

DECENIO DE ACCIÓN  
PARA LA SEGURIDAD VIAL  
2011-2020



# SALVEMOS MILLONES DE VIDAS



# ¿Cuál es la finalidad de este documento?

Aunque hace ya muchos años que las Naciones Unidas y sus Estados Miembros son conscientes de que los accidentes de tránsito dificultan considerablemente la consecución de los objetivos en materia de salud y desarrollo, no ha sido hasta la última década cuando esta cuestión ha cobrado la importancia que merece entre los problemas internacionales de salud y desarrollo más acuciantes. Tras el gran éxito de la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, organizada por el Gobierno de la Federación de Rusia en noviembre de 2009, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó oficialmente el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 en marzo de 2010. En este documento se facilita información básica sobre el Decenio y el papel que desempeñará la OMS.

## Nota de agradecimiento

La OMS desea agradecer a los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades de los Estados Unidos y a Bloomberg Philanthropies su generoso apoyo financiero para la elaboración y publicación de este documento.

# Datos y cifras

- Todos los años, los accidentes de tránsito se cobran casi 1,3 millones de vidas y provocan traumatismos a entre 20 y 50 millones de personas más.
- Los accidentes de tránsito se han convertido en la principal causa de defunción entre los jóvenes de 15 a 29 años de edad.
- Más del 90% de las defunciones y traumatismos causados por el tránsito ocurren en países de ingresos bajos y medianos, donde circulan solo el 48% de los vehículos matriculados a nivel mundial.
- Cerca de la mitad (46%) de las víctimas mortales que se cobran las vías de tránsito de todo el mundo se encuentran entre los usuarios más vulnerables de la red viaria: peatones, ciclistas y motociclistas.
- Además del dolor y el sufrimiento que acarrearán, los accidentes de tránsito provocan enormes pérdidas económicas para las víctimas, sus familias y el conjunto de las naciones: en gran parte de los países representan del 1% al 3% del producto nacional bruto.
- Se prevé que, si no se adoptan medidas, para 2020 los accidentes de tránsito anualmente causarían la muerte de cerca de 1,9 millones de personas.
- Solo el 15% de los países tienen una legislación amplia que se ocupe de cinco riesgos fundamentales: el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y la no utilización del casco, el cinturón de seguridad y los sistemas de retención para niños.

## Principales causas de defunción: comparación entre 2004 y 2030

2004		2030	
Puesto	Causas principales	Puesto	Causas principales
1	Cardiopatía isquémica	1	Cardiopatía isquémica
2	Enfermedad cerebrovascular	2	Enfermedad cerebrovascular
3	Infecciones de las vías respiratorias bajas	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	4	Infecciones de las vías respiratorias bajas
5	Enfermedades diarreicas	5	<b>Traumatismos causados por el tránsito</b>
6	VIH/sida	6	Cánceres de tráquea, bronquios y pulmón
7	Tuberculosis	7	Diabetes mellitus
8	Cánceres de tráquea, bronquios y pulmón	8	Cardiopatía hipertensiva
9	<b>Traumatismos causados por el tránsito</b>	9	Cáncer de estómago
10	Prematuridad y bajo peso al nacer	10	VIH/sida

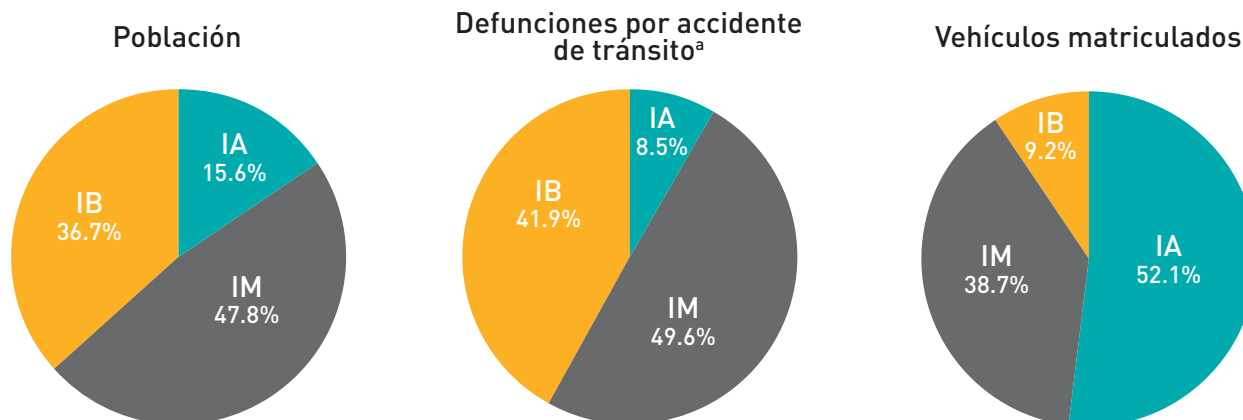
## Tasas de letalidad de los traumatismos causados por el tránsito<sup>a</sup> por cada 100 000 habitantes, por región de la OMS y grupo de ingresos

Región de la OMS	Ingresos elevados	Ingresos medianos	Ingresos bajos	Total
Región de África	—	32.2	32.3	32.2
Región de las Américas	13.4	17.3	—	15.8
Región de Asia Sudoriental	—	16.7	16.5	16.6
Región de Europa	7.9	19.3	12.2	13.4
Región del Mediterráneo Oriental	28.5	35.8	27.5	32.2
Región del Pacífico Occidental	7.2	16.9	15.6	15.7
<b>General</b>	<b>10.3</b>	<b>19.5</b>	<b>21.5</b>	<b>18.8</b>

<sup>a</sup> Definición de muerte por traumatismos causados por el tránsito basada en un plazo de 30 días desde el accidente hasta la defunción.

Fuente: Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, 2009

## Población, defunciones por accidentes de tránsito<sup>a</sup> y vehículos de motor matriculados, por grupos de ingresos



<sup>a</sup> Definición basada en el plazo de 30 días; datos modelados.

IA = países de ingresos altos; IM = países de ingresos medianos; IB = países de ingresos bajos.

## Más información

Para conocer otros datos y cifras sobre esta cuestión puede consultar los siguientes enlaces:  
*Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2009*

[http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2009/es/index.html](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2009/es/index.html)

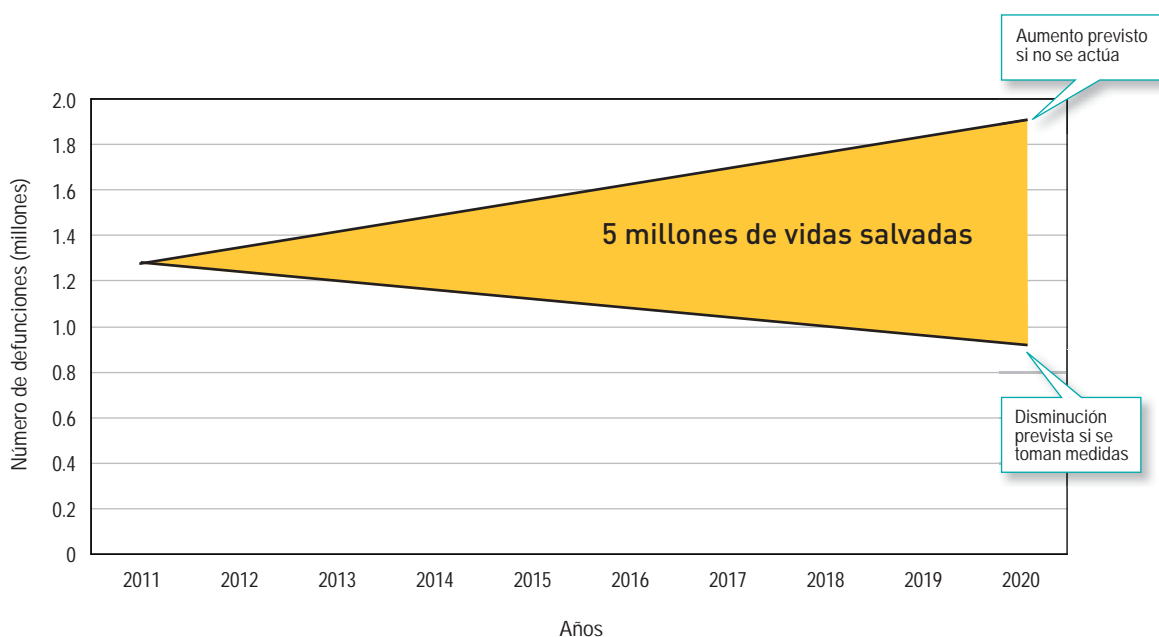
Observatorio Mundial de la Salud: seguridad vial

[http://www.who.int/gho/road\\_safety/en/index.html](http://www.who.int/gho/road_safety/en/index.html) (en inglés)

# Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020

Se ha elaborado un Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 para orientar los esfuerzos a nivel local y nacional. Si este Plan se aplica con éxito, se podría alcanzar el objetivo establecido en el marco del Decenio de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo. Asimismo, si se logra esta ambiciosa meta, en total se podrían salvar 5 millones de vidas, evitar 50 millones de traumatismos graves y ahorrar US\$ 5 billones durante todo el Decenio.

## Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020: salvemos millones de vidas



# Plan Mundial

## para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020

### **Pilar 1** Gestión de la seguridad vial

Este pilar se centra en la necesidad de fortalecer la capacidad institucional para impulsar iniciativas nacionales relativas a la seguridad vial. En él se contemplan actividades como la puesta en práctica de las principales convenciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial; el establecimiento en el país de un organismo coordinador en la esfera de la seguridad vial en el que participen asociados de una amplia gama de sectores; la elaboración de una estrategia nacional de seguridad vial; y la determinación de metas realistas y a largo plazo en relación con actividades que cuenten con financiación suficiente para su ejecución. En el Pilar 1 también se insta a establecer sistemas de datos para el seguimiento y la evaluación de las actividades.

### **Pilar 2** Vías de tránsito y movilidad más seguras

Este pilar pone de relieve la necesidad de mejorar la seguridad de las redes viarias en beneficio de todos los usuarios, especialmente los más vulnerables, es decir, peatones, ciclistas y motociclistas. Entre las actividades propuestas destacan la adopción de medidas para mejorar la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las vías de tránsito teniendo en cuenta la seguridad; velar por que la seguridad de las carreteras se evalúe periódicamente; y alentar a las autoridades pertinentes a que tomen en consideración todas las formas de transporte y los tipos de infraestructuras seguras cuando den respuesta a las necesidades de movilidad de los usuarios de las vías de tránsito.

### **Pilar 3** Vehículos más seguros

A través de este pilar se aborda la necesidad de mejorar la seguridad de los vehículos promoviendo la armonización de las normas y los mecanismos mundiales pertinentes para acelerar la introducción de nuevas tecnologías que influyen en la seguridad. Esta categoría incluye actividades cuyo fin es aplicar nuevos programas de evaluación de los vehículos para que los consumidores conozcan sus prestaciones de seguridad y tratar de garantizar que todos los nuevos vehículos de motor estén equipados con los dispositivos mínimos de seguridad, como cinturones de seguridad. Otras actividades contempladas en este pilar son la promoción del uso más generalizado de tecnologías de prevención de colisiones de eficacia demostrada, como sistemas de control electrónico de la estabilidad y antibloqueo de la frenada. Asimismo, se alienta a los responsables de la gestión de flotas de vehículos a que compren, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan altos niveles de protección a los pasajeros.

El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 fue elaborado por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otras partes interesadas de todo el mundo. Para alcanzar su objetivo, el Plan Mundial establece cinco categorías de actividades o «pilares» que se describen a continuación. Así, se han formulado indicadores para medir los avances en cada una de estas esferas.

**Pilar 4**  
**Usuarios de vías de tránsito más seguros**

Este pilar se centra en la elaboración de programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. En él se incluyen actividades destinadas a impulsar el desarrollo y la adopción de una legislación modelo sobre seguridad vial, así como a mantener o aumentar el cumplimiento de las leyes y las normas de seguridad vial. Estas medidas deben combinarse con la sensibilización pública y la educación para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y el casco, y para reducir los casos de conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad y otros factores de riesgo. También se insta a realizar actividades para reducir los accidentes de tránsito relacionados con el ambiente laboral y fomentar el establecimiento de programas de concesión de permisos de conducción graduales a los conductores noveles.

**Pilar 5**  
**Respuesta tras los accidentes**

Con este pilar se pretende promover la mejora de la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas de accidentes tratamientos de emergencia y rehabilitación a largo plazo apropiados. Entre las actividades previstas destacan la creación de sistemas de atención prehospitalaria y la puesta en funcionamiento de un número telefónico único para emergencias a nivel nacional; la prestación de servicios de pronta rehabilitación y apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos en accidentes de tránsito; el establecimiento de sistemas de seguros para financiar estas iniciativas; y el fomento de una investigación exhaustiva de los accidentes y la aplicación de una respuesta jurídica apropiada.

Plan Mundial

Puede consultar la versión íntegra del Plan Mundial en el sitio web:  
[http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/en/index.html)

# Aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020

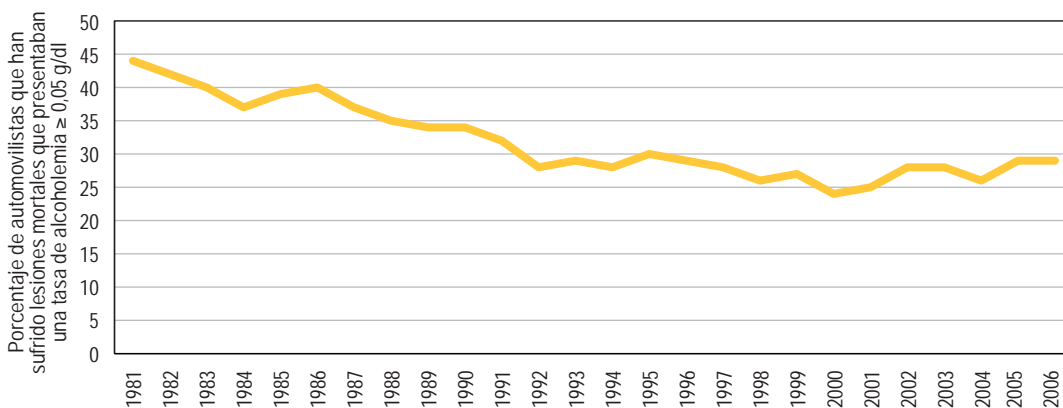
Existen pruebas sólidas sobre cuáles son las medidas eficaces para prevenir las defunciones y los traumatismos causados por el tránsito. Así, el Plan Mundial se basa en las mejores pruebas referentes a las medidas que funcionan obtenidas gracias a las experiencias satisfactorias de diversos países. A continuación se señalan algunos ejemplos.

## Australia

### Reducción de los casos de conducción bajo los efectos del alcohol a través de la realización de pruebas de alcoholemia aleatorias

El consumo de alcohol antes de conducir aumenta el riesgo de accidente, así como la probabilidad de que este sea mortal o cause un traumatismo grave. La aprobación y el cumplimiento de una ley que regule el consumo de alcohol de los conductores pueden disminuir el número de defunciones por accidente de tránsito en aproximadamente un 20%. La prueba de la alcoholemia aleatoria es el primer instrumento de cumplimiento de la ley que regula el consumo de alcohol de los conductores que se ha utilizado en todo el país. La policía puede detener un conductor y realizar la prueba de la alcoholemia en cualquier momento, independientemente de su comportamiento durante la conducción. Para realizar la prueba de la alcoholemia se utilizan unos llamativos vehículos conocidos como «booze buses» y las campañas a través de los medios apoyan la aplicación de la ley. La evaluación de la realización de las pruebas de la alcoholemia aleatorias ha demostrado que a largo plazo se pueden reducir los accidentes de tránsito debidos al consumo de alcohol.

### Eficacia de las pruebas de alcoholemia ante los accidentes de tránsito relacionados con el consumo de alcohol en Australia



Fuente: Departamento de Infraestructura, Transporte, Desarrollo Regional y Administración Local, 2009

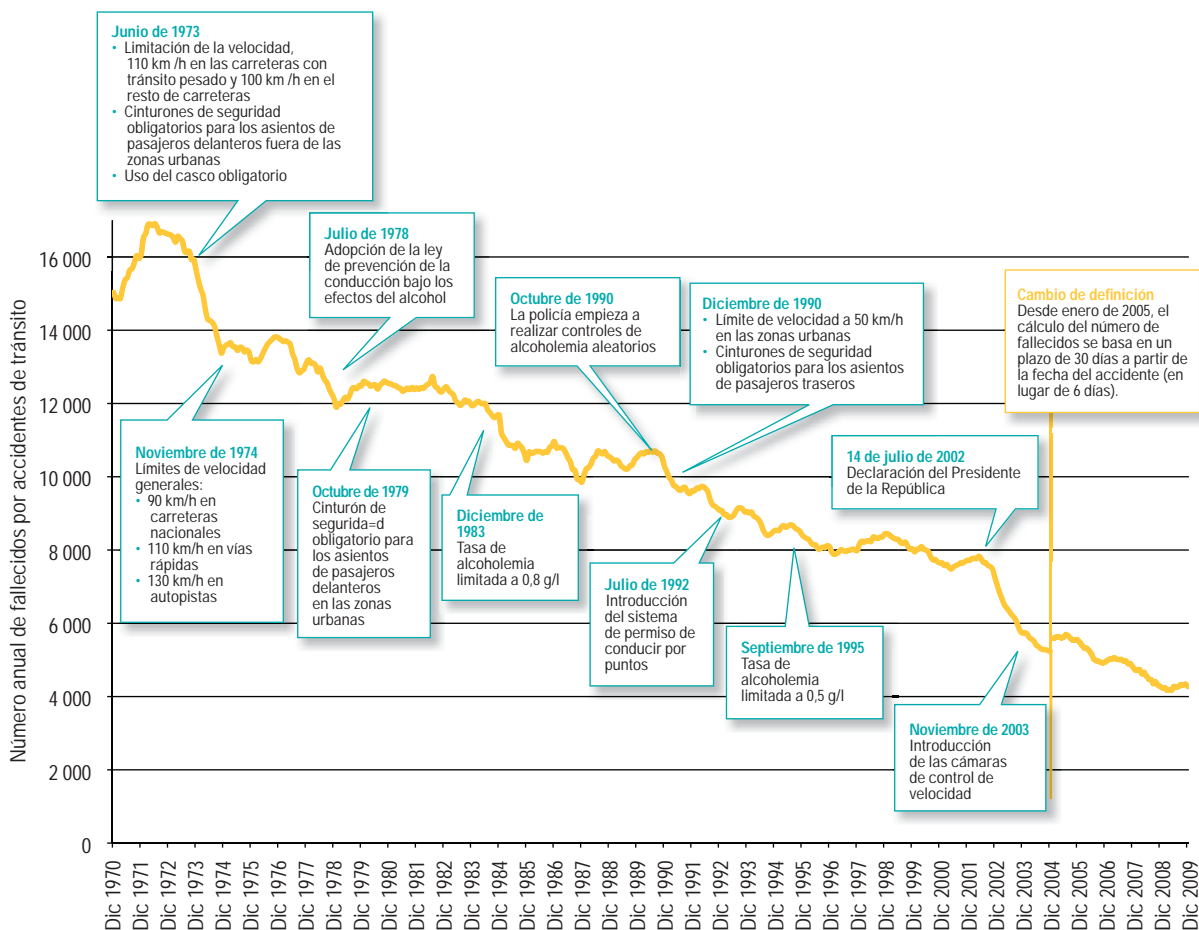


# Francia

## Progresos registrados durante decenios

Desde principios de los años setenta, Francia ha realizado grandes avances en la reducción del número de muertes en las vías de tránsito del país. A este resultado han contribuido innumerables factores, entre ellos, la adopción y la aplicación de leyes relativas a los límites de velocidad, los cinturones de seguridad y la conducción bajo los efectos del alcohol. Desde el año 2002, una combinación de factores como el compromiso expreso de las más altas instancias gubernamentales, el cumplimiento más estricto de la normativa, en particular mediante el uso de cámaras de control de velocidad, y las campañas a través de los medios de comunicación en las que se explican las normas de tránsito y los riesgos existentes, ha permitido acelerar la disminución del número de fallecidos anuales. Desde principios de los años setenta hasta 2009, la cifra de defunciones anuales se ha reducido de más de 16 000 a algo más de 4 000.

### Evolución del número de defunciones anuales por accidente de tránsito en las zonas metropolitanas de Francia 1970–2009 (promedio móvil de 12 meses)



Fuente: Gráfico publicado con la autorización del Observatorio nacional interministerial de la seguridad vial (ONISR), Francia

# Ghana

## Establecimiento de un servicio de ambulancias de ámbito nacional

Hasta principios de los años 2000, la atención traumatológica de emergencia en Ghana era informal y extremadamente limitada. La mayoría de los pacientes heridos en accidentes de tránsito eran trasladados a los centros sanitarios por sus propios familiares y los primeros auxilios que recibían en esos centros eran escasos. En 2001, los esfuerzos por resolver los problemas de la atención traumatológica de emergencia obtuvieron el apoyo político. En 2004, el Gobierno estableció un sistema de ambulancias de ámbito nacional y una línea directa especializada para emergencias.

En menos de cuatro años:

- el número de casos atendidos por el sistema de ambulancias nacional ascendió de 205 en 2004 a 8 250 en 2008;
- el tiempo promedio de respuesta para las ambulancias descendió de 17 minutos en 2006 a 13 minutos en 2008; y
- el tiempo promedio pasado en el lugar de los hechos descendió de 19 minutos en 2006 a 14 minutos en 2008.



© AN Zakariah/GAS

# Malasia

## Modificación de la infraestructura viaria a fin de mejorar la seguridad



© K Rajam/WPRO

Se ha demostrado que separar los distintos tipos de vehículos, por ejemplo, los vehículos de dos y tres ruedas de los de cuatro o más ruedas, es una medida que reduce los accidentes de tránsito. Los carriles exclusivos para motocicletas sirven para establecer esta separación. Estos carriles están destinados exclusivamente a tipos de vehículos como las motocicletas, los ciclomotores y las bicicletas. Además, cada vez son más habituales en las ciudades asiáticas, donde se ha demostrado que reducen de forma drástica las colisiones y las lesiones debidas a las

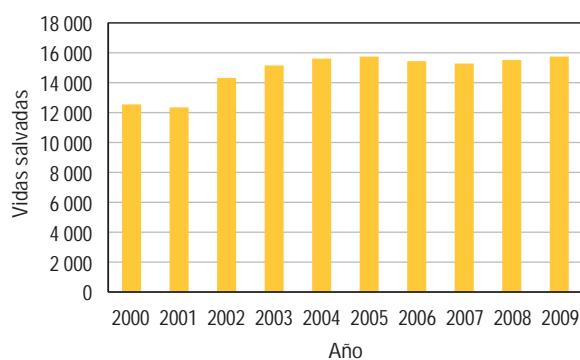
mismas ya que permiten crear un entorno de conducción más seguro para todos los usuarios de las vías de tránsito. Por ejemplo, una evaluación realizada en la autopista conocida como *Federal Highway Route 2* en Malasia, que tiene un carril exclusivo para motocicletas, indicó que tras la construcción de este carril los accidentes se habían reducido en un 39%.

## Estados Unidos de América

### Aumento del uso del cinturón de seguridad mediante la campaña *Click It or Ticket* (abrochado o multado)

El uso del cinturón de seguridad reduce entre un 40% y un 65% el riesgo de salir despedido del vehículo y de sufrir traumatismos graves o mortales. *Click It or Ticket* es la campaña de más éxito jamás emprendida en el país en relación con el cumplimiento de la normativa para el uso del cinturón de seguridad. La piedra angular de la campaña es la movilización nacional celebrada en mayo conocida como la *Click it or Ticket May Mobilization* durante la cual los organismos encargados de hacer cumplir la ley aúnan sus fuerzas en todo el país. Sus esfuerzos reciben el apoyo de las campañas nacionales y locales a través de los medios. De 2000 a 2009, los cinturones de seguridad salvaron la vida a más de 140 000 estadounidenses.

#### Vidas salvadas gracias al cinturón de seguridad, Estados Unidos, 2000–2009



Fuente: Gráfico extraído de: <http://www-nrd.nhtsa.dot.gov/>

## Viet Nam

### Mejora de las tasas de uso del casco mediante el cumplimiento de la legislación

Las investigaciones han revelado que la correcta utilización de un casco para motocicleta puede reducir el riesgo de fallecimiento en un 40%, así como disminuir los traumatismos craneoencefálicos graves en un 70%. En 2007, el Gobierno de Viet Nam aprobó una ley en la que se exige que todos los motociclistas y sus acompañantes lleven casco. La aplicación estricta de esta ley por parte de la policía de todo el país permitió triplicar las tasas de uso del casco, logrando que su utilización entre los motociclistas y sus acompañantes superara el 90%. Un año después de que el Gobierno adoptara esta decisión, la policía había intensificado su aplicación y las multas por no llevar casco habían aumentado considerablemente. Además, los hospitales señalaron que el riesgo de traumatismo craneoencefálico se había reducido en un 16% en comparación con el año anterior. Los informes policiales muestran que se salvaron más de 1 500 vidas y se evitaron más de 2 500 traumatismos graves durante el año posterior a la adopción de la ley. Las motocicletas representan el 95% del total de vehículos registrados en Viet Nam y, por lo tanto, es probable que esta política sobre el uso del casco haya contribuido de forma considerable a la obtención de estos resultados positivos en materia de seguridad vial.



© WHO/M. Peden

# Contribución de la OMS al **Decenio de Acción para la Seguridad Vial** 2011–2020

La OMS apoyará la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. A continuación figura la descripción de algunas de las medidas en que la OMS tiene previsto participar durante los próximos años.

## **Coordinación de los esfuerzos mundiales**

La OMS, en colaboración con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, se encarga de coordinar la seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas. A este respecto, la OMS actúa como Secretaría para el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, una red formada por 60 gobiernos, organismos de las Naciones Unidas, organizaciones no gubernamentales, fundaciones y empresas privadas. A lo largo del Decenio, el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial tendrá un papel decisivo en la orientación de los esfuerzos mundiales y seguirá, como ha hecho desde 2004, su labor con miras a abogar por la seguridad vial en las máximas instancias políticas; recopilar y difundir buenas prácticas de prevención; compartir información con el público relativa a los riesgos y las medidas para mitigarlos; y poner de relieve la necesidad de aumentar la financiación. El Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial coordinará y planificará los actos principales más destacados del Decenio.

## **Seguimiento de los avances a través de los informes de la situación mundial**

Si bien el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial se hará cargo de evaluar las repercusiones generales del Decenio, con sus informes de la situación, la OMS facilitará uno de los instrumentos para llevar a cabo dicha evaluación. El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, publicado en 2009, proporcionó la primera evaluación completa sobre la situación de la seguridad vial a nivel mundial. Con datos procedentes de 178 Estados Miembros, el informe sigue siendo un documento de referencia para las instancias normativas, los profesionales sanitarios y los medios de comunicación y, en muchos países, actúa como catalizador del cambio. Estos informes de la situación reúnen información sobre el número de fallecidos y las tasas de letalidad; la existencia de estrategias y metas nacionales; la legislación y el cumplimiento de las leyes con respecto a ciertos riesgos clave; y la situación actual de la atención tras el accidente. El próximo Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, que se publicará en 2012, servirá de referencia para supervisar las actividades relacionadas con el Decenio y, posteriormente, se publicarán informes cada dos años.

## **Apoyo a los programas de seguridad vial en los países**

En 2010, la OMS y otros cinco asociados del consorcio recibieron apoyo financiero de Bloomberg Philanthropies para seguir con sus actividades de mejora de la seguridad vial en diez países. Conocida como el Proyecto para la seguridad vial en 10 países (RS10, por sus siglas en inglés), esta iniciativa presta apoyo a los gobiernos del Brasil, Camboya, China, Egipto, la Federación de Rusia, la India, Kenya, México, Turquía y Viet Nam. En todos los países, el Proyecto RS10 se centra en determinados riesgos clave relacionados con los accidentes de tránsito. Por ejemplo, el punto de interés en Kenya son el uso del casco y el exceso de velocidad; mientras que en México son el uso de los cinturones



de seguridad y la conducción bajo los efectos del alcohol y en la Federación Rusia hacen hincapié en los cinturones de seguridad y el exceso de velocidad. Las actividades se centran en fortalecer la legislación y el cumplimiento de las normas, así como en educar al público a través de campañas de mercadotecnia social. La OMS también apoya los esfuerzos realizados en materia de seguridad vial en otros países como Malawi y Mozambique para mejorar la seguridad en las cercanías de las escuelas. Durante el Decenio, la OMS seguirá respaldando estas y otras iniciativas nacionales sobre seguridad vial que conduzcan a programas gubernamentales sostenibles.

### Ayuda para la mejora de los servicios de emergencia

Otra contribución importante al Decenio será el apoyo de la OMS como parte del Proyecto RS10 a los proyectos piloto destinados a mejorar los servicios de emergencia en la India y en Kenya. Además, la OMS está trabajando con diversos asociados para crear una Alianza Mundial para la Atención de los Heridos. Los asociados que forman parte de esta nueva red han tenido un papel decisivo en la producción de muchas de las guías publicadas por la OMS y otros de los asociados durante los últimos años.

### Creación de capacidad

Con el Proyecto RS10 y otras iniciativas nacionales sobre seguridad vial, la OMS apoyará las actividades de creación de capacidad para que el personal de la Organización y de sus asociados puedan diseñar, aplicar y evaluar los programas de seguridad vial. Como parte de estas actividades más amplias para la creación de capacidad, los médicos reciben formación a fin de preparar los certificados de defunción con mayor exactitud, los periodistas aprenden a mejorar la manera de informar sobre los accidentes de tránsito y el personal de las organizaciones no gubernamentales recibe preparación para fortalecer su colaboración con los medios. La seguridad vial también es un elemento importante del plan de estudios TEACH-VIP y el programa MENTOR-VIP, dos actividades de creación de capacidad dirigidas por la OMS.

### Apoyo a las organizaciones no gubernamentales

Durante los últimos años, la OMS ha ido reconociendo cada vez más el valor de las organizaciones no gubernamentales, es especial en el ámbito de la sensibilización. Estos grupos son fundamentales para aumentar la voluntad política y lograr que la demanda por unas vías de tránsito más seguras venga del público en general. A lo largo del Decenio, la OMS apoyará un enfoque estratégico en el que esos grupos se harán cargo de la sensibilización. Asimismo, respaldará el establecimiento de una red mundial de organizaciones no gubernamentales que sea más oficial con el fin de apoyar la aplicación del Plan Mundial.

### Centros de enlace regionales e internacionales de la OMS para el Decenio

Para ponerse en contacto con la sede de la OMS y los centros de enlace de las oficinas regionales para el Decenio, diríjase al sitio web: [http://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/focal/who\\_regional\\_offices/en/index.html](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/focal/who_regional_offices/en/index.html) (en inglés)

# ¿Qué puede hacer usted para respaldar el **Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020**?

El Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020 es el Decenio de todos. Todos estamos interesados en asegurar que la visión del Decenio se convierta en una realidad. A continuación le proponemos algunas ideas sobre qué es lo que podría hacer para apoyar el Decenio.

## **Instancias normativas:**

- poner en marcha un plan nacional o local en consonancia con el Plan Mundial;
- promulgar nuevas leyes o mejorar el cumplimiento de la legislación existente;
- garantizar fondos para respaldar el plan nacional.

## **Organizaciones no gubernamentales:**

- crear instrumentos de sensibilización;
- organizar actos públicos destacados;
- contribuir en la creación o modificación de la legislación.

## **Empresas privadas:**

- publicar normas de seguridad aplicables al propio parque de vehículos;
- apoyar campañas en las comunidades en las que la empresa opera;
- contribuir económicamente al Fondo para la Seguridad Vial.

## **Jóvenes:**

- actuar como «embajadores» para la seguridad vial;
- unirse a una asamblea de la juventud;
- velar por la seguridad en las cercanías de las escuelas.

## **Actos relacionados con las víctimas y los supervivientes:**

- compartir las historias y explicar las consecuencias de los accidentes de tránsito;
- celebrar un acto en el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico;
- apoyar las organizaciones no gubernamentales.

## **Medios de comunicación:**

- comprometerse a publicar noticias y reportajes sobre la seguridad vial;
- informar con responsabilidad sobre los accidentes de tránsito, empleando las noticias sobre los accidentes como una oportunidad para tratar cuestiones sobre prevención;
- actuar como conducto para las campañas de mercadotecnia social y de los medios de comunicación.



## El distintivo de la seguridad vial: un símbolo para todos



La «placa» amarilla es el nuevo símbolo mundial de la seguridad vial y la imagen básica del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, por lo que servirá para identificar las iniciativas que se llevarán a cabo en su marco. Para promover el distintivo se ha creado un sitio web en el que se invita a los grupos que celebrarán la puesta en marcha del Decenio a utilizarlo con el siguiente eslogan: «Llévalo. Cree. Actúa»; en ese sitio web también se alienta a utilizar el logotipo en los materiales publicitarios relativos a los actos relacionados con el Decenio; a reflexionar sobre las repercusiones de los accidentes de tránsito y las posibles formas de evitarlos; y a tomar medidas para garantizar una mayor seguridad en las vías de tránsito. Para comprar la «placa» y utilizarla en artículos de vestir o como elemento decorativo, o solicitar el distintivo y usarlo en materiales impresos o realizar una aportación económica al recientemente establecido Fondo para la Seguridad Vial, visite el siguiente sitio web:

<http://www.decadeofaction.org>



Cada vez hay más concienciación sobre el importante desafío que suponen para el desarrollo y la salud pública las muertes y los traumatismos por accidente de tránsito. Por ello, pido a los Estados Miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios que trabajen para garantizar que el Decenio de Acción para la Seguridad Vial nos lleve a obtener mejoras reales.

**Sr. Ban Ki-moon**

Secretario General de las Naciones Unidas



El Decenio de Acción para la Seguridad Vial establece la plataforma política necesaria para ampliar la aplicación de una serie de medidas bien definidas. Los datos indican que esas medidas son eficaces y pueden salvar millones de vidas.

**Dra. Margaret Chan**

Directora General de la Organización Mundial de la Salud



Ha llegado el momento en el que aquellos que pueden aportar verdaderos cambios deben ponerse al frente, afrontar este reto y comprometerse con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

**Reverendísimo Desmond Tutu  
Arzobispo Emérito de Ciudad del Cabo**



El hecho de dar prioridad a la seguridad vial durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, nos brinda la posibilidad de salvar millones de vidas, así como de evitar muchos millones de traumatismos y discapacidades.

**Sra. Michelle Yeoh**

Actriz y embajadora mundial de la campaña Make Roads Safe



El número de personas que mueren o resultan heridas en las carreteras del mundo es demasiado elevado. La Organización Mundial de la Salud prevé que los traumatismos causados por el tránsito seguirán aumentando y en 2030 ya se habrán convertido en la quinta causa de muerte. Ha llegado el momento de pasar a la acción. El Decenio de Acción para la Seguridad Vial podría salvar millones de vidas.

**Sr. Michael Bloomberg**

acalde de la ciudad de Nueva York



DECENIO DE ACCIÓN PARA LA  
SEGURIDAD VIAL 2011-2020

[www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action](http://www.who.int/roadsafety/decade_of_action)