Organización Mundial de la Salud

69.ª ASAMBLEA MUNDIAL DE LA SALUD **A69/13**
Punto 12.7 del orden del día provisional **20 de mayo de 2016**

Retos que plantea el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (2011-2020): resultado de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados

Informe de la Secretaría

1. En su 138.ª reunión, el Consejo Ejecutivo examinó una versión anterior del presente informe.[1] El Consejo acordó seguir debatiendo el proyecto de resolución entre su 138.ª reunión y la 69.ª Asamblea Mundial de la Salud. El párrafo 17 se ha modificado para tener en cuenta las observaciones formuladas y las medidas posteriores a la reunión.

2. Cada año las colisiones en vías de tránsito se cobran la vida de más de 1,2 millones de personas y causan traumatismos en hasta 50 millones. Se trata de la primera causa de mortalidad en las personas de entre 15 y 29 años de edad y de la novena en cifras mundiales. A tenor de las proyecciones, si no se adoptan medidas adecuadas, para 2030 los accidentes de circulación supondrán ya la séptima causa de mortalidad.[2]

3. En los países de ingresos bajos y medianos hay una carga especialmente elevada de víctimas mortales. Pese a que albergan solamente la mitad del parque móvil registrado en el mundo, esos países sufren alrededor de un 90% de las muertes por accidentes de circulación. Esta mortalidad reviste magnitudes distintas según la región de la OMS de que se trate: en la Región de Europa se registra la menor tasa de víctimas mortales (9,3 muertes por cada 100 000 personas), y en la Región de África la más elevada (26,6 muertes por cada 100 000 personas).[3]

4. Alrededor de la mitad de las personas que encuentran la muerte en las vías de tránsito son usuarios vulnerables (como peatones, ciclistas o motociclistas). El riesgo de traumatismo por accidente de circulación depende también de la edad (es decir, el riesgo es más elevado en niños, jóvenes y personas mayores), el sexo (los varones suponen alrededor de tres cuartas partes de los fallecidos por esta causa) y la presencia o no de discapacidad.

---

[1] Véanse el documento EB138/12 y las actas resumidas del Consejo Ejecutivo en su 138.ª reunión, decimotercera sesión, sección 3 (documento EB138/2016/REC/2).

[2] Para más información, consúltese el sitio web sobre las proyecciones de mortalidad y causas de muerte, 2015 y 2030, en: http://www.who.int/healthinfo/global_burden_disease/projections/en/ (consultado el 11 de mayo de 2016). La pestaña «Top 20 causes» del documento presenta información para 2015 y proyecciones para 2030.

[3] Para más información véase el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015* disponible en http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/ (consultado el 11 de mayo de 2016).

5. Los traumatismos debidos a colisiones en las vías de tránsito tienen importantes repercusiones en la salud pública y el desarrollo. Millones de personas con lesiones resultantes de un accidente de circulación son hospitalizadas y generan un sustancial gasto sanitario para su familia y el erario público. Además, cuando la persona que sostiene a la familia con sus ingresos fallece o sufre lesiones, la consiguiente pérdida de ingresos sume a algunas familias en la pobreza. Se calcula que los países de ingresos bajos o medianos pierden hasta un 5% de su producto interior bruto a resultas de colisiones en las vías de tránsito.[1]

6. Para reducir el número de muertes y traumatismos por esta causa los países deben aplicar un «enfoque sobre un sistema seguro», entendiendo por ello un planteamiento que, sabiendo que el cuerpo humano es vulnerable y que las personas cometen errores, compense esta falibilidad humana propiciando intervenciones que incidan no solo en los usuarios de las vías de tránsito sino también en los vehículos y la infraestructura viaria. Para abordar el problema desde esta óptica se requiere un compromiso multisectorial y la cooperación entre diferentes sectores: la salud, el transporte, la educación, la seguridad (cuerpos de policía) y la economía.

7. Gracias a una labor que aúna la aplicación de prácticas adecuadas (como la promulgación y aplicación de legislación apropiada), la sensibilización con métodos de mercadotecnia social, la mejora del estado de carreteras y vehículos y respuestas más eficaces tras una colisión, se ha logrado en muchos países una disminución sustancial del número de muertes y traumatismos. El fomento del acceso equitativo a una movilidad sostenible, en particular mejorando la seguridad del transporte público y la de peatones y ciclistas, es un elemento básico para reducir el número de muertes y traumatismos, que además trae consigo otros beneficios anexos, como la reducción de emisiones y un mejor estado de salud por el hecho de favorecer la actividad física.

8. Para entender y mejorar la seguridad vial es indispensable reunir y analizar datos al respecto. Algunos Estados Miembros han instaurado sistemas robustos y acordes con las normas internacionales de recopilación y análisis de datos, pero otros aún tienen pendiente esa labor.

9. En sucesivas resoluciones aprobadas desde 2003, la Asamblea General de las Naciones Unidas ha venido llamando la atención sobre la crisis mundial de seguridad vial y la necesidad de aplicar prácticas adecuadas. En su resolución 58/289, relativa al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (2004), invitó a la OMS a coordinar los temas de seguridad vial dentro del sistema de las Naciones Unidas, en estrecha colaboración con las comisiones regionales de las Naciones Unidas. En su resolución WHA57.10 (2004), la Asamblea Mundial de la Salud aceptó esa invitación, tras lo cual la OMS facilitó la creación del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial.[2]

10. El Grupo de colaboración es un mecanismo consultivo de carácter oficioso que tiene por objetivo facilitar la cooperación internacional y reforzar la coordinación mundial y regional en la materia, por ejemplo impulsando acciones conjuntas con ocasión de las semanas mundiales de las Naciones Unidas para la seguridad vial o prestando apoyo a la aplicación de prácticas adecuadas en los países. Dos veces al año más de 80 colaboradores (Estados Miembros, órganos del sistema de las Naciones Unidas, organizaciones multilaterales, establecimientos universitarios, fundaciones y entidades de la sociedad civil y el sector privado) se congregan para coordinar actividades en la materia, como las se-

[1] Véase el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP), *A business case for safer roads* en http://www.irap.org/en/about-irap-2/a-business-case-for-safer-roads (consultado el 11 de mayo de 2016).

[2] Para más información véase el sitio web del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial en: http://www.who.int/roadsafety/es/ (consultado el 10 de mayo de 2016).

manas para la seguridad vial. Algunos de sus miembros también han contribuido a la elaboración de orientaciones normativas (publicadas en forma de colección de manuales dirigidos a las instancias decisorias y a los profesionales del tema).[1]

11. En 2009 el Gobierno de la Federación de Rusia acogió la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: es hora de actuar (Moscú, 19 y 20 de noviembre de 2009). En ella los delegados aprobaron la Declaración de Moscú,[2] en la cual invitaban a la Asamblea General de las Naciones Unidas a que declarase 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial».

12. En 2010 la Asamblea General de las Naciones Unidas, en virtud de su resolución 64/255 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, proclamó debidamente el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo de estabilizar y posteriormente reducir en todo el mundo las cifras de víctimas mortales de accidentes de circulación. La Asamblea General también pedía en su resolución que se adoptasen medidas para llevar del 15% al 50% la proporción de países dotados de una legislación adecuada sobre los principales factores de riesgo.[3] El Decenio de Acción, instaurado en más de 100 países, ha deparado notables resultados a escala internacional, entre ellos la creación de la alianza mundial de organizaciones no gubernamentales por la seguridad vial, la serie de informes de la OMS sobre la situación mundial de la seguridad vial, nuevas donaciones de carácter benéfico para la aplicación de prácticas adecuadas en los países y la introducción de mejoras legislativas a escala nacional y local, acompañadas de medidas de aplicación y sensibilización.

13. La Secretaría ha contribuido al Decenio de Acción, entre otras cosas, como sigue:

- encabezando el proceso, para lo cual ha coordinado el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y asumido las labores de secretaría del Decenio de Acción

- facilitando el trabajo de los Amigos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, grupo oficioso de Estados Miembros y organismos internacionales que promueve la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020

- siguiendo de cerca y aplicando prácticas adecuadas mediante la publicación periódica de los informes sobre la situación mundial de la seguridad vial

- prestando apoyo técnico a los países para ayudarles a mejorar su legislación de seguridad vial y a llevar a cabo campañas de mercadotecnia social impactantes, labor que en varios países se ha traducido en un aumento de los índices de utilización del cinturón de seguridad, de dispositivos de retención para niños y del casco en motocicletas y en una caída de los índices de exceso de velocidad y de conducción bajo los efectos del alcohol

- reforzando las capacidades de los Estados Miembros y proporcionándoles orientaciones y apoyo técnico para mejorar los servicios médicos de urgencias que se dispensan a los heridos y discapacitados en accidentes de circulación, por ejemplo promoviendo un número único en

[1] Para consultar las publicaciones y demás material sobre los traumatismos por colisiones en las vías de tránsito, véase http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/en/ (consultado el 10 de mayo de 2016).

[2] Para más información sobre la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial: es hora de actuar, véase http://www.who.int/roadsafety/ministerial_conference/declaration_sp.pdf?ua=1 (consultado el 10 de mayo de 2016).

[3] Resolución 64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Véase http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf?ua=1 (consultado el 10 de mayo de 2016).

cada país para llamar a los servicios de urgencias y mejores programas formativos en atención de urgencias para los profesionales del sector de la salud.

14. La seguridad vial fue uno de los temas incluidos en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible en septiembre de 2015.[1] La meta 3.6 apunta a reducir a la mitad, para 2020, el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de circulación en el mundo, y la meta 11.2, fijada para 2030, se cifra en proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad.

15. Los participantes en la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial: es hora de resultados (Brasilia, 18 y 19 de noviembre de 2015), que reunió a más de 2000 delegados y 52 ministros y viceministros de 122 países, aprobaron con tal ocasión la Declaración de Brasilia.[2] En ella, entre otras cosas, alentaban a la OMS a que facilitase un proceso encaminado a definir y utilizar indicadores y metas nacionales, regionales y mundiales para reducir el número de muertes y traumatismos resultantes de colisiones en las vías de tránsito y también a que participase en el proceso que había de llevar a definir y utilizar indicadores para las metas de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial.

16. En el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015*[3] se describían algunas de las mejoras registradas en la materia en los tres primeros años del Decenio de Acción, entre ellas la estabilización del número de víctimas mortales de accidentes de circulación en el mundo, que seguía en 1,25 millones, pese a que el parque móvil mundial había aumentado en un 16%. El informe también refería que 17 países habían mejorado su acervo legislativo en relación con al menos uno de los principales factores de riesgo. Sin embargo, también dejaba patente que aún quedaba mucho por hacer: aunque más de la mitad de los Estados Miembros de la OMS disponen de legislación adecuada sobre el uso del cinturón de seguridad, solo una cuarta parte de ellos cuenta con leyes eficaces sobre dispositivos de retención para niños, limitación de velocidad en zonas urbanas y uso de cascos de motocicleta normalizados, y solo una quinta parte tiene en vigor legislación adecuada sobre la conducción bajos los efectos del alcohol. Además, solo 92 países aplican políticas destinadas a promover la marcha a pie o el uso de la bicicleta.

17. El 15 de abril de 2016 la Asamblea General de las Naciones Unidas adoptó la resolución 70/260 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo,[4] en la que, entre otras cosas, la Asamblea General reafirmó su resolución 70/1, en la que adoptó un amplio conjunto de Objetivos de Desarrollo Sostenible y metas universales y transformativos; hizo suya la Declaración de Brasilia, aprobada en la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial; invitó nuevamente a los Gobiernos a que asuman un papel de liderazgo en la realización de las actividades del Decenio de Acción y

[1] Resolución 70/1 de la Asamblea General de las Naciones Unidas - *Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*. Véase http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/1&referer=/english/&Lang=S (consultado el 10 de mayo de 2016).

[2] Para consultar la Declaración de Brasilia véase http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/Final_Draft_Brasilia_declaration_ES.pdf?ua=1 (consultado el 10 de mayo de 2016).

[3] Para consultar el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015* véase: http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/ (consultado el 10 de mayo de 2016).

[4] La resolución 70/260 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, está disponible en http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/260 (consultado el 19 de mayo de 2016).

las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030, fomentando modalidades de colaboración multisectorial y de interesados múltiples con el mundo académico, el sector privado, las asociaciones profesionales, la sociedad civil, incluidas las sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, las organizaciones no gubernamentales, las organizaciones que agrupan a las víctimas, las organizaciones de jóvenes y los medios de comunicación; y solicitó a la OMS, en colaboración con otros organismos de las Naciones Unidas, que sigua facilitando, por conducto de los mecanismos existentes, entre otros el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, un proceso transparente, participativo y sostenible con todas las partes interesadas para ayudar a los países interesados a formular objetivos mundiales de desempeño de carácter voluntario sobre los principales factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios para reducir el número de muertos y heridos como consecuencia de accidentes de tráfico en el contexto del proceso conducente a la definición y la utilización de indicadores para las metas relacionadas con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 y el Plan Mundial para el Decenio de Acción; invitó a la OMS a que siga supervisando, mediante sus informes sobre la situación de la seguridad vial en el mundo, los progresos hacia el logro de los objetivos del Decenio de Acción; y solicitó a la OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que faciliten la organización de actividades en 2017 para la cuarta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial.

INTERVENCIÓN DE LA ASAMBLEA DE LA SALUD

18. Se invita a la Asamblea de la Salud a que tome nota del presente informe.

= = =