



Asamblea General

Distr. general
1° de agosto de 2005
Español
Original: inglés

Sexagésimo período de sesiones
Tema 62 del programa provisional*
Crisis de seguridad vial en el mundo

La crisis de seguridad vial en el mundo: progresos en la aplicación de la resolución 58/289 de la Asamblea General

Nota del Secretario General

El Secretario General transmite por la presente el informe elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre la crisis de seguridad vial en el mundo, de conformidad con la resolución 58/289 de la Asamblea General, de 14 de abril de 2004.

* A/60/150.



Informe del Secretario General

Resumen

En el presente informe, elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en consulta con diferentes asociados, se proporciona información actualizada sobre la aplicación de las recomendaciones formuladas en la resolución 58/289 de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Asimismo, se examinan algunos de los hechos ocurridos en 2004 en relación con la seguridad vial en el mundo a fin de mostrar el considerable impulso que ha tomado esta cuestión. Se describe como el mandato de coordinación otorgado a la OMS al aprobarse la resolución ha dado lugar al establecimiento del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, que es un grupo de trabajo compuesto por 42 organismos y comprometido a hacer frente al problema de la seguridad vial. En el informe se describen las actividades realizadas por los organismos de las Naciones Unidas y otras organizaciones que participan en el grupo de colaboración para trabajar en un marco común y se facilitan ejemplos de la forma en que esos asociados están colaborando en actividades conjuntas para abordar la cuestión de la seguridad vial. Termina proponiendo distintas recomendaciones para que las examine la Asamblea General a fin de acelerar la aplicación en todo el mundo de las actividades relativas a la seguridad vial.

Índice

<i>Capítulo</i>	<i>Párrafos</i>	<i>Página</i>
I. Introducción.	1–9	4
II. Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial.	10–13	6
III. Actividades del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial.	14–27	7
A. Reunión de datos e investigación.	14–15	7
B. Prestación de apoyo técnico.	16–17	8
C. Promoción y políticas.	18–21	8
D. Obtención de apoyo financiero.	22–24	9
E. Mejora de la cooperación entre las organizaciones asociadas.	25–27	10
IV. Conclusiones y recomendaciones.	28–37	11

I. Introducción

1. Las lesiones causadas por accidentes de tráfico constituyen un grave problema de salud pública y una causa importante de muertes y heridas en todo el mundo. Cada año casi 1,2 millones de personas mueren y otros varios millones sufren heridas o discapacidad a consecuencia de accidentes de carretera, principalmente en zonas urbanas de países en desarrollo. Además de los enormes costos económicos y sociales que suponen para las personas, las familias y las comunidades, las lesiones causadas por accidentes de tráfico representan también una gran carga para los servicios sanitarios de los países, especialmente los de los países en desarrollo. Reducir dichas lesiones es importante para tener éxito en el logro de varios objetivos de desarrollo del Milenio, en particular los relacionados con la pobreza y la reducción de la mortalidad infantil, así como con la sostenibilidad ambiental.

2. Las lesiones causadas por accidentes de tráfico pueden prevenirse. Se han identificado distintos factores que aumentan el riesgo de dichas lesiones, como la velocidad inadecuada y excesiva, la falta de uso de cinturones de seguridad y sillas protectoras para los niños, la conducción en estado de ebriedad, la falta de uso de cascos protectores por los conductores de vehículos motorizados de dos ruedas, una infraestructura vial mal diseñada o insuficientemente mantenida y vehículos viejos, mal mantenidos o que no cuentan con dispositivos de seguridad. Las normas y otras medidas impuestas para hacer frente a esos factores de riesgo han dado lugar a un drástico descenso de los accidentes de tráfico en muchos países desarrollados. Asimismo, la experiencia en muchos países ha llevado a concluir que la creación de un organismo directivo para la seguridad vial y una evaluación precisa de la situación de las carreteras del país por lo que respecta a la seguridad son medidas importantes que deben adoptarse para tratar de resolver de manera eficaz el problema de las lesiones causadas por accidentes de tráfico. La comunidad internacional debe tomar la iniciativa de prestar asistencia a los países para determinar las actuaciones en materia de seguridad vial que han resultado eficaces y aplicarlas en sus propios países de la manera más apropiada a cada entorno cultural.

3. El 22 de mayo de 2003, la Asamblea General aprobó la resolución 57/309 sobre la crisis de seguridad vial en el mundo, en la que puso de relieve el rápido aumento en todo el mundo del número de muertos, heridos y discapacitados por accidentes de tráfico, la desproporcionada tasa de letalidad en los países en desarrollo y la repercusión negativa que las lesiones causadas por accidentes de tráfico tenían en la economía nacional y mundial, y pidió al Secretario General que le presentara un informe sobre la crisis de seguridad vial en el mundo. El informe del Secretario General (A/58/228) se presentó en el quincuagésimo octavo período de sesiones de la Asamblea tal como se había pedido. El 5 de noviembre de 2003, la Asamblea aprobó la resolución 58/9, en virtud de la cual, entre otras cosas, decidió celebrar una sesión plenaria el 14 de abril de 2004 con el fin de aumentar la conciencia en las altas esferas sobre la magnitud del problema de las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

4. El 7 de abril de 2004, la Organización Mundial de la Salud (OMS) dedicó el Día Mundial de la Salud al tema de la seguridad vial. Se celebraron actos para conmemorar la fecha en más de 130 países, que incluyeron iniciativas organizadas por los gobiernos, organizaciones no gubernamentales, organismos de las Naciones Unidas, donantes y el sector privado con el propósito de disponer la manera de afrontar el problema de la seguridad vial. En concreto, tenían como objetivo:

sensibilizar al público, promover una nueva legislación sobre seguridad vial, crear organizaciones dedicadas a la seguridad vial y alentar la realización de nuevas investigaciones. Muchas organizaciones que llevan a cabo actividades periódicas sobre seguridad vial las programaron para que coincidieran con el Día Mundial de la Salud a fin de rentabilizar al máximo su repercusión: por ejemplo, la Comisión Económica para Europa (CEPE) dedicó la semana del Día Mundial de la Salud de 2004 a celebrar su cuarta semana sobre la seguridad vial y lanzó una campaña destinada a combatir la conducción agresiva; la Comisión Europea organizó en Dublín (Irlanda) el primer acto oficial de firma de la Carta de Seguridad Vial, cuyo propósito es integrar a la sociedad civil en la tarea de alcanzar la meta de la Unión Europea de reducir a la mitad para 2010 el número de muertes causadas por accidentes de tráfico.

5. El Día Mundial de la Salud, la OMS y el Banco Mundial hicieron público conjuntamente el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, en el que se hace hincapié en el papel de muchos sectores en la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tráfico, se describen los conceptos fundamentales de su prevención, sus consecuencias, los principales determinantes y factores de riesgo, y se subrayan estrategias de intervención eficaces. El informe sirve tanto de instrumento de promoción como de documento técnico y contiene seis recomendaciones importantes sobre lo que pueden hacer los países para hacer frente al problema de las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

6. En su resolución 58/289, titulada “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, la Asamblea General reconoció la necesidad de que el sistema de las Naciones Unidas apoyara la labor para hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo. Asimismo, encomió a la OMS y al Banco Mundial por la iniciativa de presentar el *Informe Mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, que contiene una serie de recomendaciones para orientar la seguridad vial en los países, e invitó a la OMS a que, cooperando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, coordinara las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas. En la resolución, la Asamblea pidió también al Secretario General que, al preparar el informe que debía presentar a la Asamblea General en su sexagésimo período de sesiones, aprovechara los conocimientos especializados de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, así como de la OMS y el Banco Mundial. Por último, subrayó la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional, teniendo en cuenta las necesidades de los países en desarrollo, para tratar de resolver las cuestiones de seguridad vial.

7. El sultanato de Omán impulsó la presentación de la resolución 58/289, que copatrocinaron más de 50 Estados Miembros. Durante el debate, varios oradores hicieron hincapié en la urgencia de abordar la cuestión de la seguridad vial globalmente e instaron a adoptar medidas con el respaldo de las Naciones Unidas. Durante el foro de interesados de las Naciones Unidas, que se celebró al día siguiente, representantes de organizaciones no gubernamentales, el sector privado, instituciones académicas y algunos gobiernos tuvieron la oportunidad de examinar esas cuestiones más a fondo.

8. En mayo de 2004, la Asamblea Mundial de la Salud aprobó la resolución WHA 57.10, en la que aceptaba la invitación de la Asamblea General para que la OMS coordinara las cuestiones de seguridad vial. En la resolución sobre la seguridad vial y la salud se instaba también a los Estados Miembros a que dieran prioridad a la seguridad vial como una cuestión de salud pública e hicieran lo necesario para

aplicar medidas que hubieran demostrado su eficacia en la reducción de las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

9. Los acontecimientos que se produjeron a principios de 2004 dieron un impulso considerable en todo el mundo a las cuestiones relativas a la seguridad vial. En consecuencia, muchos gobiernos han manifestado su apoyo a las iniciativas en esta materia, distintas organizaciones no gubernamentales han puesto en marcha o afianzado sus actividades al respecto y ha habido un aumento de los recursos financieros destinados a las actividades para reducir las lesiones causadas por accidentes de tráfico. En el propio sistema de las Naciones Unidas, distintos organismos han aprovechado ese impulso para iniciar o acelerar programas que tienen como objetivo reducir dichas lesiones.

II. Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial

10. De conformidad con el mandato de coordinación otorgado por la Asamblea General, durante el pasado año la OMS, en estrecha colaboración con la CEPE y otras comisiones regionales, facilitó el establecimiento de un grupo de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales que trabajan en el ámbito de la seguridad vial, al que se ha denominado Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial. En marzo de 2005, ese grupo constaba de 11 entidades de las Naciones Unidas, incluidos el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat), la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), la OMS, el Banco Mundial y el Programa Mundial de Alimentos (PMA), así como las cinco comisiones regionales. Están igualmente representados 31 organismos internacionales que trabajan en la seguridad vial y aportan una gran variedad de conocimientos especializados y experiencia. El número y la variedad de sectores representados por las organizaciones participantes (gobiernos, organizaciones no gubernamentales, donantes, instituciones de investigación y el sector privado), que van desde el transporte hasta la salud y la seguridad, pone de manifiesto el amplio apoyo que recibe esta labor de colaboración.

11. El Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para seguridad vial se ha reunido dos veces. La primera reunión se celebró en la sede de la OMS en Ginebra el 1º de octubre de 2004 y la segunda tuvo lugar los días 16 y 17 de marzo de 2005 en las oficinas de las Naciones Unidas en Ginebra. A ambas reuniones asistieron representantes de 42 organizaciones¹, que intercambiaron sus experiencias y conocimientos especializados sobre la seguridad vial. Además, las sesiones se utilizaron de manera constructiva para que el grupo formulara y definiera un objetivo y un marco para la colaboración eficaz. En concreto, el objetivo de este grupo de colaboración es facilitar la cooperación internacional (incluso en el plano regional) entre los organismos de las Naciones Unidas y otros asociados internacionales para aplicar la resolución 58/289 de la Asamblea General y las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y, de ese modo, apoyar los programas de los países. Se determinaron también distintas metas para alcanzar ese objetivo, a saber: evaluar la situación de la seguridad vial y los servicios existentes en los países para tratar el problema; elaborar directrices y apoyar actuaciones eficaces en el ámbito de la seguridad vial, fomentar la capacidad sobre cuestiones relativas a la seguridad vial, promover y alentar la demanda de seguridad

vial, intensificar la coordinación regional y mundial sobre la seguridad vial, y mejorar la seguridad de los vehículos de las Naciones Unidas para todos los usuarios de las carreteras.

12. Con los debates celebrados en las dos reuniones, el Grupo ha determinado también distintas actividades específicas (véase la sección III *infra*) cuyo desarrollo afectará directamente al logro de las metas establecidas, y ha establecido responsabilidades y plazos para el desarrollo de esas entidades.

13. En la segunda reunión, celebrada en marzo de 2005, los participantes comenzaron a definir un marco común para la colaboración, en el que se aprovecharían y aplicarían colectivamente los conocimientos especializados de todos los organismos interesados. Se decidió también dedicar un gran esfuerzo a aplicar medidas concretas eficaces relacionadas con el uso de cascos, la velocidad inadecuada y excesiva, la conducción en estado de ebriedad, el uso de cinturones de seguridad y sillas protectoras para niños, y los cambios en las infraestructuras que sean eficaces en función de los costos.

III. Actividades del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial

A. Reunión de datos e investigación

14. En 2005, el Comité conjunto de investigación sobre transportes de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos y la Conferencia Europea de Ministros de Transportes puso en marcha el proyecto de un grupo de trabajo de investigación sobre el logro de metas ambiciosas de seguridad vial. Los miembros del grupo de trabajo internacional proceden de países miembros de esas dos organizaciones y de organizaciones internacionales. El proyecto se centrará en la investigación encaminada a prestar asistencia en los procesos de adopción de decisiones de alto nivel sobre las prioridades en materia de seguridad vial, determinar los progresos necesarios para lograr las metas nacionales, analizar la financiación de las medidas a adoptar para promover la seguridad vial y exponer cuestiones relativas a la asignación de recursos. Posteriormente, el estudio extraerá conclusiones basadas en la investigación sobre los mejores planteamientos sugeridos para seguir reduciendo el número de accidentes con arreglo a los requisitos, así como sobre los niveles de financiación necesarios y las asignaciones de recursos para prevenirlos y afrontar las consecuencias.

15. La OMS ha elaborado una base de datos mundial en línea sobre legislación relativa a la seguridad vial, basándose en la labor general realizada ya para Europa por el Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial de la Comisión Económica para Europa (CEPE). La base de datos proporciona información sobre la legislación y está orientada a distintos factores que son importantes para la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tráfico, como los límites de velocidad, las leyes sobre los cinturones de seguridad y las sillas protectoras para niños, las leyes sobre los cascos protectores, los límites del nivel de alcohol en la sangre, las exigencias del uso diurno de luces de circulación, las leyes sobre los teléfonos móviles, etc. Esa base permite realizar búsquedas por región, país y factor de riesgo y tiene enlaces con otros documentos informativos o legislativos que pueden encontrarse en la

Internet. La base de datos se halla en el sitio de la OMS en la Web y se actualizará periódicamente gracias a las contribuciones de las organizaciones asociadas.

B. Prestación de apoyo técnico

16. Los asociados en el Grupo de colaboración para la seguridad vial están elaborando una serie de manuales de actuación que proporcionarán directrices a los países sobre el modo de aplicar algunas de las recomendaciones formuladas en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Se tratará de manuales prácticos que tendrán en cuenta las necesidades del usuario y que orientarán paso a paso la realización de actuaciones concretas. El Banco Mundial, la OMS, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial y la Foundation for the Automobile and Society de la Federación Internacional del Automóvil (FIA) dirigirán la elaboración de los manuales, que incorporarán conocimientos especializados del amplio grupo de colaboración. Los documentos se prepararán siguiendo un modelo normalizado y cada organismo dirigirá la elaboración de uno de los manuales. En esta etapa están previstos seis manuales: cuatro tratarán de los principales factores de riesgo determinados en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* (velocidad inadecuada y excesiva, conducción en estado de ebriedad, la no utilización de cinturones de seguridad y sillas protectoras para niños, y la no utilización de cascos protectores) y los otros dos tratarán de la creación de un organismo directivo sobre seguridad vial y de la reunión de datos sobre el tráfico y las lesiones. En el futuro se elaborarán nuevos manuales.

17. El Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial de la CEPE está revisando las resoluciones consolidadas relativas al tráfico por carretera y la señalización vial, que se basan en las convenciones de Viena sobre tráfico vial y señalización de carreteras de 1968 y los acuerdos europeos que las complementan. Las resoluciones proporcionan medidas y prácticas que deben aplicar los Estados Miembros e incluyen medidas relacionadas con las normas de tráfico, el alcohol, la velocidad, la comunicación y la educación, la capacitación, el desarrollo de infraestructuras y las inspecciones técnicas de vehículos, así como recomendaciones dirigidas a grupos concretos, como los peatones, las personas con movilidad restringida, los ciclistas, los motociclistas y los niños. En las revisiones actuales, que los países aplican de manera voluntaria, se tiene en cuenta la situación de la mayor cantidad posible de países para que las resoluciones que se adopten sean aplicables en todo el mundo. Como parte de las revisiones de las resoluciones consolidadas, el Grupo de Trabajo ha elaborado cuestionarios sobre temas como los programas relativos a los cinturones de seguridad, los programas sobre la seguridad de las motocicletas y los ciclomotores y el control de la conducción bajo los efectos del alcohol, para que se distribuyan entre sus miembros. El Grupo de Trabajo y la OMS distribuirán también esos cuestionarios a otras comisiones económicas regionales para poder reunir y resumir datos sobre esos temas de países que no pertenecen a la CEPE.

C. Promoción y política

18. La Comisión Económica para África (CEPA), la Unión Africana y el Programa de políticas de transporte para el África subsahariana organizaron conjuntamente los días 4 y 5 de abril de 2005 una reunión de expertos africanos y, el 6 de abril de 2005, otra reunión de ministros de transportes de África para estudiar el papel del

transporte en el logro de los objetivos de desarrollo del Milenio. En ambas reuniones se resaltó la importancia de la seguridad vial dentro del marco de dichos objetivos.

19. La Federación Europea de Víctimas de Accidentes de Tránsito y RoadPeace están colaborando para instaurar un día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico y en reconocimiento de la pérdida y el sufrimiento de sus familias. En 1993, RoadPeace y una organización benéfica británica promovieron un día de recuerdo dedicado a apoyar a las víctimas de los accidentes de tráfico. Desde 1994 se conmemora el tercer domingo de noviembre el Día europeo en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico y se celebran actos religiosos y laicos en los países participantes. En 2004, la Argentina, España, Francia, Grecia, Luxemburgo, Portugal, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Sudáfrica conmemoraron el Día Mundial en recuerdo de las víctimas de lesiones causadas por accidentes de tráfico.

20. Tras el primer foro de interesados de las Naciones Unidas, que se celebró en Nueva York un día después de que la Asamblea General aprobara la resolución 58/289 sobre seguridad vial, el Equipo Operativo para la Supervivencia y el Desarrollo del Niño, con el apoyo de varios organismos del comité directivo para la seguridad vial mundial, organizó una campaña de promoción continuada para contribuir a fomentar la voluntad política y crear la demanda de seguridad vial. Las campañas de promoción de este tipo se consideran decisivas para movilizar los recursos que los países en desarrollo necesitarán para responder a la crisis de seguridad vial en el mundo y aplicar las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*.

21. Desde 1990, el Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial de la CEPE ha organizado cuatro semanas sobre la seguridad vial para sus 55 países miembros. El objetivo de las campañas ha sido influir en el comportamiento de los usuarios de las carreteras para reducir el número y la gravedad de los accidentes de tráfico y salvar vidas. En su período de sesiones de marzo de 2005, el Grupo de Trabajo de la CEPE acordó ampliar el ámbito de la quinta semana sobre la seguridad vial para que fuese una campaña mundial, celebrarla en 2007 y centrar la atención en los usuarios jóvenes de las carreteras. En la reunión del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, celebrada en marzo de 2005, se convino también en esa propuesta. Se espera que esa campaña mundial de seguridad vial de 2007 movilice a todos los agentes afectados tanto en los sectores público como privado y en los planos local, nacional e internacional. Las comisiones regionales participarán activamente en dicha campaña y alentarán a los países de sus regiones a organizar campañas nacionales de seguridad vial sobre el tema seleccionado.

D. Obtención de apoyo financiero

22. A pesar de que hay medidas eficaces en función de los costos para promover la seguridad vial, la falta de recursos financieros constituye una dificultad importante para aumentarla sustancialmente. Además de la labor realizada por algunas fundaciones y donantes bilaterales y multilaterales durante los últimos años, se están ejecutando algunas iniciativas prometedoras. No obstante, es importante señalar que, pese a esas actividades adicionales, el número de donantes bilaterales y multilaterales o fundaciones privadas que apoya la seguridad vial sigue estando muy lejos de bastar para hacer frente a las necesidades actuales y futuras.

23. El Banco Mundial ha asumido el reto planteado en las resoluciones de las Naciones Unidas y la Asamblea Mundial de la Salud de ayudar a los países en desarrollo en el ámbito de la seguridad vial y está estudiando la posibilidad de establecer un servicio mundial de seguridad vial. El objetivo de esa propuesta es crear un fondo para apoyar los ámbitos de la seguridad vial en el mundo para los que los recursos hoy en día son limitados. En el plano mundial, esos ámbitos comprenden la coordinación, la investigación y el desarrollo de mecanismos y actividades; en el plano nacional, comprenden el desarrollo de capacidades, las estrategias de seguridad vial y los proyectos nacionales. Tal como está concebido actualmente, durante los tres años de duración del proyecto se desembolsarán 5 millones de dólares de los EE.UU. a través de dos corrientes de financiación separadas, una para la labor mundial y otra para la labor nacional. En un principio, el Banco Mundial gestionará la iniciativa y contará con la asesoría de varias organizaciones asociadas.

24. En diciembre de 2004 se puso en marcha la iniciativa mundial de seguridad vial, una asociación de siete empresas privadas del sector, que ha tenido su origen en la labor del grupo de movilidad sostenible del Consejo Empresarial Mundial de Desarrollo Sostenible, y que facilita y ejecuta la Asociación para la Seguridad Vial Mundial. La iniciativa es un proyecto de cinco años de duración y un costo de 10 millones de dólares que tiene como objetivo reducir los accidentes de tráfico en varios países en desarrollo centrándose en temas esenciales de la seguridad vial, capacitando a profesionales en ese ámbito y proporcionando fondos básicos para apoyar programas experimentales con los que mejore la seguridad vial.

E. Mejora de la cooperación entre las organizaciones asociadas

25. En la segunda reunión del Grupo de colaboración para la seguridad vial, celebrada en marzo de 2005, se propuso que el grupo definiera un marco para su labor. Ello conllevaba establecer prioridades entre los objetivos que se habían fijado y confrontarlos con las tareas a realizar. De ese modo, pueden determinarse los ámbitos de trabajo y las cuestiones que se han de tratar. En dicha reunión se propuso también que el grupo de colaboración se centrara más en la ejecución de las actividades cuyos objetivos estaban claramente definidos. Se reconoció la referencia hecha en la resolución 58/289 de la Asamblea General al *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y se acordó que, en esa primera etapa, el grupo debía orientar su labor a hacer frente a varios factores de riesgo determinados en el informe para conseguir logros importantes. Esos logros serían: el uso de cinturones de seguridad y sillas protectoras para niños; el uso de cascos para la conducción de motocicletas; la adopción de medidas para reducir los casos de velocidad inadecuada y excesiva, así como los de conducción en estado de ebriedad, y la toma en consideración de medidas infraestructurales de bajo costo.

26. Tras la primera reunión del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, se elaboró una publicación sobre las actividades y la experiencia de las organizaciones en este ámbito, titulada *The United Nations road safety collaboration: a handbook of partner profiles* (la colaboración de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial: manual de los perfiles de los asociados). En el documento se muestran los perfiles con respecto a la seguridad vial de las organizaciones asociadas que participaron en la primera reunión, se presenta una visión general de las actividades de cada organización al respecto y se proporcionan contactos con centros de coordinación para facilitar la comunicación. Esa visión general de

las actividades que se realizan en el ámbito de la seguridad vial en todo el mundo debería contribuir a detectar lagunas y posibles esferas de colaboración. Puesto que se espera que otras organizaciones se unan al grupo de colaboración en reuniones posteriores, el manual debería considerarse como una imagen tomada en un momento dado de un grupo de organismos en fase de cambio. Para reflejar una colaboración dinámica, se actualizará el manual periódicamente, en función de la participación de las organizaciones asociadas y sus actividades. Se espera que el documento constituya un recurso valioso para los que trabajan o pretenden trabajar en la seguridad vial.

27. Las reuniones del Grupo de colaboración para la seguridad vial han permitido a grupos más pequeños con intereses comunes reunirse por separado y estudiar cuestiones relativas a la seguridad vial. Cabe señalar que, en la reunión de marzo, los delegados interesados se reunieron con representantes de las comisiones regionales para África, América Latina y el Caribe, Asia occidental y Europa a fin de estudiar el modo en que los asociados podían ayudar mejor a dichas comisiones regionales, algunas de las cuales hacen grandes esfuerzos para seguir realizando actividades destinadas a aumentar la seguridad vial a pesar de disponer de pocos fondos. La Comisión Económica y Social para Asia Occidental aprovechó la oportunidad para solicitar asistencia técnica a fin de organizar una reunión regional sobre seguridad vial en 2005, en la que participarían 13 de sus países miembros. Asimismo, el foro brindó una gran oportunidad a las comisiones regionales para solicitar información acerca de actividades previstas sobre seguridad vial. Por ejemplo, la Comisión Económica para África tiene previsto realizar, en colaboración con la Unión Africana y el Banco Africano de Desarrollo, un estudio para documentar las prácticas más idóneas en el ámbito de la seguridad vial, en el que participarán ministros de transporte de África.

IV. Conclusiones y recomendaciones

28. **La seguridad vial sigue siendo una cuestión de salud pública y de desarrollo desatendida y cada vez más importante. Hasta el momento, no ha recibido ni la atención ni los recursos que corresponden a la magnitud del problema. Dado que varios países están a punto de hacer importantes inversiones en el ámbito de los transportes, deberían examinarse detenidamente los costos y beneficios relativos de diferentes tipos de transporte, incluidas las cuestiones relativas a la seguridad.**

29. **No obstante, durante el pasado año se fue llegando a un acuerdo cada vez más general en todo el mundo sobre la necesidad de tratar las lesiones causadas por accidentes de tráfico como un problema de salud pública mundial. Esta toma de conciencia ha dado un impulso sin precedentes a la adopción de medidas concretas para abordar la cuestión de la seguridad vial, tanto en el plano nacional como en el internacional. La celebración del Día Mundial de la Salud 2004, la publicación del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, la aprobación de dos resoluciones sobre la seguridad vial y las actividades sobre el tema que esos acontecimientos alentaron en todo el mundo el año pasado han puesto de manifiesto esa conciencia y ese compromiso crecientes.**

30. En el sistema de las Naciones Unidas, muchos organismos han aprovechado los acontecimientos del año pasado para iniciar nuevas actividades sobre seguridad vial o hacer hincapié en las existentes. Las comisiones regionales han acelerado o ampliado sus actividades de seguridad vial y otros organismos, como el Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), han reconocido que las lesiones causadas por accidentes de tráfico constituyen un gran problema entre sus empleados y, por lo tanto, están interesados en abordar esta cuestión desde la perspectiva de la salud y la seguridad. Asimismo, el año pasado se hizo patente un nuevo grado de disponibilidad en las organizaciones internacionales para colaborar en iniciativas conjuntas, como demuestra el apoyo recibido para la iniciativa de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial.

31. Pese a los progresos logrados para abordar colectivamente la cuestión de la seguridad vial dentro y fuera del sistema de las Naciones Unidas, las actividades enumeradas son sólo el inicio y queda mucho por hacer. En los países en los que la seguridad vial se ha incorporado seriamente en el programa político, es importante que no se pierda el impulso conseguido. En los países en los que sigue descuidándose el tema, la comunidad internacional debe encontrar el modo de alentar la labor para reducir las lesiones causadas por accidentes de tráfico y concienciar a los gobiernos nacionales de la necesidad de integrar la seguridad vial en sus políticas sanitarias y de transporte.

32. El establecimiento del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial es un intento de reunir a un grupo de organismos diversos pero complementarios con el compromiso común de reducir los traumatismos causados por el tránsito. Es de esperar que esa tarea facilite la cooperación entre los asociados, con lo que se reducirá al mínimo la superposición de actividades y se optimizarán los efectos. La fijación de objetivos y la determinación de estrategias para lograrlos son medidas concretas encaminadas a conseguir el propósito general del grupo.

33. Mediante la participación en los diálogos mundiales sobre la seguridad vial de grupos que tradicionalmente no han sido muy activos en ese ámbito, un resultado obtenido por el Grupo de colaboración ha sido el descubrimiento de nuevas oportunidades gracias a los distintos recursos y capacidades que los organismos asociados han aportado al grupo.

34. La movilización de recursos sigue preocupando a muchas organizaciones que participan en la labor nacional y mundial sobre la seguridad vial, ya que la cuantía de fondos destinados a reducir las lesiones causadas por accidentes de tráfico está muy lejos de ser proporcional a la magnitud del problema. Además, debido a la planificación financiera a largo plazo que necesitan algunas estructuras organizativas, como las comisiones regionales estas estructuras tienen dificultades para agregar a sus planes de trabajo preestablecidos a largo plazo nuevos programas de seguridad vial que no cuentan con fondos.

35. El mandato de coordinación sobre la seguridad vial se ha ampliado rápidamente a organizaciones de fuera del sistema de las Naciones Unidas y comprende un total de 42. La tarea de coordinar un grupo de ese tipo es amplia y, para llevarla a cabo, se necesita invertir los recursos humanos y financieros apropiados. Puesto que no había fondos para atender la petición de la Asamblea General, la OMS ha tenido que conseguir fondos de otras fuentes para

apoyar su función de coordinación, por lo que agradece la asistencia y el continuo apoyo prestados por la Foundation for the Automobile and Society de la FIA, la Administración Nacional de la Seguridad Vial de los Países Bajos, Michelin y el Organismo Sueco de Desarrollo Internacional durante el primer año del proceso de coordinación. No obstante, los planes para celebrar futuras reuniones y ampliar las actividades suponen que hay que garantizar la financiación para los próximos años. Es esencial proporcionar fondos también a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a fin de que contribuyan de manera activa a mejorar la seguridad vial en sus regiones.

36. Se prevé que en el futuro se celebren reuniones bianuales, parecidas a las dos que ya ha organizado la OMS. La próxima reunión está programada para noviembre de 2005 y tendrá lugar en el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. En el período que transcurra entre las reuniones, la OMS procurará facilitar la comunicación mediante boletines informativos que informen a los participantes sobre las propuestas pertinentes en torno a la seguridad vial y mediante el contacto periódico con los participantes. Los organismos participantes seguirán organizando y realizando actividades de colaboración mediante proyectos.

37. Por lo tanto, se recomienda que la Asamblea General:

- a) Reafirme su compromiso de hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo;
- b) Reafirme su deseo de que la OMS continúe coordinando la seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas, en estrecha colaboración con las comisiones regionales, aliente a los Estados Miembros a apoyar la labor al respecto y facilite su capacidad de obtener apoyo financiero, político y técnico;
- c) Reconozca y aliente las iniciativas existentes o nuevas de los organismos pertinentes de las Naciones Unidas y los asociados internacionales;
- d) Inste a los Estados Miembros a que elaboren programas de trabajo sobre la seguridad vial y señale que esos programas deben considerarse inversiones beneficiosas para los gobiernos;
- e) Aliente a los Estados Miembros a que incluyan la seguridad vial en sus proyectos destinados a tratar de alcanzar los objetivos de desarrollo del Milenio;
- f) Aliente a los Estados Miembros a que presten especial atención a los factores de riesgo, como el hecho de no usar cinturones de seguridad ni sillas protectoras para niños, el no usar cascos protectores, la conducción en estado de ebriedad y la velocidad inadecuada o excesiva, así como al desarrollo de infraestructuras apropiadas mediante la aprobación y el cumplimiento de leyes, la realización de las campañas de sensibilización necesarias y la instauración de métodos adecuados para supervisar y evaluar las actuaciones que se lleven a cabo;
- g) Aliente a los Estados Miembros a que sigan utilizando el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* como marco para las actividades de seguridad vial y apliquen sus recomendaciones, incluida las de establecer un organismo directivo sobre seguridad vial y elabo

rar planes de acción nacionales para reducir las lesiones causadas por accidentes de tráfico;

h) Aliente a los Estados Miembros a que se conviertan en partes de las convenciones sobre tráfico vial y señalización de carreteras, de 1968, y armonicen la legislación nacional de conformidad con esas convenciones, a fin de garantizar un alto nivel de seguridad vial en sus países;

i) Inste a los Estados Miembros y la comunidad internacional a que conmemoren el día mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico y, de ese modo, instituyan el reconocimiento apropiado que merecen las víctimas de los accidentes de tráfico y sus familias, contribuyendo a atraer la atención de los medios de información y alentando la adopción por los gobiernos de medidas adecuadas para abordar la cuestión de la seguridad vial;

j) Inste a los Estados Miembros y la comunidad internacional a que apoyen y participen activamente en la semana mundial sobre la seguridad vial en 2007;

k) Pida al Secretario General que informe de nuevo en su sexagésimo segundo período de sesiones.

Notas

- ¹ Banco Asiático de Desarrollo, Asociación de Naciones del Asia Sudoriental, Association for Safe International Road Travel, Associations des Constructeurs Européens d'Automobiles, Decenio del hueso y la articulación, Comisión Europea, Fédération européen des victimes de la route, Foundation for the Automobile and Society de la FIA, Fleet Forum, Misión Permanente de Francia ante las Naciones Unidas, Global Impact, Asociación para la Seguridad Vial Mundial, Instituto de la Economía y del Transporte, Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles, Federación Internacional de Caminos, Unión Internacional de Transporte por Carretera, LaserEurope (L'Action de sécurité routière en Europe), Administración Nacional de la Seguridad Vial de los Países Bajos, Ministerio de Relaciones Exteriores de Omán y Misión Permanente de Omán ante las Naciones Unidas, Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos/Conferencia Europea de Ministros de Transportes, Prevention Routière Internationale, RoadPeace, Organismo Sueco de Desarrollo Internacional, Administración de Carreteras de Suecia, Equipo Operativo para la Supervivencia y el Desarrollo del Niño, Ministerio de Transportes del Canadá: Dirección de seguridad vial y registro de vehículos a motor, Transport Research Laboratory, UNICEF, Comisión Económica para África, Comisión Económica para Europa, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico, Comisión Económica y Social para Asia Occidental, Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat), ACNUR, Departamento de Salud y Servicios Humanos de los Estados Unidos de América—centros de control y prevención de las enfermedades, Banco Mundial, Organización Mundial de la Salud y Asociación Mundial de Carreteras.