



## Asamblea General

Distr. general  
22 de septiembre de 2015  
Español  
Original: inglés

---

### Septuagésimo período de sesiones

Tema 13 del programa

### Mejoramiento de la 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.



## Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

### *Resumen*

El presente informe, elaborado por la Organización Mundial de la Salud en cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas y 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, 66/260 y 68/269. En él se describen 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 (A/68/368). Habida cuenta de que en 2015 se cumple la mitad del Decenio, es necesario hacer un balance de las actividades realizadas y los eventos organizados por los gobiernos y otros interesados para aplicar las recomendaciones formuladas en las resoluciones y cumplir los objetivos del Decenio. Los gobiernos y demás interesados siguen prestando atención al problema en todo el mundo y preparando eventos de alto nivel que impulsarán la adopción de medidas durante la segunda mitad del Decenio para disminuir los accidentes de tránsito y sus consecuencias para la salud pública y el desarrollo. En el informe se formulan recomendaciones a la Asamblea para alcanzar los objetivos del Decenio.

## I. Introducción

1. Cada año, alrededor de 1,24 millones de personas mueren en las vías de tránsito del mundo y hasta 50 millones resultan gravemente heridas. La región de África registra la tasa de siniestralidad más elevada, mientras que la región de Europa registra la más baja. La mitad de las muertes causadas por accidentes de tráfico son de usuarios vulnerables de las vías de tránsito, como los peatones, los ciclistas y los motociclistas. Los países han intentado abordar mediante legislación y otras medidas los principales factores de riesgo y protección, tales como el exceso de velocidad, la conducción en estado de ebriedad, la no utilización de cascos de motocicletas, cinturones de seguridad y dispositivos protectores para los niños, así como la seguridad de los vehículos y las infraestructuras; sin embargo, en muchas esferas la aplicación de esas soluciones sigue siendo insuficiente.

2. Sobre la base del mandato para coordinar las actividades de seguridad vial que le confirió la Asamblea General en su resolución 58/289, la Organización Mundial de la Salud (OMS) sigue cooperando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas y las 80 organizaciones que forman parte del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. La OMS organiza dos reuniones del Grupo de Colaboración al año para poner al día y planificar las actividades de las organizaciones con intereses comunes en esa esfera.

3. Desde 2004, la Asamblea General ha llamado la atención en varias resoluciones sobre la crisis de seguridad vial en el mundo y la necesidad de introducir mejoras. En su resolución 68/269, la Asamblea reiteró su invitación a los gobiernos para que lideraran la celebración de las actividades del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), al tiempo que fomentaban la colaboración multisectorial; invitó a los Estados Miembros, las organizaciones internacionales, los bancos de desarrollo y las empresas del sector privado, entre otras entidades, a que consideraran la posibilidad de proporcionar fondos adicionales suficientes para las actividades relacionadas con el Decenio; alentó a los Estados Miembros y la comunidad internacional a que otorgaran la debida consideración a la seguridad vial en la elaboración de la agenda para el desarrollo después de 2015; y acogió con satisfacción el ofrecimiento del Gobierno del Brasil de ser el anfitrión de la segunda conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial, que se celebraría en 2015.

4. Este informe es el tercero que se presenta en respuesta a la resolución 64/255 de la Asamblea General, en la que la Asamblea proclamó el período 2011-2020 Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el objetivo de estabilizar y reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. En el presente informe se ofrece una descripción de las actividades realizadas por las organizaciones de las Naciones Unidas, los organismos mundiales de seguridad vial, el sector privado y la sociedad civil desde el informe anterior (A/68/368) y se abarca el período comprendido entre septiembre de 2013 y agosto de 2015.

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

5. En su resolución 68/269, la Asamblea General invitó al Secretario General a que siguiera promoviendo la cooperación internacional eficaz en relación con los problemas de seguridad vial, incluso en el contexto más amplio del transporte

sostenible, y alentó a que se redoblaran los esfuerzos para coordinar mejor las actividades del sistema de las Naciones Unidas. El Secretario General nombró a un Enviado Especial para la seguridad vial a fin de ayudar a movilizar un compromiso político sostenido promoviendo la concienciación acerca de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y la adhesión a ellos, el intercambio de buenas prácticas mediante la participación en conferencias mundiales y regionales y la recaudación de fondos para actividades de promoción. La Comisión Económica para Europa (CEPE) presta apoyo de secretaría al Enviado Especial. Desde su nombramiento, el Enviado Especial ha celebrado reuniones bilaterales de alto nivel con representantes de gobiernos nacionales, organismos del sistema de las Naciones Unidas, instituciones internacionales y organizaciones no gubernamentales en África, América, Asia y Europa. Asimismo, ha puesto en marcha un proceso estructurado de consultas con las partes interesadas pertinentes.

6. También en su resolución 68/269, la Asamblea General acogió con beneplácito el ofrecimiento del Gobierno del Brasil de acoger la segunda conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial en 2015. La Conferencia, que se celebrará los días 18 y 19 de noviembre de 2015 en Brasilia, es una oportunidad para evaluar los progresos y reavivar el impulso del Decenio de Acción mediante la reafirmación de los compromisos de los países y la propuesta de nuevas estrategias para los próximos cinco años, a la luz de los objetivos de desarrollo sostenible. El Gobierno ha creado un comité organizador nacional y un sitio web para obtener información acerca de la conferencia, la inscripción y las solicitudes relativas a actos paralelos ([www.roadsafetybrazil.com.br/en](http://www.roadsafetybrazil.com.br/en)). El programa incluye un debate sobre los principales logros alcanzados en el Decenio, nuevas medidas para acelerar el progreso hacia el cumplimiento del objetivo del Decenio, las principales estrategias y actividades necesarias para lograr la reducción de las muertes en accidentes de tránsito en el marco de los objetivos de desarrollo sostenible propuestos, y la fijación de metas e indicadores a nivel nacional y mundial para la seguridad vial. El documento final será una declaración sobre la seguridad vial que alentará, entre otras cosas, un proceso multisectorial, transparente y participativo para formular metas nacionales, regionales y mundiales dirigidas a reducir las muertes en accidentes de tráfico. Durante la 68ª Asamblea Mundial de la Salud, que se celebró en 2015, se organizó una reunión informativa para los Estados Miembros y las misiones. El contenido de la declaración se elaboró sobre la base de un proceso de consulta abierta en línea de un mes de duración y de las negociaciones intergubernamentales oficiosas celebradas lugar en marzo, junio y septiembre de 2015.

7. En la misma resolución, la Asamblea General solicitó a la OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que facilitaran la organización de actividades en 2015 para la tercera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial. En el marco de la Semana y la campaña asociada #SaveKidsLives, al menos 105 países organizaron eventos, con la colaboración de interesados en seguridad vial de múltiples sectores, en los que se puso de relieve la difícil situación de los niños en las carreteras de todo el mundo a fin de promover la adopción de medidas para garantizar mejor su seguridad. Esos eventos celebrados en todo el mundo incluyeron actos en los que niños entregaron la Declaración de los Niños para la Seguridad Vial a los encargados de la formulación de políticas e informaron sobre la seguridad vial en medios de comunicación locales y nacionales; proyectos de mejora de la seguridad vial en las vías de acceso a las escuelas y los

recintos escolares; actividades dirigidas a los niños para promover el uso del casco en bicicleta y motocicleta; campañas de promoción del uso de dispositivos protectores para los niños; actividades para enseñar a los niños a cruzar las vías de tránsito de manera segura; demostraciones de primeros auxilios; ceremonias en recuerdo de los niños que habían sido víctimas de accidentes de tránsito; la organización de una jornada de puertas abiertas de la Unión Europea dedicada a la seguridad vial; la celebración del Congreso de América sobre Seguridad Vial Infantil en San José; y la presentación de la Declaración de los Niños para la Seguridad Vial al Director Ejecutivo del Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), el Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, el Director del Departamento de Gestión de Enfermedades No Transmisibles, Discapacidad, Violencia y Prevención de Lesiones de la OMS, las embajadoras honorarias sobre seguridad vial Michelle Yeoh y Zoleka Mandela, y representantes municipales de Nueva York. La OMS publicó un documento en el que se formulaban diez estrategias para preservar la seguridad de los niños en las carreteras, así como materiales gráficos y de otro tipo. La cobertura de la Semana ocupó un lugar destacado en los medios sociales y en la prensa y los medios de difusión locales de muchos lugares<sup>1</sup>.

8. También en la misma resolución, la Asamblea General reafirmó la importancia de que se continúe la concienciación sobre la seguridad vial en el mundo mediante la celebración del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico el tercer domingo de noviembre de cada año. En 2013, el tema del Día fue “Carreteras más seguras para todos”. En 2014, el tema del Día fue “La velocidad mata: eliminémosla del diseño” y se centró en la necesidad de mejorar la seguridad de los vehículos y la información de los consumidores sobre el desempeño de los vehículos de motor en materia de seguridad y los requisitos mínimos que debían superar en pruebas de choque.

### **III. Instrumentos jurídicos internacionales, resoluciones e instrumentos normativos**

9. En su resolución 68/269, la Asamblea General alentó a los Estados Miembros que aún no lo hubieran hecho a que considerasen la posibilidad de promulgar leyes amplias sobre los principales factores de riesgo y protección, a fin de que la proporción de países con una legislación completa en ese ámbito aumentase al 50% cuando finalizase el Decenio de Acción. La Asamblea alentó también a los Estados Miembros a que reforzasen la aplicación de la legislación vigente en materia de seguridad vial en lo que respectaba a los factores de riesgo.

10. La CEPE prosiguió la labor de armonización de las normas internacionales de seguridad vial. En el momento en que se preparó el presente informe, el número de partes contratantes en la Convención sobre la circulación vial de 1949 no había variado y permanecía en 95. Una nueva parte contratante se adhirió a la Convención sobre la circulación vial de 1968, con lo que el número total de partes contratantes se situó en 73, y otra parte contratante se adhirió a la Convención sobre la señalización vial de 1968, con lo que el número ascendió a 63. Dos partes contratantes se sumaron al Acuerdo Europeo de 1971 que complementa a la

---

<sup>1</sup> Véase [www.who.int/roadsafety/week/2015/es/](http://www.who.int/roadsafety/week/2015/es/).

Convención sobre la circulación vial de 1968, lo que elevó el número total de partes contratantes a 35, y otra se sumó al Acuerdo Europeo sobre el Trabajo de Personal de los Vehículos que se Dedican al Transporte Internacional por Carretera de 1970, con lo que el total de partes contratantes ascendió a 51.

11. La mayoría de los países que cuentan con un sector automovilístico de gran envergadura son partes contratantes en los dos acuerdos internacionales de las Naciones Unidas: el Acuerdo relativo a la adopción de requisitos técnicos uniformes para los vehículos con ruedas, el equipo y los repuestos que puedan colocarse o utilizarse en vehículos con ruedas y las condiciones necesarias para el reconocimiento recíproco de la homologación basada en estos requisitos, de 1958, y el Acuerdo sobre el Establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales Aplicables a los Vehículos de Ruedas y a los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en Esos Vehículos, de 1998. A fin de garantizar la coherencia entre los dos acuerdos, se ha preparado una resolución mutua para ambos.

12. La CEPE organizó cuatro eventos de alcance mundial y regional para dar a conocer las convenciones y los acuerdos de las Naciones Unidas y prestar asistencia técnica a los países en el proceso de adhesión a ellos. Esos eventos fueron: el Foro de Europa y Asia sobre la Seguridad Vial, celebrado en Nueva Delhi en diciembre de 2013 y organizado en asociación con el Ministerio de Transporte por Carretera y la Red de Carreteras de la India, el Instituto de Educación sobre Tráfico Viario y la Unión Internacional de Transportes por Carretera, y en colaboración con la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP); el Día del Tratado de las Naciones Unidas sobre Seguridad Vial, celebrado en la Sede de las Naciones Unidas en junio de 2014 en colaboración con la Oficina de Asuntos Jurídicos, la Oficina de las Comisiones Regionales en Nueva York y la Unión Internacional de Transportes por Carretera; y dos talleres sobre la mejora de la seguridad vial en África celebrados en Addis Abeba, uno para países de habla inglesa en noviembre de 2014 y otro para los países de habla francesa en julio de 2015, en colaboración con la Comisión Económica para África (CEPA). La CEPE también llevó a cabo actividades y seminarios de sensibilización para promover los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre la seguridad vial, conjuntamente con el proyecto de transporte Euromed patrocinado por la Unión Europea.

13. El Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial de la CEPE se reunió en cinco ocasiones entre septiembre de 2013 y agosto de 2015 en Ginebra y Nueva Delhi. El Grupo de Trabajo, junto con el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, revisó y examinó propuestas de enmiendas a la Convención sobre la circulación vial de 1968 a fin de mantener la coherencia entre la Convención y las disposiciones de los reglamentos sobre vehículos adoptados en el marco de los acuerdos de 1958 y 1998, como los sistemas avanzados de asistencia a la conducción.

14. Durante el bienio, el Grupo de Trabajo sobre transporte de mercaderías peligrosas aprobó varias enmiendas al Acuerdo Europeo sobre el Transporte Internacional de Mercaderías Peligrosas por Carretera (ADR), que entró en vigor en enero de 2015. Dichas enmiendas se refieren a las partes 8 y 9 del ADR (sobre disposiciones relativas a las tripulaciones, al equipamiento y a la explotación de los vehículos y a la documentación, y sobre disposiciones relativas a la construcción y a la aprobación de los vehículos), la aprobación del ADR y la inspección técnica anual. En 2015 se publicó una nueva edición del ADR.

15. Las directrices de la Organización Marítima Internacional, la Organización Internacional del Trabajo y la CEPE sobre el arrumazón de las unidades de transporte (Código CTU) fueron aprobadas en 2014 y entraron en vigor en 2015. Estas directrices de carácter no obligatorio tienen por objeto aumentar la seguridad en la manipulación de contenedores y reducir el número de incidentes en todos los modos de transporte que se puedan atribuir a las malas prácticas de embalaje de unidades de transporte de carga y la declaración incorrecta de su contenido, y que tengan repercusiones para el público o los trabajadores del transporte y la cadena de suministro. El Código CTU también puede utilizarse como referencia para los reglamentos nacionales.

16. El acceso a los servicios básicos y de emergencia es sumamente limitado en muchas partes del mundo y, como consecuencia de ello, muchas lesiones sufridas en accidentes de tráfico que serían tratables provocan muertes y discapacidades. En su resolución 68/269, la Asamblea General invitó a los Estados Miembros a que elaboraran y aplicaran políticas integrales de atención y postsiniestro y, en mayo de 2015, la 68ª Asamblea Mundial de la Salud aprobó la resolución WHA68.15 sobre el fortalecimiento de la atención quirúrgica esencial y de emergencia, y de la anestesia, como componentes de la cobertura sanitaria universal. En esa resolución, la Asamblea Mundial de la Salud subrayó la importancia de ampliar el acceso y mejorar la calidad y la seguridad de los servicios; fortalecer la capacidad del personal quirúrgico; mejorar la recopilación de datos, la supervisión y la evaluación; asegurar el acceso a servicios anestésicos seguros; y promover la colaboración y las alianzas a nivel mundial. La resolución ayudará a los países a aprobar y aplicar políticas para integrar una atención quirúrgica segura, de alta calidad y eficaz en función de los costos en sus sistemas sanitarios.

#### **IV. Asistencia técnica y colaboración**

17. A continuación se describen actividades relacionadas con los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

##### **A. Pilar 1: gestión de la seguridad vial**

18. La Reunión Conjunta del Comité de Expertos sobre el Reglamento Internacional relativo al Transporte de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril (RID) y el Grupo de Trabajo sobre transporte de mercaderías peligrosas continuó su labor sobre la forma de utilizar sistemas de transporte inteligentes para mejorar la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas mediante la celebración de dos reuniones del grupo de trabajo oficioso sobre telemática en 2013 y 2014 y la realización de ensayos en condiciones reales con el objeto de suministrar un sistema telemático interoperable para el transporte seguro de mercancías peligrosas por carretera. La CEPE preparó una base de datos experimental, que se está poniendo a prueba, para facilitar la presentación y distribución de información sobre mercancías peligrosas. Además, con el fin de mitigar los riesgos para la seguridad vial derivados del transporte de petróleo y sus subproductos por carretera, en 2013

la CEPE publicó y difundió ampliamente la hoja de ruta para promover y facilitar la aplicación del ADR<sup>2</sup>.

19. Para fortalecer el reconocimiento de la situación en materia de seguridad vial en África, la CEPA, en colaboración con la CEPE, organizó dos seminarios sobre las convenciones de las Naciones Unidas relativas a la seguridad vial y los métodos para prevenir la conducción en estado de ebriedad. El primer seminario se celebró en Addis Abeba en noviembre de 2014 y en él los participantes procedentes de países africanos de habla inglesa examinaron los progresos realizados en la aplicación en África de los pilares 1 (gestión de la seguridad vial) y 4 (usuarios de vías de tránsito más seguros). Se formularon varias recomendaciones sobre la prevención de la conducción en estado de ebriedad y se realizaron encuestas sobre esa cuestión en el Camerún y la República Unida de Tanzania como parte del taller. El segundo seminario, para los países africanos de habla francesa, se celebró también en Addis Abeba en julio de 2015, y como parte de él se llevó a cabo una encuesta sobre la conducción en estado de ebriedad en Burkina Faso.

20. La CEPE organizó un taller multisectorial regional sobre seguridad vial en Belgrado en octubre de 2014, en colaboración con el Gobierno de Serbia y la oficina del Consejo de Cooperación Regional en Belgrado, con el apoyo del Banco Mundial y el Gobierno de Italia, a fin de examinar cuestiones tales como la creación de un organismo principal u otros órganos de coordinación, la elaboración de una estrategia nacional, el establecimiento de metas realistas a largo plazo, la financiación y los sistemas de apoyo de datos para el seguimiento y la evaluación. Además, la CEPE, en colaboración con la CESPAP y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), en el marco de la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo, está ejecutando un proyecto para fortalecer la capacidad nacional de gestión de la seguridad vial en determinados países. Ese proyecto se basa en los resultados de un proyecto anterior, financiado con cargo a la Cuenta para el Desarrollo, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo: establecimiento de objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito”, con el que se logró apoyar a los gobiernos de países de ingresos bajos y medianos para establecer metas regionales y nacionales de seguridad vial e intercambiar experiencias sobre las buenas prácticas para alcanzar esas metas antes de 2015.

21. La CEPAL siguió destacando las cuestiones relativas a la seguridad vial en los planos nacional y regional y promoviendo las reformas de la seguridad vial a través de un mejor uso de los datos. La CEPAL ha establecido la seguridad vial como un componente clave de la política de movilidad y logística para los países centroamericanos y también se ha sumado a los esfuerzos de la región para mejorar su sistema de recopilación de datos, en estrecha coordinación con la Organización Panamericana de la Salud (OPS) e instituciones subregionales como la Secretaría de Integración Económica Centroamericana y el Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica. La CEPAL ha prestado asistencia a los organismos nacionales de seguridad vial, como la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile, y a las actividades pertinentes de los bancos multilaterales, las organizaciones no gubernamentales y las universidades para mejorar las políticas y los sistemas de datos en la región.

---

<sup>2</sup> Puede consultarse en [www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr\\_roadmap.html](http://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr_roadmap.html).

22. En febrero de 2015, la OPS celebró una reunión en Bogotá con los representantes de Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, México, Nicaragua, Panamá y la República Dominicana para determinar los elementos principales de una propuesta de plan de acción sobre seguridad vial para Mesoamérica y compartir ideas preliminares sobre planes para las ciudades.

23. En agosto de 2014, el Instituto de Investigación sobre Lesiones de la Universidad Monash, un centro de Melbourne (Australia) que colabora con la OMS, organizó una sesión de capacitación regional sobre sistemas seguros para un grupo multisectorial de altos funcionarios de Camboya, China, Filipinas, Malasia, Mongolia, la República Democrática Popular Lao, Samoa y Viet Nam. El programa interactivo se centró en las iniciativas adoptadas en Victoria, la introducción en Australia con resultados satisfactorios del enfoque de sistemas seguros para la seguridad vial y la manera en que la experiencia y las enseñanzas adquiridas se podían aplicar en los países en desarrollo.

24. La CESPAP proporcionó asistencia técnica a los países miembros para promover la armonización de las normas de tráfico por carretera, la señalización vial y la aplicación de la Convención sobre la circulación vial de 1968 y la Convención sobre la señalización vial de 1968 a través de talleres nacionales, en particular en Sri Lanka y Viet Nam, y un programa de capacitación de cuatro semanas de duración sobre seguridad vial y gestión del tráfico para funcionarios de la República Popular Democrática de Corea, en colaboración con la sucursal del Instituto Asiático de Tecnología en Bangkok, que se impartió en enero y febrero de 2014.

25. En diciembre de 2013, la CESPAP y la CEPE, en colaboración con el Ministerio de Transporte por Carretera y la Red de Carreteras de la India y el Instituto de Educación sobre Tráfico Viario, organizaron el primer Foro de Europa y Asia sobre la Seguridad Vial, que se celebró en la India. El Foro ofreció oportunidades para que los interesados de Asia y Europa intercambiaran conocimientos y experiencias y examinaran las principales ventajas y dificultades que podían tener los países miembros de la CESPAP para firmar y aplicar las convenciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial.

26. Para fomentar una mejor gestión de la seguridad vial en sus operaciones, el Banco Europeo de Inversiones lanzó un plan de acción para la seguridad vial a mediados de 2014, seguido de directrices sobre seguridad vial para sus operaciones en 2015. El Banco también exige a las autoridades viarias nacionales que adopten las mejores prácticas sobre seguridad vial en la planificación, el diseño y la operación de las carreteras financiadas por el Banco, recibiendo asistencia técnica financiada con cargo a fondos regionales, según sea necesario.

27. El Banco Interamericano de Desarrollo ha ayudado a países como la Argentina, Colombia y Jamaica a aplicar sus planes nacionales de seguridad vial mediante el fortalecimiento de las instituciones. En Jamaica, esa labor se ha traducido en un proyecto experimental para establecer un observatorio de seguridad vial. La iniciativa forma parte de un esfuerzo más amplio para incluir a los países del Caribe en el Observatorio Interamericano de Seguridad Vial, que entre sus socios más importantes cuenta con el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y el Banco Mundial.

28. Los bancos de desarrollo que participan en la Iniciativa de Seguridad Vial de los Bancos Multilaterales de Desarrollo<sup>3</sup> siguieron armonizando sus prácticas. En mayo de 2014, la Corporación Andina de Fomento publicó directrices para los proyectos de seguridad vial del Banco en el marco de la Iniciativa. En marzo de 2015, la Iniciativa se convirtió en un grupo de trabajo oficial dependiente del Grupo de Trabajo sobre Transporte Sostenible del Banco.

29. Se han publicado varios documentos en la esfera de la gestión de la seguridad vial, como el proyecto de estructura jurídica para la seguridad del tráfico de los vehículos de dos ruedas con arreglo a las normas internacionales de la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras de los Estados Unidos y el Instituto de Educación sobre Tráfico Viario (marzo de 2015); el libro blanco encargado por la Administración Nacional para la Seguridad del Tráfico en las Carreteras sobre seguridad de vehículos de dos ruedas en Asia Sudoriental; y la publicación “Breaking the Deadlock: A Social Impact Investment Lens on Reducing Costs of Road Trauma and Unlocking Capital for Road Safety” (acabar con el estancamiento: inversión en impacto social con miras a reducir el costo de los traumatismos en carretera y movilizar capital para la seguridad vial)<sup>4</sup>, elaborada por asesores del Equipo de tareas sobre impacto social del Grupo de los Ocho por encargo de la FIA Foundation for the Automobile and Society, en la que se describen las posibilidades de inversión con impacto social para crear un puente entre el costo anual que representan las lesiones en accidentes de tráfico para los servicios de emergencia, sanitarios y sociales, los seguros y el crecimiento económico (entre el 1% y el 5% del producto interior bruto) y las soluciones como carreteras más seguras, vehículos más seguros y usuarios de vías de tránsito más seguros.

30. El Centro de Investigación de Accidentes de la Universidad Monash, en colaboración con el Centro de Investigación de Seguridad Automovilística de la Universidad de Adelaida, organizó un curso de capacitación de cinco días sobre liderazgo en materia de seguridad vial en Melbourne en noviembre de 2014, al que asistieron altos funcionarios de los gobiernos de Australia, la India, Sudáfrica y Trinidad y Tabago. Sudáfrica se ha comprometido a continuar la capacitación del personal ejecutivo durante el Decenio de Acción.

## **B. Pilar 2: vías de tránsito y movilidad más seguras**

31. Los gobiernos, los bancos de desarrollo y los asociados de clubes del automóvil que colaboran con el International Road Assessment Programme (iRAP)<sup>5</sup> en todo el mundo están trabajando activamente en la fijación de objetivos de política con calificaciones de estrellas para mejorar sistemáticamente la seguridad de la infraestructura vial. En ese contexto, se han establecido metas para lograr que en los Países Bajos no quede ninguna carretera de una o dos estrellas en 2020, que en Nueva Zelanda las carreteras nacionales tengan cuatro estrellas, que en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte se realice un 90% de los viajes en carreteras de al menos tres estrellas, y que el Banco Asiático de Desarrollo formule

<sup>3</sup> Véase

[http://siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOOASAF/Resources/WB\\_GRSF\\_MDB\\_web.pdf](http://siteresources.worldbank.org/INTTOPGLOOASAF/Resources/WB_GRSF_MDB_web.pdf).

<sup>4</sup> Puede consultarse en [www.fiafoundation.org/connect/publications/breaking-the-deadlock](http://www.fiafoundation.org/connect/publications/breaking-the-deadlock).

<sup>5</sup> Véase [www.irap.org/en/](http://www.irap.org/en/).

recomendaciones sobre la construcción de vías de tránsito de cuatro estrellas para los peatones en asentamientos de estructura lineal. El Banco Mundial ha apoyado el establecimiento de un requisito mínimo de tres estrellas para el diseño de proyectos de vías de tránsito en el estado de Karnataka de la India, mientras que el Fondo para la Salud Mundial ha formado una coalición para abogar por que las carreteras de los países en desarrollo se construyan con una seguridad mínima de tres estrellas para todos los usuarios de las vías de tránsito. El iRAP ha desarrollado una ficha descriptiva sobre políticas de calificación con estrellas para apoyar el desarrollo de instrumentos normativos sobre infraestructuras viales en todo el mundo. Durante los dos últimos años se han realizado evaluaciones utilizando sistemas de calificación con estrellas en más de 200.000 km de carreteras en diferentes países, entre ellos el Brasil, China, Egipto y la India, con el apoyo del Servicio Mundial para la Seguridad Vial y Bloomberg Philanthropies, y en muchas de esas carreteras se están realizando obras para mejorar las calificaciones. Además, el equipo ChinaRAP del Instituto de Investigación de Carreteras de China está dirigiendo el proyecto aprobado por el Consejo de Estado bajo el lema “Seguridad en las carreteras para celebrar la vida”, que introducirá mejoras de seguridad en carreteras por las que circulan millones de personas todos los días. El Gobierno de México ha emprendido reevaluaciones de más de 40.000 km de vías de tránsito para determinar si ha habido una mejora en las calificaciones con estrellas en todo el país después de haber realizado inversiones específicas para mejorar la seguridad. El proyecto SENSOR, que recibe apoyo de la Unión Europea, evaluó vías de tránsito de alto riesgo en 14 países del sudeste de Europa, y países como Eslovaquia y Eslovenia aplicaron objetivos de calificaciones de seguridad y modernizaron las carreteras a partir de las recomendaciones del iRAP. En los Estados Unidos de América, Utah y Alabama han iniciado evaluaciones de más de 200.000 km de carreteras. Australia se ha fijado la meta de evaluar más del 50% de todas sus rutas principales antes de que finalice 2017. También se han llevado a cabo evaluaciones del iRAP en Brunei Darussalam, Camboya, Chile, España, Indonesia, el Japón, los Países Bajos, Papua Nueva Guinea, Qatar, la República de Corea, Sudáfrica, Ucrania y el Uruguay, así como en las Islas Caimán. Se han elaborado recursos y programas de desarrollo de la capacidad para promover una mayor seguridad de la movilidad y las vías de tránsito.

32. El Banco Europeo de Inversiones ha aplicado las directivas de la Unión Europea sobre seguridad vial mediante procedimientos obligatorios para los proyectos de la red vial transeuropea y todos los proyectos pertinentes de carreteras externas a la Unión Europea desde 2011. La aplicación de los procedimientos obligatorios se simplificó en 2014 y 2015, en particular las evaluaciones, las auditorías y las inspecciones de la seguridad vial, según el tipo y el alcance del proyecto.

33. El Banco Interamericano de Desarrollo ha apoyado la aplicación de un componente de seguridad vial en el proyecto de Aceleración del Corredor Pacífico, en el marco del Proyecto Mesoamérica de Integración y Desarrollo, para identificar posibles puntos de riesgo de accidentes utilizando la metodología del iRAP y una campaña de sensibilización titulada “Caravana de seguridad vial: vías seguras para todos”.

34. Se ha adoptado un enfoque para mejorar la seguridad vial infantil mediante la calificación con estrellas del iRAP para abordar, aplicar y medir la seguridad de las carreteras que rodean a las escuelas. Junto con los asociados, en particular las

compañías farmacéuticas Janssen de Johnson & Johnson, la FIA Foundation, el Fondo de Seguridad Vial, FedEx, Safe Kids Worldwide, Takalani Sesame, WorleyParsons e Iveco, se han llevado a cabo proyectos experimentales y se han mejorado carreteras en la Ciudad de México y Ciudad del Cabo (Sudáfrica), en colaboración con las autoridades competentes locales.

35. El Centro de Programas de Ginebra de la Federación Internacional de Carreteras lanzó un desafío sobre seguridad vial en marzo de 2015. La Federación ha reunido a ministros de África bajo los auspicios de la Unión Africana, el Banco Mundial y la CEPA para alentar la adopción de medidas concretas y cuantificables y entablar un debate sobre la recopilación de datos. Se ha establecido una sucursal de la Federación en África. En la tercera Conferencia Africana sobre Seguridad Vial, que se celebró en Addis Abeba en julio de 2015, los participantes de países africanos de habla inglesa y francesa llevaron a cabo un examen de mitad de período del Plan de Acción de Seguridad Vial de África, en el que se evaluaron los progresos alcanzados en la aplicación de todos los pilares del Decenio. La Conferencia fue organizada por la CEPA, en colaboración con la Comisión de la Unión Africana, la Federación Internacional de Carreteras, el Programa de Políticas de Transporte de África, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial y el Banco Africano de Desarrollo, y se centró en los datos, el desarrollo de la capacidad institucional, la financiación, las infraestructuras seguras y la promoción.

36. En abril de 2015, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos firmó un memorando de cooperación con el Ministro de Transporte por Mar y Carretera y la Red de Carreteras de la India y, en junio de 2015, con el Ministro de Transportes de Sudáfrica para prestar asistencia técnica e intercambiar mejores prácticas en materia de transporte, en particular sobre la seguridad vial y la planificación del transporte urbano. En junio de 2015, el Departamento organizó un taller con el Departamento de Transporte de Sudáfrica sobre las mejores prácticas en la planificación del transporte urbano.

37. Un número cada vez mayor de países ha utilizado auditorías de seguridad vial para los nuevos proyectos de carreteras e inspecciones de la seguridad de las vías de tránsito existentes, siguiendo las directrices elaboradas por la Asociación Mundial de Carreteras que tienen en cuenta los factores humanos para la comprensión y evaluación de los riesgos de seguridad vial. Las directrices para las inspecciones y auditorías de seguridad vial han sido el elemento básico para incorporar la gestión de la seguridad vial en un proyecto del Banco Mundial en Kazajstán (2013-2014) y en el proyecto del corredor Europa-Cáucaso-Asia del Banco Europeo de Inversiones en Armenia, Azerbaiyán, Georgia, Kazajstán, Kirguistán, la República de Moldova, Tayikistán, Turkmenistán, Ucrania y Uzbekistán (2014-2015).

### **C. Pilar 3: vehículos más seguros**

38. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos siguió estableciendo requisitos para los sistemas de vehículos inteligentes e incorporándolos en los reglamentos de las Naciones Unidas adjuntos al Acuerdo de 1958 y en los Reglamentos Técnicos Mundiales elaborados en el marco del Acuerdo de 1998. Los nuevos reglamentos de las Naciones Unidas conciernen a la seguridad de los vehículos con motor de hidrógeno en caso de choque e impacto lateral y a los sistemas de frenado de vehículos pesados.

39. En cuanto a los sistemas de transporte inteligente, la CEPE y la Unión Internacional de Telecomunicaciones organizaron simposios sobre el tema “El automóvil conectado del futuro” en 2014 y 2015. En noviembre de 2014, la CEPE y el Servicio Público Federal de Movilidad y Transporte de Bélgica organizaron un taller de acuerdo con la Hoja de Ruta de la CEPE sobre Sistemas de Transporte Inteligente, que incluye medidas mundiales de armonización de las políticas para garantizar la seguridad de los datos.

40. La reunión anual de 2014 del Global New Car Assessment Programme, que es una plataforma de colaboración entre programas de evaluación de todo el mundo, fue organizada por la sección del programa en China, con la asistencia de Bloomberg Philanthropies y la FIA Foundation, y se celebró en Tianjin (China) en octubre. En la reunión se presentaron informes sobre la marcha de los nuevos programas de evaluación en América Latina y la región de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental; en ambas regiones se ha incrementado considerablemente el número de resultados de “cinco estrellas” en las pruebas de choque, lo que confirma la eficacia de estos programas para el aumento de la seguridad de los vehículos. El Global New Car Assessment Programme también ha puesto en marcha un proyecto de automóviles más seguros para la India, en el marco del cual se han probado algunos de los modelos más vendidos del mercado indio, que ha actuado como catalizador para que el Gobierno se comprometa a aplicar normas relativas al impacto frontal y lateral en octubre de 2017 y ha alentado a algunos de los principales fabricantes a introducir mejoras en materia de seguridad aumentando la resistencia de la carrocería e instalando airbags. Esta organización publicó un informe titulado “Democratising Car Safety: Road Map for Safer Cars 2020”<sup>6</sup> (democratización de la seguridad de los automóviles: hoja de ruta para conseguir unos automóviles más seguros de aquí a 2020), en el que destacó que se estaban vendiendo millones de automóviles nuevos que no cumplían las normas mínimas de seguridad de las Naciones Unidas, por lo que carecían de tecnologías que salvan vidas como airbags, zonas de absorción del impacto y dispositivos de control electrónico de la estabilidad. La hoja de ruta contiene diez recomendaciones en las que, entre otras cosas, se alienta a los gobiernos y fabricantes a que apliquen los reglamentos de las Naciones Unidas relativos a las pruebas de choque y a que proporcionen incentivos para que los consumidores adquieran automóviles más seguros, con miras a que en 2020 todos los automóviles nuevos cumplan los reglamentos de las Naciones Unidas relativos a la resistencia a los impactos frontales y laterales, la protección de los peatones y el control electrónico de la estabilidad. El Global New Car Assessment Programme también ha publicado una guía sobre seguridad de la flota y políticas de adquisición de vehículos más seguros para 2014-2015, en la que se asesora a los responsables de flotas tanto públicas como privadas y se les alienta a comprar, en la medida de lo posible, modelos que hayan recibido cinco estrellas en programas reconocidos de evaluación de nuevos modelos de automóviles.

41. Con asociados como la Federación Internacional de Automovilismo y la Fundación Gonzalo Rodríguez, el Banco Interamericano de Desarrollo está patrocinando un programa de evaluación de nuevos modelos de automóviles, el primero de América Latina y el Caribe, que incluye pruebas de choque. En el marco

---

<sup>6</sup> Disponible en [www.globalncap.org/resources/](http://www.globalncap.org/resources/).

de ese programa, se han probado y calificado más de 50 modelos de vehículos de 18 empresas automovilísticas en países de la región.

#### **D. Pilar 4: usuarios de vías de tránsito más seguros**

42. Como parte del Programa Mundial de Seguridad Vial (2010-2014) de Bloomberg Philanthropies, la OMS organizó en 2013 y 2014 en Ginebra talleres de capacitación centrados en la mejora de la legislación sobre seguridad vial a los que asistieron representantes de los Gobiernos y de la sociedad civil de nueve países en que se ejecutan proyectos (el Brasil, Camboya, China, la Federación de Rusia, la India, Kenya, México, Turquía y Viet Nam). En 2014 se celebraron talleres complementarios en Brasilia y Curitiba (Brasil), Beijing y dos localidades de Kenya. Tomando como base la experiencia y las enseñanzas extraídas de esos talleres, la OMS publicó en diciembre de 2014 la guía “Strengthening Road Safety Legislation: A Toolkit for Road Safety Legislation Workshops”<sup>7</sup> para ayudar a los especialistas y juristas a organizar talleres técnicos sobre legislación relativa a la seguridad vial. Además, se publicó un resumen sobre el mismo tema dirigido a los responsables de la toma de decisiones de los gobiernos en que se abordaba la necesidad de mejorar la legislación relativa a la seguridad vial<sup>7</sup>.

43. El Banco Interamericano de Desarrollo, la Federación Internacional de Automovilismo y la MTV han respaldado el proyecto “Luz Amarilla” en 2014 y 2015, que es un concurso de vídeo dirigido a los jóvenes y las víctimas de accidentes de tráfico cuyo fin es crear mensajes relativos a la seguridad vial que creen conciencia y fomenten cambios de conducta. Esa iniciativa está inspirada en el Project Yellow Light puesto en marcha por los padres de un adolescente que murió en un accidente de tráfico en los Estados Unidos. El Banco también financió un proyecto piloto denominado “Calles Seguras”, que se llevó a cabo en tres escuelas de párvulos y enseñanza primaria de Costa Rica en 2014-2015 con la participación del Consejo de Seguridad Vial y Sesame Workshop y en cuyo marco se difundieron mensajes clave sobre seguridad vial a los niños y a sus padres y profesores.

44. Tomando como base la experiencia del programa sobre el uso del casco de Viet Nam, la Iniciativa Global Vacuna de Cascos, lanzada por la AIP Foundation y sus asociados en Asia, África y América Latina, sigue alentando transformaciones normativas y decisiones en materia de inversión que aumenten y mantengan el uso del casco en las motocicletas. Ejemplos de ello son la campaña “Protégete la cabeza, ponte el casco” llevada a cabo en Camboya en 2014-2015 con el patrocinio de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional y la asistencia técnica de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades de los Estados Unidos; el “Proyecto del 7%” puesto en marcha en noviembre de 2014 en Tailandia, que es una iniciativa conjunta de la AIP Foundation y Save the Children de tres años de duración centrada en programas escolares, comunicaciones que inciten cambios de conducta, la aplicación de la ley para aumentar el uso del casco y la creación de conciencia acerca de la importancia de usar el casco entre los niños; la tercera fase la campaña “Tu vida es tu tesoro: ¡usa el casco!” de la Iniciativa Vacuna de Cascos en Uganda, puesta en marcha en febrero de 2015 con fondos de CrossRoads, el Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido y la

<sup>7</sup> Disponible en [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/).

Unión Europea; un proyecto piloto de seguridad vial iniciado en 2014 para reducir el número de accidentes, muertes y lesiones en las carreteras que rodean la obra de construcción de una refinería y planta petroquímica en Viet Nam; y el apoyo constante de Johnson & Johnson, la UPS Foundation y otras empresas a la iniciativa “Cascos para los niños”.

45. En virtud de un memorando de colaboración firmado en 2012 entre el Institute for Road Traffic Education y la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras de los Estados Unidos, esta proporcionó asistencia técnica en marzo de 2015 para diseñar y abrir el primer laboratorio de certificación de alcoholímetros en la India.

46. En junio de 2014, la Fundación Gonzalo Rodríguez y la Fundación MAPFRE publicaron un informe de investigación sobre sillas de seguridad para niños en América Latina y el Caribe que incluía un análisis de la viabilidad de imponer su uso obligatorio<sup>8</sup> y, en particular, un examen de dicha viabilidad en la Argentina, Chile, Paraguay, el Perú y Uruguay.

## E. Pilar 5: respuesta tras los accidentes

47. La OMS organizó la reunión bienal de su Alianza Mundial para Atender a los Heridos<sup>9</sup>, en la que 16 Estados miembros y 11 organizaciones internacionales debatieron la estrategia general de la Alianza, la coordinación y estandarización de la labor de la OMS de recopilación de datos sobre traumatismos y la elaboración de sistemas de medida e indicadores. La Alianza es una red internacional de colaboración entre organizaciones gubernamentales, intergubernamentales y no gubernamentales, incluidas las asociaciones de profesionales, que trabaja para mejorar la atención de los heridos previa al hospital, durante la estancia en él y durante la rehabilitación. La Herramienta de Evaluación de Sistemas de Atención de Traumatismos y el Conjunto de Datos Mínimos sobre Lesiones de la OMS fueron revisados por la Alianza y se publicarán a finales de 2015.

48. En marzo de 2015, la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial y la Fundación MAPFRE publicaron un informe de investigación sobre la respuesta tras los accidentes de tráfico en los países de Iberoamérica<sup>10</sup> en el que se definía un marco para la respuesta tras los accidentes y se examinaba la situación de las víctimas en 13 países de América Latina y Portugal y España.

49. La Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial ha crecido hasta contar con más de 140 miembros de 90 países y en marzo de 2015 celebró en Marrakech (Marruecos) su cuarta reunión mundial, durante la que se organizaron sesiones de capacitación sobre el análisis de datos y la recaudación de fondos. También se celebró un debate sobre el patrocinio del alcohol en el que se presentaron datos de la escala de los daños causados por esta sustancia. La Alianza ha creado un grupo de trabajo sobre la respuesta tras los accidentes de tráfico dirigido por supervivientes

<sup>8</sup> Disponible en <http://bit.ly/1paoT8k>.

<sup>9</sup> Véase [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/services/gaci/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/services/gaci/en/).

<sup>10</sup> Disponible en [www.fundacionmapfre.org/fundacion/es\\_es/seguridad-vial/investigacion/respuesta-siniestros-transito-iberoamerica.jsp](http://www.fundacionmapfre.org/fundacion/es_es/seguridad-vial/investigacion/respuesta-siniestros-transito-iberoamerica.jsp).

para el que la Federación Europea de Víctimas de Accidentes Viales ha elaborado una nota conceptual sobre la justicia y la respuesta tras los accidentes<sup>11</sup>.

## V. Promoción

50. Desde que se publicó el informe anterior se han celebrado varias reuniones del Grupo de Amigos del Decenio, un grupo oficioso integrado por gobiernos y organismos internacionales cuyas aportaciones han sido cruciales para la configuración del programa del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, en el Brasil, Suecia y Suiza, entre otros lugares. El 14 de noviembre de 2014, el Gobierno del Brasil y la OMS organizaron una reunión del Grupo de Amigos del Decenio para preparar la segunda conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial, que se celebrará en noviembre de 2015. En esa reunión participaron representantes de nueve Estados miembros y seis organismos internacionales. Los participantes tomaron decisiones sobre el tema de la conferencia y los resultados deseados y sobre el programa y el proceso de invitación, entre otras cosas. Posteriormente se celebraron otras dos reuniones para seguir recogiendo aportaciones y orientación sobre la conferencia.

51. En mayo de 2014, unos 100 encargados de la formulación de políticas, donantes y representantes del sector privado se reunieron en el foro anual de donantes sobre políticas del Decenio de Acción para crear conciencia sobre el Decenio y alentar a los participantes en respaldarlo de maneras concretas. El foro fue inaugurado por un representante de la Oficina del Primer Ministro de Australia. La actriz Michelle Yeoh solicitó que se incluyera la seguridad vial en la agenda para el desarrollo después de 2015 y que se participase activamente en la encuesta mundial MI Mundo 2015 de las Naciones Unidas. El foro formó parte de una semana mundial de acción para fomentar la participación en la encuesta MI Mundo 2015<sup>12</sup>, en la que hasta la fecha han votado dos millones de personas<sup>13</sup>.

52. En mayo de 2015, los Gobiernos del Brasil y la Federación de Rusia organizaron un acto paralelo a la 68ª Asamblea Mundial de la Salud titulado “Proteger vidas: avances en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y la segunda conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial”. El acto fue inaugurado por el Ministro de Sanidad del Brasil, quien alentó a todos los ministros de sanidad a participar en dicha conferencia, que se celebrará en Brasilia en noviembre de 2015. Formularon declaraciones el Viceministro del Interior de la Federación de Rusia, el Ministro de Sanidad de Tailandia, el Viceministro de Sanidad de Sudáfrica, el Subsecretario Adjunto del Servicio de Salud Pública de los Estados Unidos, el Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial y la Presidenta de la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial.

53. La CEPE publicó dos libros electrónicos. El primero de ellos versó sobre el simposio internacional celebrado en marzo de 2013 sobre los accidentes causados por el alcohol en los que se ven involucrados usuarios vulnerables de las vías de tránsito, mientras que el segundo incluyó presentaciones, entrevistas y grabaciones

<sup>11</sup> Disponible en <http://fevr.org/wp-content/uploads/2015/08/Final-FEVR-post-crash-response-concept-note-1.pdf>.

<sup>12</sup> Véase <http://www.fiafoundation.org/blog/2014/may/decade-of-action-forum>.

<sup>13</sup> Véase <http://vote.myworld2015.org/>.

de vídeo del taller regional sobre seguridad vial que se celebró en Addis Abeba en noviembre de 2014 en colaboración con la CEPA. El 3 de junio de 2014, Día Internacional de Sensibilización sobre los Pasos a Nivel, la CEPE hizo público un vídeo titulado “*Saving Lives at Level Crossings*”, encaminado a salvar vidas en los pasos a nivel y producido en colaboración con la Unión Internacional de Ferrocarriles y la Oficina Federal de Transporte de Suiza. En marzo de 2015 se organizó, en colaboración con los Gobiernos de los Estados Unidos, Francia e Italia, una mesa redonda especial de un día de duración a fin de estudiar el uso de instrumentos jurídicos relativos a la seguridad vial para establecer políticas sobre seguridad en países de ingresos medianos y bajos en lo concerniente a los vehículos de dos ruedas.

54. Con motivo de la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, el UNICEF y la FIA Foundation publicaron el informe conjunto “Safe to learn: safe journeys to school are a child’s right”<sup>14</sup>, en el que se defendía que un desplazamiento seguro a la escuela debía ser un derecho infantil y se abogaba por la aplicación de un sistema holístico para mejorar la seguridad vial que estuviese vinculado al programa de los derechos del niño y a los objetivos de desarrollo sostenible. En el informe se hacía un llamamiento a aplicar en los países de ingresos medianos y bajos la experiencia adquirida en la creación de rutas seguras en los países de ingresos altos. El Director Ejecutivo del UNICEF lideró los llamamientos a la acción en este sentido en una campaña para salvar vidas infantiles (#SaveKidsLives) que se presentó en Nueva York durante la Semana Mundial sobre la Seguridad Vial de 2015.

55. La Asociación para la Seguridad Vial Mundial siguió promoviendo la aplicación y el cumplimiento de políticas sólidas relativas a la seguridad vial, respaldando intervenciones dirigidas a grupos de población vulnerable y desarrollando la capacidad de los países en materia de seguridad vial. La Asociación mejoró la capacidad de casi 30.000 agentes de policía de carreteras de todo el mundo mediante una serie de estrategias que incluyeron el refuerzo de planes y documentos de política claves, la organización de programas de formación de formadores, el asesoramiento y entrenamiento de agentes de policía superiores y operacionales, la colaboración con organizaciones de alto nivel y la realización de visitas de intercambio. Con la financiación de Bloomberg Philanthropies, la Asociación sigue proporcionando subvenciones en materia de seguridad vial a organizaciones de la sociedad civil para que ejerzan presión sobre los responsables de la toma de decisiones a fin de que concedan prioridad a las políticas de seguridad vial que contribuyan a la reducción de las muertes y lesiones graves en las carreteras, y las pongan en práctica. Durante el período a que se refiere el informe se concedieron 40 subvenciones a organizaciones de la sociedad civil<sup>15</sup>.

56. La Coalición Tres Estrellas, creada por el Fund for Global Health, defiende que las obras de mejora de las carreteras de los países en desarrollo se realicen conforme a un estándar de seguridad mínimo de tres estrellas para todos los usuarios (con arreglo al sistema de calificación elaborado por el iRAP).

57. También con financiación de Bloomberg Philanthropies, la OMS ayudó a los países a aumentar la cantidad y la calidad de los informes sobre seguridad vial que se presentan en todo el mundo. Por ejemplo, en mayo de 2014 la OMS puso en

<sup>14</sup> Disponible en [www.unicef.org/education/files/Safe\\_to\\_Learn\\_report.pdf](http://www.unicef.org/education/files/Safe_to_Learn_report.pdf).

<sup>15</sup> Véase [www.grsproadsafety.org/grants-programme](http://www.grsproadsafety.org/grants-programme).

marcha un programa de becas sobre seguridad vial de ocho meses de duración para periodistas de Camboya en el que participaron periodistas de periódicos y revistas, la televisión, la radio y medios en línea y con el que se pretendía aumentar la calidad de la información sobre seguridad vial presentada en el país. Además, en 2015 la OMS publicó unas hojas informativas sobre seguridad vial<sup>16</sup> para ayudar a los periodistas que informan sobre este tema. Estas hojas reúnen información sobre diversos temas relativos a la seguridad vial con el objetivo de facilitar el acceso de los medios de comunicación de todo el mundo a esa información.

58. En mayo de 2014 la Fundación Gonzalo Rodríguez organizó en el Uruguay el primer foro internacional de seguridad vial infantil<sup>17</sup> con el apoyo de la FIA Foundation y la Fundación MAPFRE con el objetivo de promover la seguridad infantil en la carretera y difundir prácticas seguras en el Uruguay y otros países de América Latina y el Caribe. El foro, en el que participaron más de 200 personas, dio lugar a la Declaración de Montevideo<sup>18</sup>, en la que se pidió que se adoptaran medidas inmediatas para garantizar la seguridad de los niños en la carretera.

59. En diciembre de 2014, Safe Kids Worldwide celebró la Cumbre Mundial sobre Seguridad Vial “Carreteras Seguras, Niños Protegidos” en Washington D.C., que contó con más de 240 participantes de 30 naciones y se centró en los riesgos a los que hacen frente los niños en la carretera y las medidas que se deberían aplicar.

60. Johnson & Johnson organizó varias conferencias regionales sobre seguridad de la flota con anterioridad a la tercera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial a fin de crear conciencia acerca del Decenio de Acción para la Seguridad Vial y los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, así como de trabajar para conseguir la certificación de los sistemas de gestión de la seguridad vial con arreglo a la norma 39001 de la Organización Internacional de Normalización.

61. En 2014, la Network of Employers for Traffic Safety, una organización no gubernamental dedicada a la seguridad vial en el mundo, publicó una guía amplia sobre la seguridad vial en 21 idiomas y la distribuyó de forma gratuita. Esta guía se elaboró con la información reunida por los miembros del programa de análisis comparativo en materia de seguridad vial de dicha organización, que representan a más de 100 empresas cuyas flotas operan en 180 países. El objetivo de la guía es ayudar a los empleadores de los sectores público y privado, independientemente del tamaño de su flota, a promover la seguridad vial en el mundo.

62. En marzo de 2014, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial, en cooperación con el Instituto de Medición y Evaluación de la Salud, presentó en el Instituto de Desarrollo de Ultramar, en Londres, el informe “Transport for Health: the Global Burden of Disease from Motorized Road Transport”<sup>19</sup>, relativo al transporte y la salud y centrado en la morbilidad del transporte motorizado por carretera a nivel mundial. Tomando como base estudios anteriores sobre la morbilidad, en ese informe se cuantifican los efectos para la salud de las lesiones debidas a accidentes

<sup>16</sup> Disponibles en [www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/media\\_brief/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/media_brief/en/).

<sup>17</sup> Véase <http://www.gonzalorodriguez.org/index.php/es/seguridad-vial-es/fisevi>.

<sup>18</sup> Disponible en [www.foroisevi.org/media/noticias/FISEVI\\_2014\\_DECLARACION\\_DE\\_MONTEVIDEO.pdf](http://www.foroisevi.org/media/noticias/FISEVI_2014_DECLARACION_DE_MONTEVIDEO.pdf).

<sup>19</sup> Disponible en <http://documents.worldbank.org/curated/en/2014/01/19308007/transport-health-global-burden-disease-motorized-road-transport>.

de tráfico en los últimos dos decenios, así como de la contaminación del aire causada por los vehículos. Se concluye que las lesiones y la contaminación debidas a los vehículos contribuyen a seis de las diez causas principales de muerte a nivel mundial. Si se suma el deterioro de la salud debido a la contaminación causada por los vehículos, el número de víctimas mortales del transporte por carretera supera al del VIH/SIDA, la tuberculosis, la malaria o la diabetes.

63. El programa de subvenciones para actividades de seguridad vial de la FIA sigue apoyando la realización de actividades por los clubes automovilísticos de la FIA. Con el apoyo de la FIA Foundation, ese programa ha concedido una cantidad considerable de fondos a más de 100 iniciativas relativas a la seguridad de más de 50 países para llevar a cabo campañas de sensibilización, actividades educativas y formativas, programas de mejora de la infraestructura vial y de inspección de vehículos, y conferencias, actos y talleres. En 2015, la FIA puso en marcha una nueva iniciativa de alto nivel para fomentar la implicación del sector privado con el objetivo de crear mayor conciencia internacional e incrementar la labor de recaudación de fondos prestando especial atención a las opciones de financiación innovadoras.

## **VI. Recopilación de datos e investigación y supervisión del Decenio**

64. En su resolución 64/255, la Asamblea General invitó a la OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que coordinasen el seguimiento periódico de los progresos mundiales y a que elaborasen informes sobre la situación de la seguridad vial en el mundo. Ya se ha terminado de recopilar y analizar los datos de los 180 países que respondieron a la encuesta para el tercer “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial”, que se publicará antes de la segunda conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial. La OMS está desarrollando una plataforma de visualización de datos en línea que acompañará al informe.

65. El Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial publicó su informe anual de 2014. Como grupo de trabajo permanente del Centro Conjunto de Investigación sobre el Transporte de la OCDE y el Foro Internacional de Transporte, compuesto por expertos e institutos de investigación sobre seguridad vial, administraciones nacionales de vías de tránsito y transporte, organizaciones internacionales, universidades y la industria automovilística, así como asociaciones tanto de los países de la OCDE como de los que no son miembros, sus objetivos principales son contribuir a la cooperación internacional en materia de datos sobre seguridad y analizar estos datos. El informe anual de 2014<sup>20</sup> incluye una sinopsis de los indicadores de seguridad vial de 37 países correspondientes a 2012, así como datos preliminares correspondientes a 2013 e informes detallados sobre cada país. En 2013, el Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial creó la base de datos para América Latina y el Caribe a fin de respaldar el trabajo del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial.

66. La CEPA realizó un examen amplio de mitad de período del Plan de Acción sobre la Seguridad Vial en África (2011-2020), aprobado por los Jefes de Estado y de Gobierno de África, cuyas conclusiones se presentaron en la tercera Conferencia

---

<sup>20</sup> Disponible en [www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/14IrtadReport.pdf](http://www.internationaltransportforum.org/pub/pdf/14IrtadReport.pdf).

Africana sobre Seguridad Vial en preparación para la segunda conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial.

67. Los países miembros del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial están colaborando en la recopilación de datos y estadísticas. Expertos de la OPS/OMS impartieron un seminario sobre recopilación de datos para coordinadores de datos relativos a la seguridad vial. En septiembre de 2013 se celebró en São Paulo (Brasil) un acto especial sobre motocicletas y seguridad vial en cooperación con el Observatorio al que asistieron expertos de América Latina, Asia, Oceanía y Europa, así como interesados locales, entre ellos representantes de asociaciones de motociclistas. En noviembre de 2013 se celebró en la Argentina, con el tema “Mejorar los datos sobre seguridad para mejorar la seguridad vial”, el Congreso Internacional del Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial de la OCDE, que fue organizado conjuntamente por el Grupo y el Observatorio y contó con la participación de más de 300 personas de más de 40 países.

68. Los días 27 y 28 de agosto de 2014, la OMS, en colaboración con la Asociación de Servicios Médicos de Urgencia de la República Unida de Tanzania, organizó un taller de dos días de duración para varios países a fin de examinar la puesta en práctica de sistemas de vigilancia de las lesiones letales en morgues y hospitales. Con el apoyo de la OMS, se han establecido sistemas de ese tipo en algunas morgues de Kenya, Mozambique, la República Unida de Tanzania y Zambia.

69. El iRAP publicó el informe “Vacunas para las carreteras” más reciente, en el que se resumen los resultados en materia de seguridad de las carreteras del mundo. Se han evaluado más de 500.000 km de carreteras en más de 70 países, y más de la mitad de las carreteras recibieron una calificación de apenas una o dos estrellas en relación con la seguridad para todos sus usuarios (las más seguras reciben cinco estrellas). Los conjuntos de datos del iRAP también incluyen estimaciones del número de muertes a nivel local que pueden servir de ayuda a los organismos para centrar sus medidas en todos los aspectos de la respuesta de un sistema seguro, en particular cuando no se dispone de datos históricos de accidentes.

## VII. Apoyo financiero

70. En los últimos años, el Banco Mundial ha aumentado la cuantía y la relevancia de sus préstamos para seguridad vial y trata de hacer que las intervenciones sean sostenibles una vez se acaben los fondos proporcionados mediante programas de desarrollo de la capacidad. El Departamento de Desarrollo Internacional del Reino Unido y Bloomberg Philanthropies proporcionaron fondos adicionales al Servicio Mundial de la Seguridad Vial para que llevase a cabo actividades de desarrollo de la capacidad científica y directiva en países de ingresos medianos y bajos.

71. En febrero de 2015, Bloomberg Philanthropies concedió 125 millones de dólares durante un período de cinco años a un consorcio de asociados (Embark, Global New Car Assessment Programme, el Programa Mundial de Seguridad Vial, la Escuela Bloomberg de Salud Pública de la Universidad Johns Hopkins, la Asociación Nacional de Funcionarios de Transporte Urbano, Union North America, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial y la OMS) para reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en ciudades y

países de ingresos medianos y bajos<sup>21</sup>. Se benefician de esta iniciativa cinco países, a saber, China, Filipinas, la India, la República Unida de Tanzania y Tailandia, y diez ciudades, a saber, Accra, Addis Abeba, Bandung (Indonesia), Bangkok, Bogotá, Fortaleza (Brasil), Ciudad Ho Chi Minh, Mumbai (India), São Paulo (Brasil) y Shanghai (China). El programa actuará a nivel nacional para reforzar la legislación relativa a la seguridad vial. Además, está proporcionando financiación para elaborar una serie de informes sobre la situación de la seguridad vial en el mundo.

72. El Banco Europeo de Inversiones invierte en seguridad vial de acuerdo con su política de préstamos para transporte dentro de la Unión Europea financiando componentes de seguridad de proyectos de construcción y rehabilitación. También trata de trasladar las obligaciones existentes en la Unión Europea y las enseñanzas extraídas de ella a todos los países en que el Banco realiza operaciones, y utiliza la seguridad vial como requisito básico para que ciertos tipos de proyectos puedan recibir financiación. El Banco continúa proporcionando financiación para investigación y desarrollo de nuevas tecnologías, como los sistemas de seguridad activos y pasivos utilizados en automóviles, vehículos comerciales y motocicletas. Fuera de la Unión Europea, el Banco concede subvenciones para llevar a cabo campañas de concienciación sobre seguridad vial en proyectos financiados conjuntamente con otros asociados para el desarrollo. Las campañas coinciden con la conclusión de proyectos viales y suelen dirigirse a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito. Durante 2014 y 2015 se añadieron tres posibles planes con actividades de concienciación en Kenya, Papua Nueva Guinea y Timor-Leste.

73. Varios asociados, como el Banco Mundial, la FIA Foundation y el Departamento de Transporte de los Estados Unidos, han proporcionado financiación para que los representantes de los países de bajos ingresos puedan asistir a la segunda conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial.

74. Organizaciones del sector privado como Johnson & Johnson, Jansen, Michelin, Shell, Toyota y Total, así como la Iniciativa Mundial de Seguridad Vial, han proporcionado financiación para diversos proyectos de seguridad vial de países de ingresos bajos y medianos y actos de la sociedad civil.

## VIII. Conclusiones y recomendaciones

**75. Desde que se publicó el informe anterior, la comunidad de la seguridad vial ha llevado a cabo muchas actividades a nivel nacional, regional y mundial.**

**76. Sin embargo, es necesario adoptar más medidas para alcanzar la meta del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y de los objetivos de desarrollo sostenible de reducir el número de muertes, en particular protegiendo a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito, aprobando y aplicando la legislación sobre seguridad vial y mejorando la seguridad de los vehículos y la infraestructura.**

**77. Sigue siendo complicado conseguir apoyo financiero, pero se necesita más financiación para llevar a cabo actividades de seguridad vial.**

<sup>21</sup> Véase [www.bloomberg.org/press/releases/bloomberg-philanthropies-global-road-safety-program-inviting-select-cities-countries-compete-funding-support/](http://www.bloomberg.org/press/releases/bloomberg-philanthropies-global-road-safety-program-inviting-select-cities-countries-compete-funding-support/).

78. Para garantizar que el Decenio de Acción para la Seguridad Vial logre el objetivo de salvar cinco millones de vidas, se recomienda que la Asamblea General exhorte a los Estados Miembros a:

a) Abordar la seguridad vial de manera holística, empezando por aplicar o seguir aplicando un buen sistema de gestión de la seguridad vial en el que exista un organismo principal; los departamentos de carreteras/transporte, policía/justicia, sanidad y educación cooperen entre sí; se elaboren planes nacionales de seguridad vial en consonancia con el Plan Mundial para el Decenio; y se fijen unas metas cuantitativas para reducir las lesiones y muertes;

b) Adherirse a los instrumentos jurídicos internacionales de las Naciones Unidas relativos a la seguridad vial, como la Convención sobre la Circulación Vial y la Convención sobre la Señalización Vial, ambas de 1968, y promover y aplicar dichos instrumentos;

c) Redactar legislación amplia sobre los factores de riesgo y protección, proteger a los transeúntes y al equipo de respuesta inicial, y reforzar el cumplimiento para alcanzar la meta fijada por la Asamblea General de incrementar la proporción de países que cuentan con legislación amplia hasta el 50% de aquí a 2020;

d) Reforzar el cumplimiento de la legislación existente y potenciar la labor de promoción para reducir las lesiones y muertes;

e) Mejorar la calidad de los datos sobre seguridad vial, lo que supone intensificar los esfuerzos para recopilar datos apropiados para la gestión de la seguridad vial, como los relativos a los efectos económicos, sociales y para la salud, y a la eficacia de las intervenciones en función de los costos, y hacer un seguimiento de los progresos realizados en materia de seguridad vial;

f) Fortalecer y mejorar la atención previa a la hospitalización y los servicios de tratamiento de traumatismos y de rehabilitación;

g) Mejorar la infraestructura, en particular el 10% de carreteras que más volumen de tráfico tienen, y establecer unos objetivos apropiados en cuanto a la calificación mediante estrellas de la infraestructura viaria en relación con todos los usuarios pertinentes, así como adoptar un estándar mínimo de tres estrellas y realizar auditorías de la seguridad vial en todas las carreteras de nueva construcción;

h) Incrementar la financiación destinada a iniciativas relativas a la seguridad vial e idear mecanismos de financiación sostenibles e innovadores;

i) Conseguir apoyo político y compromiso financiero para los objetivos de desarrollo sostenible a fin de alcanzar la ambiciosa meta de reducir a la mitad el número de muertes causadas por accidentes de tráfico de aquí a 2020;

j) Observar el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico;

k) Participar activamente en la segunda conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial, que se celebrará en el Brasil en noviembre de 2015.

**79. La Asamblea General tal vez desee también alentar a los Estados Miembros a:**

- a) **Respaldar un proceso de elaboración de indicadores y metas mundiales, regionales y nacionales en materia de seguridad vial;**
  - b) **Tomar medidas sobre la base de los resultados, las conclusiones y las recomendaciones de los informes de la OMS sobre la situación de la seguridad vial en el mundo;**
  - c) **Desarrollar y aplicar estrategias en las que se preste especial atención a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito;**
  - d) **Participar en programas de evaluación de nuevos modelos de automóviles;**
  - e) **Solicitar que se presente un informe sobre estas cuestiones a la Asamblea en su septuagésimo segundo período de sesiones.**
-