



Asamblea General

Distr. general
7 de agosto de 2003
Español
Original: inglés

Quincuagésimo octavo período de sesiones

Tema 162 del programa provisional*

Crisis de seguridad vial en el mundo

Crisis de seguridad vial en el mundo

Informe del Secretario General

Resumen

El presente documento responde a la resolución 57/309 de la Asamblea General. En él se trata el tema de las lesiones sufridas en el tráfico vial y los retos relacionados con la prevención de los choques en carretera y sus consecuencias. Se subraya que las lesiones en el tráfico vial plantean una crisis de salud pública a nivel mundial que requiere medidas urgentes a nivel nacional e internacional. Se describe la magnitud del problema, las consecuencias sanitarias, sociales y económicas y los factores de riesgo y los determinantes que predisponen a determinados grupos a la vulnerabilidad a resultar lesionados en el tráfico vial. Sobre la base de las aportaciones recibidas para preparar este documento, se utilizan ejemplos concretos de intervenciones aplicadas por países u organizaciones para poner de relieve el hecho de que es posible prevenir las lesiones por tráfico vial y se debaten las características que deben tener las estrategias de intervención para lograr éxito. En el documento se pide a los Estados miembros, en particular a los países en desarrollo, que estimulen un nuevo nivel de compromiso al encarar el problema de la seguridad vial. También se recomienda preparar el informe de seguimiento sobre las medidas tomadas y la vigilancia de las tasas nacionales de lesionados y muertos en el tráfico vial.

* A/58/150.



I. Introducción

1. Las lesiones causadas por el tráfico vial constituyen un problema mundial que afecta a todos los sectores de la sociedad. Hasta la fecha, se ha prestado escasa atención a la seguridad vial tanto a nivel internacional como a nivel nacional. Esto se ha debido en parte a los siguientes factores: falta de información sobre la magnitud del problema y las posibilidades de prevenirlo; un planteamiento fatalista con respecto a las colisiones en carretera; y falta de la responsabilidad política y la colaboración multidisciplinaria que se requiere para hacer frente al problema con eficacia. Sin embargo, puede hacerse mucho para reducir el problema de los accidentes de tráfico. Muchos países de elevados ingresos han sido capaces de reducir sus tasas de lesiones por tráfico vial en más de un 50% en los últimos decenios. El presente documento expone la información disponible actualmente sobre lesiones ocasionadas por el tráfico vial y los retos a que todavía hay que hacer frente al encarar este problema.

2. Hasta ahora, los siguientes Estados Miembros han presentado informes en respuesta a la resolución 57/309 de 22 de mayo de 2003 proporcionando ejemplos de cómo están encarando el problema de las lesiones por tráfico vial: China, Eslovaquia, Finlandia, Omán, Polonia y Tailandia.

3. El presente informe fue preparado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y se ha revisado para incluir en él observaciones de los siguientes departamentos y otras entidades del sistema de las Naciones Unidas: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), Comisión Económica para África (CEPA), Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP), Comunidad Económica para Europa (CEPE), Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO), Departamento de Asuntos Económicos y Sociales, División de Políticas Sociales y Desarrollo, División de Población, División de Estadística, Fondo Monetario Internacional (FMI) y Banco Mundial. Las observaciones de los organismos contribuyentes que se han utilizado para la preparación del informe pueden consultarse en la Dependencia de Prevención de Lesiones no Intencionales del Departamento de Prevención de Lesiones y Violencia de la Organización Internacional del Trabajo (OIT).

II. Magnitud del problema

4. Se calcula que en 2000 aproximadamente 1.260.000 personas murieron en el mundo como consecuencia de lesiones sufridas por accidentes de tráfico. Las lesiones padecidas en accidentes de tráfico son causa del 2,2% de la mortalidad en el mundo, y responsables del 25% del total de las muertes producidas por lesiones. En el mundo entero, las lesiones son una de las principales causas de fallecimiento de las personas de 15 a 44 años de edad, y las lesiones sufridas en accidentes de tráfico son responsables del 25% del total de fallecimientos por lesiones.

5. Las lesiones sufridas en accidentes de tráfico también tienen graves consecuencias en cuanto a los problemas de salud que causan. En 2000, las colisiones de tráfico figuraron en el noveno lugar entre las causas de mortalidad y morbilidad, al causar el 2,8% del total de muertes y discapacidades en el mundo. Las proyecciones de la Organización Mundial de la Salud (OMS) indican que en 2020 las lesiones

sufridas en accidentes de tráfico podrían constituir la tercera causa de muerte y discapacidad, por delante de otros problemas de salud tales como la malaria, la tuberculosis y el VIH/SIDA.

III. Los afectados

6. El número total y las tasas de lesionados en accidentes de tráfico varían según las regiones, la edad, el género y el tipo de usuario vial.

7. La mayoría de las lesiones sufridas por accidentes de tráfico afectan desproporcionadamente a las personas de los países de bajos y medianos ingresos. Aunque el número de vehículos de motor per cápita es considerablemente mayor en los países de elevados ingresos, los países de bajos y medianos ingresos tienen tasas más altas de lesionados y fallecidos en colisiones de carretera. Por ejemplo, en 2000 las lesiones sufridas en accidentes de tráfico mataron a más de 1 millón de personas en los países de bajos y medianos ingresos (90% de la mortalidad mundial debida a colisiones de vehículos de motor), y a 125.000 (10%) en los países de elevados ingresos.

8. La magnitud del problema de las lesiones por accidentes de tráfico varía considerablemente según la región geográfica. De las 1.260.000 muertes producidas por esos accidentes en 2000, más de una tercera parte (435.000) tuvieron lugar en Asia sudoriental. Aunque Asia sudoriental tiene la mayor proporción en números absolutos de las muertes producidas en accidentes de carretera a nivel mundial, África registra la tasa más alta de fallecimientos por accidentes de tráfico, con 28 muertes por 100.000 habitantes. Los problemas de salud, o la morbilidad resultante de las lesiones producidas por los accidentes de tráfico también difieren considerablemente de una región a otra, y la de Asia sudoriental registra más de un tercio de la morbilidad resultante de las lesiones sufridas por tráfico de carretera cada año. Cuando se comparan las muertes con el nivel de motorización, la variación regional es diferente. Por ejemplo, Suecia tiene una tasa relativamente baja, de 1,3 fallecimientos por 10.000 vehículos, mientras que en algunos países africanos la tasa es de más de 100 muertes por 10.000 vehículos.

9. Las lesiones sufridas en accidentes de tráfico conllevan problemas de equidad. Afectan desproporcionadamente a los pobres de los países en desarrollo, en los que la mayoría de las víctimas de colisiones viales son usuarios vulnerables de las carreteras (peatones, ciclistas, niños, pasajeros). Las cifras sobre las lesiones sufridas por los peatones en los países más desarrollados también muestran pronunciados desniveles según la clase social, y los niños en situación socioeconómica inferior tienen más probabilidades de fallecer en las colisiones que afectan a peatones que sus contrapartes más acomodados. Otro problema de desigualdad consiste en que los grupos socioeconómicos más pobres tienen menor acceso a los servicios médicos, lo que lleva a diferencias en las posibilidades de recuperación o supervivencia. Una desigualdad importante es la tendencia a invertir cada vez más recursos en la construcción y el mantenimiento de una infraestructura para el transporte motorizado privado, mientras se desatienden las necesidades de transporte público de la mayor parte de la población.

10. Las lesiones causadas por accidentes de tráfico afectan desproporcionadamente a los jóvenes. Más del 50% de la mortalidad mundial debida a lesiones producidas por accidentes de tráfico afecta a jóvenes adultos de 15 a 44 años de

edad. Asimismo, la morbilidad es mayor en este grupo de edad, sobre cuyos miembros recae alrededor del 60% de la morbilidad mundial anual resultado de lesiones producidas por accidentes de tráfico.

11. A nivel mundial, la tasa de mortalidad por lesiones causadas por accidentes de tráfico para los varones es casi tres veces mayor que la de las mujeres. Los varones de Asia sudoriental y África tienen las tasas de mortalidad por lesiones causadas por accidentes de tráfico más altas del mundo. De manera similar, la tasa de morbilidad debida a lesiones producidas por esos accidentes es superior en los hombres que en las mujeres, y esta causa de mala salud afecta desproporcionadamente a los varones de China y la India.

12. Las víctimas mortales como consecuencia de lesiones sufridas por accidentes de tráfico vial varían según el tipo de usuario en las vías (por ejemplo, peatones, ciclistas, ocupantes de vehículos de motor, motociclistas y usuarios de transporte público). Las consecuencias de las lesiones sufridas por accidentes de tráfico vial en estos tipos de usuarios varía considerablemente entre los países de elevados ingresos y los de bajos o medianos ingresos. Por ejemplo, en la mayoría de los países de elevados ingresos, la mayor parte de las muertes producidas por accidentes de tráfico vial afectan a ocupantes de coches (conductores y pasajeros). Sin embargo, en los países en desarrollo las víctimas de esos accidentes suelen ser personas que no poseen un coche ni tienen acceso a él: peatones, motociclistas, ciclistas y usuarios del transporte público. Por ejemplo, según un estudio realizado por la CEPA, en algunos países africanos, en 1997, los peatones fueron las víctimas del 75% de las colisiones en Abidján, del 65% en Nairobi, y del 89% en Addis Abeba.

13. Las tendencias actuales y proyectadas en la motorización indican que el problema de las lesiones producidas por el tráfico vial empeorará, convirtiéndose en una crisis de salud pública mundial. Los datos de muchos países muestran una clara relación entre los crecientes niveles de motorización y el número de muertes producidas en la carretera. El rápido ritmo de motorización en muchos países de bajos y medianos ingresos significa que estos países tendrán menos tiempo para encarar el problema del aumento de las lesiones producidas en accidentes de tráfico vial y para mitigar sus consecuencias adversas. En 1996, la OMS calculó que en 2020 las colisiones en tráfico vial serían la segunda causa de mortalidad y morbilidad en los países en desarrollo. Esto contrasta con el caso de los países de ingresos más elevados, donde el desarrollo a largo plazo significa que el uso de vehículos evoluciona a un ritmo más lento, lo que permite que los esfuerzos para conseguir seguridad en las carreteras evolucionen paralelamente. Por ejemplo, en Finlandia, 30 años de campañas gubernamentales sobre la seguridad vial han llevado a una reducción del 50% del número de víctimas mortales a pesar de que el volumen del tráfico vial se ha triplicado.

IV. Consecuencias sociales y económicas

14. Las lesiones sufridas en accidentes de tráfico vial tienen enormes consecuencias sociales y económicas y, en los particulares, las familias, las comunidades y las naciones.

15. Además de las consecuencias directas físicas y psicológicas en las personas directamente afectadas por las lesiones sufridas en accidentes de tráfico vial, las colisiones en carretera también afectan gravemente a las personas relacionadas con las

víctimas. Las familias, los amigos y las comunidades de las personas directamente afectadas por las lesiones producidas por los accidentes de tráfico vial también pueden sufrir consecuencias adversas sociales, físicas y psicológicas a corto y largo plazo. Por ejemplo, cada año en la Unión Europea resultan muertas por colisiones de tráfico vial más de 50.000 personas, y más de 150.000 quedan discapacitadas de por vida. Esto deja a más de 200.000 familias con algún miembro fallecido o discapacitado de por vida. Con frecuencia, el que resulta discapacitado o muerto como consecuencia de una colisión es el cabeza de familia. Por consiguiente, además de las consecuencias emocionales, los afectados deben hacer frente a la reducción de los ingresos familiares y muchas veces tienen que lidiar con los sistemas de justicia penal y civil.

16. Las lesiones producidas por accidentes de tráfico vial también tienen considerables efectos indirectos: pueden afectar a miembros del público aunque ni ellos ni sus familiares estén directamente implicados en colisiones viales. Por ejemplo, el miedo a las lesiones que pueden sufrirse por accidentes de tráfico vial puede impedir a los ancianos animarse a salir a la calle. En algunos países de elevados ingresos, el creciente uso de los coches ha llevado a una reducción general del paseo y a un aumento de los estilos de vida sedentarios, lo que a su vez tiene consecuencias negativas en forma de una creciente obesidad y problemas cardiovasculares de salud.

17. Las lesiones y las discapacidades resultado de las colisiones de tráfico suponen un gasto importante para las economías, que en esta partida suelen gastar anualmente entre el 1% y el 3% del producto nacional bruto del país. A nivel mundial las estimaciones indican que los costes económicos de las lesiones causadas por accidentes de tráfico ascienden a 518.000 millones de dólares anuales. En los países en desarrollo, los gastos se estiman en 100.000 millones de dólares, el doble de la suma anual destinada a asistencia para el desarrollo a los países en desarrollo. Estos gastos incluyen los gastos médicos directos, además de los gastos indirectos y a largo plazo. Las consecuencias económicas de las lesiones sufridas en accidentes de tráfico vial son especialmente nocivas, en particular para los países que luchan para aliviar la pobreza contra los retos generales que plantea el desarrollo, dado que las personas de los grupos de edad económicamente activos son las más vulnerables a esas lesiones.

18. La cuestión de la seguridad del tráfico es pertinente para los países que procuran promover el desarrollo sostenible. Así se ha puesto de manifiesto en numerosas conferencias, la más reciente de ellas la Cumbre Mundial sobre el Desarrollo Sostenible de 2002. Se ha recomendado que en los países en desarrollo en rápida motorización, se integren en el desarrollo urbano y la planificación del transporte y que se aumente el recurso al tránsito de masas y a modos alternativos de transporte. Estas actividades podrían contribuir a mitigar los efectos adversos de la creciente motorización.

V. Falta de información

19. En muchos países, la calidad de los datos utilizados para evaluar la seguridad vial es de escasa calidad y los indicadores no están estandarizados, lo que dificulta las comparaciones. Con frecuencia hay discrepancias entre los datos procedentes, por ejemplo, de la policía y los de fuentes relacionadas con los servicios de salud. El escaso nivel de información sobre las lesiones sufridas en accidentes de tráfico

también limita la validez de algunas de las fuentes de datos existentes. Los países que tienen sistemas eficaces de reunión, gestión y análisis de los datos sobre colisiones de tráfico vial utilizan una serie de fuentes transectoriales (por ejemplo de la policía y de los sectores del transporte y la salud).

20. En muchos países se investiga insuficientemente el tema de la seguridad vial. Falta información sobre muchos aspectos del problema. La financiación para las investigaciones relacionadas con las lesiones causadas por accidentes de tráfico vial es desproporcionadamente escasa dadas las consecuencias que tiene tanto en la mortalidad como en la morbilidad. Desde la perspectiva de los gobiernos nacionales y de los organismos de desarrollo, las consecuencias económicas de las colisiones, lesiones y fallecimientos producidos por accidentes de tráfico vial tienen una importancia fundamental. Sin embargo, muchos países carecen de los datos necesarios para calcular adecuadamente los costos de las colisiones del tráfico vial y sus consecuencias, evaluar la eficacia en cuanto a costos de las estrategias de prevención y decidir qué prioridad dar a las diversas estrategias de intervención.

21. La falta de investigación significa que la magnitud del problema, sus consecuencias y el costo y eficacia de las intervenciones no llegan a entenderse plenamente, en particular en los países de bajos y medianos ingresos.

VI. Factores y determinantes de riesgo

22. Se han determinado ciertos factores que afecten a la probabilidad de resultar lesionado en un accidente de tráfico y que pueden modificarse mediante intervenciones. Los factores pueden considerarse en el ámbito de un “enfoque de sistemas” encaminado a identificar todas las fuentes que contribuyen a las colisiones y a continuación tratar de reducir sus consecuencias. Por consiguiente, pueden considerarse factores determinantes de riesgo en particular para los vehículos, los ocupantes de los vehículos y el medio ambiente vial.

23. *Velocidad.* La reducción de la velocidad del vehículo es una prioridad para prevenir las colisiones en carretera. Según varios estudios sobre las consecuencias de la velocidad en cuanto a lesiones sufridas en accidentes de tráfico, una reducción del 1% de la velocidad disminuye las probabilidades de lesión en un 2% a 3%, y los casos de accidentes mortales en aproximadamente el doble. Las consecuencias en cuanto a lesiones en los peatones también se ven muy afectadas por la velocidad del vehículo: cuando la velocidad de un coche aumenta de 30 a 50 kilómetros por hora, la probabilidad de muerte de un peatón se multiplica por ocho. La presión de los pares es un factor que contribuye a que los vehículos circulen a alta velocidad, al igual que el que los fabricantes de vehículos presenten la velocidad como un atributo deseable. La competición entre los vehículos comerciales, práctica común en muchos países en desarrollo, también lleva a circular a mayor velocidad y a aumentar el riesgo de colisión. Medidas sencillas como placas antirruídos e imposición de límites a la velocidad pueden reducir la velocidad y las lesiones.

24. *El alcohol.* Se ha demostrado que los conductores y peatones con cierto nivel de alcohol en el cuerpo tienen más probabilidades de verse afectados por las colisiones de tráfico que los que no han bebido, y también de que sus lesiones sean más graves. Se ha demostrado que medidas adecuadas de imposición de la ley contra quienes conducen bebidos han sido eficaces para reducir las probabilidades de que los accidentes de tráfico vial produzcan víctimas mortales y discapacitados.

25. *Cascos.* En los países de bajos y medianos ingresos que se están motorizando rápidamente, el número de motocicletas crece de manera espectacular, con un aumento paralelo de las lesiones en la cabeza. Los estudios de los países de menos ingresos han demostrado que el uso de cascos bien diseñados reduce el riesgo de heridas en la cabeza en los accidentes de carretera entre un 20% y un 45%. Sin embargo, en los países de bajos ingresos es infrecuente el uso de esos cascos, ya que se considera que dan calor, son incómodos y caros. Los cascos contruidos a nivel local en los países de bajos y medianos ingresos no siempre están diseñados de manera adecuada, por lo que ofrecen poca protección en caso de colisión. Un casco diseñado concretamente para adaptarse al ambiente y a la situación en los países de bajos y medianos ingresos, combinado con leyes que exijan el uso del casco y medidas eficaces para aplicar esa ley podrían reducir considerablemente el número de víctimas mortales y lesionados entre los motociclistas.

26. *Artículos para aumentar la seguridad (cinturones en los asientos, asientos especiales para los niños).* Se ha demostrado que el uso de cinturones reduce considerablemente la gravedad de las lesiones en las colisiones de tráfico. Las investigaciones recientes parecen indicar que el uso de cinturones por los ocupantes de los asientos de delante reduce el riesgo de fallecimiento en una colisión en aproximadamente 61%. De manera similar, la no utilización o el uso inadecuado de cinturones para limitar el movimiento de los niños aumenta el riesgo de lesiones. Por ejemplo, un estudio hecho en Grecia indicó que dos terceras partes de las lesiones sufridas por niños en colisiones podrían haberse evitado mediante un uso adecuado de cinturones. A pesar de ello, el uso de asientos de seguridad para niños y la inmovilización adecuada de los niños suele variar ampliamente entre países. Evidentemente, estos artículos de seguridad pueden proteger a los ocupantes de los vehículos pero no protegerán a los usuarios vulnerables de las carreteras.

27. *Terapia del trauma.* En muchos países se da una ausencia sorprendente de servicios de gestión del trauma una vez que se han producido las colisiones. La falta de atención eficaz y puntual antes de ingresar en el hospital y los largos períodos que transcurren entre la colisión y la admisión en el hospital (sobre todo en las zonas rurales) son factores que contribuyen al resultado de las lesiones por accidentes de tráfico. Una vez en el marco hospitalario, la insuficiente disponibilidad de personal capacitado, medicinas y suministros en las salas de emergencia también contribuye a la mortalidad y a la morbilidad resultante de las colisiones de carretera.

28. *Diseño de las carreteras y el medio ambiente de las pistas.* Hay grandes posibilidades de reducir las lesiones por accidente de tráfico mejorando el diseño y el mantenimiento de las carreteras. Por ejemplo, un medio eficaz de mejorar la seguridad en las carreteras consiste en mejorar las señalizaciones e indicaciones. Las evaluaciones de la seguridad deberían incluirse en la planificación de la infraestructura vial a fin de eliminar riesgos evitables, en particular los que corren los usuarios vulnerables de las carreteras.

29. *Aplicación de normas de seguridad vial.* La introducción de normas mínimas de seguridad vial (tales como límites a la velocidad, normas contra la conducción en estado de embriaguez, concesión de licencias, a conductores y vehículos, etc.) son elementos fundamentales del éxito de las estrategias para reducir las lesiones por accidentes de tráfico vial.

30. *Imposición de normas de seguridad de tráfico.* La imposición de las normas sobre seguridad en las carreteras constituye un factor crítico para reducir las lesiones

sufridas en accidentes de tráfico vial. La experiencia de los países industrializados muestra que las medidas para promover los cambios de comportamiento por parte de los usuarios viales se ven influidas de manera decisiva por el nivel de imposición de la ley por las autoridades públicas. Por consiguiente, es importante en extremo hacer intervenir a los organismos de imposición de la ley en el desarrollo de las políticas de seguridad vial. Por ejemplo, en Eslovaquia, el Departamento de Policía de Tráfico desempeña una función instrumental en planificar las estrategias de seguridad vial y en la imposición activa de las medidas aplicadas. Sin embargo, en muchos países de bajos y medianos ingresos, la insuficiencia de recursos, problemas administrativos y la corrupción pueden contribuir a un escaso nivel de imposición de la ley.

31. *Mejoramiento de la seguridad de los vehículos.* En los últimos años se han registrado progresos importantes en cuanto a la protección de los ocupantes de los vehículos mediante la introducción de normas legislativas para regular el impacto de las colisiones frontales y laterales. Sin embargo, todavía no se han conseguido progresos similares con respecto a las lesiones sufridas por los peatones. Los traumas craneales causados por golpes de los parachoques y cascos son responsables del 80% de las lesiones graves en las colisiones contra peatones. La protección de los ocupantes de los vehículos y de los peatones pueden mejorarse aún más garantizando que los vehículos se equipen con dispositivos y mecanismos de seguridad adecuados. Se requieren leyes y medidas de imposición de la ley para garantizar unas normas mínimas de seguridad para el diseño de las partes frontales de los vehículos de motor a fin de hacerlos menos peligrosos. También se requiere esforzarse en mayor medida para promover tecnologías de seguridad que puedan contribuir a la prevención de las colisiones.

32. *Falta de programas de inspección de vehículos.* La falta de un mantenimiento adecuado de los vehículos y los vehículos pesados es un factor que contribuye al problema de las lesiones por accidentes de tráfico vial. En muchos países no hay normas de inspección que requieran el registro anual de los vehículos. Esto puede deberse a falta de servicios de capacitación para el personal de inspección, insuficiencia de recursos y/o la baja prioridad que se da a este problema.

VII. Estrategias de intervención

33. Las colisiones de carretera pueden prevenirse. No obstante, hasta la fecha los esfuerzos por encarar el problema de las lesiones sufridas en accidentes de tráfico vial han sido ineficaces en muchas ocasiones. Una de las razones de ello puede ser la tendencia a que esas lesiones se consideren ámbito de competencia de un solo sector determinado. Un examen de las estrategias que han conseguido éxito para reducir las lesiones de tráfico vial indica que es urgentísimo pasar a un planteamiento multisectorial en el que la salud pública desempeñe una función instrumental.

34. El planteamiento tradicional para encarar el problema de las colisiones de carretera ha consistido en hacer recaer la responsabilidad de las colisiones en el usuario de la carretera. Las políticas de seguridad vial surgidas de esta perspectiva han tendido a basarse en la educación, la supervisión y la imposición de la ley.

35. Se requiere un planteamiento que reconozca la falibilidad de los usuarios viales y que esté encaminado a reducir las colisiones de carretera diseñando un medio ambiente de tráfico que tenga presentes sus limitaciones. En un planteamiento de

sistemas, no solamente el conductor, sino también el medio ambiente (la infraestructura) y el vehículo mismo se consideran parte del sistema en el que se producen las lesiones por accidente de tráfico. Cada uno de estos tres componentes tiene aspectos que contribuyen a la probabilidad de que se dé una colisión en carretera y/o a la gravedad de las colisiones. Por ejemplo, se ha demostrado que la fatiga del conductor aumenta la probabilidad de la colisión; si el diseño del vehículo es viejo, poco seguro, puede aumentar la probabilidad de que se produzcan víctimas mortales en una colisión; la señalización poco clara de las intersecciones puede llevar a un mayor número de colisiones. A este enfoque de los sistemas le interesa identificar las fuentes de riesgo y la mitigación consiguiente de estos factores. Por lo tanto, el enfoque abarca a quienes construyen y operan el sistema vial y los fabricantes de vehículos, como partes igualmente instrumentales para reducir las lesiones de tráfico vial. Por ejemplo, en Finlandia, un comité consultivo de seguridad vial tiene metas específicas que el Gobierno decide. El objetivo es influir en la legislación y en su imposición en lo relativo a la seguridad vial, mejorar los aspectos del medio ambiente vial que contribuyen a las colisiones de tráfico vial y a integrar la seguridad vial en todas las políticas que tienen consecuencias directas en la situación de seguridad vial del país.

36. En los países desarrollados, cierto número de estrategias y políticas han contribuido a conseguir reducciones espectaculares en las colisiones viales. Sin embargo, estas estrategias no pueden transferirse sencillamente a los países en desarrollo. El reto consiste en adaptar y evaluar estas estrategias, o en crear otras nuevas para los países en desarrollo, en particular para aquellos en los que el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico aumenta a un ritmo alarmante.

37. Además mediante la prevención de las lesiones, las consecuencias de las colisiones de tráfico pueden reducirse mediante el establecimiento de un sistema general y eficaz de terapia del trauma. Por ejemplo, Omán ha elaborado un sistema general sobre el trauma que incluye servicios prehospitalarios y hospitalarios, la rehabilitación de los supervivientes de las colisiones de tráfico y el registro de los traumas para reunir datos detallados sobre las consecuencias y los costos de las lesiones producidas por el tráfico vial.

38. Los sistemas de salud pública tienen un importante papel que desempeñar en la prevención de las lesiones por accidentes de tráfico. En particular, su función debería incluir lo siguiente:

- La reunión de datos: para demostrar las consecuencias de las lesiones en la salud y en la economía, recopilación de datos sobre las lesiones fatales y no fatales y coordinación de éstos con otras fuentes de datos (por ejemplo, la policía, el juez de instrucción).
- La garantía de servicios y rehabilitación adecuada para todos los lesionados.
- La supervisión y evaluación de las intervenciones de seguridad vial.
- La promoción de un planteamiento sectorial para con la prevención de las lesiones producidas por el tráfico de carretera.

39. Se requiere una enérgica promoción política. La seguridad vial es una cuestión política que muchas veces entraña tensiones entre diversos sectores de la sociedad. Por ejemplo, el mejoramiento de los derechos de los usuarios vulnerables de las carreteras puede entrañar tensiones con quienes se muestran a favor de aumentar la

motorización para los desplazamientos. Además, se suele adolecer de falta de claridad en cuanto al papel y las responsabilidades exactas del gobierno a los niveles local, nacional e internacional, lo que entorpece la eficacia y sostenibilidad de las actividades políticas de promoción.

40. El mejoramiento de la seguridad vial requiere un firme compromiso político por parte de los gobiernos. Por ejemplo, en Polonia y Tailandia los programas nacionales de seguridad vial están dirigidos por el Viceprimer Ministro y el Primer Ministro Adjunto, respectivamente. No obstante, esta voluntad política debe verse apoyada por la colaboración de otras partes creíbles interesadas en la seguridad vial (por ejemplo, organizaciones de víctimas, fabricantes de vehículos). Además del apoyo recibido de los que establecen las políticas, las mejoras en la seguridad vial requerirán una ciudadanía informada que se dé cuenta de que las lesiones de tráfico son un problema que se puede prevenir. Los indicadores de voluntad política incluyen programas establecidos de seguridad vial con una supervisión periódica y con financiación explícita y periódica, para que se pueda mantener el primer ímpetu de los programas iniciados. Estos programas deben basarse en la legislación nacional y en las convenciones internacionales pertinentes, incluidas las convenciones de Viena sobre tráfico vial y señalización de carreteras.

VIII. Conclusiones y recomendaciones

41. **El presente documento ha hecho hincapié en las enormes consecuencias de las lesiones causadas por accidentes de tráfico vial en cuanto a mortalidad, morbilidad y costos sociales y económicos. Además, la evidencia sugiere que el aumento mundial de las lesiones por accidentes de tráfico vial no ha hecho más que empeorar, y que se cobrará un número de víctimas particularmente elevado en los países en desarrollo.**

42. **A pesar de la magnitud del problema de las lesiones producidas por accidentes de tráfico vial y sus grandes consecuencias en la mortalidad y la morbilidad en el mundo entero, la financiación y la investigación de este problema han sido limitadas tanto a nivel nacional como internacional. Esto es cierto en particular por lo que respecta a los países de escasos y medianos ingresos, sobre los que recae una parte desproporcionada de la carga y donde el problema puede ser de carácter fundamentalmente diferente. Las intervenciones requeridas cuando la mayoría de las víctimas son peatones pueden ser muy diferentes de las que se necesitan cuando la mayoría de las víctimas son conductores o pasajeros que viajan en el interior de vehículos bien protegidos. Se requieren con urgencia más investigaciones para analizar adecuadamente el problema y poder establecer estrategias eficaces y efectivas en cuanto a costos para la prevención de las colisiones de tráfico vial en distintos marcos.**

43. **Las lesiones producidas por accidentes de tráfico de carreteras pueden prevenirse. Cuando se aplican las intervenciones adecuadas, modestas inversiones pueden conseguir reducciones notables de las lesiones por accidentes de tráfico. Es mucho lo que los Estados Miembros, las Naciones Unidas y los organismos pueden hacer si ponen en común sus recursos y conocimientos y establecen asociaciones. En muchas regiones ya se han establecido asociaciones de esta índole. Por ejemplo, en 1984 la CEPA organizó el Primer Congreso Africano sobre Seguridad del Tráfico, cuyo objetivo era mejorar la identificación y**

cuantificación de los problemas de seguridad de las carreteras del continente. En reuniones posteriores del Congreso se ha utilizado esta base para centrar las estrategias que podrían utilizarse para reducir las colisiones viales en la región.

44. Se recomienda a la Asamblea General que:

a) Pida al sistema de las Naciones Unidas que procure encarar la crisis de seguridad vial en el mundo. En particular, se recomienda que se preste asistencia a los organismos pertinentes para desempeñar actividades adicionales proporcionadas con la magnitud del problema y que se determine un órgano de coordinación en el ámbito del sistema de las Naciones Unidas para facilitar y coordinar estas actividades dentro de las Naciones Unidas y entre los organismos multilaterales de las Naciones Unidas. Diferentes organismos pueden aportar diferentes especialidades y recursos que pueden utilizarse de manera eficaz para encarar este problema. Por ejemplo, la OMS, el Banco Mundial, las comisiones económicas de las Naciones Unidas y el UNICEF pueden ayudar en la reunión de datos. El Banco Mundial y la CEPE pueden prestar apoyo a las políticas de seguridad vial. La OMS proporciona asesoramiento en cuanto a servicios de salud de emergencia. El Banco Mundial o el Fondo Monetario Internacional podrían prestar apoyo financiero a las actividades de seguridad vial. La mayoría de los organismos de las Naciones Unidas podrían integrar el tema de la seguridad vial en otras políticas, como las relativas al desarrollo sostenible, el medio ambiente, el género, los niños o las personas de edad;

b) Pida a los Estados Miembros, en particular a los países en desarrollo que soportan una gran proporción de la carga que imponen las lesiones por accidentes de tráfico vial, que encaren el problema de las lesiones por accidentes de tráfico y reduzcan las consecuencias negativas de las colisiones en carretera. Esto podría incluir la adhesión a las convenciones internacionales que ya hacen frente al problema, la aplicación de éstas, y la preparación de otras nuevas en esferas desatendidas por las convenciones existentes. Por ejemplo, Eslovaquia está integrando todas las normas pertinentes de la Unión Europea en sus propias leyes, además de elaborar nuevas enmiendas a las leyes de seguridad vial del país;

c) Inste a cada Estado Miembro a que evalúe su propio problema y su propia situación de seguridad vial. Esto incluye promover y facilitar investigaciones que creen capacidad y mejoren los métodos de reunión de datos y alentar la colaboración entre los diversos sectores a fin de poder mejorar la eficacia de la vigilancia y de la gestión y evaluación de los datos. Una evaluación adecuada del problema de las lesiones por accidentes de tráfico vial entraña reunir datos no sólo sobre las muertes y la morbilidad sino también sobre las consecuencias económicas de esas lesiones, a fin de poder compararlas con otros problemas o prioridades gubernamentales;

d) Abogue a favor de mantener y aumentar la financiación para incluir el problema de las lesiones causadas por accidentes de tráfico vial en los programas prioritarios de las organizaciones de las Naciones Unidas, sobre todo por lo que respecta a los países de bajos y medianos ingresos;

e) Recomiende a los Estados Miembros que procuren garantizar la disponibilidad de una cantidad de recursos suficientes y proporcionados a la

magnitud del problema de la seguridad vial en sus países, lo que incluye identificar nuevas fuentes de ingresos en un vínculo lógico con la seguridad vial;

f) Recomiende que el liderazgo de las actividades relativas a la seguridad vial quede en manos de los Gobiernos de los Estados Miembros. Se requiere un organismo o centro de coordinación determinado que sea responsable de los problemas de seguridad vial y rinda cuentas por ellos, con autoridad y recursos suficientes para desempeñar un papel de liderazgo. Este organismo debe ser responsable de hacer participar a otras organizaciones y órganos de ámbito gubernamental, a fin de crear un ambiente que conduzca al fomento de la seguridad vial. De manera similar, el organismo debe ser responsable de alentar la participación de los ciudadanos en las actividades de seguridad vial. Por ejemplo, Omán ha establecido un comité nacional de seguridad vial, institución independiente cuya competencia incluye legislación, promoción, mejoramiento de los servicios de transporte y sensibilización sobre el problema de la seguridad vial;

g) Aliente a los Estados Miembros a preparar y aplicar una estrategia nacional de prevención de las lesiones causadas por accidentes de tráfico vial y planes de acción pertinentes;

h) Aliente a los Estados Miembros a facilitar una colaboración multisectorial entre diversos ministerios y sectores. Hasta la fecha se han echado en falta actividades de colaboración entre los sectores dentro de los países, lo que se ha reflejado a nivel internacional, donde los esfuerzos de las Naciones Unidas y otras partes interesadas han permanecido fragmentados. El sector de la salud pública debe desempeñar su papel en estas asociaciones;

i) Recomiende a los Estados Miembros que apliquen medidas concretas para prevenir las colisiones de tráfico vial y reducir al mínimo sus consecuencias. Estas acciones deben basarse en la evidencia y en un análisis constructivo de las lesiones causadas por accidentes de tráfico vial, y debe ser culturalmente apropiado y ensayarse a nivel local. Las medidas concretas aplicadas deben formar parte de una estrategia más amplia para encarar eficazmente el problema de las colisiones de carretera;

j) Apoye el desarrollo de una capacidad nacional mediante la cooperación internacional. Debe alentarse a los Estados Miembros a que creen, apoyen y sostengan redes y asociaciones a los niveles nacional, regional y mundial, a fin de alentar una colaboración efectiva en los problemas del tráfico vial;

k) Pida a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que añadan a sus programas de trabajo respectivos actividades que i) promuevan las mejores prácticas regionales relativas a los asuntos relacionados con la seguridad vial, ii) presten asistencia a los Estados Miembros para determinar normas de seguridad vial pertinentes para sus ambientes respectivos, iii) apoyen los programas de creación de capacidades humanas y técnicas relativas a la seguridad vial, iv) elaboren y apliquen políticas sostenibles de transporte que incluyan la seguridad vial, v) adopten enfoques multisectoriales para con la seguridad vial con metas claras y estructuras de gestión pertinentes y vi) elaboren estrategias a corto y mediano plazo para encarar las prioridades de la seguridad vial. Estas actividades deben ser apoyadas mediante la asignación de recursos financieros adicionales;

l) Pida a los Estados Miembros que alienten al sector privado a que desempeñe un papel activo en la seguridad vial. Esto podría incluir redoblar los esfuerzos para conseguir que los vehículos sean seguros por sus ocupantes y para los usuarios vulnerables de las vías de tráfico, por ejemplo aplicando mejores diseños para las terminaciones frontales de los coches. Por ejemplo, en Tailandia varios fabricantes han promovido campañas de seguridad vial, entre ellas una encaminada a desalentar el uso de teléfonos móviles mientras se conduce. También cabría alentar a los empleadores del sector privado a que desempeñen un papel proactivo con respecto a la seguridad vial y apoyen las iniciativas de la sociedad civil con respecto a la seguridad vial.
