



Asamblea General

Distr. general
6 de septiembre de 2013
Español
Original: inglés

Sexagésimo sexto período de sesiones
Tema 12 del programa provisional
Crisis de seguridad vial en el mundo

Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Nota del Secretario General

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



Resumen

El presente informe, elaborado por la Organización Mundial de la Salud en cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas y tras la celebración de consultas con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, proporciona datos actualizados sobre la aplicación de las recomendaciones formuladas en las resoluciones de la Asamblea General 58/289, 60/5, 62/244, 64/255 y 66/260 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. El informe describe las actividades y los logros de la comunidad mundial de la seguridad vial en la consecución de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) desde la publicación del informe anterior del Secretario General (66/389) en 2011. Varias actividades de alto nivel durante este período dan fe del reconocimiento del problema en todo el mundo y de las soluciones que los gobiernos y las partes interesadas deben aplicar para reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias para la salud pública y el desarrollo. Estas actividades, que señalan a la atención de los niveles políticos más elevados la cuestión de la seguridad vial, incluyen la celebración del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico en noviembre de 2012, la presentación del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al decenio de acción* en marzo de 2013, la segunda Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, celebrada del 6 al 12 de mayo de 2013, y la presentación de la Alianza Mundial para atender a los heridos en mayo de 2013. El informe concluye con varias recomendaciones para su examen por la Asamblea General de las Naciones Unidas para lograr los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Índice

	<i>Página</i>
I. Introducción.....	3
II. Progreso en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.....	4
III. Instrumentos jurídicos internacionales, resoluciones e instrumentos normativos.....	6
IV. Asistencia técnica y colaboración.....	9
A. Pilar 1 - Gestión de la seguridad vial.....	9
B. Pilar 2 - Vías de tránsito y movilidad más seguras.....	11
C. Pilar 3 - Vehículos más seguros.....	13
D. Pilar 4 - Usuarios de vías de tránsito más seguros.....	14
E. Pilar 5 - Respuestas tras los accidentes.....	16
V. Promoción.....	17
VI. Reunión de datos e investigación/supervisión del Decenio.....	19
VII. Apoyo financiero.....	21
VIII. Conclusiones y recomendaciones.....	21

I. Introducción

1. Se estima que en 2010 se perdieron 1,24 millones de vidas como consecuencia de los accidentes de tránsito, el 80% de los cuales se producen en países de ingresos medianos, donde vive el 72% de la población mundial, pero donde solo se poseen y conducen la mitad de los vehículos registrados en el mundo. La región de África registra la tasa de siniestralidad en la carretera más elevada, mientras que la región de Europa registra la más baja. En todo el mundo, la mitad de los fallecimientos por accidente de tránsito implican a peatones, motoristas y ciclistas, a quienes se denomina usuarios vulnerables. Mientras que algunos países han aprobado leyes para abordar los factores fundamentales de riesgo y protección, como la velocidad, la conducción en estado de ebriedad, los cascos de las motocicletas, los cinturones de seguridad y los dispositivos protectores para los niños, las leyes integrales de seguridad vial solo abarcan al 7% de la población mundial. Incluso cuando las leyes son adecuadas, su aplicación sigue representando un desafío.

2. De conformidad con el mandato de coordinación encomendado por la Asamblea General en su resolución [58/289](#), la Organización Mundial de la Salud (OMS), en cooperación estrecha con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, facilitó la creación del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, que celebra reuniones bianuales para coordinar las actividades relativas a la seguridad vial que llevan a cabo sus 77 organizaciones asociadas. La participación de los gobiernos y la sociedad civil ha aumentado progresivamente. Para garantizar un apoyo óptimo al Decenio de Acción para la Seguridad Vial, los grupos de proyectos del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial se armonizaron con los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio¹, a saber, gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros y respuestas tras los accidentes. Reconociendo la importancia de la seguridad vial en los parques automotores, así como del proceso de supervisión, los grupos de proyectos del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial sobre la seguridad vial relacionada con la vida profesional y la supervisión y la evaluación continúan trabajando.

3. En su resolución [66/260](#) adoptada en mayo de 2012, la Asamblea General de las Naciones Unidas reconoce la carga para la salud pública y el desarrollo mundiales derivada de los accidentes de tránsito, que, de no abordarse, puede afectar al desarrollo sostenible de los países y dificultar el progreso hacia la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Copatrocinada por unos 80 países, esta resolución abordó la aprobación de legislación, la promoción, la financiación y la supervisión, y solicitó al Secretario General que presentase un informe ante la Asamblea en su sexagésimo octavo período de sesiones sobre los avances logrados en el mejoramiento de la seguridad vial.

4. Este es el segundo informe que se presenta en respuesta a la resolución [64/255](#), en la que la Asamblea General proclamó el período entre 2011 y 2020 como Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con objeto de estabilizar y posteriormente reducir el nivel previsto de fallecimientos como consecuencia de accidentes de tránsito en el mundo. Abarca el período comprendido entre septiembre de 2011 y agosto de 2013 y describe las actividades internacionales emprendidas por

¹ Véase www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/.

las organizaciones de las Naciones Unidas, los organismos mundiales de seguridad vial, el sector privado y la sociedad civil desde que el Secretario General presentara su último informe a la Asamblea General (A/66/389).

II. Progreso en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial

5. Se han producido varios acontecimientos importantes desde el informe anterior que marcan el progreso en la consecución de los objetivos de la Década y también la necesidad urgente de mejorar la seguridad vial. Entre estos destacan el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, la presentación del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al decenio de acción*², la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial y la presentación de la Alianza Mundial para atender a los heridos durante la Asamblea Mundial de la Salud, celebrada en mayo de 2013.

6. En su resolución 60/5, la Asamblea General invitó a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a reconocer el tercer domingo de noviembre de cada año como Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico. En 2012, la Federación Europea de Víctimas de Accidentes Viales volvió a presentar el sitio web del Día Mundial³ en 16 lenguas. Asimismo, se animó a los países a erigir monumentos en memoria de las víctimas de los accidentes de tránsito. En 2012 se inauguraron varios monumentos nacionales y regionales, que figuran en el sitio web.

7. En su resolución 64/255 de mayo de 2010, la Asamblea General invitó a la OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a coordinar la supervisión ordinaria del progreso mundial y a elaborar informes sobre la situación mundial en materia de seguridad vial. En respuesta a ello, la OMS presentó el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al decenio de acción* el 14 de marzo de 2013, en Ginebra (Suiza). Unos 200 participantes asistieron a la presentación, que inauguraron la Directora General y el Subdirector General de Enfermedades No Transmisibles y Salud Mental de la OMS. La presentación incluyó un vídeo que hacía hincapié en las trágicas consecuencias de la falta de seguridad en las carreteras del mundo, así como declaraciones en vídeo del alcalde de Nueva York, la Embajadora Mundial de la campaña Carreteras Seguras y el Presidente de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial. El informe, cuya elaboración fue posible gracias a una subvención de Bloomberg Philanthropies, presenta información y datos sobre la seguridad vial de 182 países y sirve como punto de referencia para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Se presentaron las principales conclusiones y recomendaciones del informe y se subrayó la necesidad de adoptar más medidas si se desea alcanzar el objetivo del Decenio, de centrarse en los usuarios vulnerables y de promulgar y aplicar leyes de seguridad vial apropiadas. Los Viceministros de la Federación de Rusia y Mozambique, así como los embajadores o los representantes permanentes del Brasil, Egipto, los Emiratos Árabes Unidos, los Estados Unidos de América, Etiopía, Francia, México, Panamá, Rumania, Suecia y Turquía manifestaron su apoyo al informe y al Decenio.

² Disponible en www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/.

³ Disponible en www.worlddayofremembrance.org.

8. La segunda Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, que se centró en la seguridad de los peatones, se celebró en todo el mundo del 6 al 12 de mayo de 2013 con actividades en más de 100 países⁴. La campaña “Long Short Walk”, una campaña de promoción mundial organizada por Carreteras Seguras y la campaña Zenani Mandela y promovida por la OMS y muchos de sus asociados, constituye uno de los pilares de muchas de estas actividades⁵. Otras incluyen debates de alto nivel sobre políticas en la Argentina, Bélgica, Croacia, los Emiratos Árabes Unidos, la ex-República Yugoslava de Macedonia, la Federación de Rusia, la República de Moldova, el Uruguay y Uzbekistán, mientras que la campaña “Long Short Walks” se celebró en Azerbaiyán, Belarús, Bosnia y Herzegovina, Camboya, China, los Estados Unidos de América, Fiji, Filipinas, Georgia, Lituania, México, Namibia, la República Democrática Popular Lao, la República Unida de Tanzania, Rumania, Sudáfrica, Tailandia, Ucrania, Uganda, el Uruguay y Viet Nam. En Costa Rica, Egipto, Ghana y Trinidad y Tobago se pintaron o volvieron a pintarse los pasos de peatones, mientras que en Eslovaquia, el Pakistán, la República Checa y Uganda se promovieron rutas más seguras para ir a la escuela. En el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Tailandia y Viet Nam se realizaron exposiciones fotográficas sobre la seguridad de los peatones vinculadas a los debates públicos, mientras que en el Camerún, el Ecuador, la India y la República Democrática del Congo se celebraron debates en la televisión y la radio. Para celebrar la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, la OMS publicó un documento titulado *Pedestrian Safety: A Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners*, un manual técnico detallado que promueve las buenas prácticas en materia de seguridad de los peatones para los especialistas⁶, así como un documento de promoción titulado “Caminar con seguridad: breve panorama de la seguridad peatonal en el mundo” y una serie de carteles para los encargados de formular políticas⁷.

9. Las comisiones regionales celebraron la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial a través de actividades de promoción y de creación de capacidad. La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), en colaboración con la Autoridad Coreana de Seguridad en los Transportes, organizó una reunión regional de expertos de tres días en Seúl sobre el progreso en el mejoramiento de la seguridad vial en Asia y el Pacífico, que se centró en los usuarios vulnerables. La Comisión Económica para Europa (CEPE) celebró la Semana en el Palais des Nations, en Ginebra, con cuatro eventos principales y varios eventos paralelos de apoyo⁸. Entre los eventos principales se encontraba un simposio sobre las perspectivas regionales sobre la conducción en estado de ebriedad, una reunión interactiva de jóvenes titulada “Scouting for global road safety”, una mesa redonda para el Día Internacional de Concienciación en los Pasos a Nivel con el fin de hacer hincapié en la importancia de la seguridad vial en los pasos a nivel y un foro de debate sobre los seguros y la seguridad vial. Los eventos paralelos de apoyo incluyeron dos ceremonias de firma de carteles, una exposición en la que se mostraron los mejores dibujos del tercer concurso de dibujo infantil internacional sobre la seguridad en los pasos a nivel, organizado por la Unión

⁴ Véase <http://www.who.int/roadsafety/week/2013/es/index.html>.

⁵ Véase www.makeroadssafe.org/longshortwalk/Pages/homepage.aspx.

⁶ Véase www.who.int/iris/bitstream/10665/79753/1/9789241505352_eng.pdf.

⁷ Véase

www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/make_walking_safe/en/index.html.

⁸ Véase www.unece.org/trans/roadsafe/2nd_grs_week/programme.html.

Internacional de Ferrocarriles, y la comprobación de la fatiga del conductor. Además, la CEPE se asoció con el Ministerio de Infraestructura y Transporte de Italia, el grupo de autopistas ASTM-SIAS y los periódicos italianos para publicitar la Semana y sensibilizar a los niños en edad escolar y al público en general a través de la distribución de 230.000 marcadores de libros en las escuelas locales y en los puestos de peaje de las autopistas a lo largo de 1.300 km de autopista. Con ocasión de la Semana, la CEPE también publicó un folleto en el que se resumían las disposiciones pertinentes de varios reglamentos de vehículos sobre el aumento de la seguridad de los peatones y otros usuarios vulnerables, así como las mejores prácticas de la Convención de la Circulación Vial y la Convención sobre la señalización vial (ambas de 1968) y las resoluciones consolidadas en esta esfera.

10. En mayo de 2013, la OMS presentó la Alianza Mundial para atender a los heridos, una red de organizaciones gubernamentales e intergubernamentales, así como organizaciones no gubernamentales (ONG), incluidas las asociaciones profesionales internacionales, que colaboran para mejorar la atención a los heridos en todo el ámbito de la atención, de la atención prehospitalaria a la rehabilitación⁹. Este evento, organizado en el contexto de la 66ª Asamblea Mundial de la Salud por los Gobiernos del Brasil, Mozambique, Rumania y Tailandia y la secretaria de la OMS, reunió a unos 200 delegados de países de todas las regiones del mundo.

III. Instrumentos jurídicos internacionales, resoluciones e instrumentos normativos

11. En las resoluciones 64/255 y 66/260, la Asamblea General alienta a los Estados Miembros a aprobar y aplicar una legislación nacional de seguridad vial integral sobre los principales factores de riesgo y protección con el objeto de alcanzar una meta del 50% de todos los países en 2020. Asimismo, la última resolución alienta a los Estados Miembros a convertirse en partes contratantes en los instrumentos jurídicos relacionados con la seguridad vial de las Naciones Unidas. A pesar de que ha habido mejoras en estas esferas, el progreso es lento. Según el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013*, solo 28 países cuentan con legislación adecuada sobre los 5 factores de riesgo, lo que abarca únicamente al 7% de la población mundial.

12. En la región de Europa, la CEPE sigue trabajando en la armonización de las normas internacionales en materia de seguridad vial. Se han añadido dos partes contratantes más a la Convención sobre la circulación vial de 1968, lo que hace que el total ascienda a 72. No obstante, el número de partes contratantes en la Convención sobre la circulación vial de 1940 se mantiene en 95 y en 50 en el Acuerdo europeo sobre el trabajo de personal de los vehículos que se dedican al transporte internacional por carretera.

13. La mayoría de los países con una industria automovilística importante son partes contratantes en dos acuerdos internacionales principales de las Naciones Unidas, lo que armoniza la legislación en materia de vehículos. Se trata del Acuerdo relativo a la adopción de requisitos técnicos uniformes para los vehículos con ruedas, el equipo y los repuestos que puedan colocarse o utilizarse en vehículos con ruedas y las condiciones necesarias para el reconocimiento recíproco de la

⁹ Véase www.who.int/violence_injury_prevention/services/gaci/en/index.html.

homologación basada en estos requisitos de 1958 y sus 132 reglamentos, que cuenta con 51 partes contratantes, y del Acuerdo sobre el establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales aplicables a los vehículos de ruedas y a los equipos y piezas que puedan montarse o utilizarse en esos vehículos de 1998 y sus 13 reglamentos técnicos mundiales, que cuenta con 33 partes contratantes. Cualquier país que pertenezca a las Naciones Unidas o cualquier organización regional de integración económica formada por dichos países puede adherirse a ambos acuerdos. Los reglamentos desarrollados en virtud de estos dos acuerdos cuentan con disposiciones técnicas equivalentes y se ha desarrollado una resolución mutua para ambos acuerdos con el objeto de garantizar la coherencia entre ellos. Además, hay dos normas relativas a la inspección técnica periódica de vehículos anexas al Acuerdo relativo a la adopción de prescripciones uniformes para las inspecciones técnicas periódicas de los vehículos de ruedas y el reconocimiento recíproco de esas inspecciones de 1997. Este acuerdo cuenta con 12 partes contratantes y 17 signatarios que todavía no lo han ratificado.

14. El Foro Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos aprobó nuevos reglamentos de las Naciones Unidas y enmendó los existentes para aumentar el desempeño en materia de seguridad de los vehículos. Entre ellos figura un nuevo reglamento sobre los dispositivos protectores para los niños, que introduce un procedimiento de prueba de los golpes laterales para una mejor protección de la cabeza, especialmente de los niños de corta edad, y establece una postura obligatoria mirando hacia atrás para los niños de hasta 15 meses; sobre los sistemas avanzados de frenado de emergencia y los sistemas de alerta de salida de carril y un nuevo reglamento técnico mundial sobre la seguridad de los vehículos con hidrógeno y pilas de combustible. Se aprobaron otras disposiciones pertinentes con el objeto de reducir el ángulo ciego en el lado del pasajero de los vehículos pesados y mejorar la visibilidad del conductor en el caso de otros usuarios; garantizar la seguridad de los vehículos eléctricos; asegurar la seguridad de los peatones; mejorar los sistemas de iluminación y los sistemas de protección de la cabeza para reducir el latigazo cervical. Estos y muchos otros acuerdos y reglamentos derivados del Foro Mundial pueden consultarse en el sitio *web* de la CEPE¹⁰.

15. El Grupo de Trabajo sobre seguridad vial de la CEPE continúa su labor de revisar la Convención de la Circulación Vial de 1968 con el fin de mantener la coherencia entre la convención y otros instrumentos jurídicos internacionales, en particular los desarrollados por el Foro Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos. El Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercaderías Peligrosas por Carretera (ADR) cuenta en la actualidad con 48 partes contratantes. Para facilitar la aplicación, la CEPE publicó una hoja de ruta sobre cómo establecer las estructuras administrativas para aplicar el Acuerdo (ECE/TRANS/WP.15/217, anexo IV)¹¹ y una edición consolidada del Acuerdo 2013 de que incluye todas las enmiendas realizadas hasta el 1 de enero de 2013.

16. En la región de Europa, el Comité de Transportes Interiores de la CEPE aprobó el Plan para aplicar el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y solicitó al Grupo de Trabajo sobre seguridad vial que coordinase y supervisase la aplicación del plan en cooperación estrecha con otros órganos subsidiarios del comité relacionados con la seguridad vial (ECE/TRAN/224). Entre estos órganos se encuentran el Foro

¹⁰ Véase www.unece.org/trans/main/wp29/introduction.html.

¹¹ ECE/TRANS/WP.15/217, anexo IV.

Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos, el Grupo de Trabajo sobre seguridad vial, el Grupo de Trabajo sobre estadísticas de transporte y el Grupo de Trabajo sobre transporte de mercaderías peligrosas. Además, el Comité de Transportes Interiores de la CEPE aprobó, en su reunión anual de 2012, un Plan para aplicar el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (ECE/TRANS/2012/4 y Corrs. 1 y 2.) que está armonizado directamente con el Plan Mundial para el Decenio. El objetivo del plan es lograr los objetivos generales de seguridad vial de la CEPE a través del abordaje de las esferas de trabajo prioritarias, así como de la aplicación de medidas continuas para cada objetivo en su zona geográfica y fuera de ella. La velocidad a la que se aplique el plan dependerá en gran medida de la disponibilidad de financiación de los donantes.

17. La 66ª Asamblea Mundial de la Salud, celebrada en mayo de 2013, aprobó una resolución (WHA66.9) en la que se recordaba la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad y que respaldaba las recomendaciones del *Informe Mundial sobre la Discapacidad* publicado por la OMS y el Banco Mundial en 2011¹². En la resolución se insta a los Estados Miembros a aplicar la Convención, desarrollar planes de acción nacionales y mejorar la recopilación de datos. Asimismo, se alienta a los Estados Miembros a garantizar que todos los servicios de salud generales incluyan a las personas con discapacidad, presten más apoyo a los cuidadores informales y garanticen que las personas con discapacidad tengan acceso a servicios que les ayuden a adquirir las destrezas y capacidades funcionales o a restablecerlas lo antes posible. Asimismo, se exhorta a la OMS a apoyar la Reunión de Alto Nivel Asamblea General sobre la realización de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y otros objetivos de desarrollo convenidos internacionalmente para las personas con discapacidad, que se celebrará en septiembre de 2013, y a preparar un plan de acción global de la OMS con resultados cuantificables para la 67ª Asamblea Mundial de la Salud en 2014.

18. En 2011 también aprobaron resoluciones en materia de seguridad vial las oficinas regionales de la OMS del Pacífico Occidental y las Américas. En septiembre de 2011, el 51º Consejo Directivo de la Organización Panamericana de la Salud (OPS), que orienta al sector de la salud acerca de las medidas de seguridad vial en los países de las Américas, adoptó un plan de acción en materia de seguridad vial¹³, mientras que, en septiembre de 2012, el Comité Regional para el Pacífico Occidental adoptó una resolución en materia de prevención de la violencia y las lesiones¹⁴.

¹² Disponible en http://www.who.int/disabilities/world_report/2011/es/index.html.

¹³ Disponible en tinyurl.com/nbu9lt5.

¹⁴ Disponible en tinyurl.com/odrquen.

IV. Asistencia técnica y colaboración

19. Esta sección se estructura en función de los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

A. Pilar 1 - Gestión de la seguridad vial

20. En noviembre de 2012, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) organizó una reunión de ministros de transporte para la región de Mesoamérica para debatir la necesidad de aplicar una política exhaustiva de logística y movilidad, incluidas las cuestiones relativas a la seguridad vial. La reunión también fue una ocasión para la firma del Programa Mesoamericano de Seguridad Vial, diseñado por los ministros de salud y transporte de diez países. El Programa sigue el Plan de Acción mundial para la Década de Acción y cuenta con la participación de la CEPAL, la OMS/OPS y el Banco Interamericano de Desarrollo. En 2012, la CEPAL publicó “Seguridad vial y salud pública: costos de atención y rehabilitación de heridos en Chile, Colombia y Perú”¹⁵, que proporciona un análisis de los costos de atender y rehabilitar a los heridos y promueve un marco multidisciplinar para aplicar políticas exhaustivas en materia de seguridad vial, teniendo en cuenta medidas en materia de transporte, salud e infraestructura. En 2013, la CEPAL publicó “Siniestralidad vial en América Latina y el Caribe: desempeño reciente y desafíos futuros”¹⁶, un documento en el que se abordan las mejores prácticas regionales y las razones de la lentitud del desempeño regional a la hora de reducir el número de fallecidos y de heridos.

21. La CESPAP organizó tres talleres nacionales en materia de seguridad vial, en Azerbaiyán (octubre de 2011), la República Democrática Popular Lao (noviembre de 2011) y Sri Lanka (febrero de 2013), para proporcionar asistencia técnica a los gobiernos y desarrollar y definir sus objetivos, metas e indicadores nacionales en materia de seguridad vial en apoyo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. A finales de 2011, la CESPAP organizó varios talleres, incluida la reunión regional de expertos sobre el progreso en el mejoramiento de la seguridad vial en Asia y el Pacífico, en los que se centró en los sistemas de datos relativos a la seguridad vial, así como talleres nacionales en Azerbaiyán y la República Democrática Popular Lao. Para promover la coordinación y las actividades internacionales en materia de seguridad vial, la CESPAP también ha organizado una videoconferencia interinstitucional con la CEPE, las oficinas regionales de la OMS para el Pacífico Occidental y Asia Sudoriental, el Banco Asiático de Desarrollo y el Banco Mundial para debatir las actividades en materia de seguridad vial a nivel nacional e identificar las posibles oportunidades de colaboración.

22. El grupo de trabajo del proyecto sobre el transporte y el cruce de fronteras del Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías de Asia Central (SPECA) se centra en desarrollar carreteras y redes ferroviarias nuevas y en ampliar las existentes en la región, así como en aplicar el Programa de Acción: Atención de las necesidades especiales de los países en desarrollo sin litoral dentro de un nuevo marco mundial para la cooperación en materia de transporte de tránsito para los

¹⁵ Disponible en <http://tinyurl.com/obtr15b>.

¹⁶ Disponible en <http://tinyurl.com/l9rc8ah>.

países en desarrollo sin litoral y de tránsito. El Afganistán, Azerbaiyán, Kazajistán, Kirguistán, Tayikistán, Turkmenistán y Uzbekistán son miembros del grupo de trabajo del proyecto. La CEPE y la CESPAP participaron en los períodos de sesiones 17° y 18° del grupo de trabajo del proyecto celebrados en 2011 y 2012 en Almaty y alentaron a los países que participan en el Programa Especial de las Naciones Unidas a utilizar la creación de capacidad en materia de seguridad vial pertinente y otra asistencia técnica prestada por la CEPE y la CESPAP.

23. El Foro de Transporte Internacional de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE), una organización intergubernamental para las políticas en materia de transportes, celebró su cumbre anual en mayo de 2012 en Leipzig (Alemania) con el tema “Seamless transport: making connections”¹⁷. La cumbre abarcó el mejoramiento del transporte sin interrupciones, entre otros a través del mejoramiento de la conectividad transfronteriza y de una mejor gestión de los fletes en las ciudades y de la vinculación del transporte urbano y el interurbano. Los ministros de 53 de los 54 Estados miembros asistieron a la cumbre.

24. Los bancos de desarrollo que participan en la Iniciativa de Seguridad Vial de los Bancos Multilaterales de Desarrollo¹⁸ siguieron armonizando sus prácticas a lo largo del Decenio y han colaborado en el desarrollo de la capacidad de los clientes en la gestión de la seguridad vial en varios países, incluidos el Brasil, Camboya, China, Colombia y la India. En abril de 2012, la Corporación Andina de Fomento se unió a la Iniciativa, y se comprometió con un programa compartido de actividades de seguridad vial para lograr el objetivo del Decenio. En el marco de la Iniciativa, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial proporcionó capacitación al personal del Banco Mundial, el Banco Africano de Desarrollo y los ministerios nacionales de obras públicas en Túnez en junio de 2012. Esta capacitación formó parte del compromiso conjunto de mejorar la transferencia de conocimiento en materia de gestión de la seguridad vial a los países de bajos ingresos e ingresos medianos. Además, el Servicio proporcionó talleres de capacitación centrados en el desarrollo de organismos principales y en la seguridad de la infraestructura en los países que son clientes, en apoyo de las actividades nacionales de gestión de la seguridad vial. En varios países, incluidos China y la India, el Banco Mundial desarrolló proyectos que incorporaban la filosofía del “sistema seguro” y comenzó la labor de creación de capacidad a nivel gubernamental para gestionar el programa multisectorial de seguridad vial.

25. El comité técnico de los Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial de la Organización Internacional de Normalización (ISO), formado por 45 países y numerosas organizaciones internacionales de enlace, desarrolló y publicó la primera norma ISO de sistemas de gestión para seguridad vial en octubre de 2012¹⁹. “*ISO 39001:2012 - Road traffic safety (RTS) management systems - Requirements with guidance for use*” está disponible para su certificación y puede usarse de forma independiente, paralela o integrada con otras normas de sistemas de gestión, por ejemplo, la ISO 9001 (Gestión de la calidad) y la ISO 14001 (Medio ambiente).

¹⁷ Disponible en <http://2012.internationaltransportforum.org/>.

¹⁸ El Banco Africano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Islámico de Desarrollo y el Banco Mundial.

¹⁹ Véase www.iso.org/iso/catalogue_detail?csnumber=44958,

26. Se celebraron dos talleres regionales en 2012 para crear capacidad en materia de desarrollo y mantenimiento de sistemas de datos. Los planes de estudio de estos talleres de tres días se basaron en Sistema de datos: manual de seguridad vial para decisores y profesionales, publicado por la OMS en 2010²⁰. En la región del Pacífico Occidental, la National Highway Traffic Safety Administration organizó un taller en septiembre de 2012 en nombre del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América y del Ministerio de Transportes de Viet Nam. Participaron en esta actividad más de 60 miembros de los sectores de los transportes, la aplicación de la ley y la salud, que representaban a 13 economías de la Cooperación Económica de Asia y el Pacífico. En noviembre de 2012 se celebró un taller en la región de África, en Addis Abeba, que organizaron conjuntamente la Comisión Económica para África, la Comisión de la Unión Africana y la OMS. El taller contó con 60 participantes de 25 países de África, provenientes de diferentes sectores, incluidos los transportes, la salud, la policía, las comunidades económicas regionales y los proyectos de los corredores de transporte, junto con representantes de las ONG. El taller fue uno de los dos talleres paralelos en materia de seguridad vial en la región de África, organizados para coincidir con la celebración del primer Día Africano de la Seguridad Vial el 18 de noviembre de 2012. El otro taller, con el tema “Steps to the Five Pillars of the African Decade Plan of Action for Road Safety”, contó con la asistencia de funcionarios de los gobiernos y los organismos de seguridad vial en África, encargados de definir y aplicar las estrategias regionales y nacionales en materia de seguridad vial. Este taller lo dirigió el Programa de política de transporte para África al Sur del Sáhara.

27. Como parte del Programa Mundial de Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies, la Dependencia Internacional de Investigación de Lesiones Johns Hopkins (Estados Unidos de América) ha trabajado en la creación de capacidad y la sensibilización acerca de la seguridad vial en los países de bajos ingresos e ingresos medianos, usando distintos métodos que abarcan todas las facetas de la prevención de lesiones y centrándose en combinar un enfoque sólido en materia de salud pública, principios científicos y el aprendizaje de casos de los países de bajos ingresos e ingresos medianos. La Dependencia llegó a 481 participantes a través de talleres y a un total de 909 participantes a través de todos los métodos de capacitación. En agosto de 2013, la Dependencia había celebrado unos 20 talleres. Además, ha desarrollado un programa de capacitación gratuito en línea, Road traffic injury prevention and control in low- and middle-income countries²¹, a través de un curso exhaustivo de siete módulos.

B. Pilar 2 - Vías de tránsito y movilidad más seguras

28. Los protocolos del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP) para la cartografía de las zonas de riesgo o la calificación con estrellas de las vías de tránsito con fines de seguridad se han aplicado en 80 países. En 2012 se completó en México el mayor estudio realizado en un solo país (45.000 km de carretera) y en 2013 comenzó el mayor proyecto transnacional: “SENSoR”, en el que participan 14 países de Europa Sudoriental. Se están aplicado metas de un mínimo de tres estrellas en Bangladesh y la India. Más del 50% de la infraestructura de vías de tránsito del

²⁰ Disponible en www.who.int/entity/roadsafety/projects/manuals/data/en/index.html.

²¹ Véase <http://tinyurl.com/qyzhukw>.

mundo se encuentra en los niveles más bajos de una o dos estrellas para los peatones, los ciclistas, los motoristas o los ocupantes de los vehículos. La innovación durante el año dio lugar al desarrollo de un modelo de calificación con estrellas de las vías de tránsito cercanas a las escuelas. El iRAP ha proporcionado un impulso mayor con la creación de ChinaRAP y a través de la labor con las autoridades de las vías de tránsito en los Estados Unidos de América a través de usRAP. Además, un paquete de enseñanza en línea, “RAPCapacity”²², explica los detalles y el uso del modelo de evaluación de vías de tránsito del iRAP, modernizado recientemente, y de su plataforma de presentación, ViDA.

29. El Congreso Internacional de Transporte Sustentable y la conferencia Walk21 se celebraron en Ciudad de México en octubre de 2012. El tema de la conferencia fue “Step into the future”. Hubo más de 1.000 participantes, principalmente de las Américas, Asia y Europa. Se realizaron varias presentaciones de los resultados de las investigaciones y las medidas normativas adoptadas en diferentes ciudades y países, que documentan las iniciativas de promoción del transporte sostenible y el desplazamiento a pie. Un punto clave surgido durante las deliberaciones fue la necesidad de desarrollar sistemas de transporte y asentamientos que promuevan unas comunidades saludables y habitables.

30. El Centro de Programas de Ginebra de la Federación Internacional de Carreteras creó el Grupo de expertos en seguridad vial, que incluye cinco subgrupos temáticos en las esferas de las evaluaciones de la seguridad vial y la creación de capacidad para abordar la seguridad vial de forma integrada. Al reunir a profesionales líderes del sector de las vías de tránsito, el grupo de expertos contribuye a cubrir una “deficiencia de infraestructura” en las estrategias mundiales actuales de seguridad vial, que también se puso de manifiesto durante las deliberaciones de la Conferencia de las Naciones Unidas sobre el Desarrollo Sostenible, celebrada en Río de Janeiro (Brasil) en 2010. El grupo de expertos publicó las *Guidelines for the Development of Road Safety Master Plans* de la Federación Internacional de Carreteras²³, diseñadas para orientar y proporcionar asesoramiento práctico demostrado a las autoridades municipales para mejorar la seguridad en sus comunidades. Esta publicación está respaldada por las *World Road Statistics* de la Federación Internacional de Carreteras²⁴, una recopilación anual de los datos de accidentes de tráfico de fuentes primarias en más de 200 países. La oficina de la Federación Internacional de Carreteras de la India ha desarrollado y probado una aplicación informática para que la policía de tráfico recopile datos de los accidentes *in situ*.

31. La Asociación Mundial de Carreteras ha presentado el desarrollo de un manual exhaustivo de seguridad vial en línea en colaboración con la OMS, la OCDE, el Banco Mundial y el Banco Africano de Desarrollo. Este manual electrónico proporciona orientación normativa y técnica y documentos de referencia. Además, la Asociación ha publicado unas directrices destinadas a los ingenieros de caminos y al personal directivo para aumentar la seguridad de la infraestructura de las vías de tránsito²⁵.

²² Disponible en <http://capacity.irap.org/>.

²³ Disponible en www.irfnet.ch

²⁴ *Ibid.*

²⁵ Las directrices pueden consultarse de manera gratuita en www.piarc.org.

C. Pilar 3 - Vehículos más seguros

32. El período de sesiones anual del Comité de Transportes Interiores de la CEPE de 2012 incluyó una serie de sesiones en materia de políticas sobre los sistemas de transporte inteligentes. Dicha serie de sesiones desempeñó un papel fundamental en la sensibilización acerca de la importancia del despliegue de estos sistemas. Durante el período de sesiones, el Comité presentó un paquete estratégico de la CEPE sobre los sistemas de transporte inteligentes. Tras la aprobación del paquete, varios órganos del Comité de Transportes Interiores exploraron las mejores maneras de explotar las ventajas del aumento de la disponibilidad de las tecnologías inteligentes. En el Grupo de Trabajo sobre transporte de mercaderías peligrosas se siguió trabajando acerca de cómo utilizar los sistemas de transporte inteligentes para mejorar la seguridad en el transporte de mercaderías peligrosas. Durante la mesa redonda ministerial sobre los sistemas de transporte inteligentes en el 19º Congreso Mundial sobre los sistemas de transporte inteligentes, celebrado en Viena, la CEPE promovió todavía más la función de estos sistemas de garantizar una movilidad más segura, más eficaz y más respetuosa con el medio ambiente. Como siguiente paso para aplicar la Hoja de Ruta de la CEPE sobre los sistemas de transporte inteligentes, esta organizó talleres conjuntos sobre estos sistemas en los mercados emergentes en cooperación con la Unión Internacional de Telecomunicaciones (UIT) en junio de 2013. El taller se centró en la distracción de los conductores y la seguridad en las vías de tránsito, y se instó a la UIT y a la CEPE, en colaboración con los gobiernos, los encargados de formular políticas, los reguladores, las organizaciones de desarrollo de normas, la industria, la sociedad civil y las organizaciones internacionales y regionales pertinentes, a realizar un seguimiento del plan de acción de 10 puntos aprobado en la reunión.

33. El Programa Mundial de evaluación de nuevos modelos de automóviles se presentó en 2011 para servir de plataforma para la cooperación en pro de los programas de evaluación de nuevos modelos de automóviles y para fomentar que se desarrollen en todas las regiones del mundo, en particular en los países que se están motorizando rápidamente. Los programas de evaluación de nuevos modelos de automóviles realizan una calificación con estrellas del desempeño en materia de seguridad de los modelos de vehículos de motor a través de la realización de pruebas de choque independientes. A la Reunión Anual inaugural del Programa Mundial de evaluación de nuevos modelos de automóviles, celebrada en Melaka (Malasia) en mayo de 2012, asistieron representantes de todos los programas de evaluación de nuevos modelos de automóviles activos en el mundo. En la reunión se aprobó la Declaración de Melaka, que respalda el pilar de los vehículos más seguros del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. El Programa Mundial de evaluación de nuevos modelos de automóviles también apoya el desarrollo de programas de evaluación de nuevos modelos de automóviles en América Latina y en la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN). El Programa de evaluación de nuevos modelos de automóviles de América Latina (presentado en 2010) ha probado hasta la fecha 28 modelos de automóviles. Los resultados ponen de manifiesto que los niveles de seguridad de muchos de los modelos de automóviles más vendidos de la región van 20 años por detrás de los logrados en Europa y Norteamérica. La falta de bolsas de aire y una integridad deficiente entre el cuerpo y el armazón del automóvil son las causas principales de la baja calificación por estrellas obtenida. Se realizaron algunos avances en 2011, con varios modelos con una calificación de cuatro estrellas, y mejoras en la

seguridad de los dispositivos protectores para los niños. Los resultados de la primera prueba de choque del Programa de evaluación de nuevos modelos de automóviles de la ASEAN se publicó en enero de 2013. Los resultados muestran avances igualmente alentadores, con dos modelos calificados con cinco estrellas; no obstante, los bajos niveles de seguridad siguen siendo evidentes en algunos modelos populares. La Reunión Anual de 2013 del Programa Mundial de evaluación de nuevos modelos de automóviles se celebró en Seúl en mayo de 2013, donde se aprobó la Declaración de Seúl. En ella se instó a aprobar un acuerdo mundial según el cual los nuevos modelos de automóviles de pasajeros de todo el mundo deban superar las normas mínimas de prueba de choque de las Naciones Unidas (reglamentos 94 y 95 de la CEPE) y se animó a la aprobación temprana de los reglamentos técnicos mundiales para el control electrónico de la estabilidad (núm. 8)²⁶ y la protección de los peatones (núm. 9)²⁷.

D. Pilar 4 - Usuarios de vías de tránsito más seguros

34. Cada año, más de 270.000 peatones pierden la vida en las vías de tránsito del mundo. En mayo de 2013 se presentó el manual *Pedestrian Safety: A Road Safety Manual for Decision-makers and Practitioners*²⁸. Este manual es el último de una serie de manuales elaborados por la OMS, el Banco Mundial y la Foundation for the Automobile and Society de la Fédération internationale de l'automobile (FIA Foundation) y la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, que, en los últimos seis años, han publicado una serie de manuales de buenas prácticas sobre las cuestiones principales abordadas en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* (2004). El manual aborda los factores principales de riesgo para los traumatismos de los peatones (la velocidad, el consumo de alcohol por parte de los conductores y los peatones, la falta de infraestructura para los peatones y la visibilidad insuficiente) y las intervenciones que han demostrado que reducen los traumatismos y los fallecimientos de peatones.

35. En agosto de 2013, la OMS presentó *Strengthening Road Safety Legislation: A Practice and Resource Guide for Countries*²⁹. Este manual proporciona una hoja de ruta para lograr una legislación exhaustiva en relación con los cinco factores de riesgo relacionados con la conducta y la atención después de un accidente, y describe métodos y recursos disponibles para que los especialistas y los encargados de formular políticas los utilicen para promulgar leyes o reglamentos nuevos exhaustivos o enmendar los existentes como parte de una estrategia holística de seguridad vial.

36. El Programa Mundial de Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies³⁰ sigue apoyando la aplicación de medidas prácticas para reducir el número de fallecidos y heridos en accidentes de tránsito en 10 países: el Brasil, Camboya, China, Egipto, la Federación de Rusia, la India, Kenya, México, Turquía y Viet Nam. Seis organizaciones asociadas (la Association for Safe International Road Travel, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, la Escuela de Salud Pública Johns

²⁶ Véase www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/gtr8.html.

²⁷ Véase www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29registry/gtr9.html.

²⁸ Disponible en www.who.int/roadsafety/projects/manuals/pedestrian/en/.

²⁹ Disponible en www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/index.html.

³⁰ Véase www.mikebloomberg.com/index.cfm?objectid=E4B3F799-C29C-7CA2-F02C7771E3A8BC50.

Hopkins Bloomberg, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial y la Organización Mundial de la Salud) prestan apoyo a las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales de los países en la aplicación y la coordinación de actividades. En 2012 se lograron mejoras legislativas respecto de varios de los cinco factores de riesgo relacionados con la conducta en cinco países (el Brasil, China, Kenya, México y Viet Nam) y se realizaron campañas de *marketing* social de gran impacto en ocho de los países del proyecto. En varias ubicaciones del proyecto se realizaron mejoras en cuanto al uso del cinturón de seguridad o el casco y la reducción de la conducción en estado de ebriedad o la velocidad. La OMS ha creado una biblioteca de campañas³¹ de los medios de difusión para compartir mejores prácticas. Las políticas relativas a las vías de tránsito se fortalecieron en nueve de los países del proyecto y más de 6.000 policías de tráfico participaron en cursos de capacitación para mejorar sus conocimientos especializados en materia de aplicación de la ley. En abril de 2012, la Dependencia Internacional de Investigación de Lesiones Johns Hopkins publicó un número especial de *Traffic Injury Prevention*, titulado *Public Health Burden of Road Traffic Injuries: An Assessment from Ten Low- and Middle-Income Countries*, que contiene 11 artículos científicos elaborados conjuntamente con los colaboradores en los países en materia del proyecto de seguridad vial³².

37. Las actividades de la Asociación para la Seguridad Vial Mundial en 2012 se centraron en el incremento y el apoyo de la labor humanitaria de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja a través de la promoción para reducir la vulnerabilidad y prevenir los accidentes de tránsito y para responder de forma eficaz tras los accidentes. La Asociación continuó con la aplicación de buenas prácticas en 35 países y se centró en la creación de capacidad de los organismos principales de seguridad vial y la policía de tráfico, en la colaboración con los asociados y los miembros para armonizar las iniciativas de seguridad vial y aumentarlas en el marco del Decenio de Acción, y en el intercambio de conocimientos a través de seminarios regionales. En el quinto seminario anual de Asia, celebrado en Bangkok en noviembre de 2012³³, se puso de manifiesto el papel de los medios en la promoción de la seguridad vial, la presentación de un proyecto de promoción de la seguridad vial en asociación con las Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja a través del marco de estrategias de Diplomacia Humanitaria de la Federación Internacional y la gestión de del Programa de Subvenciones para la Seguridad Vial para Bloomberg Philanthropies.

38. Basándose en la experiencia del éxito del programa de uso del casco en Viet Nam, la Asia Injury Prevention Foundation³⁴ y sus asociados presentaron la Global Helmet Vaccine Initiative en Asia, África y América Latina para fomentar las transformaciones normativas y las decisiones en materia de inversión que puedan dar lugar al aumento y el mantenimiento del uso del casco de las motocicletas. La Helmet Vaccine Initiative de Camboya dirigió una iniciativa para respaldar una declaración titulada “Los pasajeros de las motocicletas, incluidos los niños, deben llevar casco”. Esta se presentó al Ministro de Transporte en enero de 2013 para instar al Gobierno a aprobar el proyecto de ley sobre el uso del casco por parte de los pasajeros, la política nacional de seguridad vial y el plan de acción de diez años,

³¹ Véase www.youtube.com/playlist?list=PL9S6xGsoqIBWAhPnNtIDoxP3OcrYqQa0.

³² Véase <http://www.tandfonline.com/toc/gcpi20/13/sup1>.

³³ Véase www.grspasia.org/index.php?p=arc12.

³⁴ Véase <http://asiainjury.org>.

y un plan de acción sobre el uso del casco de tres años. En marzo de 2013, Handicap International y la Coalición para la Seguridad Vial volvieron a publicar la declaración.

39. Amend, una ONG que diseña, aplica y evalúa programas de prevención de las lesiones debidas a un accidente de tráfico en África Subsahariana sigue promoviendo el uso de mochilas con reflectantes para mantener a los niños peatones seguros en las vías de tránsito. Asimismo, llevó a cabo evaluaciones de la seguridad vial y sugirió soluciones en materia de infraestructura alrededor de las escuelas en las que los niños corren un riesgo elevado. También trabajó en la capacitación, la facilitación de licencias y el suministro de cascos para los taxistas en motocicleta, así como la promoción de una respuesta gubernamental mejorada en relación con la seguridad vial en la región.

E. Pilar 5 - Respuestas tras los accidentes

40. La Alianza Mundial para atender a los heridos de la OMS, presentada en mayo de 2013, tiene el objetivo de proporcionar orientación y apoyo a los gobiernos para mejorar de forma significativa la atención de los heridos de forma sostenible y asequible a través de la provisión sistemática de servicios esenciales de traumatología. Estos servicios deben estar disponibles para todos los heridos, independientemente de sus características personales o su capacidad de pago. Sus objetivos son fomentar las mejoras en la atención de traumatología a través de la promoción de la planificación, el desarrollo y la supervisión de sistemas de traumatología en el plano nacional y promover las mejores prácticas y las transformaciones a nivel de las políticas para lograr mejoras en la atención de los heridos en todo el sistema.

41. El *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013* de la OMS puso de manifiesto que 111 países cuentan con un número de teléfono nacional de emergencias, que se usa para acceder a la atención prehospitalaria; 9 países cuentan con un número único subnacional y 42 cuentan con varios números. En total, existen más de 100 números de emergencias. Más de 40 países no tienen ningún número nacional de emergencias. Además, con el aumento de la globalización y de los desplazamientos internacionales, muchas personas se encuentran en países extranjeros sin conocer el número local al que llamar en caso de emergencia. Esto impide el acceso a unos servicios fundamentales que a menudo salvan vidas. El establecimiento de un número mundial de emergencias contribuiría enormemente a la prestación oportuna de atención de emergencia.

42. La iniciativa Trauma Promise la presentaron la Escuela de higiene y medicina tropical de Londres, *The Lancet* y la Organización Mundial de la Salud para promover el uso de medicamentos genéricos económicos para reducir la hemorragia en los pacientes con heridas graves y, de este modo, salvar vidas.

43. Como parte de las iniciativas en curso para apoyar los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, en particular en la fase posterior a los accidentes, en 2012 se presentó la Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial con el apoyo de la OMS³⁵ en respuesta a la demanda de las ONG de todo el mundo de un foro en el que intercambiar las mejores prácticas y promover de forma colectiva la

³⁵ Véase www.roadsafetyngos.org/.

seguridad vial y los derechos de las víctimas de lesiones debidas a un accidente de tráfico. Actualmente, la Alianza cuenta con 160 miembros activos de más de 90 países. Organizó la tercera reunión mundial de organizaciones no gubernamentales que promueven la seguridad vial y a las víctimas de accidentes de tránsito en Turquía en abril de 2013, en la que participaron representantes de 70 ONG.

V. Promoción

44. Los Amigos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, formados por los representantes gubernamentales de los ministerios de salud y transporte de 22 Estados Miembros y 5 organismos internacionales, creados en 2009, siguen dando forma activamente al programa político para el Decenio³⁶. A invitación del Gobierno de Suecia y la OMS, los Amigos del Decenio celebraron un reunión en junio de 2013 en Estocolmo para examinar los avances y los próximos pasos. La reunión incluyó deliberaciones sobre la inclusión de la seguridad vial en los futuros objetivos de desarrollo sostenible, a través de desarrollar indicadores y metas mundiales para la seguridad vial y planes de financiación innovadores para apoyar la aplicación del Plan Mundial para el Decenio.

45. Cada año, los premios internacionales de seguridad vial Prince Michael se entregan en reconocimiento a los logros y las innovaciones más destacados que mejorarán la seguridad vial. En 2013, 6 organizaciones recibieron este premio internacional y, en 2012, el premio se otorgó a 8 organizaciones³⁷.

46. En abril de 2013 se celebró en París el Festival Mundial de Cine de Seguridad Vial³⁸, organizado por la Laser International Foundation con el apoyo de la FIA Foundation y otros asociados. Sus objetivos eran comparar las películas sobre la seguridad vial de África, América Latina, América del Norte, Asia y Europa, así como distribuir estas películas para facilitar la aplicación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Asimismo, el festival promovió las mejores prácticas respecto de los factores principales de riesgo, la seguridad de los peatones y la eficacia en función del costo de una infraestructura adecuada de las vías de tránsito. El Festival cuenta con seis categorías de premios: películas hechas por jóvenes; campañas y anuncios sobre la seguridad vial; educación y capacitación de los conductores; nuevas tecnologías; prevención en la seguridad vial; y cobertura de los medios de difusión.

47. En abril de 2012, el Banco Mundial celebró una reunión paralela en su reunión de primavera que se centró en el papel de las ONG como asociados en la prestación de intervenciones de seguridad vial de un sistema seguro en los países de bajos ingresos e ingresos medianos durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Durante esta reunión se estudiaron las oportunidades de colaboración conjunta con los bancos de desarrollo para ayudar a aplicar los programas de seguridad vial.

48. En diciembre de 2012, la campaña Carreteras Seguras presentó *Safe and Sustainable Roads*³⁹, que defendía la inclusión de la seguridad vial en la agenda para el desarrollo después de 2015. A esto le siguió el cuarto informe de la Comisión

³⁶ Véase www.who.int/roadsafety/decade_of_action/friends/en/.

³⁷ Véase www.roadsafetyawards.com/international/default.aspx.

³⁸ Véase www.roadsafetyfilm.org/index.php/en/.

³⁹ Disponible en www.fiafoundation.org/publications/Documents/Sustainable_Transport_Goal_report.pdf.

para la Seguridad Vial Mundial, *Safe Roads for All: A Post-2015 Agenda for Health and Development*⁴⁰, que también urge a la inclusión de una meta relativa a la seguridad vial en los futuros objetivos de desarrollo sostenible.

49. Basándose en las pruebas científicas disponibles y las buenas prácticas en todo el mundo, la Fédération internationale de l'automobile presentó un estudio mundial en preparación de la agenda para el desarrollo después de 2015. El estudio identificará y subrayará las intervenciones, las medidas y las políticas pertinentes a nivel regional, que, cuando se amplíen, se espera que contribuyan a la meta mundial en materia de seguridad vial prevista y proporcionen información que apoye las iniciativas internacionales y comunitarias de seguridad vial para alcanzar los objetivos y las metas del Decenio de Acción.

50. La red mundial de jóvenes para la seguridad vial, YOURS (Youth for Road Safety), ha crecido hasta representar a más de 80 países. YOURS facilitó la celebración de Asambleas Regionales de Jóvenes para la Seguridad Vial en el Oriente Medio, África y Europa, con sus asociados locales. Para volver la seguridad vial más accesible para los jóvenes, YOURS publicó el *Youth and Road Safety Action Kit*⁴¹, con el apoyo técnico de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades (Estados Unidos de América) y la OMS. El *Action Kit*, que utiliza una metodología interactiva entre pares para capacitar a los jóvenes, es el documento principal utilizado en las actividades formativas de creación de capacidad de YOURS para los jóvenes. Dicha capacitación se llevó a cabo en Belice, Kenya, Omán y Santa Lucía.

51. Entre las actividades de sensibilización de la CEPE sobre la seguridad vial y las víctimas de accidentes de tránsito se incluyeron la campaña promocional en materia de seguridad vial de la Federación Internacional de Baloncesto (FIBA) y FIBA Europa-CEPE bajo los auspicios del torneo EuroBasket 2011, celebrado en Lituania en septiembre de 2011. La CEPE también inauguró una escultura conmemorativa del Decenio en el parque "Christos Polentas" en Chania (Grecia) en noviembre de 2011, iniciada por la Asociación de Solidaridad y Apoyo a las Familias de las Víctimas de Accidentes de Tránsito.

52. Una de las actividades principales del Programa Mundial de Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies es aumentar la atención que prestan los medios de difusión a la esfera de la seguridad vial en los diez países que participan en él. En septiembre de 2012 se celebró un taller de dos días y medio antes de la 11ª Conferencia Mundial sobre Promoción de la Seguridad y Prevención de Traumatismos, celebrada en Wellington, para periodistas de 11 países a fin de exponerlos a las cuestiones y las tendencias principales en materia de seguridad vial y apoyar la planificación y el desarrollo de artículos sobre las cuestiones relativas a la seguridad vial. Los participantes de Bangladesh, el Brasil, Camboya, China, Egipto, Ghana, la India, Kenya, Nueva Zelanda y Viet Nam representaban a los principales medios de prensa y de difusión nacionales, como *Folha de São Paulo*, *Phnom Penh Post*, *Times of India* and *Viet Nam News*. El personal de la OMS, la Escuela de Salud Pública Johns Hopkins Bloomberg y la Universidad de Otago (Nueva Zelanda) actuaron como especialistas. Posteriormente, la OMS realizó cursos de capacitación de periodistas en nueve países.

⁴⁰ Disponible en www.makeroadssafe.org/publications/Pages/homepage.aspx.

⁴¹ Disponible en www.youthforroadsafety.org/activities/capacity_development/publications.

53. Bélgica, Francia y la provincia canadiense de Quebec siguen colaborando para aumentar la visibilidad del Decenio de Acción y las actividades pertenecientes a cada pilar en los países francófonos. Organizaron una conferencia sobre “La juventud y la seguridad vial” en Lyon (Francia) en noviembre de 2012, con 150 participantes. Durante la conferencia se respaldó un texto que promueve la movilización de los países francófonos en relación con la seguridad vial, que firmaron el Ministro encargado de la Seguridad Vial de Bélgica, las asociaciones de jóvenes de Argelia, el Camerún, Francia, el Níger, el Senegal y Túnez y, después de la reunión, los representantes del Togo y Benin.

54. El periódico *The Guardian* (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte), con una subvención del Fondo de Seguridad Vial, está utilizando su página web de desarrollo mundial para aumentar la información sobre la seguridad vial durante el Decenio de Acción a través de la iniciativa “Global road safety in focus”⁴².

55. A través de su Programa de Subvenciones para la Seguridad Vial, financiado por la FIA Foundation, la Fédération internationale de l'automobile prestó apoyo a las iniciativas para la seguridad de los peatones. Estas incluyen actividades educativas con niños, comunicación a través de los medios de difusión y actividades de sensibilización del público en general en sus 26 clubes asociados en 22 países de todo el mundo.

VI. Reunión de datos e investigación/supervisión del Decenio

56. Además del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al decenio de acción*, en 2013 se publicaron fichas regionales para hacer hincapié en la situación de la seguridad vial en las seis regiones de la OMS⁴³, así como información gráfica para resumir los aspectos principales del informe.

57. Para apoyar las iniciativas dirigidas a mejorar la calidad de los datos de seguridad vial, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial financió el desarrollo del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial para ayudar a estructurar y armonizar la manera de reunir y presentar la información sobre los accidentes de tránsito de los países de América Latina. Una asociación entre el Foro de Transporte Internacional de la OCDE a través de su Base de Datos Internacional de Transporte por Carretera y Accidentes de Tránsito, el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, la Dirección General de Tráfico de España y 22 países de América Latina, el Observatorio, presentado en marzo de 2012, sirve de modelo para otras regiones para cumplir las normas internacionales en cuanto a la gestión de los sistemas de datos de seguridad vial.

58. El Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial publicó su Informe Anual para 2013⁴⁴. Como grupo de trabajo permanente del Centro Conjunto de Investigación sobre los Transportes de la OCDE y el Foro de Transporte Internacional, el Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial se compone de expertos e institutos de investigación en materia de seguridad vial, las

⁴² Véase www.guardian.co.uk/global-development/series/global-road-safety-in-focus.

⁴³ Véase www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/report/en/index.html.

⁴⁴ Disponible en <http://internationaltransportforum.org/irtadpublic/index.html>.

administraciones nacionales de vías de tránsito y transporte, organizaciones internacionales, universidades y la industria automovilística, y asociaciones, tanto de los países de la OCDE como de los que no son miembros. Sus objetivos principales son contribuir a la cooperación internacional sobre los datos de seguridad y su análisis. El Informe Anual de 2013 proporciona una sinopsis de los indicadores de seguridad vial en 2011 en 37 países, datos preliminares para 2012 e informes detallados por país, y describe las estrategias de seguridad vial y las metas fijadas.

59. El Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte publicó su informe anual titulado Índice de resultados en materia de seguridad vial⁴⁵ en junio de 2013. El informe es un instrumento normativo para ayudar a los Estados miembros de la Unión Europea a mejorar la seguridad vial a través de la comparación de los resultados de los Estados miembros, la prestación de ayuda para identificar las mejores prácticas en la región de Europa y la atracción de la atención de la clase política. Asimismo, proporciona recomendaciones concretas sobre las medidas que pueden adoptar los Estados miembros.

60. La Red de Investigación en Lesiones Causadas por el Tránsito sigue apoyando la capacidad de investigación en los países de bajos ingresos e ingresos medianos. A través de la organización de talleres regionales en América del Sur, Asia Sudoriental y Asia y el Pacífico, la Red ha llegado a un total de 92 personas de 35 países diferentes. También organizó seminarios en línea, con oradores de instituciones de alto nivel y charlas de vanguardia accesibles para las personas de dichos países que trabajan en cuestiones de seguridad vial. La Red ha facilitado el intercambio académico de ideas y experiencias a través de varias plataformas, como su boletín informativo trimestral. Asimismo, ha alentado el debate y el intercambio de ideas sobre la prevención de las lesiones de tránsito a través de plataformas como Online Forum y de las cuentas en medios de comunicación social como Facebook y Twitter. La Red ha proporcionado apoyo financiero a los beneficiarios de su programa, lo que tuvo como consecuencia la publicación de 10 artículos revisados por pares en publicaciones especializadas que incluyen los resultados del estudio multipaís de la Red titulado “The use of non-standard motorcycle helmets in low- and middle-income countries: a multicentre study”, publicado en *Injury Prevention*.

⁴⁵ Disponible en <http://www.etsc.eu/PIN-publications.php>.

VII. Apoyo financiero

61. Bloomberg Philanthropies sigue siendo el principal contribuyente en términos financieros a las iniciativas mundiales de seguridad vial. Este apoyo ha contribuido a aplicar intervenciones que se ha demostrado que reducen el número de fallecidos y heridos en accidentes de tránsito en los 10 países destacados en el informe “Leading de worldwide movement to improve road safety”⁴⁶, presentado en 2013.

62. Desde el último informe del Secretario General, el Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, a través del Departamento de Desarrollo Internacional, contribuyó al Servicio Mundial para la Seguridad Vial con 1,5 millones de libras en 2013 a fin de mejorar la seguridad vial en los países de bajos ingresos e ingresos medianos. El Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial proporciona financiación y asistencia técnica a las entidades a nivel mundial, regional y nacional para crear capacidad a fin de aplicar programas de seguridad vial eficaces en función del costo.

63. El Programa de Subvenciones para la Seguridad Vial⁴⁷, financiado por el Programa Mundial de Seguridad Vial de Bloomberg Philanthropies y administrado por la Asociación para la Seguridad Vial Mundial dio comienzo en 2012 para fortalecer la capacidad de las ONG para promover mejoras en las políticas y las medidas en materia de seguridad vial a fin de reducir el número de fallecidos y de heridos graves como consecuencia de los accidentes de tránsito. Se ha comprometido un total de más de 630.000 dólares de los Estados Unidos para 12 proyectos.

64. Con el apoyo del Fondo de Seguridad Vial y, en concreto, de los donantes Allianz y Bosch⁴⁸, como parte de la Semana Mundial sobre la Seguridad Vial de 2013, se concedieron pequeñas subvenciones a 40 ONG a través de un proceso de solicitud por concurso. Estas ONG promovieron y defendieron la seguridad de los peatones en todo el mundo a través de marchas públicas, campañas en los medios de difusión y otras actividades.

VIII. Conclusiones y recomendaciones

65. **Desde la presentación a la Asamblea General del informe anterior sobre seguridad vial se han llevado a cabo numerosas actividades de ámbito local, nacional, regional e internacional. Entre otras, las cuatro actividades mundiales siguientes tuvieron lugar durante los dos años intermedios: la segunda Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, la presentación del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al decenio de acción, el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico y la presentación de la Alianza Mundial para atender a los heridos.**

66. **Debe hacerse mucho más para alcanzar el objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), como se puso de manifiesto en el Informe**

⁴⁶ Véase

http://mikebloomberg.com/Bloomberg_Philanthropies_Leading_the_Worldwide_Movement_to_Improve_Road_Safety.pdf.

⁴⁷ Véase www.grsproadsafety.org/grants-programme.

⁴⁸ Véase www.roadsafetyfund.org/.

sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013, en particular en lo que respecta a la protección de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, la adopción y aplicación de leyes adecuadas de seguridad vial y la reducción del número de fallecidos y heridos en accidentes de tránsito. Debe adoptarse un enfoque más sistemático para abordar las cuestiones de seguridad vial en los cinco pilares descritos en el Plan Mundial para el Decenio.

67. El apoyo financiero en la esfera de la seguridad vial sigue siendo un desafío para lograr el objetivo del Decenio de Acción. Se necesita más financiación para apoyar las actividades de seguridad vial por parte de las organizaciones de las Naciones Unidas, los Estados Miembros y la sociedad civil.

68. Para garantizar que el Decenio de Acción para la Seguridad Vial dé lugar a más actividades concretas y logre el objetivo de salvar cinco millones de vidas, es recomendable que la Asamblea General exhorte a los Estados Miembros a:

a) Abordar la seguridad vial de forma holística, empezando por la aplicación o la aplicación continua de un buen sistema de gestión de la seguridad vial, lo que incluye contar con un organismo principal; la cooperación interdepartamental entre los departamentos de vías de tránsito/transporte, policía/justicia, salud y educación; el desarrollo de planes nacionales de seguridad vial conforme al Plan Mundial para el Decenio; y la mejora de la calidad de las estadísticas y los datos recopilados sobre la seguridad vial;

b) Adherirse a los instrumentos jurídicos internacionales de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial existentes, como la Convención de la Circulación Vial y la Convención sobre la señalización vial (ambas de 1968) y los Acuerdos del Foro Mundial para la armonización de la reglamentación sobre vehículos de las Naciones Unidas de 1958 y 1998 y, además de la adhesión, aplicar, poner en marcha y promover sus disposiciones o reglamentos de seguridad;

c) Desarrollar una legislación y unos reglamentos nacionales de seguridad vial exhaustivos, en particular sobre los cinco factores de riesgo (velocidad, cinturones de seguridad, dispositivos protectores para los niños, conducción en estado de ebriedad y cascos de motocicletas), para alcanzar la meta, fijada por la Asamblea General, de que el 50% de los Estados Miembros cuenten con suficiente legislación, y mejorar la aplicación de la legislación a través de campañas prolongadas de cumplimiento y *marketing* social;

d) Fortalecer y mejorar la atención prehospitalaria, de traumatología y rehabilitación, incluida la promoción de un número universal de emergencias para armonizar y reducir el tiempo que se tarda en acceder a la atención cuando se produce un accidente;

e) Apoyar a los Estados Miembros en el desarrollo de políticas y leyes que protejan a los transeúntes y los equipos de respuesta inicial que presten asistencia a los heridos;

f) Desarrollar mecanismos sostenibles de financiación para la seguridad vial;

g) Garantizar la observancia del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico como forma de sensibilizar, además de otras actividades internacionales, regionales, subregionales y nacionales;

h) Convocar una conferencia de alto nivel de examen de mitad del período para evaluar los avances en la aplicación de planes para el Decenio y examinar los siguientes pasos;

i) Seguir desarrollando más y mejores datos sobre los fallecimientos y los heridos en las vías de tránsito.

69. La Asamblea General tal vez desee asimismo:

a) *Alentar a los Estados Miembros a:*

i) Participar en el estudio para el tercer *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*;

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

iii) Participar en los programas de evaluación de nuevos modelos de automóviles a fin de promover la disponibilidad de información para los consumidores sobre el desempeño en materia de seguridad de los vehículos de motor;

b) Reconocer la importancia de los mecanismos de financiación actuales para la seguridad vial y la necesidad de desarrollar mecanismos innovadores;

c) Solicitar que se inicie un proceso para desarrollar una serie de metas e indicadores mundiales y nacionales para la seguridad vial que sirvan para medir el progreso de manera sistemática;

d) En el contexto de las deliberaciones sobre la agenda para el desarrollo después de 2015, reconocer la falta de seguridad vial como un obstáculo importante para el desarrollo sostenible;

e) Solicitar que se presente un informe sobre estas cuestiones a la Asamblea en su sexagésimo noveno período de sesiones.