

Desarrollo de metas mundiales de carácter voluntario de seguridad vial



Departamento de Enfermedades No-transmisibles y Salud Mental

Contenido

1. Situación de seguridad vial en las Américas
2. Mandatos
3. Porque necesitamos metas mundiales
4. Metas armonizadas con el Plan Mundial
5. Criterios para el desarrollo de metas e indicadores
6. Proceso para el desarrollo de las metas
7. Metas e indicadores mundiales propuestos (ejemplos)
8. Siguietes pasos

2016

La seguridad vial en la Región de las Américas: datos importantes

- Los traumatismos causados por el tránsito en la Región de las Américas se cobran la vida de unas 154.089 personas al año y representan un 12% de las muertes ocasionadas por el tránsito a escala mundial.
- La tasa de mortalidad debida al tránsito en toda la Región es de 15,9 por 100.000 habitantes, cifra inferior a la tasa mundial de 17,4. Sin embargo, tras este promedio regional se ocultan marcadas diferencias de un país a otro, ya que las tasas nacionales varían mucho, desde una cifra baja (6,0) en el Canadá a una muy alta (29,3) en la República Dominicana.
- Del total de defunciones ocasionadas por el tránsito en la Región, un 45% correspondió a peatones, ciclistas y motociclistas, considerados como usuarios vulnerables de las vías de tránsito. Las defunciones de motociclistas aumentaron en 5% entre el 2010 (15%) y el 2013 (20%), lo que destaca la necesidad de proteger aún más a estos usuarios de las vías de tránsito.

Situación de seguridad vial en las Américas



• Situación de seguridad vial en las Américas

- La legislación es fundamental para las iniciativas destinadas a mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito y disminuir el número de víctimas. La mayoría de los países de la Región tienen que aprobar leyes más estrictas para abordar los factores de riesgo y los de protección relacionados con la seguridad vial, a fin de armonizarlas con las mejores prácticas internacionales.
- La legislación en materia de seguridad vial es eficaz solo cuando se acompaña del cumplimiento eficaz; de acuerdo con los informes presentados por los países, es necesario mejorar el cumplimiento de estas leyes.
- Las normas relativas a los vehículos representan una parte importante de la seguridad vial. Sin embargo, actualmente solo siete de los países de la Región aplican alguna de las siete normas internacionales prioritarias sobre la seguridad de los vehículos recomendadas por las Naciones Unidas y ninguno aplica las siete.
- Doce países (39%) informan de que disponen de políticas nacionales para separar a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito de gran velocidad.



Mandatos



- Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011
- Objetivos de Desarrollo Sostenible 3.6 y 11.2
- Resolución A/70/260 adoptada en abril 2016.
Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo
- Resolución WHA69.7 adoptada en mayo 2016. Retos que plantea el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (2011-2020):

Agenda 2030



En la Cumbre para el Desarrollo Sostenible, que se llevó a cabo en septiembre de 2015, los Estados Miembros de la ONU aprobaron la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que incluye un conjunto de 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) para poner fin a la pobreza, luchar contra la desigualdad y la injusticia, y hacer frente al cambio climático.



Objetivo 3: Buena salud

3,6 Reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo

3,5 Fortalecer la prevención y el tratamiento del abuso de sustancias adictivas, incluido el uso indebido de estupefacientes y el consumo nocivo de alcohol



Objetivo 11: Ciudades y comunidades sostenibles

11,3 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 vulnerable, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas de edad

Por qué necesitamos objetivos mundiales

- Aumentar la sensibilización sobre seguridad vial
- Reforzar el compromiso político
- Evaluar progresos nacionales e internacionales
- Adaptar enfoque de actividades
- Mantener enfoque en resultados

Metas armonizadas con el Plan Mundial

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



Criterios para el desarrollo de metas e indicadores

Una meta representa el objetivo específico que se ha de lograr para el 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 a establecer datos de referencia

- Elevada pertinencia epidemiológica y de salud pública
 - Sólidos vínculos causales, otros beneficios indirectos
- Basados en datos probatorios
- Datos cuantificables, específicos y realistas
 - Aplicables en países de ingresos bajos y medianos
- Asociados con ocurrencia de traumatismos y/o defunciones
- Posibilidad de obtener, recopilar, analizar y distribuir periódicamente

- 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 importantísimo en un marco mundial de seguimiento

Proceso para el desarrollo de las metas

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) <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)	Octubre-diciembre de 2016
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) <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)	Febrero-mayo de 2017

Proceso para el desarrollo de las metas

Distribución del documento de debate de la OMS actualizado (revisión 2)

Junio
de 2017

Reunión oficial 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

Reunión del Consejo Ejecutivo de la OMS

Enero
de 2018

Asamblea Mundial de la Salud de la OMS

Mayo
de 2018

Metas e indicadores mundiales propuestos

Pilares	Objetivo y Meta	Indicador	Fuente de datos	Como se recopila los datos
Gestión de seguridad vial	Establecer plan de acción	Existencia de un plan nacional de acción multisectorial, financiado y con metas sujetas a plazos	Ministerios de Transporte a través de Coordinadores Nacionales de Datos (CND) del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial	Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial
Carreteras más seguras y movilidad	<p><u>Objetivo:</u> Eliminación de carreteras de alto riesgo</p> <p><u>Meta:</u> 100% de nuevas carreteras son 3 estrellas o mejor para todos los usuarios</p>	% de nuevas carreteras de 3 estrellas o más	Ministerios de Vialidad o Ministerios de Transporte y/o Infraestructura	Recopilado y publicado anualmente para más de 70 países por iRAP o por otro sistema equivalente de calificación, por ejemplo la Directiva de la UE 2008/96/CE

Pilares	Objetivo y Meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos
Vehículos más seguros	<p><u>Objetivo:</u> Poner fin a la producción (e importación) de vehículos nuevos que no cumplan las normas.</p> <p><u>Metas:</u> 100% de vehículos nuevos (fabricados o vendidos) cumplirán 8 normas prioritarias</p>	Aplicación de los Reglamentos N.º 94 y 95 de las Naciones Unidas sobre la protección en caso de colisión frontal y lateral	Grupo de Trabajo 29 de la CEPE de las Naciones Unidas	<p>Documento de la CEPE de las Naciones Unidas</p> <p>Datos recopilados y publicados como parte del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</p>
Comportamiento más seguro de los usuarios de las carreteras	<p><u>Objetivo:</u> Reducir la velocidad</p> <p><u>Meta:</u> Reducir al menos en un 10% cada año la proporción de vehículos que circulan a una velocidad mayor que la máxima fijada.</p>	La legislación nacional sobre los límites de velocidad en zonas urbanas está en consonancia con las mejores prácticas	Ministerios de Transporte a través de los coordinadores nacionales de datos del <i>Informe</i>	<i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial.</i>

Pilares	Objetivo y Meta	Indicador	Fuente de datos	Cómo se recopilan los datos
Respuesta tras los siniestros viales	<p><u>Objetivo:</u> Mejorar el acceso a la atención de emergencia</p> <p><u>Meta:</u> Reducir al menos un 10% cada año el tiempo para el traslado de casos de traumatismos graves 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 	Datos sobre información del paciente y prestación de atención de emergencia prehospitalaria y hospitalaria	<p>Encuestas comunitarias, recopilación sistemática de datos sobre atención de emergencia prehospitalaria y hospitalaria (p. ej., registros de los sistemas de información sanitaria, sistemas de información hospitalaria, etc.)</p> <p>La OMS dirige la recopilación de datos mundiales.</p>

Conclusiones

- El establecimiento de metas mundiales puede contribuir a los esfuerzos normativos en materia de seguridad vial.
- Las metas acordadas deberán ser mensurables y políticamente respaldadas.
- Las metas permitirán a cada país utilizarlas para el seguimiento de las políticas, compararse, aprender sobre aquellos que avanzan más rápidamente y servir para renovar los compromisos, los esfuerzos, sostener las prioridades en la agenda global, nacional y subnacional.

Muchas gracias