aplicar el plan propuesto.

Camboya	<p>El objetivo de las organizaciones BAD-ASEAN es salvar 1.800 vidas y evitar 36.000 heridos durante el período 2005-2010. Se pretende reducir el número de víctimas mortales por cada 10.000 vehículos a siete y dos en 2010 y 2020, respectivamente.</p> <p>La estrategia para reducir el número de víctimas mortales en accidentes de tráfico incluye formar a la gente sobre los programas de seguridad vial mediante carteles, anuncios de televisión y radio.</p>
República de Corea	El Plan Maestro Nacional de Seguridad del Transporte (2008-2012) incluye el objetivo de reducir en un 50 por ciento el número de víctimas mortales.
Filipinas	<p>El objetivo de las organizaciones BAD-ASEAN es salvar 3.000 vidas y evitar 258.000 heridos durante el periodo 2005-2010.</p> <p>Se han implementado muchas iniciativas de seguridad vial, incluyendo el Manual de Diseño de Seguridad Vial publicado por el Departamento de Obras Públicas y Carreteras.</p>
Georgia	Se ha confeccionado un plan de acción de seguridad vial para el período 2009-2013 que está siendo aprobado por el Gobierno. El objetivo general del plan es reducir los accidentes de tráfico: (a) en un 20 por ciento, o (b) a 12 muertes por cada 10.000 vehículos matriculados.
India	El Ministerio de Transporte Vial y Autopistas está en proceso de creación de un consejo de administración nacional de seguridad vial y tráfico mediante una ley parlamentaria.
Indonesia	<p>El objetivo para el período 2005-2010 es salvar 20.411 vidas, reducir el incremento anual previsto de víctimas mortales de un 5,8 por ciento a un 3,4 por ciento durante los próximos cinco años y aumentar a un 90 por ciento la utilización del cinturón de seguridad y del casco.</p> <p>El objetivo de las organizaciones BAD-ASEAN es salvar 12.000 vidas y evitar 996.000 heridos durante el periodo 2005-2010.</p> <p>Se ha desarrollado el Plan de Seguridad Vial de Indonesia para el período 2008-2012, en el que se confeccionaron ocho estrategias dirigidas a 47 planes de acción.</p>
Irán (República Islámica de)	Se firmó un acuerdo con el Banco Mundial por 104 millones de dólares estadounidenses destinados a financiar proyectos de seguridad vial; la asignación de los fondos está en marcha. En 2008, la Organización <i>Iran Road Maintenance and Transportation</i> (Organización Iraní de Transporte y Mantenimiento Vial) asignó cerca de 25 millones de dólares estadounidenses a la mejora de la seguridad vial.
Japón	El objetivo de Japón durante el período 2006-2010 es lograr que sus carreteras sean las "más seguras del mundo", reduciendo el número anual de víctimas que fallecen dentro de las 24 horas siguientes al accidente de tráfico a menos de 5.500 en 2010 y mediante la reducción de heridos y víctimas mortales a menos de 1 millón.
Kazajistán	El objetivo es reducir el número y la gravedad de los accidentes.
República Democrática Popular de Laos	El objetivo es salvar 917 vidas y evitar 21.000 heridos para el año 2010, reduciendo a la mitad el aumento previsto de víctimas mortales y de heridos e incrementando en un 90 por ciento la tasa de utilización del casco.
Malasia	<p>El objetivo es reducir la tasa de mortalidad a 2 por cada 10.000 vehículos, 10 por cada 100.000 habitantes y 10 por mil millones de vehículos-km. para el año 2010.</p> <p>El objetivo de las organizaciones BAD-ASEAN es salvar 3.000 vidas y evitar</p>

	21.900 heridos durante el período 2005-2010. En el Noveno Plan de Malasia, se destinaron 200 millones de RM para mejorar zonas peligrosas en las carreteras estatales y municipales.
Mongolia	Se están incluyendo los planes de acción para mejorar la seguridad vial, en los planes de implementación del proyecto. Se están llevando a cabo auditorías de seguridad vial durante el diseño de la red vial del país.
Myanmar	El objetivo de las organizaciones BAD-ASEAN es salvar 940 vidas y evitar 32.900 heridos durante el período 2005-2010. Uno de los objetivos nacionales, establecido en el año 2008, está orientado a salvar más de 1.000 vidas durante un período de cinco años, reduciendo a la mitad el aumento previsto de víctimas mortales por año, de un 6,4 por ciento (la tasa actual de aumento) a un 3,2 por ciento, durante los próximos cinco años.
Nepal	Hasta la fecha no existe una estrategia a largo plazo confeccionada para la seguridad vial de Nepal.
Nueva Zelanda	Reducir el número de víctimas mortales a no más de 300 y a menos de 4.500 hospitalizaciones por año para el año 2010 (el punto de partida es 404 víctimas mortales y 6.670 hospitalizaciones en 2002).
Pakistán	La seguridad vial está garantizada mediante modernas actividades de vigilancia de tráfico. En el año 2008 el país informó que se redujo el número de accidentes y se incrementó la conciencia y la disciplina.
Federación Rusa	En el año 2006 se adoptó un programa federal orientado a mejorar la seguridad vial en el período 2006-2012.
Singapur	El objetivo de las organizaciones BAD-ASEAN es salvar 100 vidas y evitar 4.300 heridos durante el período 2005-2010.
Tailandia	El objetivo de las organizaciones BAD-ASEAN es salvar 13.000 vidas y evitar 1.508.000 heridos durante el período 2005-2010.
Turquía	El objetivo es reducir la tasa de accidentes en las carreteras en un 40 por ciento dentro de los cinco años siguientes (desde 2006).
Vietnam	El objetivo de las organizaciones BAD-ASEAN es salvar 7.000 vidas y evitar 16.100 heridos durante el período 2005-2010. El objetivo nacional de seguridad está orientado a reducir los accidentes entre un 5 y un 7 por ciento al año, a 4,5 muertes por cada 10.000 vehículos y a 12,6-12,8 víctimas mortales por cada 100.000 habitantes.

4 CONCLUSIONES DEL PROYECTO DEL PNUD

4.1 Situación actual con respecto al establecimiento de objetivos

Todas las regiones de las Naciones Unidas aceptan de forma generalizada la importancia que tienen los objetivos de seguridad vial. El objetivo del proyecto del PNUD de fomentar el establecimiento de objetivos fue aprobado en todas las reuniones regionales. Los Ministros de la CEPE (de los países de la UE y la CEMT) y de las regiones de la CEPAL y la CESPAP han adoptado objetivos regionales y recientemente se ha recomendado su establecimiento a los países de la CESPAP.

El *Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial* preguntó a los países si tenían una estrategia y objetivos nacionales mensurables. El cuadro 9 muestra el número de países de cada región que respondió que sí disponían de un objetivo. El mayor

predominio de objetivos se encontraba en la región de la CEPE, donde se comprobó que 36 de los 56 Estados miembros tenían objetivos. Sin embargo, aunque varios países de otras regiones solo han establecido objetivos regionales recientemente o todavía no los han elaborado, es alentador el hecho de que sí se hayan establecido objetivos nacionales.

El *Informe sobre la Situación Mundial* no ofrece detalles sobre los objetivos nacionales que se han establecido, por lo que no se sabe si son de base empírica o aspiracional, o qué posibilidad tienen de ser alcanzados con las estrategias nacionales planteadas.

A pesar de ello, el crecimiento de objetivos establecidos por un grupo diverso de países, incluidos algunos de ingresos bajos y medios, es un indicio alentador de que la seguridad vial está comenzando a ser una prioridad política.

Cuadro 16 Objetivos regionales y nacionales para la reducción de víctimas a causa de accidentes de tráfico, por región

Región	Objetivo regional	Estado	Período de referencia	Países que establecieron objetivos*
CEPE	-50%**	Implementado	2000-2012 2001-2010	36/56
CESPAP	-600.000	Implementado	2007-2015	16/40
CEPAL	No			10/33
CEPA	-50%	Implementado	2007-2015	13/54
CESPAO	-30%	Recomendado	Para el año 2015	1/13

Fuente: Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial. En el caso de algunos países que son miembros de más de una región, se los considera solo una vez en su región geográfica. Por ejemplo, el Reino Unido es considerado solo en la región de la CEPE y no se lo toma en cuenta en las regiones de la CEPAL y la CESPAP.

** Objetivo establecido para el año 2010 para la UE y para el año 2012 para la CEMT. No se planteó un objetivo general para toda la región de la CEPE.

4.2 Implementación del proyecto

La finalidad principal del proyecto fue la celebración de seminarios regionales con el fin de animar a los países a fijar objetivos de seguridad vial. Estos seminarios tuvieron lugar en cada una de las regiones de las Naciones Unidas. En la CEPE y la CEPAL, los seminarios se basaron a nivel subregional y se centraron en grupos de países geográficamente homogéneos. En la región de la CEPE, los eventos se concentraron en las zonas de mayor riesgo de seguridad vial en el sudeste y este de la región. En la CEPAL se llevaron a cabo tres seminarios destinados a los países del Cono Sur, América Central y el Caribe. En las demás regiones, se invitó a todos los Estados miembros a formar parte del mismo seminario.

Todos los seminarios planteaban temas comunes, como promover el establecimiento de objetivos nacionales y regionales, y el intercambio de mejores prácticas. Otros temas comunes planteados fueron la calidad de los datos, preparación de la Conferencia Ministerial Mundial a celebrar en Moscú y suscripción y puesta en marcha de los instrumentos jurídicos de la ONU planteados en las Convenciones sobre la circulación por carretera y la señalización vial que se llevaron a cabo en la ciudad de Viena. Hubo también algunas diferencias así como similitudes en sus respectivos propósitos.

En la CEPE, la atención se centró en las mejores prácticas, incluidas las recomendaciones del informe "Objetivo cero", y la experiencia de países que las han aplicado con éxito. Asimismo, los seminarios y la conferencia brindaron a los países participantes la oportunidad de compartir problemas y soluciones con sus vecinos. Entre las recomendaciones se planteó la importancia de la buena calidad de los datos, la necesidad de fomentar la voluntad política y el compromiso, y el desarrollo de objetivos e indicadores. También se recomendó efectuar un seguimiento de los seminarios mediante misiones de asesoramiento, con el fin de ayudar en la evaluación de los problemas de seguridad vial y el desarrollo de los objetivos. Esta es una recomendación importante que hace hincapié en las acciones que es necesario realizar para asegurar que el proyecto del PNUD tenga un impacto real.

El seminario de la CEPA tenía como finalidad principal la implementación del objetivo de la Declaración de Accra para el año 2015. Un resultado clave fue la estipulación de indicadores para supervisar el avance que realizaban los países para lograr este objetivo. Se presentaron y debatieron casos de estudio como ejemplos de problemas y programas de seguridad vial. Se recomendó la creación de un grupo de trabajo con el fin de establecer el aporte de África a la conferencia ministerial que se llevará a cabo en Moscú, y que deberá hacerse un esfuerzo para mejorar la calidad de los datos y armonizar las definiciones a fin de facilitar un control eficaz.

Los Seminarios de la CEPAL dieron lugar a varias declaraciones que plantearon acciones futuras centradas principalmente en la cooperación subregional y en el intercambio de mejores prácticas, así como en la necesidad de establecer objetivos. El seminario de la CESPAP efectuó una recomendación importante para el establecimiento de un objetivo regional y promovió el establecimiento de objetivos nacionales. Las recomendaciones abordaron las necesidades de los datos y la necesidad de elaborar informes nacionales sobre seguridad vial como aporte al informe que se presentará en la Conferencia Ministerial que se celebrará en la ciudad de Moscú.

Se celebraron una serie de reuniones en la región de la CESPAP con el fin de brindar apoyo a la implementación del objetivo regional que se había acordado en el año 2006. El resultado final de la última reunión fue una lista detallada de las "Metas, objetivos e indicadores" que permitirá lograr un conjunto de objetivos normativos orientados a la consecución del objetivo general.

4.3 Debate

El proyecto del PNUD ha sido oportuno y eficaz al determinar firmemente en la agenda política mundial de seguridad vial la necesidad de establecer objetivos de seguridad vial.. Su implementación se ha tomado muy en serio en todas las regiones de las Naciones Unidas. Asimismo, los seminarios se han traducido en un mayor reconocimiento del valor de los objetivos, así como en la creación de foros destinados al intercambio de información y debate de problemas comunes y mejores prácticas. En varios de los seminarios se ha utilizado el informe *Objetivo Cero* como marco para la promoción del establecimiento de objetivos y de la visión y beneficios del enfoque orientado a un sistema seguro.. El proyecto fue también oportuno en el contexto de la preparación para la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial que se celebrará en Moscú, en noviembre de 2009.

El establecimiento de objetivos se está convirtiendo en un aspecto dominante en materia de seguridad vial, y se está reconociendo como un paso necesario hacia la reducción de víctimas, así como un método para dar prioridad a la seguridad vial. Esta es una buena noticia, por lo que el proyecto del PNUD ha ayudado a promover y reforzar el principio del establecimiento de objetivos como herramienta de seguridad vial.

Sin embargo, esto no es todo. Establecer un objetivo, sobre todo si es de base aspiracional antes que de base empírica, no es suficiente en sí mismo, por lo que el proyecto del PNUD solo puede ser un primer paso. Si bien es loable el apoyo político de los objetivos regionales y nacionales, cuyo valor no debe subestimarse, los beneficios reales en términos de reducción de víctimas sólo se verán mediante acciones concretas. Es muy alentador el hecho de que en dos regiones, la CEPA y la CESPAP, se hayan elaborado calendarios para supervisar el avance en la consecución de los objetivos. Estos servirán de gran ayuda a los países y deberán ser utilizados para apoyar el desarrollo de programas de aplicación de medidas.

Los objetivos deben estar firmemente vinculados a una estrategia de alcance que contenga el programa de implementación de políticas a través de la legislación, observancia y mejoras en la infraestructura y que se centre en las medidas de seguridad vial que hagan frente a los factores de riesgo clave. El informe *Objetivo Cero* ha demostrado que los objetivos son una parte integral del nuevo enfoque en materia de seguridad vial en el que se ha incorporado una visión ambiciosa dentro del enfoque hacia un sistema seguro. Este enfoque se basa en medidas de probada eficacia, pero va más allá de los programas tradicionales de seguridad vial al concentrarse en el reconocimiento de la fragilidad humana y revertirla mediante la prevención de heridos y sistemas de reducción. Este enfoque es apropiado para los países en todas las etapas de desarrollo y no debe ser considerado por ellos tan sólo durante una fase avanzada de funcionamiento de la seguridad vial.

Las recomendaciones del informe *Objetivo Cero* son realmente de gran importancia para aquellos países que están en las primeras etapas del desarrollo de una política de seguridad vial. La utilización de los métodos recomendados permitirá el establecimiento de mecanismos eficaces en una fase temprana y garantizará que los recursos limitados puedan ser utilizados de manera muy eficaz. La importancia de la aplicación de buenos sistemas de gestión de seguridad vial que permitan asegurar una planificación y resultado eficaz es una recomendación fundamental del informe.

Los objetivos son un componente vital en el programa de seguridad vial de un país, pero solo son herramientas, y no un fin en sí mismos. Los países que establecieron objetivos tienden a disponer de un buen funcionamiento de la seguridad vial, no solo porque se establecieron estos objetivos, sino porque su existencia conduce a la adopción de medidas eficaces para reducir el número de víctimas. Los calendarios de indicadores que se han determinado para supervisar el avance hacia la consecución de los objetivos de seguridad vial en los países de la CEPA y la CESPAP son un paso positivo en ese sentido.

5 RECOMENDACIONES

5.1 Medidas de seguimiento para el proyecto del PNUD

En las recomendaciones de los seminarios y conferencias de la CEPE se reconoció la necesidad de tomar nuevas medidas para ayudar a los países de ingresos bajos y medianos en el establecimiento de objetivos. Asimismo, se propuso que "deberían llevarse a cabo una serie de misiones de asesoramiento tras el seminario a petición de los países interesados, a fin de evaluar sus problemas de seguridad vial y ayudarlos a elaborar objetivos en un marco bilateral." Es fundamental que esas misiones se concentren en el desarrollo de capacidades, así como en la transferencia de conocimientos. La ampliación de dicha acción bilateral a todas las regiones de la ONU sería un ejercicio enorme y costoso.

Un enfoque alternativo sería la organización de una serie de eventos regionales de capacitación con el fin de reunir a grupos de países que experimentan problemas similares para que realizaran un taller intensivo. Esto tendría la ventaja de limitar la demanda de recursos y permitir a los países debatir sus problemas y soluciones con otros países de similares características. La gira-seminario de estudios a Suecia destinada a determinados países de ingresos bajos o medianos de la región de la CEPE es un ejemplo de cómo podría lograrse.

Estos talleres se verían enormemente favorecidos si se les diera una orientación basada en el informe *Objetivo Cero* y en los diversos manuales existentes. Estos manuales son documentos extensos y no han sido traducidos a muchos idiomas, por lo que se podría ofrecer una guía práctica más concisa que podría ser traducida a varios idiomas. Esto sería de gran ayuda para los países de bajos y medianos ingresos. Asimismo, debe considerarse la posibilidad de continuar desarrollando un sistema de información en red, como la herramienta desarrollada por el iRAP y la gTKP.

Se **recomienda** que:

- **Se considere la posibilidad de celebrar una serie de talleres regionales con el fin de llevar a cabo una formación práctica y un desarrollo de capacidades, y así ayudar a los países en el establecimiento de objetivos y desarrollo de estrategias que sean alcanzables.**
- **Se elabore un manual práctico de orientación, así como material que esté disponible en red, a modo de cuadernillo de trabajo para los talleres, que esté basado en el informe Objetivo Cero y en los manuales existentes.**

El proyecto del PNUD ha generado y ha centrado la actividad regional en el establecimiento de objetivos, por lo que es importante continuar con este impulso. Aunque haya objetivos regionales de tipo aspiracional, es poco probable que se alcancen a menos que estén apoyados por objetivos y estrategias nacionales. Preferiblemente, estos deben ser de base empírica, teniendo en cuenta la actual situación de la seguridad vial y el marco normativo necesario para la aplicación de medidas de reducción de accidentes. Es fundamental supervisar los avances, para lo que se necesitarán buenos sistemas de información con definiciones armonizadas, y el uso de indicadores tales como los elaborados por los países de la CEPA y la CESPAP.

Se **recomienda**:

- **Establecer un sistema de supervisión en cada región de la ONU con el fin de seguir los avances con respecto a la consecución de los objetivos nacionales y regionales.**
- **Elaborar un conjunto coherente de indicadores basados en los ya elaborados por la CEPA y la CESPAP.**
- **Que los países se esfuercen en mejorar la recopilación de información sobre seguridad vial y armonizar las definiciones para que sean aceptadas a nivel internacional, como por ejemplo la de víctimas mortales en accidentes viales dentro de los 30 días.**

En todos los eventos regionales se debatieron los preparativos para la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial y se animó a los países a enviar delegaciones y a tomar esta como una oportunidad de elevar el perfil de la seguridad vial. La Conferencia tuvo lugar en Moscú en noviembre de 2009 y contó con la presencia de ministros responsables de la seguridad vial de 150 países, así como de dirigentes de

organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, regionales e internacionales. Durante la conferencia, se puso a disposición de los delegados un resumen de este informe.

Se **recomienda** que:

- **Las comisiones regionales animen a desarrollar distintas actividades a fin de aprovechar el impulso creado por la Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial.**

El Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial incluye información sobre si los países han establecido objetivos, pero no especifica detalles al respecto. Sería útil disponer de dicha información sobre aquellos países que sí han establecido objetivos, donde se incluya el tipo, plazo, coherencia con otros objetivos regionales, si procede, y qué sistemas se encuentran instaurados con el fin de alcanzar dicho objetivo.

Se **recomienda** que:

- **Las Comisiones Regionales recopilen más información acerca de los objetivos que se han establecido en los diferentes países.**

En varios seminarios, se debatieron los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad vial. Se animó a los países a que adscriban a las Convenciones sobre circulación por carretera y sobre señalización vial de 1968 y a que implementen sus disposiciones.

Se **recomienda** que:

- **Se anime a los estados miembros a adherirse a los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad vial y a aplicarlos de forma adecuada.**

5.2 Pasos fundamentales para la implementación de un enfoque orientado a la reducción de accidentes viales

5.2.1 Tipo de objetivo

Varias regiones han determinado objetivos regionales para reducir los accidentes mortales. Estos son objetivos de tipo aspiracional que fueron adoptados por países que carecen de una base de análisis empírico. A pesar de que la falta de análisis es una desventaja, y de que existe el riesgo de que tal objetivo sea muy difícil de alcanzar, el impulso que se ha logrado en los objetivos regionales ha aumentado el perfil de la seguridad vial, lo que debería servir de acicate para una mayor actividad. Lo que falta en la actualidad es el enlace hacia intervenciones específicas que permitan la consecución de los objetivos.

Si, en el peor de los casos, no se respaldan los objetivos regionales con el nivel necesario de actividad, puede ser socavada en general la credibilidad del establecimiento de objetivos y de los programas de seguridad vial. Es fundamental que los países desarrollen una estrategia para alcanzar el objetivo cuando se adhieren a uno regional. Entonces, queda por saber qué es necesario hacer para asegurar el alcance del objetivo dentro del plazo especificado.

Si los países no se han adherido ya a un objetivo regional, lo más adecuado es que se desarrolle un objetivo de base empírica fundado en el análisis de los problemas y las prioridades, así como de las medidas disponibles para reducir la cantidad de víctimas.

Sin embargo, no se logrará ningún objetivo, ya sea de base aspiracional o empírica a menos que los países adopten una estrategia centrada en los resultados, preferentemente en el marco del enfoque orientado a un sistema seguro.

Las recomendaciones del informe *Objetivo Cero* de la OCDE proporcionan un marco útil para implementar las medidas necesarias.

5.2.2 Recomendaciones para la implementación de medidas

Las recomendaciones del informe *Objetivo Cero* que figuran en el punto 1.2.1 proporcionan un marco para la formulación y aplicación de ambiciosos objetivos de seguridad vial. Para los gobiernos que intentan aplicar un enfoque basado en implementación de objetivos, estas recomendaciones se pueden agrupar en tres subgrupos:

- **Creación de un clima político para la acción**
 - Adoptar una visión muy ambiciosa para la seguridad vial
 - Fomentar el compromiso en los más altos niveles del gobierno
- **Comprensión y enfoque del problema**
 - Conducir un análisis y recopilación de información que sea suficiente para comprender los riesgos de accidente y desempeño actual
 - Acelerar la transferencia de conocimientos
 - Establecer objetivos provisionales con el fin de avanzar de forma sistemática hacia la visión de futuro establecida
- **Medidas que permitan alcanzar el objetivo**
 - Desarrollar un enfoque orientado a un sistema seguro es fundamental para la consecución de objetivos ambiciosos
 - Fortalecer el sistema de gestión de seguridad vial
 - Invertir en seguridad vial
 - Explotar intervenciones probadas para obtener rápidos beneficios

5.2.3 Creación de un clima político para la acción

Adoptar una visión muy ambiciosa para la seguridad vial

La adopción de una visión que a largo plazo pretenda eliminar las víctimas mortales y los heridos graves en accidentes de tráfico modificará el punto de vista de la comunidad sobre la inevitabilidad y la aceptación de las consecuencias humanas de los accidentes de tráfico. Esta visión está diseñada para cambiar el modo tradicional de pensar respecto a que las víctimas mortales y los heridos en de accidentes de tráfico son la consecuencia inevitable de la movilidad y que en cierta manera son aceptables, cosa que los heridos causados por otros medios, como los accidentes aéreos o ferroviarios, no lo son. La adopción de una visión ambiciosa a largo plazo necesita de un fuerte compromiso con la innovación. Esto es un desafío para los profesionales de la seguridad vial, las partes interesadas y el gobierno de desarrollar la capacidad institucional que les permita alcanzar los resultados deseados mediante la formación de nuevas asociaciones y la aplicación de nuevos enfoques que sean eficaces.

Una visión ambiciosa es señal de que existe una situación de seguridad vial que precisa especial atención y que debería recibir prioridad de acción gubernamental.

Fomentar el compromiso en los más altos niveles del gobierno

Es fundamental un fuerte compromiso con la reducción de accidentes. El Gobierno debe tomar la iniciativa con respecto a la concienciación social de los inaceptables costes humanos y económicos que generan los accidentes de tráfico. El compromiso gubernamental también requiere de legisladores y defensores en materia de seguridad vial que proporcionen un buen asesoramiento a fin de brindar apoyo a lo que en un principio pueden considerarse normas impopulares. Los políticos deben involucrarse en el proceso de desarrollo de una visión para la seguridad vial y deben estar informados sobre la necesidad de efectuar cambios legislativos y medidas reglamentarias. La opinión pública puede ser un estímulo para la voluntad política, si se le informa sobre los riesgos de accidentes y las medidas que hay disponibles para reducirlos. Tanto las campañas de información pública como las consultas sobre el desarrollo de estrategias son capaces de movilizar el apoyo público y político en esta materia.

El apoyo que recibió la seguridad vial de un "defensor" de alto nivel ha sido muy eficaz en algunos países para elevar el perfil político de esta cuestión y para impulsar un cambio normativo.

- **Un fuerte compromiso por parte del gobierno hacia las medidas de seguridad vial basadas en un buen asesoramiento puede dar lugar al apoyo político y público si se respalda con procesos de sensibilización y de consulta.**
- **Para lograr un avance real es necesario que la cuestión de la seguridad vial se plantee en la agenda política y que se le dé una mayor prioridad en la política gubernamental. Existe un proceso bidireccional: un gobierno puede dirigir la opinión pública, pero también necesita el apoyo de la comunidad a fin de fortalecer la determinación y ofrecer una posición firme frente a la oposición.**

5.2.4 Comprensión y enfoque del problema

Conducir un análisis y una recopilación de información que sea suficiente para comprender los riesgos de los accidentes y el funcionamiento actual

La recopilación exhaustiva de datos y el análisis son fundamentales para el diseño de estrategias eficaces de seguridad, así como para el establecimiento de objetivos alcanzables. Las medidas de intervención y las prioridades deben estar basadas en pruebas a fin de abordar los principales riesgos de la manera más eficaz. La información fehaciente también es fundamental para controlar la eficacia de los programas. Además de supervisar los avances hacia el objetivo principal de reducción de accidentes, se deberían incluir indicadores de resultados intermedios.

La información sobre accidentes debe ser complementada por datos demográficos y datos de volumen de tráfico según *tipo* de tráfico. La información sobre tráfico es de especial importancia cuando se produce un rápido aumento en la motorización de un país, pues permite controlar las tasas de accidentes, así como los números absolutos.

La fiabilidad de la información es una cuestión primordial por lo que los informes de accidentes efectuados por la policía deben complementarse con información del hospital.

La disponibilidad de información fehaciente permite el análisis de las tendencias y la comprensión de los resultados de las intervenciones, por lo que así se pueden establecer objetivos basados en el análisis empírico de tendencias esperadas y en la eficacia de las intervenciones.

- **La información fehaciente sustenta una normativa basada en las pruebas y resulta imprescindible para el establecimiento de objetivos realistas, el desarrollo de una estrategia y la supervisión de resultados.**

Acelerar la transferencia de conocimientos

Seguirán siendo necesarios la investigación y el desarrollo para aumentar la comprensión de cómo y por qué ocurren los accidentes. La adopción de una visión a largo plazo y un enfoque orientado a un sistema seguro requiere de innovación. Los países de ingresos bajos y medios se beneficiarán de los logros conseguidos por los países de ingresos elevados, donde existe capacidad de investigación e innovación.

Se necesita una cooperación internacional para garantizar que la transferencia de conocimientos se lleve a cabo, y que se puedan adaptar las medidas innovadoras a las necesidades de los países de ingresos bajos y medianos. Dentro de los países, los gobiernos nacionales deben aumentar la concienciación sobre aquellas medidas que han demostrado ser eficaces y difundir dicha información a los interesados en todos los niveles, pues son responsables de la aplicación de los programas de seguridad.

- **Se necesita una cooperación internacional fuerte y sostenida para apoyar la transferencia de conocimientos.**

Establecer objetivos provisionales con el fin de avanzar de forma sistemática hacia la visión

Aunque el objetivo final de un cierto nivel de ambición, que tiene por objeto eliminar las víctimas mortales y los heridos de gravedad, es una aspiración a largo plazo, este objetivo debe complementarse con metas intermedias para períodos específicos de planificación, normalmente de una década. Las metas deben ser ambiciosas, realizables y de base empírica. Los objetivos de resultado final que plantean una reducción en el número de víctimas mortales y heridos de gravedad deben estar relacionados con el rendimiento (por ejemplo, nivel de observancia), y con los indicadores de resultados intermedios (por ejemplo, las tasas de utilización del cinturón de seguridad). Asimismo deben estar vinculados a una estrategia de aplicación de un programa de intervenciones.

Los objetivos de base empírica se basan en el análisis de tendencias anteriores y de la eficacia de las intervenciones, así como en los niveles esperados de alcance establecidos en la estrategia de seguridad vial. Dichos objetivos permiten conseguir el apoyo político y de la población.

- **Los objetivos son el hito para el logro de la visión de futuro a largo plazo. Deben ser ambiciosos, viables y de base empírica y deben contar con una estrategia clara para su consecución.**

Resumen de la lista de acciones centradas en la elaboración de un enfoque orientado a un sistema seguro

- Establecer como nivel de ambición para la consecución a largo plazo de una seguridad vial la eliminación de víctimas mortales y heridos de gravedad como consecuencia de la utilización del sistema de transporte vial.
- Llevar a cabo una revisión del sistema de gestión de seguridad vial y de las estructuras vigentes.
- Abordar cuestiones de gestión institucional.
- Fomentar el continuo incremento de los niveles de conocimiento dentro de los organismos clave de buenas prácticas y prácticas emergentes.
- Disponer que distintos organismos comiencen a hacer frente a los distintos desafíos.
- Garantizar el completo entendimiento del cambio hacia un enfoque orientado a un sistema seguro, así como su aceptación y promoción activa por parte de profesionales de los gobiernos locales y estatales.

- Reconocer que el establecimiento de un objetivo ambicioso, durante un período provisional estratégico (por ejemplo, 10 años), orientado a la eliminación a largo plazo requiere que se aplique una sólida capacidad de gestión del enfoque y modo de pensar orientado a un sistema seguro adoptados para impulsar el desarrollo de posibles intervenciones innovadoras y exhaustivas.
- Planificar con tiempo un posible rediseño de gran parte de la red vial existente que permita disminuir el riesgo mediante mejoras innovadoras que surjan de las intervenciones disponibles, y que pueden ser aplicadas de forma conjunta según corresponda.
- Las normas legislativas, su observancia, la interacción entre esta observancia y el sistema judicial deben ser revisados de forma regular con el fin de lograr niveles muy elevados de acatamiento por parte de los usuarios de las vías de tránsito.
- Evaluar distintas oportunidades de mejorar la calidad de los controles viales efectuados, tanto a la entrada, como a la salida de la red, y tanto para conductores como para vehículos.
- Establecer estrategias eficaces y objetivos intermedios de seguridad vial mediante un proceso integral.
- Prestar suma atención a la implementación, supervisión y revisión de los objetivos y estrategias de seguridad vial.
- Fortalecer la conciencia pública sobre la noción de una red vial segura, a fin de alinear la eliminación de los accidentes viales a largo plazo con la seguridad ocupacional, la responsabilidad social y medioambiental entre otros valores sociales.
- Fomentar normas sociales que afirmen que es inaceptable perder la vida en un accidente de tráfico. Promover el apoyo público y la comprensión del enfoque orientado a un sistema seguro, así como de la naturaleza y la interdependencia de los riesgos de accidentes por separado.

Fuente: Informe *Objetivo Cero*

5.2.5 Establecer medidas que permitan alcanzar el objetivo

Desarrollar un enfoque orientado a un sistema seguro es fundamental para la consecución de objetivos ambiciosos

Se describió el enfoque orientado a un sistema seguro en el punto 1.2.4, mientras que el cuadro anterior resume las acciones primordiales para su implementación. Las características principales de este enfoque son que:

- Considera la seguridad como un imperativo ético.
- Pretende alcanzar la visión ambiciosa de eliminar las víctimas mortales, así como los heridos de gravedad.
- Adopta una visión distinta sobre el riesgo en la red vial – trabaja orientada a un sistema seguro.
- Da cabida al error humano: en lugar de “culpar a la víctima” por el accidente, el riesgo de error humano debería preverse y “tolerado” por un sistema “permisivo” diseñado para garantizar que las consecuencias del error humano no sean fatales en la medida de lo posible.
- El desafío del diseño es el gestionar la pérdida de control de la energía cinética dentro de los límites de tolerancia de supervivencia del cuerpo humano.

La prevención eficaz de traumatismos dentro de un enfoque orientado a un sistema seguro requiere la toma de medidas en tres áreas que componen un sistema dinámico: el usuario de las vías de tránsito, el vehículo a motor, la infraestructura vial. Las decisiones que se toman en cuanto a la seguridad deben ser coherentes con los valores

más amplios de la comunidad, ya sean económicos, salud humana y medioambiental, u objetivos de los consumidores. A pesar del afán con que se intenta dar cabida al error en el momento del diseño del sistema, los individuos son responsables de acatar las normas. Por ello es necesario hacer esfuerzos continuos para mejorar el cumplimiento del usuario. Los profesionales a cargo del diseño de la red son responsables de construir de forma segura y de reformar la red para dar cabida al error humano mediante el diseño de una política de concesión de licencias, políticas de operación de flota, carreteras y bordes, vehículos, límite de velocidad, normas de la nueva carretera y requisitos para la planificación de la utilización del territorio.

• La implementación de un enfoque orientado a un sistema seguro requiere un nuevo enfoque para el diseño de la red vial que dé cabida al error humano y que compense la fragilidad humana.

Fortalecer el sistema de gestión de la seguridad vial

La existencia de un sistema de gestión de seguridad vial que esté dedicado a la consecución de resultados es fundamental para la determinación de la capacidad que tiene un país para implementar el programa de medidas en materia de seguridad vial necesario para alcanzar este objetivo. El Banco Mundial elaboró una lista de revisión de capacidades (ver apéndice 10 y *Bliss and Breen* 2009). Se recomienda esta lista para llevar a cabo una revisión de los sistemas y estructuras de gestión de seguridad vial vigentes en cada país. Este análisis evaluará la adecuación de los sistemas actuales e identificará en cuál de los tres niveles del sistema de gestión de seguridad vial se necesita un fortalecimiento:

- Funciones de gestión institucional: orientadas a la consecución de resultados.
- Intervenciones: elaboradas por las funciones de gestión institucional con el fin de producir resultados.
- Resultados: resultados finales, resultados intermedios y de producción.

Las principales funciones de gestión institucional son:

- Enfoque a resultados – un enfoque estratégico que vincula el resultado de las intervenciones con los consecuentes resultados intermedios y finales. Esto requiere que el gobierno designe un organismo rector para que trabaje con otros con el fin de:
 - Desarrollar capacidad de gestión a fin de comprender los problemas de seguridad vial de un país.
 - Proporcionar una estrategia integral que incluya objetivos intermedios y de resultados.
 - Realizar intervenciones y lograr la consecución de objetivos.
 - Evaluar el rendimiento.
- Coordinación de las organizaciones clave con el fin de desarrollar y elaborar políticas y estrategias de seguridad vial.
- Una legislación efectiva que permita la consecución de los resultados deseados.
- Una financiación adecuada y una buena asignación de recursos destinada a intervenciones y funciones de gestión institucional relacionadas con ellas.
- Promoción de la seguridad vial en el gobierno y la comunidad en general.
- Supervisión rigurosa y sistemática y evaluación para medir el progreso.
- Desarrollo e investigación proactiva y programas de transferencia de conocimientos que influencien de forma activa las mejoras efectuadas por las intervenciones, funciones de gestión institucional y supervisión del funcionamiento.

• Los países deben revisar su capacidad de gestión de seguridad vial y abordar cuestiones de gestión a fin de construir un enfoque orientado a un sistema seguro que pueda alcanzar las metas intermedias y avanzar hacia el

logro de la visión de futuro a largo plazo.

Invertir en seguridad vial

Se necesitarán recursos adecuados para la inversión en sistemas de transporte más seguros a fin de lograr objetivos ambiciosos. Es probable que esto requiera un aumento en el presupuesto asignado a la seguridad vial y la reasignación de recursos hacia las medidas más rentables. Asimismo, es más probable que se obtenga el apoyo para ello si se basa en un análisis financiero y económico de los costos y la eficacia de las intervenciones propuestas. A fin de poder competir por unos recursos limitados con otros programas gubernamentales, la cuestión de la seguridad vial debe basarse en sólidos argumentos económicos y en un sólido caso de negocios que llame a la inversión. La reducción del número de accidentes de tráfico puede generar importantes ahorros económicos para la sociedad puesto que los accidentes representan un costo de entre el 1% y 3% del PIB de un país y son una carga para la sanidad y otros servicios públicos. Existe pruebas evidentes de análisis costo-beneficio llevados a cabo en los distintos países sobre la rentabilidad obtenida por una inversión positiva en medidas de seguridad vial.

Los presupuestos de gasto público destinados a la seguridad vial deben complementarse con la búsqueda de contribuciones provenientes del sector privado, por ejemplo de compañías aseguradoras.

• Será necesaria la creación de un caso que atraiga más recursos económicos, así como la utilización de recursos de financiación no gubernamentales para la consecución de objetivos ambiciosos.

Explotar intervenciones probadas para obtener rápidos beneficios

Se pueden lograr mejoras a corto plazo, en especial en aquellos países que cuentan con los niveles más bajos de seguridad vial, mediante la aplicación de una serie de medidas de probada eficacia. Las áreas de riesgo clave, así como las medidas destinadas a combatirlas, fueron identificadas en "Objetivo Cero" como:

Gestión de la velocidad: estipular y hacer cumplir límites de velocidad que sean adecuados según el tipo de vía de tránsito. Su funcionamiento puede aportar beneficios inmediatos en materia de seguridad en cuanto a la reducción en el número de accidentes y a la gravedad de los heridos. También tiene un gran valor la mejora de infraestructura que esté diseñada para gestionar la elección de la velocidad y modificar el comportamiento.

Reducción del nivel de alcoholemia al conducir: en muchos países, un factor de causalidad de importantes accidentes es la capacidad reducida del conductor debido al consumo de alcohol o de sustancias ilegales. La mayoría de países tiene leyes que especifican el límite permitido de alcohol en sangre. Pero es probable que sea ineficaz, a menos que dichas leyes estén respaldadas por un control policial altamente visible, como pruebas aleatorias de alcoholemia, sanciones adecuadas y campañas publicitarias.

Utilización del cinturón de seguridad: una medida primordial es la legislación que imponga el uso obligatorio del cinturón de seguridad a todos los ocupantes del vehículo. Al igual que en el caso de la alcoholemia, son necesarias la observancia, las sanciones y las campañas publicitarias que brinden su apoyo a los programas destinados a una mayor utilización del cinturón de seguridad.

Carreteras y bordes más seguros: lo más prioritario es la identificación y saneamiento de zonas y tramos de carreteras de alto riesgo. Un programa de evaluación vial, como el sistema iRAP, es una herramienta de gran valor que permite identificar dónde es

necesario actuar y qué medidas son las más adecuadas. A largo plazo, se necesitará un enfoque sistemático para el diseño de la infraestructura vial y la renovación.

Mejora en el sistema de seguridad de los vehículos: los avances tecnológicos de los sistemas pasivos (protección en caso de accidentes) y activos (prevención de accidentes) han incrementado la seguridad de los vehículos. Es necesario asegurar la llegada de estos avances a los países de bajos y medianos ingresos.

Reducción del riesgo que representan los conductores jóvenes: se hace demasiado hincapié sobre los conductores jóvenes e inexpertos en las estadísticas de accidentes de todos los países. Deberían implementarse medidas como formación gradual del conductor y regímenes de evaluación y concesión de licencias, junto con sistemas de concesión gradual de licencias.

Aunque los gobiernos deben ser los impulsores de normativas que permitan implementar medidas de seguridad vial, un enfoque orientado a un sistema seguro exige que todos los sectores de la sociedad asuman la responsabilidad de mejorar la seguridad en su propia esfera de influencia. Es necesario incorporar los objetivos de seguridad vial a todos los procesos de toma de decisiones pertinentes, más allá de los estrechos confines del transporte vial. Por ejemplo, decisiones relacionadas con la planificación sobre la utilización de territorios, como la ubicación de una escuela, deben tener en cuenta la seguridad de los usuarios y deben garantizar que el acceso seguro esté integrado en el sistema de planificación. La norma ISO 39001 que está en proceso de desarrollo en la actualidad ofrecerá normas internacionales para la implementación de los sistemas de seguridad.

Los usuarios de las vías de tránsito tienen la responsabilidad de respetar las normas y de tomar medidas para reducir el riesgo mediante acciones tales como el uso del cinturón de seguridad y del casco, y respetar los límites de velocidad. El sector privado tiene una responsabilidad empresarial de examinar sus actividades y reforzar la seguridad vial como objetivo primordial. Con demasiada frecuencia, la seguridad es vista como algo sólo que pertenece al ámbito laboral, mientras que las operaciones y decisiones de transporte en sentido amplio no se ven como indispensables para la seguridad.

- **Si las intervenciones probadas se realizan de forma eficaz y se adaptan a las circunstancias individuales de cada país, es posible que se obtengan mejoras rápidas en materia de seguridad vial.**
- **La acción gubernamental debe ser complementada por un enfoque hacia la seguridad basado en la comunidad y en el sector privado.**

Desarrollo de acciones coordinadas por las cinco comisiones regionales de las Naciones Unidas: a fin de continuar la iniciativa de la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial celebrada en Moscú, la Declaración de Moscú invita a la Asamblea General de las Naciones Unidas a declarar un Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, y espera la aprobación de la Declaración de la Asamblea General en marzo de 2010. Mientras tanto, las comisiones regionales pueden explorar la posibilidad de una mayor contribución mediante acciones coordinadas en sus respectivas regiones.

Las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas podrían estudiar la propuesta de un proyecto conjunto que pueda ser implementado en sus respectivas regiones. Este tendría como fin prestar asistencia técnica a un país de cada región a fin de abordar los problemas de seguridad vial a modo de proyecto piloto. Este ejemplo sería de utilidad a otros países con problemas similares y permitiría compartir las mejores prácticas existentes.

5.3 Conclusiones

El proyecto del PNUD se ha centrado en el establecimiento de objetivos como mecanismo de elevada eficacia para mejorar la situación de la seguridad vial en todos los países. Se ha hecho hincapié en la transferencia de conocimientos por parte de los países con ingresos elevados donde ya se ha conseguido realizar avances, hacia los países de bajos y medianos ingresos, donde los efectos del incremento de la motorización sobre el funcionamiento de la seguridad todavía no se ha mitigado con acciones eficaces que permitan reducir el riesgo.

Los objetivos ambiciosos son el centro de un eficaz sistema de gestión de seguridad vial. Son una parte fundamental para el logro a largo plazo de la visión de futuro dentro de un enfoque orientado a un sistema seguro. Los objetivos deben basarse en un análisis de resultados de las intervenciones dentro de una campaña estratégica que permita elaborar medidas de seguridad vial.

Un sistema de gestión de seguridad vial eficaz es primordial para la obtención de resultados. Un examen de la capacidad de utilización de la lista de control del Banco Mundial (Bliss and Breen 2009) pondrá de relieve los puntos deficientes de los sistemas que deben mejorarse para fortalecer el resultado.

Los sistemas de información bien desarrollados son fundamentales para la identificación y comprensión de las áreas prioritarias en las que se deberán aplicar medidas y supervisar los avances.

La determinación de objetivos debe ser abordada como un componente del proceso de construcción de un enfoque orientado a un sistema seguro. Los objetivos en sí no salvan vidas, sino que son eficaces gracias a su capacidad de aumentar el potencial en el contexto de un programa de intervenciones que permita conseguirlos.

La Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial ha aumentado el perfil de la seguridad vial y ha llamado a un decenio de acción con el fin de abordar el creciente problema de los heridos y de las víctimas mortales en accidentes de tráfico. El impulso generado por esta conferencia debe continuarse en todos los países, y el establecimiento de objetivos en el contexto de un enfoque orientado a un sistema seguro para la aplicación de medidas de seguridad es un paso primordial.

Referencias

- OMS, (2004) *Informe mundial sobre prevención de heridos en accidente de tráfico*, Organización Mundial de la Salud, Ginebra.
- OMS, (2009) *Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial*
- OCDE (1994), *Campañas Orientadas a la Seguridad Vial*, Serie de Investigaciones sobre el Transporte Vial, OCDE, París.
- Elvik, R. (1993), *Objetivos cuantificados de seguridad vial: una herramienta útil para la formulación de normas*. *Prevención y análisis de accidentes*, 25, 569-583.
- OCDE (2002), *Seguridad en la Carretera. ¿Cuál es la visión de futuro?*, Serie de Investigaciones sobre el Transporte Vial, OCDE, París.
- Wong et al, *Asociación entre el establecimiento de objetivos cuantificados de seguridad vial y la reducción de accidentes de tráfico*, *Prevención y análisis de accidentes*, 2006, 38,997-1005.
- OCDE (2008), *Objetivo cero: objetivos ambiciosos para la seguridad vial y el enfoque sobre un sistema seguro*, OCDE-ITF Centro Común de Investigación de Transporte, París.
- Wegman et al, (2006), *SUNflower+6: Estudio comparativo de la evolución de la seguridad vial en los países europeos*, SWOV, Leidschendam.
- Bliss, T. and J. Breen (2009), *Implementación de las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de heridos en accidente de tráfico, Pautas operacionales para llevar a cabo una evaluación de la capacidad de gestión de seguridad vial rural y especificaciones relacionadas con las reformas del organismo rector, estrategias de inversión y programas y proyectos de seguridad*, Fondo Global para la Seguridad Vial, Banco Mundial, Washington DC.

United Nations Economic Commission for Europe



Conference on Improving Road Traffic Safety in South-Eastern Europe Setting Regional and National Road Traffic Casualty Reduction Targets

Hosted by Evia Chamber of Commerce and Industry and the Hellenic Chambers Transport Association with the support of the Ministry of Transport and Communications of Greece

25-26 June 2009, Halkida, Greece



" Trabajo en equipo y juego limpio en las canchas de baloncesto y en nuestra red vial"

- Comunicado de los Campeones Nacionales de Baloncesto de Grecia -

*Como campeones de baloncesto, sabemos que solo mediante el **trabajo en equipo** podemos conseguir el éxito.*

*Como profesionales, somos conscientes de la importancia del **juego limpio** para mantener la integridad.*

*Como equipo, hemos experimentado que al **establecer objetivos** podemos alcanzar nuestras metas.*

Mientras que el baloncesto sólo tiene importancia para algunos, la seguridad vial es un tema que nos concierne a todos. Por ello, instamos a trabajar en equipo y a jugar limpio con el fin de mantener una red vial segura, tanto en toda Grecia, como en cualquier otro lugar. Pedimos que se establezcan objetivos estratégicos a fin de alcanzar resultados tangibles.

Cada año en todo el mundo, 1,2 millones de personas pierden la vida en accidentes de tráfico. Millones más resultan heridos y pierden sus capacidades físicas.

Pero estos **no** son accidentes, sino situaciones que se pueden prevenir mediante la acción diaria y la concienciación. Nuestro propósito es involucrar a la sociedad en esta lucha y fomentar el respeto a las normas viales.

Las normas pretenden ayudar a los usuarios de las vías de tráfico a evitar que pierdan la vida, la salud y su propiedad. Por lo general, la gente no reconoce la importancia de respetar las normas de circulación. Piensan que un descuido, "saltarse" las normas o un error de cálculo solo les afecta a ellos. Lamentablemente, rara vez ese es el caso.

¿Qué podemos hacer para ayudar a que la red vial sea más segura?

- Utilizar el cinturón de seguridad, todos los días, en todo momento, tanto en los asientos delanteros, como en los traseros
- Utilizar sistemas homologados de retención infantil
- Utilizar cascos homologados al conducir un vehículo de dos ruedas
- Respetar el límite de velocidad: existen por una razón
- No utilizar el teléfono móvil mientras se conduce
- No conducir bajo la influencia del alcohol y/o sustancias ilegales
- Tener consideración por peatones y ciclistas

Si tenemos estas reglas presentes, y somos buenos ciudadanos, así como buenos usuarios de las vías de tránsito, podemos reducir la elevada tasa de accidentes que domina nuestra red vial.

El juego sucio siempre perjudica a alguien. Comencemos ahora a trabajar en equipo y a jugar limpio al conducir. Como atletas, depende de nosotros cumplirlo en la cancha. Pero nos compete a todos llevarlo a la práctica en las carreteras.



United Nations Economic Commission for Europe

Conference on Improving Road Traffic Safety in South-Eastern Europe Setting Regional and National Road Traffic Casualty Reduction Targets

Hosted by Evia Chamber of Commerce and Industry and the Hellenic Chambers Transport Association with the support of the Ministry of Transport and Communications of Greece

25-26 June 2009, Halkida, Greece



Unión Helénica de Cámaras de Comercio e Industria

DECLARACIÓN

Nosotros, los representantes de la Unión Helénica de Cámaras de Comercio e Industria (CCIs), que participamos en la Conferencia organizada por la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas (CEPE) para la mejora de la seguridad vial en el sudeste de Europa,

Conscientes de que los heridos en accidente de tráfico constituyen un grave problema que afecta al desarrollo, la sociedad, la economía, y la salud pública; y que es la principal causa de muerte y traumatismos en todo el mundo, y es responsable de la muerte de 1,2 millones de personas al año, así como de traumatismos y discapacidad de millones de personas (más del 80% de estos traumatismos tienen lugar en los países en vías de desarrollo); y de que a pesar de la mejora reciente, el número de víctimas humanas permanece en niveles inaceptables a nuestro país en particular, y en Europa en su totalidad,

Conscientes además, de que los accidentes de tráfico radican no solo en el sufrimiento humano, sino también en los costes abrumadores, que ascienden a cientos de miles de millones de dólares al año (se calcula un 2% del PIB mundial), cantidad que supera el presupuesto total recibido en concepto de asistencia al desarrollo en países de ingresos bajos y medios,

Subrayando que las causas de los accidentes de tráfico son conocidas y pueden prevenirse; asimismo, que entre estas causas figuran el exceso de velocidad, la conducción bajo la influencia del alcohol y/o sustancias ilegales, la no utilización del cinturón de seguridad o del casco, una infraestructura vial mal diseñada o con un mantenimiento insuficiente y la conducción de vehículos de mala calidad, en mal estado o que carecen de dispositivos de seguridad,

Reconociendo las conclusiones de la Conferencia, el trabajo y el compromiso continuo de la CEPE con la acción global para la elaboración de instrumentos jurídicos relacionados con la seguridad mundial, reglamentos técnicos y enmiendas a los convenciones internacionales de Viena sobre circulación y señalización vial,

Alentados por las Resoluciones aprobadas por la Asamblea General de las Naciones Unidas relacionadas con la seguridad vial y en particular con la resolución 62/244 del 31 de marzo de 2008, sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo que reafirma la importancia de abordar esta cuestión, así como la necesidad de una mayor cooperación internacional, e invita a los Estados a reforzar el compromiso mediante la colaboración multisectorial,

Comprendiendo las implicaciones trascendentales de la situación actual de la seguridad vial en muchos aspectos, como el social, económico y sanitario, así como la importancia de las alianzas entre los sectores público y privado a fin de mejorar esta situación,

Por la presente resolvemos:

1. Brindar nuestro apoyo al trabajo de la CEPE con respecto al aumento de sus actividades en materia de seguridad vial y a la promoción de un mayor compromiso político mundial en pos de la seguridad vial
2. Utilizar nuestra red en Grecia con el fin de colaborar con las autoridades competentes y las partes clave interesadas que brindan su apoyo a las campañas promocionales y a la concienciación orientadas a la sensibilización de los usuarios para que mejoren su conducta, recordándoles sus responsabilidades como miembros de la sociedad e instándolos a no conducir a una velocidad excesiva, a no beber cuando conducen, a utilizar el cinturón de seguridad, dispositivos de retención infantiles y cascos, y a respetar a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, como ciclistas y peatones;
3. Fomentar la mejora de las infraestructuras viales mediante la identificación y apoyo a los esfuerzos orientados a eliminar los puntos de mayor concentración de accidentes, a incorporar métodos de auditoría, de gestión de seguridad urbana y técnicas de control de velocidad, así como mejores prácticas en los pasos a nivel;
4. Propugnar medidas específicas con el fin de mejorar la seguridad vial, a saber, nuevos métodos y formación continua orientada a conductores particulares y profesionales, mejora de los controles policiales así como de las campañas de sensibilización destinadas al usuario de las vías de tránsito y educación continua sobre seguridad vial;
5. Brindar nuestro apoyo con el fin de lograr una adecuada implementación y supervisión de las normas de seguridad vial y mejores prácticas, a partir de la incorporación de recopilación, análisis y difusión de datos sobre seguridad vial que permitan comprender las causas, circunstancias y consecuencias de los accidentes de tránsito y así ayudar a su prevención o mitigación;
6. Considerar el establecimiento de un mecanismo de financiación destinado a apoyar los esfuerzos en materia de seguridad vial realizados en todas las regiones de Grecia, en especial, medidas concernientes a los principales factores de riesgo;
7. Alentar a las autoridades competentes y a las partes clave interesadas en Grecia y otros países del Sudeste europeo a tomar medidas y acordar el establecimiento de metas, objetivos e indicadores comunes de seguridad vial;
8. Trabajar de forma conjunta con la CEPE con el fin de brindar apoyo al Foro Internacional de Seguridad Vial en el trabajo de reglamentación y en el intercambio de mejores prácticas, así como en el desarrollo de la normativa de seguridad
9. Invitar a los gobiernos de Europa sudoriental a aplicar los instrumentos jurídicos de la CEPE relacionados con la seguridad vial y a participar en la supervisión de las actividades iniciadas por esta comisión.

Y exhortamos a las autoridades y otras partes interesadas a nivel nacional y regional a crear y mantener un alto nivel de conciencia, así como a incrementar la cooperación con las campañas establecidas destinadas a lograr una mayor visibilidad de las actividades en materia de seguridad vial en nuestro país.

Calcis, Grecia, 25 de junio 2009

Declaración de Buenos Aires

Los representantes de los organismos nacionales a cargo de la seguridad vial de Argentina, Chile, Paraguay, Uruguay y Brasil, así como de las delegaciones de Ecuador, los asistentes al primer seminario de seguridad vial dirigido a organizaciones técnicas nacionales, ONGs y sectores de seguridad vial del Cono Sur, que tuvo lugar los días 27 y 28 de noviembre de 2008 en la ciudad de Buenos Aires, en el marco del programa de establecimiento de objetivos para reducir el número de accidentes de tráfico en los países del Cono Sur, convocado por la CEPAL, Naciones Unidas.

CONSIDERANDO:

- El **Informe mundial sobre prevención de heridos en accidente de tráfico**, publicado por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, que plantea que los accidentes de tráfico ocasionan al menos 1,2 millones de muertes y más de 50 millones de heridos al año, que pronostica que el número de víctimas de accidentes de tráfico aumentará más del 65% para el año 2020, y que predice que la región de América Latina y el Caribe tendrá la tasa de mortalidad a causa de accidentes de tráfico más elevada en el mundo para ese año.
- La resolución RES 62/244 sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo, elaborada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, donde se reafirma la necesidad de un mayor fortalecimiento de la cooperación internacional e intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial, y tiene en cuenta las necesidades de los países en vías de desarrollo, e invita a todos los Estados miembros a participar en los proyectos que serán implementados por las comisiones regionales de las Naciones Unidas, con el fin de asistir a los países de ingresos bajos y medios en el establecimiento de sus propios **objetivos nacionales para la reducción de accidentes de tráfico**, así como objetivos regionales.
- Que la seguridad vial es un tema que requiere el esfuerzo y la participación de diferentes organismos gubernamentales y civiles, acorde a las recomendaciones de las Naciones Unidas.

EN PLENA CONCIENCIA DE QUE:

- La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) apoya el proyecto de establecimiento de objetivos nacionales y regionales de reducción de accidentes viales elaborado con el fin de promover un enfoque multidisciplinario e integrador sobre seguridad vial.
- La labor continua de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) a favor de la mejora y difusión de metodologías y medidas comparables, de la definición y uso de un conjunto fundamental de indicadores de seguridad vial, y de la información periódica de su implementación, mediante la publicación del Informe mundial sobre prevención de traumatismos causados por el tráfico
- El Banco Interamericano de Desarrollo (BID) se interesa en organismos que tienen a su cargo la seguridad vial, otros organismos multilaterales y de cooperación, así como en iniciativas regionales de coordinación y cooperación tales como el Comité Regional de Seguridad Vial de América Latina y el Caribe.

DECLARAN:

1. Su apoyo a la iniciativa de las Naciones Unidas de establecer objetivos con el fin de reducir el número de víctimas en accidente de tráfico en el mundo, mediante la implementación de las mejores prácticas de seguridad vial de probada eficacia acorde a experiencias previas a nivel mundial o regional. Estas pautas son muy útiles, incluso en el caso de que algunos países puedan tener sus propios objetivos, ya que será posible analizar cada medida prevista y/o añadir nuevas.
2. Que es fundamental llevar a cabo acciones comunes de seguridad vial regionales, por lo que es bienvenida la propuesta de la UNASEV (Uruguay), de coordinar una campaña de difusión pública sobre medidas eficaces de seguridad vial con el fin de reducir el número de accidentes de tráfico durante el período vacacional de verano en todos los países del MERCOSUR. Del mismo modo, se propone coordinar un plan de control de velocidad en todas las fronteras de Argentina y Chile durante las festividades.
3. Que se aboga por la necesidad de coordinar acciones más amplias y sostenibles que permitan realizar acciones a nivel regional a fin de reducir los efectos de los accidentes viales y su prevención.
4. Que la seguridad vial es un tema de suma importancia para los abajo firmantes y es necesario aumentar el caudal de información sobre la materia, así como promover el intercambio de experiencias entre los organismos nacionales; por lo tanto declaran su interés en seguir la implementación de las mejores prácticas presentadas en el seminario con el fin de implementar en breve algunas de ellas.
5. Que reconocen la necesidad de contar con información estadística comparable y objetiva, los abajo firmantes colaborarán activamente con el proyecto de la CEPAL de establecer un objetivo de reducción de víctimas en accidentes de tráfico, mediante el suministro de la información estadística necesaria para el desarrollo del objetivo antes mencionado.
6. Asimismo, se declara como base de referencia para cada país, los resultados del Informe Mundial publicado por la OPS en el año 2008 que se darán a conocer durante el primer cuatrimestre del año 2009.

FIRMANTES DE LA DECLARACIÓN DE BUENOS AIRES

Felipe Rodríguez Laguens
Director Ejecutivo
Agencia Nacional de Seguridad Vial (ANSV)
Argentina

Edson Dias Gonçalves
Coordinador General de Evaluación
Normativa de transportes DPAPT/SPNT –
MT
Brasil

Emilio Oñate Vera
Secretario Ejecutivo
Comisión Nacional de Seguridad Vial
(CONASET)
Chile

Luz Marina de la Torre Pérez
Coordinadora del Programa
Comisión Nacional de Transporte y Tránsito
Ecuador

Manuel Ángel Guzmán
Asesor principal
Consejo de Seguridad Vial
Paraguay

Gerardo Barrios
Presidente
Unidad Nacional de Seguridad Vial
(UNASEV)
Uruguay

Declaración de Panamá**DECLARACIÓN DE LOS ASISTENTES AL EVENTO: ESTABLECIMIENTO DE OBJETIVOS NACIONALES Y REGIONALES DE REDUCCIÓN DE VÍCTIMAS EN ACCIDENTES DE TRÁFICO**

El "Seminario Regional: Establecimiento de objetivos nacionales y regionales de reducción de víctimas en de accidentes de tráfico en Mesoamérica" que tuvo lugar en el hotel Crowne Plaza de la ciudad de Panamá, los días 27 y 28 de mayo de 2009, ha finalizado. Reunidos aquí los representantes de Belice, Costa Rica, Colombia, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y Méjico, miembros del Proyecto de Integración y Desarrollo Mesoamérica, los representantes de la República Dominicana, de los gobiernos de Chile y Francia, los funcionarios de organizaciones internacionales como el BID, la CEPAL, la OPS/OMS, la SIECA y la Secretaría Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica.

Se ha convocado este evento en el marco de la X Cumbre Presidencial del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, que fue celebrada en la localidad de Villahermosa, Tabasco, Méjico, el día 28 de junio, con el fin de debatir de forma específica el Proyecto Mesoamérica y la Reunión de Ministros de Transporte de Mesoamérica que se llevó a cabo durante el mes de mayo de 2008.

En nombre de la CEPAL, este evento se concibe como parte del proyecto " Mejora de la Seguridad Vial en el Mundo: establecimiento de Objetivos Regionales y Nacionales para la Reducción de Víctimas de Accidentes de Tráfico", financiado por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), e implementado por la División de Infraestructura y Transportes de la CEPAL junto con otras 4 comisiones regionales de las Naciones Unidas.

Lo precedente, siguiendo la resolución aprobada por Asamblea General de las Naciones Unidas en el mes de abril de 2008 sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo, donde se reafirma la necesidad de un mayor fortalecimiento de la cooperación e intercambio de conocimientos sobre seguridad vial internacional, tiene en cuenta las necesidades de los países en vías de desarrollo, invita a todos los Estados miembros a participar en los proyectos a ser implementados por las comisiones regionales de las Naciones Unidas, y solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las Comisiones Regionales de las Naciones Unidas, que en cooperación con otros organismos promuevan la colaboración multisectorial.

CONSIDERANDO:

- El Informe mundial sobre prevención de heridos por accidente de tráfico, publicado por la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial, que plantea que los accidentes de tráfico ocasionan al menos 1,2 millones de muertes y más de 50 millones de heridos al año, que pronostica que el número de víctimas de accidentes de tráfico aumentará más del 65% para el año 2020, y que predice que la región de América Latina y el Caribe tendrá la tasa de mortalidad por accidentes de tráfico más elevada en el mundo para ese año.
- La resolución RES 62/244 sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo, elaborada por la Asamblea General de las Naciones Unidas, donde se reafirma la necesidad de un mayor fortalecimiento de la cooperación internacional e intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial, y tiene en cuenta las necesidades los países en vías de desarrollo, e invita a todos los Estados miembros a participar en los proyectos que serán implementados por las comisiones regionales de las Naciones Unidas, con el fin de asistir a los países de

ingresos bajos y medios en el establecimiento de sus propios objetivos nacionales para la reducción de accidentes de tránsito, así como objetivos regionales.

- Que en marzo de 2008, los Ministros de Sanidad de las Américas, reunidos en la Primera Reunión Ministerial de las Américas sobre Prevención de Lesiones y Violencia, suscribieron la "Declaración Ministerial sobre Prevención de Violencia y Lesiones, en la que se comprometieron a mejorar la seguridad vial en las Américas
- Que en mayo de 2008, los Ministros de Obras Públicas y Transportes de Mesoamérica encargaron a la Comisión Técnica Regional de Transporte la incorporación de la cuestión de la seguridad vial dentro de la agenda de transporte.
- Que la seguridad vial es un tema que requiere el esfuerzo y la participación de diferentes organismos gubernamentales y civiles, acorde a las recomendaciones de las Naciones Unidas.

EN PLENA CONCIENCIA DE QUE:

- La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) apoya el establecimiento de objetivos nacionales y regionales para la reducción de víctimas en accidente de tráfico, desarrollados para promover un enfoque multidisciplinario e integrado de la seguridad vial.
- La importancia de la seguridad vial para el Proyecto Mesoamérica, dado el elevado número de víctimas en accidentes de tráfico que se registra en esta parte de la región de América Latina y el Caribe
- El interés del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) en organismos que tienen a su cargo la seguridad vial, otros organismos multilaterales y de cooperación, así como en iniciativas regionales de coordinación y cooperación.
- La labor continua de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) en pro de la mejora y difusión de metodologías y medidas comparables, de la definición y uso de un conjunto básico de indicadores de seguridad vial y de la información periódica de su aplicación, mediante la publicación del Informe Mundial sobre Prevención de Heridos en Accidente de Tráfico.
- Las mejoras alcanzadas por los países de América Central (Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua y Costa Rica) con la reciente aprobación de las pautas de seguridad vial de América Central.

DECLARAN:

1. Su apoyo a la iniciativa de las Naciones Unidas de establecer objetivos para reducir el número de víctimas en accidentes de tráfico en el mundo.
2. Acceder a la petición del Jefe de Estado y Gobiernos de los países miembros del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla de crear un sistema de seguridad vial en Mesoamérica en el marco del Proyecto Mesoamérica.
3. Asimismo, proponer al Jefe de los Estados adoptar la seguridad vial como política de Estado.
4. Los asistentes al seminario recomiendan a las autoridades establecer o fortalecer una entidad nacional de seguridad vial, que cuente con una participación intersectorial, y se comprometa a informar y concienciar a las autoridades específicas de la necesidad extrema de aplicar medidas coordinadas de seguridad vial.
5. Acceder a la petición en virtud de las consideraciones de los Ministros de Transportes de Mesoamérica, a institucionalizar un Grupo de Trabajo Multisectorial Regional que comunique a los diferentes foros del Proyecto Mesoamérica una propuesta, gestión, aprobación y supervisión de actividades de sistemas de seguridad vial de Mesoamérica.
6. Este grupo de trabajo estará integrado "ad-hoc" a los enlaces nacionales que firman esta Declaración, y será convocado por la Coordinación de la Comisión

- Técnica de transporte, con el apoyo de la Secretaría Ejecutiva a fin de preparar una propuesta que se examinará durante la Reunión Presidencial Superior.
7. Que reconociendo la necesidad de contar con información estadística comparable y objetiva, los abajo firmantes colaborarán activamente con el proyecto de la CEPAL de establecimiento de objetivos para la reducción de víctimas en accidentes de tráfico, mediante el suministro de la información estadística necesaria para el establecimiento de objetivos nacionales y regionales para la reducción de víctimas en accidentes de tráfico. Esta información también será enviada a la Comisión Técnica Regional de Transporte del Proyecto Mesoamérica.
 8. Asimismo, la base de referencia para cada país será determinada a partir de los resultados del Informe Mundial sobre Seguridad Vial publicado por la OPS en el año 2009, así como otras fuentes de información.
 9. Que los organismos nacionales se comprometen a iniciar las acciones que sean necesarias que les permitan alcanzar un objetivo de reducción importante de víctimas en accidentes de tráfico en los países aquí representados. Estos objetivos serán compatibles con las acciones y objetivos a debatir y alcanzar en la próxima conferencia ministerial mundial que se celebrará en Moscú, en noviembre de 2009.
 10. Solicitar al BID su apoyo para que, en coordinación con el Programa Internacional de Evaluación Vial (IRAP), se realice una evaluación técnica de la Red Internacional de Carreteras Mesoamericanas (RICAM) como proyecto piloto en esta región.
 11. Dar las gracias al Gobierno de Panamá, por su colaboración en la celebración de este evento y la atención recibida durante el seminario.
 12. Agradecer a la Comisión Económica para América Latina y el Caribe y al Banco Interamericano de Desarrollo por su apoyo técnico y financiero que permitió llevar a cabo este evento; y, al mismo tiempo, a la Secretaría Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica, así como al Equipo de Trabajo, dirigido por el Ministro de Obras Públicas de Panamá, por el apoyo logístico necesario para llevar a cabo un evento exitoso. Agradecer también a la SIECA, así como a la OPS/OMS, la CONASET y el gobierno de Francia por el apoyo ofrecido para desarrollar este evento.

Ciudad de Panamá, 28 de Mayo, 2009

Declaración del Caribe**Declaración sobre seguridad vial de los delegados de los países del Caribe**

En Georgetown, Guyana, entre los días 2 y 4 de septiembre de 2009, los representantes de los gobiernos y la sociedad civil de Bahamas, Barbados, Belice, Guyana, Jamaica, Santa Lucía, Surinam y Trinidad y Tobago asistieron a la reunión convocada por la CEPAL en colaboración con la OPS (Organización Panamericana de la Salud), CARICOM (Comunidad del Caribe) y CAR (Asociación del Caribe de Carreteras), denominada: Establecimiento de objetivos nacionales y regionales para la reducción de víctimas de accidentes de tráfico para los países del Caribe.

Considerando

Que los heridos y las muertes por accidentes de tráfico tienen un importante impacto social, económico y sanitario sobre los individuos, las familias y la comunidad del Caribe. Los heridos y las muertes por accidentes de tráfico son un problema de suma gravedad que afecta a todos los sectores de la región del Caribe.

Que el problema de la seguridad vial requiere de la coordinación de esfuerzos y la participación activa de los diferentes actores e instituciones gubernamentales del sector privado y de la sociedad civil.

La recomendación de las Naciones Unidas de encontrar soluciones intersectoriales, la importancia de establecer un objetivo de reducción de víctimas de seguridad vial y de supervisar los avances del proceso de reducción.

Declaramos:

- El firme apoyo a la iniciativa de las Naciones Unidas para el establecimiento de objetivos sobre la reducción de víctimas mortales y heridos en accidentes de tráfico, mediante la aplicación de las mejores basadas en intervenciones y medidas de probada eficacia, de acuerdo con la experiencia mundial.
- La voluntad de instaurar un proceso de concienciación y consenso en el marco gubernamental y de la sociedad civil a fin de establecer objetivos racionales para reducir el número de víctimas mortales y heridos en accidentes de tráfico, tanto a nivel nacional como regional.
- El compromiso de coordinar acciones para aunar esfuerzos y recursos con el fin de establecer planes sostenibles de seguridad vial, basados en un enfoque multisectorial, para permitir una completa aplicación de medidas e intervenciones en beneficio de la Comunidad del Caribe en su totalidad.
- Para estos compromisos, es importante considerar lo siguiente: a. autoridades políticas y técnicos deben trabajar codo con codo al abordar esta cuestión; b. es necesario un fuerte apoyo político; c. considerar el Plan de Acción de Seguridad Vial como un proceso en curso que debe ser supervisado y mejorado.
- Los miembros de la CARICOM, la Secretaría y las instituciones internacionales pueden compartir recursos, crear asociaciones ad hoc, promover y facilitar la investigación que permitirá la creación de capacidad y la mejora de los métodos de recopilación de datos y alentar la colaboración entre los diversos sectores a fin de mejorar la vigilancia, gestión de datos y evaluación eficaces.
- Los asistentes agradecen a la Secretaría de CARICOM, ONU-CEPAL, OPS, y CAR la organización de este seminario, y la participación del BID y otras instituciones.

**Conclusiones y recomendaciones del seminario de la CESPAAO
16 y 17 de junio de 2009**

- (a) Difundir las lecciones y buenas prácticas de los países en vías de desarrollo con respecto a la consecución de los objetivos de seguridad vial a un costo relativamente bajo y en un corto plazo, a las autoridades gubernamentales involucradas en la seguridad vial en la región de la CESPAAO, especialmente los casos presentados durante la reunión;
- (b) Velar por que los Estados miembros de la región de la CESPAAO mantengan una base de datos fehaciente sobre accidentes de tráfico. Los países deben, por tanto, adoptar o mejorar la metodología para la recopilación de datos y establecer o mejorar las bases de datos informatizadas nacionales existentes sobre accidentes de tráfico. Se alienta a los Estados miembros a convertirse también en miembros de la base de datos IRTAD (*International Road Traffic and Accident Database*) y a utilizar el glosario y la base de datos de la CEPE sobre accidentes de tráfico como fundamento;
- (c) Establecer un objetivo a nivel regional (CESPAAO) de un 30% de reducción de las víctimas mortales por accidentes de tráfico para el año 2015. Se alienta a los Estados miembros a crear y activar consejos nacionales de seguridad vial y a realizar las intervenciones adecuadas (incluyendo la observancia del límite de velocidad, utilización del cinturón de seguridad y del casco, restauración de zonas de elevado riesgo de accidentes, mejora de la formación de los conductores y del sistema de concesión de licencias, y servicios de emergencia y de primeros auxilios adecuados);
- (d) Alentar a los Estados miembros que todavía no han establecido objetivos de seguridad vial a realizar esfuerzos con el fin de determinar objetivos de reducción de víctimas basados en pruebas para el año 2015 y en adelante;
- (e) Invitar a los Estados miembros a poner a disposición de la CESPAAO informes nacionales que incluyan sus programas de gestión de seguridad vial y planes para establecer objetivos destinados a reducir los accidentes de tránsito, y todas las actividades, acciones y legislaciones adoptadas desde 2005, año en que la CESPAAO inició actividades de seguridad vial en la región. Dichas contribuciones deben llegar a la CESPAAO antes del 30 de agosto de 2009, a fin de que esta pueda elaborar un informe sobre los avances y logros regionales en materia de seguridad vial que será presentado en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial que se celebrará en el Palacio del Kremlin de la ciudad de Moscú durante los días 19 y 20 de noviembre de 2009.
- (f) Alentar a los Estados miembros a adscribirse a los instrumentos legales de la ONU relacionados con la seguridad vial y aplicarlos correctamente.
- (g) Solicitar a la Secretaría de la CESPAAO que continúe proporcionando desarrollo de capacidades y soporte técnico a los Estados miembros para cuestiones de seguridad vial y demás temas relacionados.
- (h) Solicitar a la Secretaría de la CESPAAO que considere la posibilidad de participar en las estructuras de trabajo de otras comisiones regionales y otros foros regionales, interregionales e internacionales (eventos, actividades, etc.) con el fin de representar los intereses de los Estados miembros, según sea necesario.
- (i) Recomendar a los Estados miembros participar con una representación de alto nivel en la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial (Moscú, 19-20 de

noviembre de 2009), ya que será la primera reunión ministerial mundial de la década organizada por la ONU sobre seguridad mundial.

Declaración y Recomendaciones de la conferencia de Accra**Declaración de los Ministros africanos responsables de Transporte y Sanidad**

Nosotros, los Ministros responsables de Transporte y de Sanidad, reunidos en la Conferencia Africana sobre seguridad vial celebrada en la ciudad Accra, Ghana, el 8 de febrero de 2007, donde se evaluó la importancia de la seguridad vial;

Reafirmando la declaración de los Ministros Africanos de Transporte e infraestructura, aprobada en Addis Abeba, en abril de 2005, sobre la importancia del rol del transporte en la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM);

Conscientes de la tasa elevada de accidentes de tráfico y de sus repercusiones sociales y económicas en el continente;

Recordando la resolución A/58/289 de la ONU, que aprobó el *Informe mundial sobre prevención de los heridos en accidente de tráfico*;

Recordando además la resolución A/60/5 de la ONU, que reconoce la necesidad de una concienciación permanente e invita a las comisiones regionales de la ONU y a la Organización Mundial de la Salud a organizar de forma conjunta la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial;

Alentando a los Estados Miembros a utilizar el *Informe mundial sobre prevención de heridos en accidente de tráfico* publicado por la OMS y el Banco Mundial, como marco para la seguridad vial, así como a aplicar sus recomendaciones a fin de reducir de manera considerable las causas y factores de riesgo asociados a los accidentes de tráfico, a saber, la no utilización del cinturón de seguridad o dispositivos de retención infantil, la conducción bajo la influencia del alcohol o sustancias ilegales, la no utilización del casco, la velocidad inadecuada y excesiva; la falta de una infraestructura segura, el uso de teléfonos móviles, entre otros;

Encomiando a la Comisión de la Unión Africana, Comisión Económica para África, Organización Mundial de la Salud, comunidades económicas regionales, Programa Normativo de Transporte de los Países Africanos África Subsahariana por los esfuerzos realizados para fortalecer las iniciativas de seguridad vial en el continente africano;

Reconociendo la importancia y el papel de asociados internacionales, como el Fondo Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial, Colaboración de la ONU para la Seguridad Vial, Departamento de Desarrollo Internacional (DFID, por sus siglas en inglés), Gobierno de Países Bajos, Agencia Sueca para el Desarrollo Internacional (ASDI), la Fundación FIA, y Alianza Mundial para la Seguridad Vial (GRSP), en avanzar la agenda mundial de seguridad vial;

Habiendo observado la situación de deterioro de la calidad de las infraestructuras de transporte y la necesidad de una gestión y financiación sostenible con el fin de apoyar el mantenimiento de las vías de tránsito;

Agradecemos el informe de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial y refrendamos las principales recomendaciones sobre la aplicación de un plan de acción mundial en materia de seguridad vial por un período de diez años y con un importe de 300 millones de dólares estadounidenses, el compromiso del 10% de todos los proyectos del sector vial destinado a las iniciativas de seguridad vial, incluida la valoración de clasificación, gestión de diseño y sistemas y la celebración de una Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en 2009;

Agradecemos además el compromiso asumido en la cumbre de Gleneagles por el Grupo de países más industrializados G8 a aumentar de manera considerable la inversión en la infraestructura de África y establecer el Consorcio de Infraestructura de África;

Exhortamos a la cumbre del G8 que tuvo lugar en Heiligendamm, Alemania, en junio de 2007, a: reconocer la urgente necesidad de mejorar la seguridad vial en África, en especial en África subsahariana; incluir de forma sistemática la seguridad vial en la labor del Consorcio de Infraestructura África; el Programa Normativo de Transporte de los Países Africanos África Subsahariana, y en los programas de asistencia para el desarrollo de las naciones pertenecientes al grupo G8 a fin de asegurar que no aumente el número de heridos y de víctimas mortales en las nuevas y mejoradas vías de tránsito de África;

Convencidos de la necesidad de normas de transporte adecuadas para la prevención de heridos y de víctimas mortales en el continente que permitan la creación de oportunidades socio-económicas y, por tanto, contribuyan de forma significativa a la reducción de la pobreza;

Conscientes de la importancia de los tratados y convenios internacionales relacionados con la seguridad vial de los cuales muy pocos países africanos son signatarios;

Exhortamos además a la Comisión de la Unión Africana a presentar esta Declaración y recomendaciones adjuntas elaboradas en la Conferencia Africana sobre seguridad vial, que tuvo lugar en la ciudad de Accra, Ghana, los días 5, 6 y 7 febrero de 2007, en la próxima reunión de Ministros Africanos de Transporte y Sanidad para su consideración como base para la formulación de un programa de acción por parte de los Estados miembros y de las comunidades económicas regionales;

Comprometidos con la mejora de las infraestructuras de transporte y servicios de sanidad en África a fin de prevenir los accidentes de tráfico;

POR LA PRESENTE RESOLVEMOS **comprometernos a lo siguiente:**

1. Trabajar de forma conjunta a fin de detener la creciente epidemia de muertes y heridos en nuestras vías de tránsito.
2. Promover la seguridad vial como una prioridad de salud, transporte, observancia de la ley, educación y desarrollo en nuestras naciones.
3. Establecer y alcanzar objetivos nacionales mensurables en materia de seguridad vial y prevención de accidentes de tránsito para todos los Estados miembros, a fin de contribuir con el logro de los objetivos globales africanos a reducir los accidentes mortales a la mitad para el año 2015. En este sentido, los Estados miembros deben designar un organismo rector, que cuente con un respaldo legal y recursos financieros adecuados y sostenibles, que garanticen el logro de los objetivos.
4. Tomar las medidas necesarias para la consecución de fuentes de financiación sostenibles destinadas al desarrollo y a la gestión de infraestructuras y servicios de transporte, así como trabajar en forma conjunta con donantes bi- y multilaterales con el fin de desarrollar proyectos y programas para crear capacidad de gestión de la seguridad vial nacional.
5. Fortalecer los servicios de atención prehospitalaria y de emergencias con el fin de proporcionar una atención adecuada y oportuna a aquellos pacientes que sufren heridas por accidentes de tráfico, lo que permitirá reducir las secuelas y la discapacidad a largo plazo.
6. Incorporar la seguridad vial a los programas de desarrollo de infraestructura vial nuevos y vigentes. En este sentido, se debe convencer a los gobiernos a que dediquen

un porcentaje de su inversión en el desarrollo de infraestructuras a programas de seguridad vial.

7. Mejorar la recopilación, gestión y uso de información sobre heridos y muertes por accidentes de tráfico a fin de formular normas basadas en pruebas. En este sentido, se deben realizar esfuerzos para hacer frente a la falta de notificación de accidentes y para armonizar la información que proviene de distintas fuentes.

8. Garantizar la promulgación y observancia de leyes relacionadas a la conducción bajo la influencia del alcohol o de sustancias ilegales, exceso de velocidad, o velocidad inadecuada, no utilización del casco, concesión de licencias de conducir, vehículos que estén en condiciones para transitar y la utilización de teléfonos móviles.

9. Poner en práctica programas específicos de formación entre los conductores referentes a la conducción segura, en especial a cuestiones asociadas a la velocidad. En este sentido, proporcionar iniciativas de seguridad vial a nivel local, municipal y nacional, tanto para niños como para otros usuarios de las vías de tránsito.

10. Instar a los países africanos a prestar especial atención al transporte rural. En este sentido, garantizar los recursos necesarios para llevar a cabo estudios de las dimensiones rurales de la seguridad vial y la aplicación de los resultados obtenidos.

11. Animar a los países africanos a ratificar y adherirse a los tratados y convenciones internacionales, como las Convenciones de Viena sobre la circulación por carretera y la señalización vial.

Redactada en Accra, el 8 de febrero de 2007

RECOMENDACIONES

Al finalizar la Conferencia Africana sobre Seguridad Vial, se efectuaron las siguientes recomendaciones. Los Estados miembros deben:

- Determinar un organismo rector que posea un respaldo jurídico adecuado, y que disponga de los poderes y el apoyo de recursos financieros suficientes para garantizar que esté bien equipado y que cuente con personal debidamente capacitado.
- Mejorar la recopilación, gestión y uso de la información sobre heridos y víctimas mortales a fin de formular normas basadas en evidencia. En este sentido, se deben realizar esfuerzos para abordar la falta de información de accidentes y para armonizar la información que provenga de distintas fuentes.
- Realizar el esfuerzo necesario para mejorar la gestión de seguridad vial en el continente. En este sentido, deben reconocerse, difundir ampliamente e imitar, los ejemplos de buenas prácticas provenientes del continente.
- Adaptar los planes de acción nacionales a un nivel subregional (bases de datos, reglamentos, infraestructura y normas de equipamiento)
- Animar a los países africanos a hacer cumplir las leyes en materia de seguridad vial, en especial las normas relacionadas con el control de velocidad, utilización del casco y mejora de la visibilidad.
- Fortalecer la cooperación y colaboración a nivel subregional, regional y mundial en cuanto a la promoción sobre la prioridad de la seguridad vial.
- Incorporar la seguridad vial en la legislación sobre transporte nacional, haciendo especial atención a la seguridad vial del transporte rural.
- Comprometerse a educar al público en general sobre cuestiones de seguridad vial.
- Establecer y alcanzar objetivos cuantificables a fin de contribuir al logro de la meta de reducción de víctimas mortales a causa de accidentes de tráfico a la mitad para el año 2015.

Marco de supervisión establecido por la CEPA

Marco para la supervisión y evaluación del progreso de implementación de las recomendaciones de la Conferencia sobre Seguridad Vial celebrada en la ciudad de Accra.

Logro esperado	Indicadores de rendimiento	Base de referencia y objetivos
Determinación de Organismos rectores	- Legislación establecida para la creación del organismo de seguridad vial	2007: 2015:
	- Organismo de Seguridad Vial operativo y funcional (contratación de personal profesional básico; clara identificación de la fuente de financiación)	2007: 2015:
Gestión de datos mejorada	- Sistema informatizado de gestión de datos establecido	2007: 2015:
	- Sistema de recopilación e información de datos estructurados establecido	2007: 2015:
	- Sistema de recopilación de datos armonizados y definición de atributos de datos adoptados	2007: 2015:
	- Institución académica rectora identificada para la gestión de la base de datos	2007: 2015:
	- Utilización de un formato estandarizado para la recopilación de datos	2007: 2015:
Público General formado (Usuarios de vías de tránsito)	- % de escuelas que cuentan con clubes de seguridad vial	2007: 2015:
	- Campañas de seguridad vial establecidas	2007: 2015:
	- % de escuelas que ofrecen educación sobre seguridad vial como parte del plan de estudios	2007: 2015:
	- Programas de formación para conductores y niños en edad escolar implementados	2007: 2015:
	- Plan de estudio para escuelas armonizado	2007: 2015:
	- Acceso de los conductores a la formación formal obligatoria	2007: 2015:
	- Instructores de conducción capacitados y acreditados obligatorios y disponibles	2007: 2015:

	- Exámenes de conducir rigurosos y sin corrupción implementados	2007: 2015:
Control de velocidad y utilización del cinturón de seguridad	- Legislación establecida	2007: 2015:
	- Gestión de la velocidad y sistema de control implementados	2007: 2015:
	- Mayor % de conductores y pasajeros que utilizan el cinturón de seguridad	2007: 2015:
	- Reducción de denuncias por incumplimiento	2007: 2015:
	- Mayor % de vehículos equipados con cinturón de seguridad	2007: 2015:
Utilización del casco	- Legislación establecida	2007: 2015:
	- % de países que poseen legislación sobre la utilización del casco	2007: 2015:
	- Mayor % de conductores que acatan la ley (ciclistas que utilizan casco)	2007: 2015:
Planes nacionales armonizados a nivel subregional	- Aumento del número de RECs que poseen planes armonizados	2007: 2015:
	- Aumento del número de países dentro de las RECs que poseen planes armonizados	2007: 2015:
Asociaciones y colaboración fortalecidas	- Incremento del número de miembros que conforman asociaciones	2007: 2015:
	- Incremento del número de socios que apoyan actividades nacionales de seguridad vial	2007: 2015:
	- % de socios capacitados que apoyan los programas	2007: 2015:
	- Incremento de recursos aportados por los socios	
	- Incremento de la colaboración entre ONG claves y grupos desfavorecidos	2007: 2015:
Infraestructura vial más segura para todos los usuarios	- % del coste en proyectos viales dedicado y gastado en infraestructuras de seguridad vial	2007: 2015:
	- % de Km. de vías de tránsito existentes auditadas o inspeccionadas e implementadas en áreas urbanas	2007: 2015:

	- % de Km. de vías de tránsito existentes auditadas o inspeccionadas e implementadas en áreas interurbanas	2007: 2015:
	- % de vías de tránsito nuevas o rehabilitadas que fueron evaluadas con respecto al impacto de seguridad en todas las etapas	2007: 2015:
	- Pautas de auditorías de seguridad vial	2007: 2015:
	- % de instalaciones segregadas a lo largo de las vías de tránsito en áreas urbanas	2007: 2015:
	- % de instalaciones segregadas a lo largo de las vías de tránsito	2007: 2015:
Seguridad del transporte rural	- % de reducción del número de usuarios de vías de tránsito rurales que sufrieron un accidente mortal	2007: 2015:
	- % de reducción de accidentes a causa de animales	2007: 2015:
	- % de países que poseen reglamentación en cuanto al transporte mixto	2007 : 2015:
	- % de países que poseen reglamentación en cuanto normas básicas de seguridad	2007 : 2015:
	- % de países que poseen sistemas de recopilación de datos sobre la comunidad	2007 : 2015:
	- % de medios de transporte intermediarios que cuentan con materiales reflectantes	2007: 2015:
Habilitación de vehículos para el tránsito (Seguridad de vehículos)	- Número de países que poseen normas básicas establecidas para vehículos importados y modificados	2007: 2015:
	- Relación entre el número de Centros de Inspección Automatizados y el número de vehículos	2007: 2015:
	- % de vehículos que cumplen con las normas	2007: 2015:
	- Antigüedad máxima de los vehículos importados (sustitución de flota antigua)	2007: 2015:
	- % de vehículos públicos y de transporte con regulador de velocidad	2007: 2015:
Atención de emergencia	- Número de unidades de rescate de emergencia en proporción a la población	2007: 2015:
	- % de llamadas atendidas por servicios de ambulancias	2007: 2015:
	- % de países que poseen servicios de emergencias	2007: 2015:

	- % de víctimas que reciben atención médica durante la primera hora de sufrir el accidente	2007: 2015:
	- % instalaciones de atención de emergencias mejoradas	2007: 2015:
	- % de ambulancias normalizadas	2007: 2015:
	- % de personal especializado para emergencias en proporción a la población	2007: 2015:
	- Cobertura de unidades de primeros auxilios comunitarias en los pasillos	2007: 2015:

La base de referencia de 2007 corresponde al año en que se llevó a cabo la Conferencia sobre seguridad vial en la ciudad de Accra, mientras que la fecha límite de 2015 corresponde al año para el que los países africanos se han comprometido a reducir a la mitad las víctimas mortales por accidentes de tráfico. Sin embargo, los países se encuentran en diferentes niveles con respecto a los indicadores de rendimiento propuestos en el marco, por lo que es posible que fijen objetivos diferentes para los distintos indicadores. Del mismo modo, es posible que los países desarrollen otros indicadores que consideren necesarios que estén acorde con sus especificidades.

Declaración Ministerial de Pusán

DECLARACIÓN MINISTERIAL SOBRE LA MEJORA DE LA SEGURIDAD VIAL EN ASIA Y EL PACÍFICO

Nosotros, los Ministros de Transporte de los países miembros y miembros asociados de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico que asistimos a la Conferencia Ministerial de Transportes, celebrada en la ciudad de Pusán, República de Corea, entre los días 6 y 11 de noviembre de 2006,

Recordando las resoluciones aprobadas por Asamblea General 57/309, del 22 de mayo de 2003 y 58/9, del 5 de noviembre de 2003 sobre la crisis mundial de seguridad vial, y 58/289, del 14 de abril de 2004 y 60/5, del 26 de octubre de 2005 sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo,

Recordando que la Asamblea General, en su resolución 58/289, invitó a la Organización Mundial de la Salud, a trabajar en estrecha colaboración con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, y a actuar como coordinadora en materia de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas,

Teniendo en cuenta el Informe mundial sobre prevención de heridos por accidentes de tráfico, que estima que 1,2 millones de personas pierden la vida en accidentes de tráfico y hasta 50 millones resultan heridos cada año en todo el mundo,

Observando también que el informe pronostica que, a menos que se adquiriera un nuevo compromiso para la prevención, estas cifras podrían aumentar en un 65 por ciento en los próximos 20 años, haciendo de los accidentes de tráfico una de las tres causas principales de la carga mundial de morbilidad,

Preocupados por que aproximadamente la mitad de los heridos y víctimas mortales por accidente de tráfico en todo el mundo se producen en la región de Asia y el Pacífico, que la mayoría de las víctimas son usuarios vulnerables, como peatones, niños y motociclistas,

Observando el rápido desarrollo de la infraestructura de transporte vial y de la motorización en la región, lo que implica un crecimiento concomitante del número de víctimas mortales y heridos por accidente de tráfico,

Profundamente preocupados por el sufrimiento humano, las consecuencias sociales y la pesada carga que los accidentes de tráfico suponen para las personas de bajos recursos, así como su impacto en el desarrollo económico nacional, cuyos costos se estiman entre un 1 y un 3 por ciento del producto nacional bruto anual de un país,

Conscientes de los importantes avances ya conseguidos en este sentido,

Reconociendo que las Partes del Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Vial de Asia darán plena consideración a las cuestiones de seguridad vial, mientras llevan a cabo el desarrollo de la red,

Reconociendo también que la seguridad vial es una cuestión de política pública de gran preocupación, que requiere de un compromiso político firme e intervenciones eficaces que permitan reducir considerablemente el sufrimiento humano relacionado con los heridos y víctimas mortales por accidentes de tráfico,

Resolvemos salvar 600.000 vidas y prevenir un número proporcional de heridos de gravedad en la red vial de Asia y el Pacífico durante el período 2007-2015,

Invitamos a los países miembros y miembros asociados de la Comisión a aplicar las recomendaciones incluidas en el *Informe mundial sobre prevención de heridos en accidente de tráfico*, en este sentido, de conformidad con la resolución 60/5 del 26 de octubre de 2005 sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo,

Invitamos también, a los países miembros y miembros asociados de la Comisión a abordar la seguridad vial en las siguientes áreas:

- (a) Hacer de la seguridad vial una prioridad política;
- (b) Hacer que las vías de tránsito sean más seguras para los usuarios vulnerables, entre ellos, niños, ancianos, peatones, usuarios de vehículos no motorizados, motociclistas y personas discapacitadas;
- (c) Hacer que las vías de tránsito sean más seguras y reducir la gravedad de los accidentes (construcción de carreteras "permisibles");
- (d) Mejorar la seguridad de los vehículos y fomentar campañas publicitarias de vehículos responsables;
- (e) Mejorar los sistemas, gestión y observancia de la seguridad vial a nivel nacional y regional;
- (f) Mejorar la cooperación y fomentar la creación de asociaciones;
- (g) Desarrollar la red vial asiática como modelo de seguridad vial;
- (h) Proporcionar una educación sobre concienciación vial efectiva destinada a jóvenes, conductores y público en general.

Solicitamos al Secretario Ejecutivo:

- (a) Otorgar prioridad a la movilización de recursos de fuentes nacionales e internacionales para la implementación de la presente Declaración;
- (b) Fortalecer las iniciativas de seguridad vial vigentes, afirmadas a nivel regional e internacional y adoptar otras nuevas, en particular para mejorar la seguridad en toda la red de vial de Asia;
- (c) Trabajar estrechamente con la Organización Mundial de la Salud, las demás comisiones regionales y otras organizaciones internacionales y multilaterales pertinentes en la implementación de la presente Declaración, y seguir fomentando la cooperación de manera sinérgica con las diversas organizaciones intergubernamentales, no gubernamentales y subregionales que están desempeñando un papel cada vez más importante en la mejora de la seguridad vial y, en particular, el sector privado;
- (d) Elaborar, en consulta con los países miembros y miembros asociados de la Comisión, un conjunto de metas, objetivos e indicadores, que deben alcanzarse antes del año 2015, a fin de determinar y evaluar el progreso en materia de seguridad vial;
- (e) Promover la creación de redes entre las organizaciones nacionales y subregionales que apoyan la implementación de la presente Declaración.

Listas de comprobación de capacidades de los países del Banco Mundial*

(i) Lista de comprobación 1: Objetivos orientados a resultados a nivel de sistemas

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
¿Existen estimaciones disponibles sobre costos sociales de los accidentes?				
¿Existe información sobre heridos y víctimas mortales disponible fácilmente?				
¿Se han identificado los riesgos a los que se enfrentan los usuarios de las vías de tránsito? <ul style="list-style-type: none"> • Conductores • Pasajeros • Motociclistas • Peatones • Ciclistas • Niños • Otros 				
¿Se ha establecido de forma oficial una visión de futuro nacional a largo plazo con el fin de mejorar el funcionamiento de la seguridad vial?				
¿Se han establecido objetivos nacionales o regionales con el fin de mejorar el funcionamiento de la seguridad? <ul style="list-style-type: none"> • Objetivos sobre costos sociales • Objetivos de resultados finales • Objetivos de resultados intermedios • Objetivos de resultados de las intervenciones • Objetivos sobre grupos de riesgo • Objetivos del sector • Otro tipo de objetivos 				
¿Se han identificado todos los organismos responsables de la mejora del funcionamiento de la seguridad? ¿Están formalmente obligados a responder del rendimiento alcanzado para lograr el objetivo orientado a resultados deseado? <ul style="list-style-type: none"> • Autopistas • Policía • Transporte • Planificación • Justicia • Sanidad • Educación • Otros 				
¿Se han definido con claridad las responsabilidades industriales, comunitarias o empresariales para la mejora del funcionamiento de la seguridad vial con el fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				
¿Se llevan a cabo revisiones periódicas con el fin de evaluar los avances realizados y hacer mejoras que permitan lograr el objetivo orientado a resultados deseado?				
¿Se ha establecido un organismo rector de forma oficial para dirigir el esfuerzo nacional de seguridad vial necesario para lograr el objetivo orientado a resultados deseado?				
¿Está definida la función del organismo rector en la legislación y/o documentos normativos y acuerdos de rendimiento anuales para alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				

(ii) Listas de comprobación 2–5: Objetivos orientados a resultados a nivel de intervención

Lista 2: Planificación, diseño, funcionamiento y utilización de la red vial

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
¿Se han establecido detalladas normas de seguridad, reglas y objetivos asociados				

<p>al funcionamiento para la planificación, el diseño, el funcionamiento y la utilización de las vías de tránsito para alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carreteras nacionales • Carreteras regionales • Carreteras provinciales • Carreteras urbanas 				
<p>¿Se han implementado regímenes de cumplimiento y reglas para cada categoría de carreteras (nacionales, regionales, provinciales, urbanas) que garanticen el cumplimiento de las normas de seguridad especificadas y las reglas para alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluación del impacto de la seguridad vial • Auditorías de seguridad vial • Inspecciones de seguridad vial • Gestión en zonas de alta concentración de accidentes • Gestión de seguridad en la red vial • Gestión de la velocidad • Gestión de alcoholemia • Gestión de la utilización del cinturón de seguridad • Gestión de la utilización del casco • Gestión de la fatiga 				
<p>Las normas de seguridad especificadas, así como las reglas y regímenes de cumplimiento relacionados, ¿abordan claramente las prioridades de seguridad de los grupos de usuarios de alto riesgo de las vías de tránsito a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p>				
<p>Las normas de seguridad especificadas, así como las reglas y regímenes de cumplimiento relacionados, ¿se comparan de forma favorable con las buenas prácticas internacionales?</p>				

Lista de comprobación 3: Entrada y salida de vehículos hacia y desde la red vial

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
<p>¿Se han establecido detalladas normas de seguridad global, reglas y objetivos relacionados con el funcionamiento a fin de regular la entrada y salida de vehículos y equipos relacionados con la seguridad, hacia y desde la red vial a fin de lograr el objetivo orientado a resultados deseado?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Vehículos particulares • Vehículos comerciales • Vehículos de transporte público • Cascos para motocicleta • Cascos para bicicleta 				
<p>¿Se han implementado regímenes de cumplimiento para cada categoría de vehículos y equipos de seguridad (privado, comercial, público, cascos) para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad especificadas y reglas para alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Certificación de vehículos • Inspección de vehículos • Certificación de cascos 				
<p>Las normas de seguridad especificadas, así como las reglas y regímenes de cumplimiento relacionados y encuestas de calificación de seguridad, ¿abordan claramente las prioridades de seguridad de los grupos de usuarios de alto riesgo de las vías de tránsito a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p>				
<p>Las normas de seguridad especificadas, así como las reglas y regímenes de cumplimiento relacionados y encuestas de calificación de seguridad, ¿se comparan de forma favorable con las buenas prácticas internacionales?</p>				

Lista de comprobación 4: Entrada y salida de usuarios de las vías de tránsito, desde y hacia la red vial

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
<p>¿Se han establecido detalladas normas de seguridad, reglas y objetivos relacionados al funcionamiento a fin de regular la entrada y salida de vehículos</p>				

<p>hacia y desde la red vial a fin de lograr el objetivo orientado a resultados deseado?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conductores particulares y pasajeros <ul style="list-style-type: none"> ○ Automóviles ○ Vehículos pesados ○ Ciclomotores ○ Motocicletas • Conductores comerciales • Conductores de transporte público <ul style="list-style-type: none"> ○ Taxis ○ Autobuses ○ Vehículos no motorizados 				
<p>¿Se han implementado regímenes de cumplimiento para cada categoría de vehículos (privado, comercial, público) para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad especificadas y reglas para alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluación a conductores • Controles viales 				
<p>Las normas de seguridad especificadas, así como las reglas y regímenes de cumplimiento relacionados, ¿abordan claramente las prioridades de seguridad de los grupos de usuarios de alto riesgo de las vías de tránsito a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conductores jóvenes • Conductores de edad avanzada • Conductores comerciales • Conductores de transporte público 				
<p>Las normas de seguridad especificadas, así como las reglas y regímenes de cumplimiento relacionados, ¿se comparan de forma favorable con las buenas prácticas internacionales?</p>				

Lista de comprobación 5: Recuperación y rehabilitación de víctimas de accidentes en la red vial

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
<p>¿Se han establecido detalladas normas de seguridad, reglas y objetivos relacionados al funcionamiento para regular la recuperación y rehabilitación de víctimas de accidentes en la red vial a fin de lograr el objetivo orientado a resultados deseado?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Prehospitalarios • Hospitalarios • Cuidados a largo plazo 				
<p>¿Se han implementado regímenes de cumplimiento y reglas para cada categoría de servicios de emergencia (prehospitalario, hospitalario, cuidados a largo plazo) para garantizar el cumplimiento de las normas de seguridad especificadas y reglas para alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p>				
<p>Las normas de seguridad especificadas, así como las reglas y regímenes de cumplimiento relacionados, ¿abordan claramente las prioridades de seguridad de los grupos de usuarios de alto riesgo de las vías de tránsito a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p>				
<p>Las normas de seguridad especificadas, así como las reglas y regímenes de cumplimiento, ¿se comparan de forma favorable con las buenas prácticas internacionales?</p>				

(iii) Listas de comprobación 6–11: Objetivos orientados a las funciones de gestión institucional

Lista 6: Coordinación

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
<p>¿Se están coordinando las intervenciones de forma horizontal a través de los organismos a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p>				
<p>¿Se están coordinando las intervenciones de forma vertical entre los organismos nacionales, regionales, provinciales y urbanos a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p>				

¿Se han establecido asociaciones sólidas para la realización de intervenciones entre los organismos, industrias, comunidades y el sector empresarial a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				
¿Se han establecido comisiones parlamentarias y procedimientos que sustenten el proceso de coordinación establecido a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				

Lista de comprobación 7: Legislación

Preguntas	Si	En forma parcial	Pendiente	No
¿Son los instrumentos legislativos y procedimientos de apoyo a las intervenciones, así como las funciones de gestión institucional suficientes para alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				
Los instrumentos legislativos y procedimientos de apoyo a las intervenciones, así como las funciones de gestión institucional, ¿son revisados y reformados de forma periódica a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				

Lista de comprobación 8: Financiación y asignación de recursos

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
¿Se han establecido los mecanismos de financiación sostenible que apoyen a las intervenciones y funciones de gestión institucional a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado? <ul style="list-style-type: none"> • Presupuesto central • Fondo vial • Tarifas • Otros recursos 				
¿Se han establecido procedimientos formales de asignación de recursos que apoyen a las intervenciones y funciones de gestión institucional a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado? <ul style="list-style-type: none"> • Rentabilidad • Relación costo-beneficio 				
¿Existe un valor oficial estadístico de vida y un valor correspondiente a heridos que sirvan para orientar las decisiones de asignación de recursos?				
¿Son suficientes los mecanismos de financiación y procedimientos de asignación de recursos que apoyan las intervenciones y funciones de gestión institucional para alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				

Lista de comprobación 9: Promoción

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
¿Se fomenta de forma regular y activa la responsabilidad gubernamental, industrial, comunitaria y del sector empresarial con respecto a la seguridad para alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado? <ul style="list-style-type: none"> • Objetivos de comunicaciones • Público destinatario • Mensajes clave • Medios • Frecuencia y alcance 				

Lista de comprobación 10: Supervisión y evaluación

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
¿Se han implementado sistemas sostenibles para cada categoría de carreteras (nacional, regional, provincial, urbana) para recopilar y gestionar datos sobre el resultado de los accidentes de tráfico, víctimas mortales y heridos, así como de todos los factores relacionados con las vías de tráfico, como factores medioambientales, de vehículo, de usuarios, que permitan alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				

¿Se han implementado sistemas sostenibles para cada categoría de carreteras (nacional, regional, provincial, urbana) para la recopilación y gestión de datos sobre el tráfico en la red vial, velocidad de los vehículos, tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco para alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				
¿Se llevan a cabo inspecciones de seguridad periódicas para cada categoría de carreteras (nacional, regional, provincial, urbana) para garantizar la calidad del cumplimiento de las normas y reglas de seguridad especificadas a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado? <ul style="list-style-type: none"> • Calificación de riesgo • Aplicación del Protocolo RPS 				
¿Se han implementado sistemas para cada categoría de carreteras (nacional, regional, provincial, urbana) para la recopilación y gestión de datos sobre los resultados cuantitativos de las intervenciones de seguridad implementadas a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado? <ul style="list-style-type: none"> • Reparaciones de ingeniería para mayor seguridad • Operativos policiales • Actividades de formación • Actividades de promoción • Formación del conductor • Inspección de vehículos • Servicios de emergencias médicas 				
¿Se llevan a cabo inspecciones sistemáticas y periódicas de calificación de seguridad para cada categoría de vehículos y equipos de seguridad (privado, comercial, público, cascos) que permitan garantizar la calidad del cumplimiento de las normas y reglas de seguridad especificadas a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado? <ul style="list-style-type: none"> • Pruebas de choque • Pruebas de cascos 				
¿Se llevan a cabo inspecciones sistemáticas y periódicas de calificación de seguridad para cada categoría de servicios de emergencia (prehospitalario, hospitalario, cuidados a largo plazo) que permitan garantizar la calidad del cumplimiento de las normas y reglas de seguridad especificadas a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				
¿Se han implementado sistemas de evaluación y supervisión periódica del funcionamiento de la seguridad con respecto a los objetivos a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?				
Tanto los organismos participantes, como los asociados externos y partes interesadas, ¿poseen acceso libre a toda la información recopilada?				

Lista de comprobación11: Desarrollo e investigación y transferencia de conocimientos

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
¿Se ha implementado alguna estrategia nacional de investigación y desarrollo sobre seguridad vial a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado? <ul style="list-style-type: none"> • Factores vehiculares • Factores viales • Factores humanos • Factores institucionales • Otros factores 				
¿Se ha determinado alguna organización nacional independiente para la investigación de la seguridad vial a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado? <ul style="list-style-type: none"> • Factores vehiculares • Factores viales • Factores humanos • Factores institucionales • Otros factores 				
¿Se ha llevado a cabo algún programa piloto o demostración a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado? <ul style="list-style-type: none"> • Factores vehiculares • Factores viales • Factores humanos • Factores institucionales 				

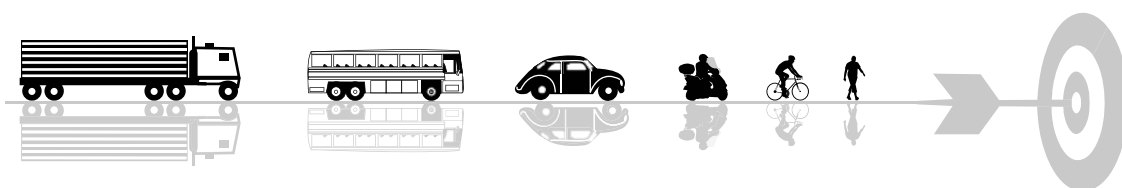
<ul style="list-style-type: none"> • Otros factores 				
<p>¿Se han implementado mecanismos y medios necesarios para la difusión de las conclusiones sobre las investigaciones y avances nacionales acerca de la seguridad vial a fin de alcanzar el objetivo orientado a resultados deseado?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Conferencias • Seminarios • Formación • Publicaciones • Otros 				

(iv) Lista de comprobación 12: Función del organismo rector y funciones de gestión institucional

Preguntas	Sí	Parcialmente	Pendiente	No
<p>¿Contribuye el organismo rector (u organismo/s rector/es de facto) de forma efectiva a la función de gestión de los objetivos orientados a resultados?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Evaluando el funcionamiento actual de la seguridad vial mediante una revisión estratégica de alto nivel • Adoptando una visión a largo plazo de gran alcance sobre la seguridad vial • Analizando los posibles logros a corto plazo • Estableciendo objetivos cuantitativos adecuados de mutuo acuerdo entre la asociación de seguridad vial y la elaboración de una estrategia basada en pruebas que gire en torno a los resultados y rendimientos deseados • Estableciendo mecanismos que garanticen a la parte interesada la responsabilidad por los resultados 				
<p>¿Contribuye el organismo rector (u organismo/s rector/es de facto) de forma efectiva a la función de gestión de coordinación?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Coordinación horizontal a través del gobierno central • Coordinación vertical desde un nivel de gobierno nacional, hacia los niveles regional y local • Asociaciones específicas orientadas a resultados entre organizaciones gubernamentales, no gubernamentales, comunales y empresariales a nivel nacional, regional y local • Relaciones parlamentarias 				
<p>¿Contribuye el organismo rector (u organismo/s rector/es de facto) de forma efectiva a la función de gestión de legislación?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Revisando las necesidades legislativas que permitan llegar a resultados relacionados con otras alternativas y llevando a cabo evaluaciones de impacto de los costos y beneficios • Consultando, desarrollando y actualizando normas y regulaciones obligatorias • Consolidando normas de seguridad fundamentales • Detectando fisuras legislativas en los programas gubernamentales y parlamentarios 				
<p>¿Contribuye el organismo rector (u organismo/s rector/es de facto) de forma efectiva a la función de gestión de financiación y asignación de recursos?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Asegurando el acceso a fuentes anuales y sostenibles de financiación destinadas a la seguridad vial • Determinando procedimientos para orientar la asignación de recursos hacia los distintos programas de seguridad 				
<p>¿Contribuye el organismo rector (u organismo/s rector/es de facto) de forma efectiva a la función de gestión de promoción?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Promoción de una visión de largo alcance sobre seguridad vial • Defensa y promoción de alto nivel • Promoción multisectorial de intervenciones eficaces • Dando ejemplo con normas internas sobre seguridad vial • Desarrollando y apoyando programas de calificación de seguridad • Llevando a cabo campañas publicitarias nacionales • Alentando la promoción a nivel local 				
<p>¿Contribuye el organismo rector (u organismo/s rector/es de facto) de forma efectiva en la función de gestión de supervisión y evaluación?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Garantizando que se determinen sistemas de información adecuados, mecanismos de conexión y capacidad de gestión con el fin de establecer y supervisar objetivos y estrategias 				

<ul style="list-style-type: none"> • Análisis transparente de la estrategia nacional de seguridad vial y su funcionamiento • Realizando los ajustes necesarios a fin de garantizar el alcance de los objetivos 				
<p>¿Contribuye el organismo rector (u organismo/s rector/es de facto) de forma efectiva en la función de gestión de investigación y desarrollo, y transferencia de conocimientos?</p> <ul style="list-style-type: none"> • Desarrollando capacidad para investigaciones y transferencia de conocimientos multidisciplinarios • Elaborando una estrategia y programa anual nacional para la investigación de la seguridad vial • Asegurando fuentes de financiación sostenibles destinadas a la investigación de la seguridad vial • Formación e intercambio profesional • Estableciendo pautas para prácticas óptimas • Estableciendo proyectos de demostración 				

* *Bliss and Breen, 2009*



United Nations Economic Commission for Europe
Palais des Nations, CH-1211 Geneva 10, Switzerland
www.unece.org



NACIONES UNIDAS