
Documento de debate de la OMS (versión de 22 de agosto de 2017)

Proyecto: Desarrollo de metas mundiales de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial

INTRODUCCIÓN

Antecedentes

1. Los traumatismos por accidentes de tránsito son la novena causa de defunción en todo el mundo y la principal causa de defunción entre las personas de 15 a 29 años. Los accidentes de tránsito ocasionan más de 1,25 millones de defunciones por año y, según estimaciones, la carga de morbilidad por traumatismos no mortales sería de 20 a 50 millones.¹
2. La mitad de todas las personas fallecidas por accidentes de tránsito en todo el mundo son aquellas con el menor grado de protección: motociclistas (23%), peatones (22%) y ciclistas (4%). No obstante, la probabilidad de que un motociclista, ciclista o peatón muera por un accidente de tránsito varía según la región: por ejemplo, la Región de África registra la mayor proporción de muertes de peatones y ciclistas, que representan el 43% de todas las muertes por accidentes de tránsito, mientras que en la Región de Asia Sudoriental los motociclistas registran la proporción más elevada de muertes por accidentes de tránsito (34%). Esto se debe en parte a las distintas formas de movilidad que predominan en las diferentes regiones, así como al nivel de las medidas de seguridad que se adoptan para proteger a los distintos usuarios de la vía pública.
3. Aunque los traumatismos por accidentes de tránsito han sido una causa importante de mortalidad durante muchos años, la mayoría de estos accidentes son predecibles y prevenibles. Hay numerosas pruebas de la existencia de intervenciones eficaces para incrementar la seguridad de la vía pública: los países que han aplicado con éxito estas intervenciones han experimentado una reducción de las muertes por accidentes de tránsito. El despliegue de estas intervenciones a nivel mundial ofrece un enorme potencial para mitigar daños futuros y salvar vidas en todo el mundo.

¹ http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/es/.

Mandato

4. Habida cuenta de la magnitud que tienen los efectos derivados de este problema sobre la salud y los aspectos social y económico, así como de las posibilidades de intervenir eficazmente, las Naciones Unidas instauraron en 2011 un Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el fin de reducir el número de defunciones por accidentes de tránsito. En septiembre de 2015, el objetivo del Decenio de Acción se vio potenciado por las ambiciosas metas mundiales contenidas en la *Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible*.¹ La sexta meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 3 consiste en reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo para 2020, con respecto a una estimación de referencia efectuada en 2010. La seguridad vial también se incluye en la segunda meta del ODS 11, orientada a proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos para 2030.

5. En la resolución A/70/260 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, adoptada en abril de 2016² y en el marco de la Asamblea Mundial de la Salud se destacó la importancia de establecer metas de desempeño y realizar el seguimiento de los progresos hacia el logro de las metas de los ODS. De hecho, en la resolución WHA69.7, adoptada por la Asamblea Mundial de la Salud en mayo de 2016,³ se pedía a la OMS que, en colaboración con otros organismos de las Naciones Unidas y con las comisiones regionales de las Naciones Unidas continuara facilitando un proceso transparente, sostenible y participativo con todas las partes interesadas, a fin de ayudar a los países interesados en el establecimiento de metas mundiales voluntarias relativas a factores de riesgo clave y mecanismos de prestación de servicios que propicien una reducción de las defunciones y los traumatismos por accidentes de tránsito.

6. En el presente documento se expone, para su consideración por los Estados Miembros, un conjunto de metas mundiales de desempeño de carácter voluntario para prevenir los traumatismos por accidentes de tránsito, así como los indicadores que se utilizarán para evaluar su consecución. A continuación se ofrece más información sobre el proceso de elaboración de este marco.

METAS MUNDIALES DE DESEMPEÑO DE CARÁCTER VOLUNTARIO

¿Por qué necesitamos metas mundiales?

7. El proceso de desarrollo de metas mundiales voluntarias relativas a los factores de riesgo clave y los mecanismos de prestación de servicios para reducir los traumatismos y las muertes por accidentes de tránsito complementarán las pertinentes metas de los ODS.

8. De la experiencia de los países que han conseguido mejorar la seguridad vial se desprende que resulta útil establecer metas e informar sobre los progresos realizados hacia su cumplimiento con arreglo a indicadores acordados. Esto puede servir para mantener el momento y las medidas destinadas a consolidar los esfuerzos nacionales en materia de seguridad vial y lograr resultados positivos. Las metas y los indicadores conexos representan un medio para evaluar los progresos y ofrecen una

¹ <http://www.un.org/sustainabledevelopment/es/objetivos-de-desarrollo-sostenible/>.

² http://www.un.org/en/ga/search/view_doc.asp?symbol=A/RES/70/260&referer=http://www.un.org/en/ga/70/resolutions.shtml&Lang=S.

³ http://apps.who.int/gb/ebwha/pdf_files/WHA69/A69_R7-en.pdf?ua=1.

oportunidad que permite adaptar el enfoque de las actividades a las necesidades, lo que incrementa las probabilidades de alcanzar los objetivos fijados.

9. Si bien las metas mundiales que se desarrollarán serán utilizadas por los países para orientar las medidas que se adopten en relación con las actividades nacionales de fortalecimiento de la seguridad vial, el seguimiento de los progresos hacia la consecución de esas medidas desempeña una importante función también en el contexto del programa mundial. Ese seguimiento permite acrecentar la sensibilización y reforzar el compromiso político en favor de una acción mundial más firme y coordinada en la que participen las partes interesadas en la seguridad vial pertinentes. Además, las metas mundiales de desempeño pueden contribuir a la evaluación de los progresos realizados en iniciativas internacionales coordinadas, entre ellas el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, y los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes.

10. Las metas deben ser cuantificables, y tan específicas y realistas como sea posible. Se deberán establecer en consulta con los organismos gubernamentales encargados de la ejecución. El establecimiento de los valores de referencia respecto de los cuales se evaluarán los progresos, y la definición de una estrategia de evaluación de los progresos hacia el logro de las metas son elementos esenciales para los progresos futuros en materia de seguridad vial.

11. Algunos países han establecido objetivos de desempeño muy ambiciosos a largo plazo con miras a mejorar la seguridad de sus carreteras, por ejemplo el de cero defunciones y traumatismos graves en las carreteras. Por lo general, esos objetivos a largo plazo conllevan objetivos y metas parciales a corto plazo, que a su vez reflejan indicadores específicos adoptados oficialmente por los gobiernos. Los indicadores se evalúan en función de su potencial estimado para alcanzar la meta, sobre la base de los datos probatorios disponibles relativos a su efectividad. Se alienta a todos los países a que adopten objetivos de este tipo a largo plazo como marco para la consecución de las metas de los ODS.

¿Qué proceso se utilizará para desarrollar las metas?

12. Los conocimientos de los principales organismos en los diferentes ámbitos de la seguridad vial orientarán a la OMS, que encabezará el proceso de desarrollo de esas metas mundiales de carácter voluntario. A fin de asegurar la representación de esos sectores, la OMS estableció en septiembre de 2016 un grupo de trabajo técnico sobre el desarrollo de las metas y los indicadores conexos.

13. Se adoptarán algunas medidas consultivas en el proceso de desarrollo. Además de los Estados Miembros, el proceso incluirá la plena participación de una amplia gama de sectores, tales como miembros del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, el Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa de las Naciones Unidas, los grupos de trabajo pertinentes de dicha Comisión, así como agentes no estatales pertinentes. De ese modo, los representantes de los principales organismos nacionales de seguridad vial, las pertinentes partes interesadas de algunos ministerios (en particular los de salud, transporte e interior) y la sociedad civil estarán representados en el proceso. En la figura 1 se esboza el proceso multisectorial sistemático y participativo que se prevé durará unos 18 meses.

14. En noviembre de 2017 se celebrará una reunión mundial de Estados Miembros para ultimar el proyecto de metas mundiales de desempeño de carácter voluntario.

Figura 1: proceso propuesto para el desarrollo de metas mundiales de desempeño de carácter voluntario respecto de los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en la esfera de la seguridad vial

Reunión de un grupo técnico de expertos para desarrollar propuestas de metas e indicadores mundiales de desempeño de carácter voluntario	Septiembre de 2016
Distribución del documento de debate de la OMS (anteproyecto)	Octubre de 2016
Cinco sesiones oficiosas de consultas sobre el documento de debate de la OMS (anteproyecto)	Octubre – Diciembre de 2016
<ul style="list-style-type: none"> • Consulta basada en la web • Estados Miembros • Grupo de trabajo 29 de la CEPE de las Naciones Unidas • Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial • Seguridad 2016 (conferencia sobre traumatismos) 	
Distribución del documento de debate de la OMS actualizado (revisión 1.0)	Febrero de 2017
Cuatro sesiones oficiosas de consultas/audiencias: documento de debate de la OMS (revisión 1.0)	Febrero – Mayo de 2017
<ul style="list-style-type: none"> • Consulta abierta basada en la web • Todos los Estados Miembros (sede de la OMS) • Comité de Transportes Interiores (CEPE de las Naciones Unidas) • Grupo de trabajo 1 de la CEPE de las Naciones Unidas • Agentes no estatales (p. ej., sociedad civil, ONG relacionadas con la seguridad vial, asociaciones profesionales, sector privado) 	
Distribución del documento de debate de la OMS actualizado (revisión 2)	Junio de 2017
Reunión mundial de los Estados Miembros (sede de la OMS) Deliberaciones de los comités regionales	Agosto – Noviembre de 2017
Distribución del informe final de la OMS	Noviembre de 2017

Definición y seguimiento de las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario

15. El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 se basa en las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito 2004. Esas recomendaciones han servido como plataforma para impulsar las medidas internacionales sobre seguridad vial y han recibido el respaldo de algunas resoluciones de la Asamblea General de las Naciones Unidas y la Asamblea Mundial de la Salud. En ese contexto, las metas que se incluirán en el marco mundial de seguimiento están armonizadas con el Plan y abordan las siguientes áreas básicas concernientes a la prevención de traumatismos por accidentes de tránsito:

- Gestión de la seguridad vial.
- Carreteras más seguras y movilidad.
- Vehículos más seguros.
- Comportamiento más seguro de los usuarios de las carreteras.
- Respuesta tras los accidentes.

16. Además, al desarrollar las metas para incluirlas en un marco mundial de seguimiento de la seguridad vial se deberían evaluar los criterios generales siguientes:

- Elevada pertinencia epidemiológica y de salud pública (sólidos vínculos causales, otros beneficios indirectos).
- Metas e indicadores basados en datos probatorios.
- Disponibilidad de intervenciones de salud pública eficaces y viables cuya aplicación sea práctica, incluso en países de ingresos bajos y medianos.
- Pruebas científicas de la viabilidad a escala nacional.
- Facilidad de comunicación (sencillez).

17. Para cada meta mundial voluntaria será preciso desarrollar uno o más indicadores, que podrán ser indicadores de resultados, indicadores de resultados intermedios o indicadores de respuesta de los sistemas nacionales.¹ Los indicadores deberán:

- estar fuertemente asociados con la ocurrencia de traumatismos y/o defunciones;
- ser sensibles a los cambios derivados de las medidas de seguridad vial;
- tener una clara definición operacional y disponer de mecanismos de seguimiento viables;
- posibilitar que los países obtengan, recopilen, analicen y distribuyan periódica/oportunamente datos de alta calidad relativos a esos indicadores;
- estar respaldados por datos que se puedan obtener mediante instrumentos precisos de recopilación de datos con posibilidades de establecer valores de referencia y realizar el seguimiento de los cambios en el tiempo.

18. Una «meta» representa el objetivo específico que se ha de lograr para 2030. El año de referencia que se ha de utilizar para todas las metas es 2018, con el fin de dar tiempo a los países para que establezcan datos de referencia para las metas en caso de estos no estén disponibles. Algunos datos se pueden obtener a través de los mecanismos de seguimiento existentes, como el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la OMS, y se van a desarrollar nuevas herramientas técnicas para facilitar la recopilación de datos relativos a algunos de los indicadores propuestos. Los «indicadores» se utilizan para evaluar los progresos y el cumplimiento de la meta. La «fuente de datos» describe los orígenes de la información relativa al indicador.

¹ Los indicadores de respuesta de los sistemas nacionales se refieren a las intervenciones relacionadas con la capacidad de los sistemas de salud y/o transporte: infraestructura, políticas y planes, y acceso a intervenciones y tratamientos clave de atención sanitaria.

19. La colaboración internacional y multisectorial en la esfera del fortalecimiento de la capacidad de los países de ingresos bajos y medianos para recopilar, analizar y notificar datos es un elemento importante de un marco mundial de seguimiento.

20. Se precisará un compromiso y una cooperación políticos de alto nivel entre los gobiernos y los diversos organismos del sistema de las Naciones Unidas. La comunidad de desarrollo internacional deberá proporcionar apoyo técnico para ayudar a los países a reforzar sus funciones de recopilación de datos y seguimiento.

Presentación de informes y examen

21. Se propone que la evaluación de los progresos hacia el desarrollo del conjunto final de metas e indicadores mundiales se notifique cada cinco años, y que el primer informe proporcione datos de referencia relativos a 2018.

22. La presentación de informes deberá equilibrar la implicación nacional y la ejecución, con la comparabilidad y la transparencia, de modo que se puedan intercambiar las enseñanzas y evaluar los progresos. Esto exigirá una estrecha coordinación entre la presentación de informes nacionales con los agregados y los análisis mundiales. La OMS, respaldada por un grupo técnico de expertos, será responsable de la recopilación e interpretación de los datos, así como de los análisis ulteriores.

CONCLUSIÓN

23. El establecimiento de metas mundiales de desempeño de carácter voluntario respecto de los principales factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios puede contribuir a los esfuerzos normativos en materia de seguridad vial. Las metas seleccionadas se deberían basar en pruebas científicas sólidas, con indicadores conexos mensurables y políticamente respaldados. En el presente documento se propone una selección de metas mundiales basadas en esas consideraciones y se enumera un conjunto limitado de indicadores que los países participantes podrán utilizar para el seguimiento de los progresos orientados a la consecución de esas metas.

CUADRO 1: METAS E INDICADORES MUNDIALES PROPUESTO PARA EXAMEN

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
Gestión de la seguridad vial	<p>Objetivo: Mejorar la gestión de la seguridad vial en todos los sectores</p>	Número de países que han ratificado la Convención de Ginebra de 1949 y/o las Convenciones de Viena de 1968 sobre la circulación vial y la señalización vial	Sitio web de la CEPE para las Partes Contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad vial ¹	Sitio web de la CEPE	La aplicación de las convenciones de las Naciones Unidas relacionadas con la seguridad vial proporciona el marco jurídico para establecer y aplicar medidas legislativas en materia de seguridad vial.
	<p>Metas: Todos los países se adhieren a uno o más de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad vial</p>	Existencia de un plan nacional de acción multisectorial sobre la seguridad vial que esté financiado e incluya metas sujetas a plazos.	Ministerios de Transporte, a través de los coordinadores nacionales de datos del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i>	Recopilados como parte del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i>	La coordinación de las actividades en materia de seguridad vial llevadas a cabo por los distintos sectores y partes interesadas es esencial para que tengan éxito. Aunque existen diferentes modelos para llevar a cabo dicha coordinación, se recomienda que esta corra a cargo de un organismo principal con el mandato y los recursos necesarios para ello.

¹ https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html.

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
	<p>Todos los países establecen un plan nacional de acción multisectorial sobre la seguridad vial con metas sujetas a plazos.</p>	<p>Existencia de un organismo principal competente en materia de seguridad vial que lleve a cabo una serie de funciones específicas¹</p>	<p>Ministerios de Transporte, a través de los coordinadores nacionales de datos del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p>	<p>Recopilados como parte del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p>	<p>Para lograr una reducción sostenida de los traumatismos por accidentes de tránsito, es necesario que los países cuenten con una estrategia en la materia que sea multisectorial y tenga metas realistas y sujetas a plazos con miras al logro de los objetivos.</p>
<p>Carreteras más seguras y movilidad</p>	<p>Objetivo: Eliminación de las carreteras de alto riesgo</p> <p>Meta: El 100% de las nuevas carreteras son de 3 estrellas o mejores para todos sus usuarios²</p>	<p>Porcentaje de nuevas carreteras de 3 estrellas¹ o más para todos los usuarios (o de una calificación equivalente en el sistema nacional)</p>	<p>Ministerio encargado de las autopistas o ministerios de transporte y/o infraestructura</p>	<p>Recopilados y publicados anualmente para más de 70 países por iRAP u otro sistema equivalente de calificación, por ejemplo la Directiva 2008/96/CE de la UE, o indicadores proporcionados a nivel nacional.</p>	<p>Tradicionalmente, la infraestructura vial ha maximizado la accesibilidad y la eficiencia económica, pero esto ha conllevado al mismo tiempo un aumento de las preocupaciones relativas a la seguridad.</p> <p>Los principales tipos de accidentes que provocan defunciones o traumatismos graves a los usuarios involucran a peatones y ciclistas que circulan por la carretera o la atraviesan, así como colisiones frontales y en cruces, entre motocicletas, coches, autobuses o camiones, y salidas de la calzada.</p>

¹ Estas funciones están definidas en el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* e incluyen labores legislativas, de coordinación, de seguimiento y de evaluación.

² En más de 80 países de todo el mundo hay en marcha programas de evaluación de las carreteras, que suelen ser fruto de una alianza entre el gobierno, los organismos de seguridad vial, la sociedad civil y los asociados en materia de investigación a nivel nacional. El sistema mundial de calificación mediante estrellas es gestionado de manera independiente por el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP), una organización benéfica registrada en el Reino Unido que está dirigida por un comité independiente de expertos mundiales en investigación pionera sobre infraestructura vial. Las herramientas pueden ser utilizadas gratuitamente en todo el mundo y están plenamente accesibles y documentadas en el sitio web del iRAP (<http://irap.org/en/>).

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
Carreteras más seguras y movilidad	Y más del 75% de los desplazamientos en las carreteras existentes son de 3 estrellas o mejores para todos sus usuarios (o de una calificación equivalente en el sistema nacional)	Porcentaje de los desplazamientos en las carreteras existentes son de 3 estrellas o mejores para todos sus usuarios (o de una calificación equivalente en el sistema nacional)			<p>Existen soluciones de infraestructura costoeficaces para todos los tipos de accidentes.</p> <p>En la clasificación mundial de carreteras por estrellas se incluyen los datos probatorios globales sobre los riesgos de accidentes asociados con las características de diseño de la infraestructura y las correspondientes velocidades de los vehículos.</p> <p>Las tasas de accidentes mortales y con traumatismos graves en las carreteras de 1 y 2 estrellas duplican con creces las de las carreteras de 3, 4 y 5 estrellas.</p> <p>La construcción de las nuevas carreteras con arreglo a las normas mínimas de seguridad de 3 estrellas para todos los usuarios (en particular en lo que respecta a velocidades de seguridad, aceras, cruces seguros, intersecciones seguras, arcenes y barreras intermedias) permitirá salvar miles de vidas, en particular de los usuarios más vulnerables.</p> <p>La maximización de los desplazamientos por carreteras de 3 o más estrellas en las redes viales existentes permitirán centrar la gestión de la velocidad, el mantenimiento y la inversión de capital en esas redes, con el fin de salvar vidas.</p>

¹ <http://www.irap.net/en/about-irap-2/star-ratings>. La calificación con estrellas se realiza sobre la base de datos procedentes de inspección de carreteras y permite medir de manera simple y objetiva el nivel de seguridad de las carreteras para los ocupantes de vehículos, motociclistas, ciclistas y peatones. Las carreteras de cinco estrellas son las más seguras, y las de una estrella las menos seguras. Cabe señalar que la calificación con estrellas se puede llevar a cabo sin contar con datos detallados sobre accidentes, de los que frecuentemente no se dispone.

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
					M Se alienta a establecer metas más ambiciosas, de 4 o 5 estrellas, para las redes viales con gran volumen de tránsito de usuarios particulares o para países con muy buen desempeño.
Vehículos más seguros	Objetivo: Poner fin a la producción e importación de vehículos nuevos y usados que no cumplen las normas básicas mínimas de seguridad	Aplicación de los Reglamentos n.ºs 94 y 95 de la CEPE de las Naciones Unidas sobre la protección en caso de colisión frontal y lateral ¹	Sitio web de la CEPE para las Partes Contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad vial ²		

¹ O normas nacionales equivalentes: en los Estados Unidos, las normas correspondientes son las FMVSS 208 y 214; en el Canadá, las normas canadienses de seguridad automotriz (Canadian Motor Vehicle standards).

² https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html.

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
	<p>Meta: El 100% de los vehículos nuevos (definidos como fabricados, vendidos o importados) y utilizados (definidos como importados) cumplirán los reglamentos prioritarios de las Naciones Unidas recomendados¹ o las normas nacionales reconocidas que sean equivalentes en materia de desempeño.</p>	<p>Aplicación del Reglamento n.º 13-H¹ de la CEPE de las Naciones Unidas sobre control electrónico de la estabilidad (a partir de enero de 2017 el control electrónico de la estabilidad se registrará por el Reglamento n.º 140 de la CEPE o por el GTR 8).</p> <p>Aplicación del Reglamento n.º 127⁵ de la CEPE (o GTR 9) sobre seguridad de los peatones</p> <p>Cinturones de seguridad: Reglamento n.º 16 de la CEPE de las Naciones Unidas</p> <p>Anclajes de los cinturones de seguridad: Reglamento n.º 14 de la CEPE de las Naciones Unidas.</p>	<p>o</p> <p>Normas nacionales equivalentes que rijan la seguridad de los vehículos, como las normas federales de seguridad automotriz de los EE.UU. o las normas canadienses de seguridad automotriz.</p>	<p>Sitio web de la CEPE</p> <p>Datos recopilados y publicados como parte del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p>	<p>La seguridad de los vehículos desempeña un papel importante para evitar accidentes y, si se produjeran, reducir la probabilidad de traumatismos graves.</p> <p>El Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos es el principal órgano mundial responsable de la elaboración de normas sobre la seguridad de los vehículos de pasajeros. Los siguientes reglamentos de la CEPE de las Naciones Unidas se consideran normas prioritarias que todos los vehículos deberían cumplir:</p> <p>Reglamentos n.ºs 94 y 95 sobre la protección en caso de colisión frontal y lateral: estos reglamentos aseguran que los vehículos resistan los impactos de una colisión frontal y lateral en ensayos a determinadas velocidades, y por lo tanto son cruciales para proteger a los ocupantes. Estos reglamentos relativos a la resistencia frente a choques contribuyen a proteger a los ocupantes, ya que velan por que los vehículos resistan los impactos de las colisiones frontales y laterales. En las simulaciones de impactos, la energía absorbida por el maniquí debe ser inferior a un determinado valor umbral para que el coche pase las pruebas.</p>

¹ <http://www.unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29gen/wp29fdocstts.html>.

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
	Establishment of national new car assessment programmes	<p>Sistemas de retención infantil: Reglamentos n.ºs 44 y 129 de la CEPE de las Naciones Unidas.</p> <p>Aplicación del Reglamento n.º 78 de la CEPE de las Naciones Unidas sobre frenado de las motocicletas (o GTR 3)</p>	Programas nacionales de evaluación de coches de todo el mundo	Bases de datos mundial del programa de evaluación de coches nuevos	<p>Reglamento n.º 140⁷ sobre control electrónico de la estabilidad: esta norma se orienta a prevenir derrapajes y pérdidas del control en casos de sobreviraje o subviraje, y es eficaz para reducir el número de accidentes y salvar vidas.</p> <p>Reglamento n.º 127 sobre seguridad de los peatones: algunos parachoques blandos, así como la modificación de las partes delanteras de los vehículos (por ejemplo, la remoción de estructuras rígidas innecesarias) pueden reducir la gravedad de un atropello con un vehículo.</p> <p>El reglamento relativo a los cinturones de seguridad que forma parte de la normativa de las Naciones Unidas sobre seguridad automotriz establece que los cinturones de seguridad se han de instalar en los vehículos cuando estos se fabrican y montan; el reglamento relativo a los anclajes vela por que los puntos de anclaje de los cinturones de seguridad resistan el impacto de una colisión, con el fin de minimizar el riesgo de deslizamiento de los cinturones y garantizar que los pasajeros pueden ser retirados de sus asientos sin sufrir daños en caso de accidente.</p> <p>El reglamento relativo a los sistemas de retención infantil establece que, en lugar de sujetar el asiento infantil con el cinturón para adultos, el vehículo debe contar con puntos de anclaje para el sistema de retención infantil ISOFIX, con el fin de que el sistema de retención esté sujeto directamente al bastidor del vehículo.</p>

¹ Hasta enero de 2017, el control electrónico de la estabilidad se abordaba en el Reglamento n.º 13-H, que establece los requisitos que deben cumplir los sistemas de frenado de los vehículos ligeros. Este aspecto se regula actualmente mediante el nuevo Reglamento n.º 140 de la CEPE.

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
					<p>Reglamento n.º 78 sobre los sistemas de frenado antibloqueo de las motocicletas (ABS): estos sistemas de seguridad ayudan al motociclista a mantener el control de la motocicleta durante una situación de frenado de emergencia. Los sistemas ABS pueden reducir la probabilidad de un accidente de tránsito y los traumatismos resultantes.</p> <p>Los objetivos de los programas de evaluación de los coches nuevos son promover la seguridad y la salud públicas, proteger y preservar la vida de las personas y conservar, proteger y mejorar el medio ambiente físico y natural mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"> • la promoción y realización de investigaciones independientes y programas de pruebas en los que se evalúen la seguridad y las características ambientales de los vehículos de motor y su desempeño comparativo, y la divulgación de los resultados; y • la promoción de la formulación de programas de evaluación de los coches nuevos por medio de la prestación de apoyo financiero y asistencia técnica, y facilitación de la cooperación internacional con esos programas y entre ellos.

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
Comportamiento más seguro de los usuarios de las carreteras	<p>Objetivo: Reducir la velocidad</p> <p>Meta: Reducir al menos en un 10% cada año la proporción de vehículos que circulan a una velocidad mayor que la máxima fijada.</p>	<p>La legislación nacional sobre los límites de velocidad en zonas urbanas está en consonancia con las mejores prácticas¹</p> <p>Porcentaje de vehículos que circulan a velocidades superiores a los límites establecidos en zonas urbanas y rurales</p> <p>Porcentaje de muertes atribuibles a la velocidad</p>	<p>Ministerios de transporte a través de los coordinadores nacionales de datos del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p> <p>Estudios nacionales²</p> <p>Formularios de registro de accidentes proporcionados por la policía</p>	<p>Recopilados como parte del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p>	<p>A medida que aumenta la velocidad media del tránsito, la probabilidad de un accidente y de traumatismos graves también aumenta.</p> <p>En las zonas urbanas, las velocidades no deberían superar los 50 km/h. Es importante que las autoridades locales no solo tengan la autoridad jurídica para reducir los límites a nivel nacional, sino también para gestionar las velocidades a nivel local en función de las distintas situaciones viales y junto con otras políticas de reducción del tráfico o gestión de la velocidad.</p> <p>Cuando el tráfico motorizado se combina con altas concentraciones de peatones, ciclistas y ciclomotoristas, el límite de velocidad debe ser inferior a 30 km/h. Ello se debe a la vulnerabilidad de estos usuarios de la vía pública a velocidades mayores: un peatón adulto tiene menos del 20% de probabilidades de morir si es atropellado por un coche a menos de 50 km/h, pero dicho riesgo se eleva a casi el 60% si es atropellado por un vehículo a 80 km/h. Está ampliamente demostrado que, cuando las autoridades locales han reducido los límites de velocidad en zonas urbanas a ≤ 30 km/h y han adoptado otras medidas de reducción del tráfico, el número de traumatismos por accidentes de tránsito ha disminuido.</p>

¹ Los criterios esenciales que debe cumplir la legislación sobre la velocidad con arreglo al *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015* son: existencia de una ley nacional sobre velocidad; los límites de velocidad en vías urbanas son ≤ 50 km/h; las autoridades locales tienen la facultad de modificar los límites de velocidad en vías nacionales, por ejemplo cuando estas están situadas cerca de escuelas. Cabe señalar que, en el caso de los países donde se promulgan leyes a nivel subnacional, se considera que el país cumple las mejores prácticas legislativas cuando el 80% de las entidades subnacionales cumplen los criterios seleccionados.

² Varios expertos técnicos elaborarán directrices sobre la recopilación de datos relacionados con algunos de estos indicadores para ayudar a los países a recabar y comunicar los datos de forma normalizada.

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
	<p>Objetivo: Aumentar el uso por los motociclistas de cascos de calidad</p> <p>Meta: Reducir al menos en un 10% cada año la proporción de motociclistas sin casco</p>	<p>La legislación sobre el uso de casco en las motocicletas es compatible con las prácticas óptimas¹</p> <p>Número de países que aplican el Reglamento n.º 22 de la CEPE (o una norma nacional equivalente)</p> <p>Porcentaje de motociclistas (conductores y pasajeros) que llevan casco</p>	<p>Ministerios de transporte a través de los coordinadores nacionales de datos del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p> <p>Sitio web de la CEPE para las Partes Contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad vial²</p> <p>Estudios nacionales¹¹</p>	<p>Recopilados como parte del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p> <p>Sitio web de la CEPE</p>	<p>Entre los motociclistas, el uso correcto de un casco de calidad normalizado puede reducir el riesgo de defunción en casi un 40%, y de traumatismos graves en más del 70%.</p> <p>Con arreglo a las prácticas óptimas, las normas sobre cascos se deberían aplicar a todos los conductores y pasajeros en todas las carreteras y para todos los tipos de motores, y deberían exigir que el casco estuviera bien sujeto y, especialmente, que estuviese homologado.¹¹</p> <p>En contextos en los que las normas sobre cascos para motociclistas se aplican, las tasas de uso del casco pueden superar el 90%.</p>

¹ Los criterios esenciales que debe cumplir la legislación sobre el uso de casco en las motocicletas con arreglo al *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015* son: existencia de una ley nacional¹ sobre el uso de casco en las motocicletas; que dicha ley se aplique a los conductores de la motocicleta y a los pasajeros adultos, a todos los tipos de vía y a todos los tipos de motor; y que dicha ley requiera que el caso esté adecuadamente abrochado y homologado a nivel nacional o internacional. Cabe señalar que, en el caso de los países donde se promulgan leyes a nivel subnacional, se considera que el país cumple las mejores prácticas legislativas cuando el 80% de las entidades subnacionales cumplen los criterios seleccionados.

² https://www.unece.org/trans/conventn/agreem_cp.html.

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
	<p>Objetivo: Aumentar el uso de cinturones de seguridad</p> <p>Meta: Reducir al menos en un 10% cada año la proporción de ocupantes que no usan cinturones de seguridad</p>	<p>La legislación sobre el uso de cinturones de seguridad es compatible con prácticas óptimas¹</p> <p>La legislación sobre el uso de dispositivos de retención para niños es compatible con las prácticas óptimas¹</p> <p>Porcentaje de ocupantes que utilizan cinturones de seguridad (desglosado por conductor, copiloto y pasajeros de asientos traseros).</p>	<p>Ministerios de transporte a través de los coordinadores nacionales de datos del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p> <p>Estudios nacionales¹¹</p>	<p>Recopilados como parte del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p>	<p>El uso del cinturón de seguridad puede reducir las defunciones entre los ocupantes del asiento delantero hasta en un 50%, y entre los ocupantes del asiento trasero hasta en un 75%.</p> <p>En los vehículos de pasajeros, el uso de asientos para niños reduce el riesgo de defunción entre los lactantes (menores de 1 año) en un 71%, y entre los niños pequeños (1-4 años) en un 54%.</p> <p>El uso de elevadores reduce el riesgo de traumatismos graves en niños de 4 a 8 años en un 45% con respecto al uso del cinturón de seguridad únicamente.</p> <p>El uso del cinturón de seguridad entre adolescentes y los adultos reduce aproximadamente a la mitad el riesgo de defunción y traumatismos graves.</p> <p>Las normas relativas al cinturón de seguridad deberían abarcar tanto a los ocupantes de los asientos traseros como delanteros. Las normas sobre dispositivos de sujeción para los niños deberían tener en cuenta la edad, el peso y la altura del niño, así como la posición del asiento en el vehículo.</p> <p>Las normas sobre uso obligatorio de cinturones de seguridad y dispositivos de sujeción, así como su aplicación, son eficaces para aumentar el uso de esos dispositivos.</p>

¹ Los criterios esenciales que debe cumplir la legislación sobre los cinturones de seguridad con arreglo al *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015* son: existencia de una ley nacional sobre el uso de cinturones de seguridad que se aplique a los conductores, copilotos y pasajeros de asientos traseros. Cabe señalar que, en el caso de los países donde se promulgan leyes a nivel subnacional, se considera que el país cumple las mejores prácticas legislativas cuando el 80% de las entidades subnacionales cumplen los criterios seleccionados.

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
	<p>Objetivo: Reducir la conducción bajo los efectos del alcohol²</p> <p>Meta: Reducir en un 10% al año la proporción de muertes de conductores atribuibles al alcohol.</p>	<p>La legislación sobre la conducción bajo los efectos del alcohol es compatible con las prácticas óptimas³</p> <p>Porcentaje de muertes de conductores atribuibles al alcohol</p> <p>Porcentaje de conductores que superan el límite legal de CAS</p>	<p>Ministerios de Transporte, a través de los coordinadores nacionales de datos del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p> <p>Departamentos forenses</p> <p>Informes de controles realizados por la policía</p>	<p><i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.</i></p> <p>Recopilados como parte del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i></p>	<p>El riesgo de que el alcohol reduzca las facultades para conducir empieza con niveles muy bajos de consumo de alcohol y comienza a aumentar exponencialmente a medida que se consume más alcohol, en particular a partir de una concentración de alcohol en sangre superior a 0,05 g/dl (gramos por decilitro).</p> <p>Bajo los efectos del alcohol, los conductores jóvenes y novatos corren un riesgo mucho mayor de sufrir un accidente de tránsito que los conductores de más edad o más experimentados.</p> <p>Las normas sobre conducción bajo los efectos del alcohol que limitan la concentración de alcohol en sangre a $\leq 0,05$g/dl son muy eficaces para reducir los accidentes relacionados con el alcohol, siempre que vayan acompañadas por medidas de aplicación altamente visibles, intensivas y constantes.</p> <p>El número de accidentes que afectan a jóvenes se puede reducir hasta en un 24% mediante normas que establezcan una menor concentración de alcohol en sangre ($\leq 0,02$ g/dl) para los conductores jóvenes o novatos. En muchas jurisdicciones existe a este respecto una tolerancia cero (0,00 g/dl) para los conductores jóvenes.</p>

¹ Los criterios esenciales que debe cumplir la legislación sobre los dispositivos de retención para niños con arreglo al *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015* son: existencia de una ley nacional sobre los dispositivos de retención para niños que se base en la edad, el peso y la altura o en una combinación de estos factores y que prohíba a los niños menores de una determinada edad sentarse en el asiento del copiloto. Cabe señalar que, en el caso de los países donde se promulgan leyes a nivel subnacional, se considera que el país cumple las mejores prácticas legislativas cuando el 80% de las entidades subnacionales cumplen los criterios seleccionados.

² Este objetivo se aplica a los conductores tanto de vehículos de cuatro ruedas como de motocicletas.

³ Los criterios esenciales que debe cumplir la legislación sobre la conducción bajo los efectos del alcohol con arreglo al *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015* son: existencia de una ley nacional¹ sobre la conducción bajo los efectos del alcohol que se base en la concentración de alcohol en sangre (CAS) o en la concentración de alcohol en el aliento (CAA) equivalente; el límite de la CAS es $\leq 0,05$ g/dl para la población general y $\leq 0,02$ g/dl para los conductores jóvenes o noveles. Cabe señalar que, en el caso de los países donde se promulgan leyes a nivel subnacional, se considera que el país cumple las mejores prácticas legislativas cuando el 80% de las entidades subnacionales cumplen los criterios seleccionados.

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
<p>Objetivo: Reducir los accidentes de conductores comerciales debidos al cansancio</p> <p>Meta: Todos los países promulgarán una norma que regule el tiempo de trabajo de los conductores de vehículos comerciales o se adherirán a una norma internacional o regional en la materia.</p>	<p>Países firmantes del Convenio n.º 153 de la OIT¹</p> <p>Países firmantes del AETR de la CEPE, la Directiva 2002/15 de la UE y el Reglamento n.º 2006/561 de la UE</p> <p>Países con leyes nacionales sobre el tiempo de trabajo de los conductores de vehículos comerciales</p>	<p>Recopilados cada tres años por la Unidad de Transporte y Cuestiones Marítimas de la OIT</p>	<p>Estudios informales y búsquedas en internet</p>	<p>En un estudio realizado por la OCDE² se estima que entre el 10% y el 15% de los accidentes afecta a conductores de vehículos comerciales. Además, en un estudio europeo sobre las causas de los accidentes de camiones (European Truck Accident Causation study) se investigaron 624 accidentes graves y se constató que el cansancio era la principal causa general en el 6% de los casos.</p>	<p>Objetivo: Reducir los accidentes de conductores comerciales debidos al cansancio</p> <p>Meta: Todos los países promulgarán una norma que regule el tiempo de trabajo de los conductores de vehículos comerciales o se adherirán a una norma internacional o regional en la materia.</p>

¹ http://www.ilo.org/dyn/normlex/es/f?p=NORMLEXPUB:12100:0::NO::P12100_ILO_CODE:C153.

² International Transport Forum: *Moving Freight with Better Trucks* (OCDE, 2011).

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
				<p>En el 68% de los accidentes provocados por el cansancio estaban involucrados un camión y otro vehículo; en el 29% estaba involucrado un solo camión; y en el 3% estaba involucrado un peatón. Más de un tercio de estos accidentes fueron mortales, lo que evidencia la enorme gravedad de muchos accidentes relacionados con el cansancio. En lo que respecta a las cinco categorías de accidentes estudiadas, se constató que el cansancio era la causa de casi el 18,6% de todos los accidentes de la</p>	

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
				<p>categoría de «accidente en el que está involucrado un único camión» (7,4% de los 624 accidentes graves) y de casi el 8,8% de todos los accidentes de la categoría de «accidente ocurrido durante una maniobra de adelantamiento» (11,3% de los 624 accidentes graves).</p> <p>Asimismo el cansancio desempeña un papel más importante, tanto relativa como absolutamente, en los países grandes y escasamente poblados como Australia. De los 461 accidentes graves de</p>	

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
				camiones grandes investigados en Australia en 2011, el 12% tuvieron como causa principal el cansancio, lo que convierte a este factor en la segunda causa de accidentes más frecuente tras el exceso de velocidad (que representa el 25%).	
	<p>Objetivo: Reducir las distracciones al conducir</p> <p>Meta: Todos los países cuentan con leyes nacionales sobre el uso del teléfono móvil mientras se está conduciendo</p>	Legislación que prohíba el uso de teléfonos móviles con o sin manos libres al conducir	Ministerios de Transporte, a través de los coordinadores nacionales de datos del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i>	Recopilados como parte del <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i>	<p>Las distracciones al conducir son una amenaza grave y creciente para la seguridad vial. Dado el número creciente de personas que poseen teléfonos móviles y la rápida implantación de nuevos sistemas de comunicación «a bordo de los vehículos», cabe esperar que este problema aumente a nivel mundial en los próximos años. Este Informe se centra en el uso de teléfonos móviles mientras se conduce como un ejemplo del problema más amplio de las distracciones al conducir.</p> <p>Ha quedado demostrado que si se usa un teléfono móvil mientras se conduce se tienen cuatro veces más probabilidades de tener un accidente que si no se usa un teléfono. Este riesgo parece similar para los teléfonos sin manos libres y con manos libres, ya que el problema es la distracción cognitiva, no la distracción física asociada a la sujeción del teléfono. La utilización de la mensajería de texto parece tener un efecto incluso mayor en el comportamiento en la conducción y en el riesgo de sufrir un accidente.</p>

Área básica	Objetivo y meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos	Justificación
Respuesta tras los accidentes	<p>Objetivo: Mejorar el acceso a la atención de emergencia</p> <p>Meta: – Reducir al menos un 10% cada año el tiempo para el traslado de casos de traumatismos graves¹ hasta los centros que dispensan atención de emergencia</p>	<p>Tiempo medio para el traslado de casos de traumatismos graves hasta el primer contacto con los dispensadores de atención de emergencia (incluidos los dispensadores de todos los establecimientos de atención traumatológica):</p> <ul style="list-style-type: none"> – en zonas urbanas – en zonas rurales 	<p>Datos sobre información del paciente y prestación de atención de emergencia prehospitalaria y hospitalaria</p>	<p>Encuestas comunitarias, recopilación sistemática de datos sobre atención de emergencia prehospitalaria y hospitalaria (por ejemplo, registros de los sistemas de información sanitaria, sistemas de información hospitalaria, etc.). La OMS dirige la recopilación de datos mundiales.</p>	<p>Sólidas pruebas científicas demuestran que la atención de emergencia apropiada y oportuna puede salvar vidas y reducir la discapacidad, una vez que se ha producido un traumatismo.</p>

¹ Se elaborarán definiciones de trabajo para la próxima revisión del presente documento.