

# Década de Acción para la Seguridad Vial

## Antecedentes

De acuerdo a la Organización Mundial de la Salud, cada año mueren más de 1,3 millones de personas en las rutas del mundo entero, y entre 20 y 50 millones padecen traumatismos. Si no se corrigen las tendencias, se estima que a finales de 2030, esas cifras se podrían duplicar.

Aunque hace ya muchos años que las Naciones Unidas y sus Estados Miembros son conscientes de esta amenaza, solo en la última década el tema ha cobrado la importancia que merece entre los problemas internacionales de salud y desarrollo más apremiantes. En 2004, la Organización Mundial de la Salud y el Banco Mundial presentaron por primera vez el Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, en el que se formulaban recomendaciones para que los Estados Miembros mejoraran la situación de la seguridad vial. A ese informe siguieron una serie de resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas y la Asamblea Mundial de la Salud en las que se pedía a los Estados Miembros que asignaran prioridad a la seguridad vial, y tomaran medidas de eficacia comprobada para reducir el número creciente de defunciones y traumatismos en las vías de tránsito de todo el mundo.

**2011  
2020****Decenio para la  
SEGURIDAD VIAL**

En los últimos cinco años, la mayoría de los países han aprobado las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito, que proporcionan orientación sobre el modo de implantar a nivel nacional un enfoque integral para la mejora de la seguridad vial y la reducción de las muertes en rutas. Los traumatismos causados por el tránsito siguen constituyendo un problema de salud pública mundial, sobre todo en los países de ingresos bajos y medianos, que presentan tasas de mortalidad por siniestros de tránsito más elevados que los de ingresos altos. Igualmente, incluso en los países de ingresos altos – donde las tasas de mortalidad han ido descendiendo en las últimas cuatro o cinco décadas –, los siniestros de tránsito siguen constituyendo una causa importante de defunción, traumatismos y discapacidad.

En 2009, la OMS publicó el Informe sobre

la situación mundial de la seguridad vial, el primer estudio sobre el tema a nivel mundial, que abarcó 178 países. Ese mismo año, la Comisión de Seguridad Vial Mundial hizo un llamado para que se instituyera una Década de Acción para la Seguridad Vial. En su propuesta la Comisión abogaba a favor de un esfuerzo de todas las sociedades para hacer frente a la amenazadora crisis de la seguridad vial. La convocatoria quedó reflejada en la «Declaración de Moscú», con la que culminó, con gran éxito, la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, albergada por el Gobierno de la Federación de Rusia en noviembre de 2009. La Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 fue proclamada oficialmente por la Asamblea General de las Naciones Unidas en marzo de 2010 y comenzó, según lo establecido, el 11 de mayo de 2011.

## Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

El Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial desarrolló un Plan Global para la Década 2011-2020, que ha sido realizado en función de los comentarios y sugerencias de un gran número de profesionales, tras una consulta abierta a través de internet. La iniciativa tratará de detener el aumento que registran en todo el mundo las cifras de muertos y heridos causados por el tráfico vehicular terrestre.

A lo largo de esta década, los Estados miembros, entre los que se encuentra Argentina, trabajarán en la elaboración y la aplicación de leyes para limitar la velocidad, disminuir la conducción bajo los efectos del alcohol, y el incremento del uso de cinturones de seguridad, entre otras medidas. Asimismo, se tratará de mejorar la atención traumatológica, perfeccionar las normas de seguridad vial y de los vehículos, y se promoverá la educación en la materia.

El Plan asegura que los traumatismos causados por el tránsito pueden prevenirse. La experiencia sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial.

## Objetivo principal

La Década de Acción para la Seguridad Vial es una oportunidad histórica para ofrecer a los Estados Miembros y sus asociados un marco de acción que a la larga podría llegar a salvar millones

**“En 2009, la Comisión de Seguridad Vial Mundial hizo un llamado para que se instituyera una Década de Acción para la Seguridad Vial.”**

Juntos,  
podemos  
salvar  
millones  
de vidas

## Actividades internacionales

Con el fin de orientar a las naciones de todo el mundo para que logren metas realistas, pero alcanzables, es necesaria una coordinación internacional global.

La coordinación oficializada también proporcionará un mecanismo para facilitar el intercambio entre los Estados Miembros de sus experiencias relacionadas con la consecución de las metas nacionales. El Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial coordinará, bajo el liderazgo de la Organización Mundial de la Salud, diversas actividades mundiales para facilitar y evaluar las repercusiones del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

**“Los traumatismos causados por el tránsito siguen constituyendo un problema de salud pública mundial, sobre todo en los países de ingresos bajos y medianos.”**

de vidas durante sus diez años de duración. El objetivo primordial es vivir en un mundo en el que los usuarios de las vías de tránsito de todo el mundo puedan desplazarse en condiciones de seguridad. La alternativa es sombría: se prevé que, si no se adoptan medidas para atajar la crisis actual, las muertes anuales por siniestros de tránsito pasarán de los 1,3 millones actuales a más de 1,9 millones en 2020. Lo que se propone el Plan es estabilizar primero y reducir después el número de vidas perdidas.

Los principios rectores en que se basa el Plan son los que se incluyen en el enfoque sobre un «sistema seguro», que pretende desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano. Lo primero consiste en aceptar la posibilidad del error humano y, por ende, la imposibilidad de evitar completamente que se produzcan siniestros de tránsito. La finalidad de un sistema seguro es garantizar que los siniestros no causen lesiones humanas graves. El enfoque considera que las limitaciones humanas constituyen una base importante para diseñar el sistema de transporte vial, y que los demás aspectos del sistema, tales como el desarrollo del entorno vial y del vehículo, deben armonizarse en función de tales limitaciones. Los usuarios de las vías de tránsito, los vehículos y el entorno o la red vial se tienen en cuenta de manera integrada, mediante una amplia gama de intervenciones, prestando más atención al control de la velocidad, al diseño de los vehículos y las carreteras que a los enfoques tradicionales de la seguridad vial. Este enfoque supone traspasar gran parte de la responsabilidad de los usuarios de las vías de tránsito a los diseñadores del sistema de transporte vial, entre los cuales destacan los responsables de la gestión vial, la industria automotriz, la Policía, los políticos y los órganos legislativos. No obstante, hay muchos otros agentes que también son responsables, tales como los servicios sanitarios, el sistema judicial, las escuelas y las organizaciones no gubernamentales. Los usuarios de las vías de tránsito tienen la responsabilidad a título individual de atenerse a las leyes y reglamentos.

## Actividades a nivel local

Las actividades durante la Década deberían tener lugar en el plano local, nacional y regional. Se alienta a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales,

## Financiación de las actividades

Las estimaciones iniciales indican que las autoridades viales de todo el mundo gastan hasta 500.000 millones de dólares anuales en infraestructura viaria. Destinar aunque sea una pequeña proporción de estos fondos al cumplimiento de los objetivos de la Década debería ser una prioridad de los países. Sin embargo, para aplicar acertadamente el plan de acción puede ser necesaria la asignación de recursos adicionales considerables, en particular por parte de los países mismos, pero también de las partes interesadas de los sectores público y privado.

ejecuten las actividades de conformidad con los cinco pilares siguientes:

• **Gestión de la seguridad vial:** Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.

• **Vías de tránsito y movilidad más seguras:** Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de rutas en beneficio de todos los usuarios, especialmente de los más vulnerables (los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las rutas teniendo en cuenta la seguridad.

• **Vehículos más seguros:** Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

• **Usuarios de vías de tránsito más seguros:** Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

• **Respuesta tras los siniestros:** Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los siniestros de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

**“ si no se adoptan medidas para atajar la crisis actual, las muertes anuales por siniestros de tránsito pasarán de los 1,3 millones actuales a más de 1,9 millones en 2020”**

### Fuentes:

- Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 - Naciones Unidas
- Organización Mundial de la Salud