

*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Ushuaia*

NOTA N°: 101  
LETRA: E.Co.S.

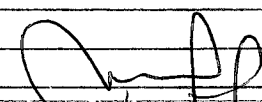
USHUAIA, 08 de Junio de 2017.-

Sr. Presidente  
Concejo Deliberante de Ushuaia  
Don Juan Carlos PINO

S \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ D

Por medio de la presente me dirijo a UD. a los efectos de incorporar al Boletín de Asuntos Entrados de la próxima Sesión Ordinaria, el siguiente Proyecto de Ordenanza, por el cual se crea el Consejo Asesor de Seguridad Vial, como órgano permanente en el ámbito del Concejo Deliberante de la ciudad de Ushuaia.

El mismo se presenta acompañado por sus correspondientes fundamentos, tal lo establecido en el artículo 94º del Reglamento Interno, Decreto CD 09/2009.

CONCEJO DELIBERANTE USHUAIA MESA DE ENTRADA LEGISLATIVA ASUNTOS REGISTRADOS	
Fecha:	08/06/17 hs. 12:49
Numero:	769 Fojas: 20
Expte. N°	
Grado:	
Recibido:	

  
Silvio Bocchicchio  
Concejal E.Co.S.  
Concejo Deliberante Ushuaia



*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Ushuaia*

## FUNDAMENTOS

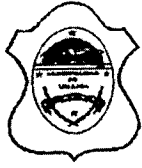
Los accidentes de tránsito y sus consecuencias sociales y económicas son considerados una pandemia por los principales expertos en la materia. Cifras elocuentes fundamentan esta visión: 1,3 millones de personas al año fallecen en un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— en el mundo, más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil; entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, que causa importante de discapacidad. Las afecciones derivadas de los accidentes insumen entre el 1 y el 3 por ciento del PNB de cada país.

La gravedad de la situación alertó a la Organización de las Naciones Unidas que, en la Asamblea General de 2010 proclamó al período 2011-2020 "Decenio de Acción para la Seguridad Vial" y encaró un trabajo interdisciplinario a modo de guía procedimental para mitigar el número de víctimas por accidentes de tránsito (casi siempre evitables) en todo el mundo.

Así surgió el *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020* (el que se adjunta como Anexo de estos fundamentos) con la expectativa de contribuir especialmente a los países de menos desarrollo, donde se producen nueve de cada diez muertes por accidente de tránsito del registro mundial, a pesar de que en esas naciones se encuentra menos de la mitad de los vehículos que existen en el mundo. Es un dato demoledor para quienes piensan que analizar y trabajar sobre el tránsito vehicular se puede controlar el problema.

Estamos frente a una complejidad mucho más entramada. Si el 90 por ciento de las muertes se dan en países de Índice de Desarrollo Humano bajo, los más desprovistos de vehículos, se entiende que el tránsito es tan solo un aspecto a considerar en un tablero donde juegan el diseño de las ciudades, la educación de los ciudadanos, el presupuesto asignado a las tareas de control y

*"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y los Hielos Continentales, son y serán Argentinos"*



***Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Ushuaia***

concientización, el diseño de los vehículos, el sistema de transporte público, las políticas y normas de seguridad, la infraestructura hospitalaria para atender a las víctimas, entre otras variables.

Queda claro que no se trata de un problema de Tránsito, sino de Seguridad Vial, el que requiere ser abordado en un espacio interdisciplinario y participativo, donde cada actor clave tenga la posibilidad de opinar e incidir en la elaboración de las políticas públicas a ser implementadas.

Se entiende por seguridad vial a la prevención de accidentes de tránsito o la minimización de sus efectos cuando tuviera lugar un accidente o incidente de tránsito. Pero también a las reglas y actitudes necesarias para estar seguro al conducir un vehículo o caminar por la calle. Hay que agregar a la definición las normas que regulan el tránsito y la responsabilidad de los usuarios, y la educación vial y las campañas de concientización que se realizan desde el Estado y las organizaciones de la sociedad civil.

Pese a la gravedad creciente del problema, hay luz al final del túnel. La mayoría de los accidentes viales pueden ser prevenidos si se elaboran programas, estrategias y metas mensurables, con presupuestos adecuados y continuidad en el tiempo. La colaboración sinérgica del Estado, las empresas y los ciudadanos es una de las claves para reducir el número de heridos y muertos por accidentes de tránsito lo que "mitigará el sufrimiento, liberará recursos para una utilización más productiva y desencadenará el crecimiento".

Con el propósito de analizar la Seguridad Vial en toda su dimensión, en un ámbito plural, con acciones planificadas y concertadas, basadas en estadísticas que fundamenten normativas y programas y construyan indicadores fieles para que las metas que se implementen sean mensurables, es que proponemos este proyecto de Ordenanza creando el Consejo Asesor Municipal de Seguridad Vial.

Una firma manuscrita en tinta negra, que parece ser una abreviatura o un nombre estilizado.



**Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Ushuaia**

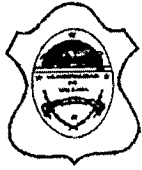
La propuesta reemplaza al Consejo Municipal de Tránsito, creado por la Ordenanza Municipal N° 4146, por tratarse de una norma sancionada el 27 de junio de 2012 y que en cinco años de vigencia jamás fue implementada. Suena paradójico que en una ciudad como Ushuaia, que detenta indicadores lamentables de inseguridad vial, un Consejo supuestamente creado para atacar este flagelo nunca haya sido tenido en cuenta.

El Consejo Asesor de Seguridad Vial que aquí se crea, funciona bajo la órbita del Concejo Deliberante; siguiendo las recomendaciones del *Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020* se conforma con representantes de diversas instituciones que intervienen en la problemática en cada uno de los "pilares" en que se asienta el Plan: Gestión de la seguridad vial, de las vías de tránsito y movilidad más seguras, la seguridad vehicular, de la formación y concientización de los usuarios de esas vías, y de los encargados de dar respuesta una vez ocurridos los accidentes viales.

El proyecto define con claridad las atribuciones y las facultades del Consejo Asesor, cuyos miembros, tanto los fijos como los que lo integran en carácter de invitados, con voz, pero sin voto, se desempeñan ad honorem en sus puestos y deben reunirse con una frecuencia mínima de una vez cada dos semanas.

El Consejo asesora a las autoridades Municipales, evalúa de un modo integral cada uno de los proyectos que, sobre la temática pertinente, ingresan al Concejo Deliberante, ya sea por los bloques políticos que componen el Cuerpo, por el Ejecutivo Municipal, por alguna dependencia oficial o empresa, o por los vecinos y las organizaciones sociales de la ciudad.

Los problemas, sean estos invisibles o evidentes, como es el caso de la Inseguridad Vial en Ushuaia, cuando no son abordados de una manera eficaz y planificada, lejos de solucionarse solos, tienden a agravarse.



***Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Ushuaia***

Necesitamos que este Consejo se constituya y comience a funcionar cuanto antes en Ushuaia, para que los resultados positivos que son muy factibles de alcanzar, puedan verse en plazos perentorios porque cada nuevo accidente involucra a nuestros vecinos, exige respuestas del Estado y pone en evidencia el éxito o fracaso de las políticas públicas que los funcionarios del momento habremos sabido implementar para beneficio de nuestro pueblo.

Por todo ello es que solicito a mis pares el acompañamiento para la sanción del presente Proyecto de Ordenanza:

Una firma manuscrita en tinta negra, que parece ser la de Silvio Bocchicchio, con un estilo fluido y cursivo.

**Silvio Bocchicchio  
Concejal E.Co.S.  
Concejo Deliberante Ushuaia**

# Plan Mundial

para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020



**DECENIO DE ACCIÓN PARA  
LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020**

A handwritten signature in the bottom left corner.



*Exhorto a los Estados Miembros, los organismos internacionales, las organizaciones de la sociedad civil, las empresas y los líderes comunitarios a garantizar que el Decenio produzca mejoras auténticas. Para dar un paso en esta dirección, los gobiernos deberían dar a conocer sus planes nacionales para el Decenio cuando este se ponga en marcha a nivel mundial el 11 de mayo de 2011.*

Sr. Ban Ki-moon, Secretario General de las Naciones Unidas

A handwritten signature or mark in the bottom left corner of the page, consisting of a stylized, cursive-like scribble.

## 1. Finalidad del presente documento

En su resolución 64/255,<sup>1</sup> de marzo de 2010, la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011-2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial», con el objetivo general de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

En la resolución se solicita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un plan de acción del Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos. Además, se invita a la Organización Mundial de la Salud y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas a que, en el marco del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, coordinen el seguimiento periódico de los progresos mundiales en el cumplimiento de los objetivos indicados en el plan de acción y a que elaboren informes sobre la situación de la seguridad vial en el mundo y otros instrumentos de seguimiento apropiados.

Ateniéndose a lo que precede, el presente Plan tiene la finalidad de servir de documento de orientación para los países y, al mismo tiempo, de facilitar la aplicación de medidas coordinadas y concertadas destinadas al logro de las metas y objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Ofrece un contexto que explica los antecedentes y las razones de la declaración del Decenio formulada por la Asamblea General de las Naciones Unidas. Este Plan mundial será útil para apoyar el desarrollo de planes de acción locales y nacionales y, al mismo tiempo, ofrecerá un marco para favorecer la realización

---

<sup>1</sup> [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/publications/road\\_traffic/UN\\_GA\\_resolution-54-255-es.pdf](http://www.who.int/violence_injury_prevention/publications/road_traffic/UN_GA_resolution-54-255-es.pdf)





de actividades coordinadas a nivel regional y mundial. Está destinado a un amplio público, en particular los gobiernos locales y nacionales, la sociedad civil y las empresas privadas que deseen ajustar sus actividades a la consecución del objetivo común, manteniendo una perspectiva genérica y flexible, conforme con las necesidades de los países.

## **2. Antecedentes**

### **2.1 Magnitud del problema, tendencias ascendentes**

Cada año, cerca de 1,3 millones de personas fallecen a raíz de un accidente de tránsito —más de 3000 defunciones diarias— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Entre 20 millones y 50 millones de personas más sufren traumatismos no mortales provocados por accidentes de tránsito, y tales traumatismos constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. El 90% de las defunciones por accidentes de tránsito tienen lugar en los países de ingresos bajos y medianos, donde se halla menos de la mitad de los vehículos matriculados en todo el mundo. Entre las tres causas principales de defunciones de personas de 5 a 44 años figuran los traumatismos causados por el tránsito. Según las previsiones, si no se adoptan medidas inmediatas y eficaces, dichos traumatismos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales. Ello se debe, en parte, al rápido aumento del mercado de vehículos de motor sin que haya mejoras suficientes en las estrategias sobre seguridad vial ni la planificación del uso del territorio. Se ha estimado que las colisiones de vehículos de motor tienen una repercusión económica del 1% al 3% en el PNB respectivo de cada país, lo que asciende a un total de más de \$ 500 000 millones. La reducción del número de heridos y muertos por accidentes de tránsito mitigará el sufrimiento, desencadenará el crecimiento y liberará recursos para una utilización más productiva.



Las actividades que forman parte del Decenio de Acción para la Seguridad Vial también tendrán un impacto en las medidas adoptadas para mejorar los sistemas de desarrollo sostenible.

## **2.2 Iniciativas que dan resultados**

Los traumatismos causados por el tránsito pueden prevenirse. La experiencia sugiere que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial. Entre las intervenciones eficaces figuran la incorporación de las características de la seguridad vial en la utilización de la tierra, la planificación urbana y la planificación del transporte; el diseño de carreteras más seguras y la exigencia de auditorías independientes en materia de seguridad vial para los nuevos proyectos de construcción; el mejoramiento de las características de seguridad de los vehículos; el fomento del transporte público; el control eficaz de la velocidad a cargo de la policía y mediante el uso de medidas de descongestión del tráfico; el establecimiento y observancia de leyes armonizadas a escala internacional que exijan el uso del cinturón de seguridad, del casco y de los sistemas de retención para niños; la fijación e imposición de límites de alcoholemia a los conductores, y el mejoramiento de la atención que reciben las víctimas de los accidentes de tránsito. Las campañas de sensibilización de la población también cumplen una función esencial en el apoyo a la observancia de las leyes, aumentando la toma de conciencia sobre los riesgos y las sanciones asociadas al quebrantamiento de la ley.

Los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas elaborados bajo los auspicios de las comisiones regionales han servido de ayuda a muchos países en la elaboración y aplicación de disposiciones y medidas sobre el tránsito, la producción de vehículos más seguros, la disminución del riesgo de colisión con



materias peligrosas, y para velar para que solo puedan circular vehículos con el mantenimiento adecuado y conductores competentes. Los acuerdos sobre infraestructuras viarias elaborados bajo los auspicios de las comisiones regionales de las Naciones Unidas han dotado al mundo de redes de transporte rodado más coherentes y seguras.

### **2.3 Adquisición de impulso**

Cada vez hay una mayor concienciación de que la situación actual en materia de seguridad vial constituye una crisis con repercusiones sociales y económicas devastadoras que ponen en peligro los logros que se han alcanzado recientemente en materia de salud y desarrollo. La seguridad vial no es una cuestión reciente, pero las actividades a nivel internacional han cobrado un nuevo impulso en el último decenio. Se han elaborado varios documentos que describen la magnitud de la situación de los traumatismos causados por el tránsito, sus efectos sociales, sanitarios y económicos, los factores de riesgo específicos y las intervenciones eficaces. Esos documentos han servido para impulsar la adopción de varias resoluciones en las que se exhorta a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que incluyan la seguridad vial como una cuestión política mundial, formulando recomendaciones específicas para tomar medidas. En las resoluciones se ha pedido un refuerzo de la cooperación internacional.

El Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial fue establecido en seguimiento de la resolución 58/289 de las Naciones Unidas, de abril de 2004, reconociendo la necesidad de que el sistema de las Naciones Unidas prestar más apoyo a los esfuerzos destinados a afrontar la crisis de la seguridad vial en el mundo. En la resolución se invita a la OMS a que, cooperando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, coordine las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas. El Grupo está presidido por la Organización Mundial de la Salud, y las



comisiones regionales de las Naciones Unidas ocupan la vicepresidencia de modo rotatorio. Desde 2004, el Grupo ha congregado a organizaciones internacionales, gobiernos, organizaciones no gubernamentales, fundaciones y entidades del sector privado para coordinar respuestas eficaces a las cuestiones relativas a la seguridad vial. Se trata de un mecanismo consultivo oficioso cuyos miembros se comprometen con los esfuerzos desplegados en materia de seguridad vial y que proporciona a los gobiernos y la sociedad civil orientaciones sobre prácticas adecuadas para afrontar los principales factores de riesgo en el ámbito de la seguridad vial.

Aun así, las iniciativas y los niveles de inversión actuales son insuficientes para detener o invertir el aumento previsto de las defunciones por accidentes de tránsito. El informe del Secretario General de las Naciones Unidas sobre la crisis mundial de la seguridad vial correspondiente a 2009 señala que, pese a los datos probatorios de que cada vez hay mayor concienciación sobre las cuestiones de seguridad vial y mayor compromiso para solucionarlas, la voluntad política y los niveles de financiación distan de guardar proporción con la escala del problema. El Secretario General de las Naciones Unidas ha llegado a la conclusión de que la crisis requiere una visión ambiciosa, mayores inversiones y mejor colaboración, y pone de relieve la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial como una oportunidad importante para cristalizar los planes de acción y catalizar las medidas siguientes.

### **3. ¿Por qué un Decenio de Acción para la Seguridad Vial?**

La Comisión para la Seguridad Vial Mundial hizo un llamamiento en favor de un Decenio de Acción para la Seguridad Vial en su informe de 2009. La propuesta ha sido respaldada por una amplia gama de personalidades, así como por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial. El Secretario General de las Naciones Unidas, en su informe de 2009 presentado a



la Asamblea General, alentaba a los Estados Miembros a que apoyaran los esfuerzos para establecer dicho Decenio, que brindaría una oportunidad para realizar actividades coordinadas y a largo plazo en apoyo de la seguridad vial a nivel local, nacional y regional.

Los asociados clave para la seguridad vial en el mundo convienen en que es el momento oportuno para acelerar las inversiones en la seguridad vial en los países de ingresos bajos y medianos, y para formular estrategias y programas de seguridad vial sostenibles que redefinan la relación entre las vías de tránsito y las personas, estimulen el uso del transporte público y modifiquen también la forma de medir los avances nacionales en las políticas de transporte. Se conocen los principales factores de riesgo y las medidas correctivas eficaces para hacerles frente. Se han establecido estructuras de colaboración para reunir a los actores internacionales clave, los financiadores y la sociedad civil, y existe un mecanismo de financiación para apoyar la aceleración de las inversiones y las actividades. Los elementos clave que aún siguen faltando son recursos suficientes y voluntad política.

Un Decenio ofrecería un marco temporal para tomar medidas destinadas a alentar el compromiso político y la asignación de recursos tanto a nivel nacional como mundial. Los donantes podrían utilizar el Decenio como estímulo para integrar la seguridad vial en sus programas de asistencia. Los países de ingresos bajos y medianos pueden utilizarlo para acelerar la adopción de programas de seguridad vial eficaces y rentables, en tanto que los países de ingresos altos pueden aprovecharlo para mejorar sus resultados en materia de seguridad vial, así como para compartir sus experiencias y conocimientos con los demás.

En marzo de 2010, la resolución 64/255 de la Asamblea General de las Naciones Unidas proclamó el periodo 2011–2020 «Decenio de Acción para la Seguridad Vial» con el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras



previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. La resolución pide a los Estados Miembros que lleven a cabo actividades en materia de seguridad vial, particularmente en los ámbitos de la gestión de la seguridad vial, la infraestructura viaria, la seguridad de los vehículos, el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito, la educación para la seguridad vial y la atención después de los accidentes. Si bien apoya el seguimiento periódico de los progresos hacia la consecución de las metas mundiales relacionadas con el Decenio, señala que las metas nacionales relativas a cada esfera de actividades deberían ser fijadas por cada Estado Miembro. La resolución pide que la Organización Mundial de la Salud y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, en cooperación con otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otros interesados, preparen un Plan mundial para el Decenio como documento orientativo que facilite la consecución de sus objetivos.

En 2010, las comisiones regionales de las Naciones Unidas ultimaron un proyecto sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo y el establecimiento de objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, en cuyo informe definitivo se reconoce el valor de fijar objetivos para mejorar la seguridad vial y se proporciona asistencia a los gobiernos de los países de ingresos bajos y medianos en la elaboración de esos objetivos.

#### **4. Marco para el Decenio de Acción**

Los principios rectores en que se basa el Plan para el Decenio de Acción son los que se incluyen en el enfoque sobre un «sistema seguro», que pretende



desarrollar un sistema de transporte vial mejor adaptado al error humano y que tome en consideración la vulnerabilidad del cuerpo humano. Lo primero consiste en aceptar la posibilidad del error humano y, por ende, la imposibilidad de evitar completamente que se produzcan accidentes de tránsito. La finalidad de un sistema seguro es garantizar que los accidentes no causen lesiones humanas graves. El enfoque considera que las limitaciones humanas —la energía cinética que el cuerpo humano puede resistir— constituyen una base importante para diseñar el sistema de transporte vial, y que los demás aspectos del sistema vial, tales como el desarrollo del entorno vial y del vehículo, deben armonizarse en función de tales limitaciones. Los usuarios de las vías de tránsito, los vehículos y el entorno o la red vial se tienen en cuenta de manera integrada, mediante una amplia gama de intervenciones, prestando más atención al control de la velocidad y al diseño de los vehículos y las carreteras que a los enfoques tradicionales de la seguridad vial.

Este enfoque supone traspasar gran parte de la responsabilidad de los usuarios de las vías de tránsito a los diseñadores del sistema de transporte vial, entre los cuales destacan los responsables de la gestión vial, la industria de la automoción, la Policía, los políticos y los órganos legislativos. No obstante, hay muchos otros agentes que también son responsables de la seguridad vial, tales como los servicios sanitarios, el sistema judicial, las escuelas y las organizaciones no gubernamentales. Los usuarios de las vías de tránsito tienen la responsabilidad a título individual de atenerse a las leyes y reglamentos.

El Plan para el Decenio reconoce asimismo la importancia de la implicación local y nacional, y de la participación de varios sectores y organismos. Las actividades encaminadas a lograr la finalidad del Decenio deberían ejecutarse en el nivel más apropiado y debería alentarse la participación de diversos sectores (transporte, salud, Policía, justicia, planificación urbana, etc.). Se deberían incluir las organizaciones no gubernamentales, la sociedad civil y el sector privado en



el desarrollo y ejecución de actividades nacionales e internacionales tendentes a la consecución de la finalidad del Decenio.

A ese respecto, es esencial que se disponga de legislación relativa a la seguridad vial. Esa legislación tiene que estar lo más armonizada posible entre los países. Por consiguiente, los principales acuerdos y convenios o convenciones internacionales conexos de las Naciones Unidas deberían servir de base para la legislación sobre seguridad vial a escala mundial, como se señala en las resoluciones y los informes de las Naciones Unidas. Además, habría que prestar una atención especial a los grupos más vulnerables, a quienes viven en países con conflictos o donde la seguridad vial no está integrada en el concepto de calidad de vida.

#### **4.1 Finalidad y objetivos específicos**

La finalidad general del Decenio es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo antes de 2020. Ello se logrará mediante:

- adhesión a los principales acuerdos y convenciones y convenios conexos de las Naciones Unidas y aplicación plena de los mismos, y utilización de otros a modo de principios para promover las versiones regionales, según proceda;
- la formulación y ejecución de estrategias y programas de seguridad vial sostenibles;
- la fijación de una meta ambiciosa, pero factible, de reducción del número de muertos a causa de los accidentes de tránsito antes de 2020 basándose en los marcos vigentes de metas regionales relativas a las víctimas;
- el reforzamiento de la infraestructura y capacidad de gestión para la ejecución técnica de actividades de seguridad vial a nivel nacional, regional y mundial;
- el mejoramiento de la calidad de la recopilación de datos a nivel nacional, regional y mundial;





- el seguimiento de los avances y del desempeño a través de una serie de indicadores predefinidos a nivel nacional, regional y mundial;
- el fomento de una mayor financiación destinada a la seguridad vial y de un mejor empleo de los recursos existentes, en particular velando por la existencia de un componente de seguridad vial en los proyectos de infraestructura viaria;
- desarrollo de capacidad a escala nacional, regional e internacional en materia de seguridad vial.

## 4.2 Actividades

Las actividades durante el Decenio deberían tener lugar en el plano local, nacional y regional, pero se hará hincapié principalmente en las medidas a nivel local y nacional. Se alienta a los países a que, dentro del marco jurídico de los gobiernos locales y nacionales, ejecuten las actividades de conformidad con los cinco pilares siguientes.

Actividades nacionales				
<b>Pilar 1</b> Gestión de la seguridad vial	<b>Pilar 2</b> Vías de tránsito y movilidad más seguras	<b>Pilar 3</b> Vehículos más seguros	<b>Pilar 4</b> Usuarios de vías de tránsito más seguros	<b>Pilar 5</b> Respuesta tras los accidentes
<b>Coordinación internacional de las actividades</b>				

### 4.2.1 Actividades en el plano nacional

En el plano nacional, se alienta a los países a que apliquen los cinco pilares siguientes, sobre la base de las recomendaciones del *Informe mundial sobre*

*prevención de los traumatismos causados por el tránsito, que propone la Comisión para la Seguridad Vial Mundial.*

Los países deberían considerar estas cinco áreas en el marco de su propia estrategia nacional de seguridad vial, su capacidad en esta materia y sus sistemas de recopilación de datos. Algunos países necesitarán una inclusión gradual de los cinco pilares.

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

**Actividad 1:** Adherirse a los principales acuerdos y convenciones o convenios de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, y/o aplicarlos plenamente; y alentar la creación de nuevos instrumentos regionales similares al Acuerdo europeo sobre trabajo de tripulaciones de vehículos que efectúen transportes internacionales por carretera (AETR), según proceda, en particular los siguientes

- Convención sobre el Tráfico Rodado, de 8 de noviembre de 1968, encaminada a facilitar el tráfico rodado internacional y a aumentar la seguridad vial mediante la adopción de unas reglas de tráfico uniformes;
- Convención sobre la señalización vial, de 8 de noviembre de 1968, en la que se establece un conjunto común de señales viales;
- AETR de 1 de julio de 1970, que se utilizaría como modelo para la elaboración de instrumentos jurídicos regionales.

**Actividad 2:** Establecer un organismo coordinador (y mecanismos de coordinación conexos) sobre seguridad vial que cuente con la participación de interlocutores de una variedad de sectores, mediante:

- la designación de un organismo coordinador y el establecimiento de una secretaría conexas;
- el fomento del establecimiento de grupos de coordinación;
- la elaboración de programas de trabajo básicos.

**Actividad 3:** Elaborar una estrategia nacional (a nivel ministerial o del Consejo de Ministros) coordinada por el organismo principal, mediante:

- la confirmación de las prioridades de inversión a largo plazo;
- la especificación de responsabilidades y de rendición de cuentas del organismo con respecto a la elaboración y ejecución de programas de trabajo básicos;
- la identificación de los proyectos de aplicación;
- la creación de alianzas;
- la promoción de iniciativas de gestión de la seguridad vial tales como la nueva norma ISO 39001 relativa a la gestión de la seguridad vial;
- el establecimiento y mantenimiento de los sistemas de recopilación de datos necesarios para proporcionar datos de referencia y seguir de cerca los avances



logrados en materia de reducción de las defunciones y los traumatismos causados por el tránsito y otros indicadores importantes tales como los costos, etc.

Actividad 4: Fijar a las actividades nacionales metas realistas y a largo plazo basadas en el análisis de datos nacionales sobre accidentes de tránsito, mediante:

- la identificación de áreas para mejorar el desempeño;
- la estimación de las posibles mejoras del desempeño.

Actividad 5: Trabajar para garantizar que se disponga de fondos suficientes para la ejecución de actividades, mediante:

- la presentación de argumentos para justificar la financiación sostenida basada en los costos y beneficios del rendimiento demostrado de las inversiones;
- la recomendación de metas presupuestarias básicas anuales y a medio plazo;
- el fomento del establecimiento de procedimientos para la asignación eficiente y eficaz de recursos en todos los programas de seguridad;
- la utilización del 10% de las inversiones en infraestructuras para la seguridad vial;
- la determinación y aplicación de mecanismos de financiación innovadores.

Actividad 6: Establecer y respaldar sistemas de datos para el seguimiento y evaluación continuas, a fin de incorporar varios procesos e indicadores de resultados, con inclusión del establecimiento y apoyo de sistemas locales y nacionales para medir y seguir de cerca:

- los accidentes de tránsito y las defunciones y traumatismos causados por ellos;
- los resultados intermedios, tales como la velocidad media o las tasas de utilización del casco y del cinturón de seguridad, etc.;
- los resultados de las intervenciones en materia de seguridad vial;
- el impacto económico de los traumatismos causados por el tránsito;
- la exposición a los traumatismos causados por el tránsito.

Adherirse a los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas y/o aplicarlos plenamente y alentar la creación de instrumentos regionales sobre seguridad vial. Alentar la creación de alianzas multisectoriales y la designación de organismos coordinadores que tengan capacidad para elaborar estrategias, planes y metas nacionales en materia de seguridad vial y para dirigir su ejecución, basándose en la recopilación de datos y la investigación probatoria para evaluar el diseño de contramedidas y vigilar la aplicación y la eficacia.

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

Aumentar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de las redes de carreteras en beneficio de todos los usuarios de las vías de tránsito, especialmente de los más vulnerables (por ejemplo, los peatones, los ciclistas y los motociclistas). Ello se logrará mediante la aplicación de diversos acuerdos de infraestructuras viarias en el marco de las Naciones Unidas, evaluaciones de la infraestructura viaria y el mejoramiento de la planificación, el diseño, la construcción y el funcionamiento de las carreteras teniendo en cuenta la seguridad.

Actividad 1: Fomentar entre las autoridades viales, los ingenieros de carreteras y los planificadores urbanos la implicación en la seguridad vial y la rendición de cuentas, mediante:

- el estímulo a los gobiernos y las autoridades viales para que fijen una meta consistente en «eliminar las vías de tránsito de alto riesgo antes de 2020»;
- el estímulo a las autoridades viales para que consignen un mínimo del 10% de los presupuestos de vialidad a los programas dedicados a la obtención de infraestructuras viarias más seguras;
- la asignación a las autoridades viales de la responsabilidad jurídica por el mejoramiento de la seguridad vial en sus redes mediante medidas costoeficaces, así como de la presentación de informes anuales sobre la situación de la seguridad, las tendencias y las labores correctivas emprendidas;
- el establecimiento de una unidad especializada en tránsito o seguridad vial para seguir y mejorar la seguridad de la red de carreteras;
- la promoción del enfoque de sistema seguro y de la función de infraestructura viaria autoexplicable y tolerante;
- la adhesión a los acuerdos regionales de infraestructuras viarias elaborados bajo los auspicios de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, y/o su aplicación plena, y la promoción de la elaboración de instrumentos regionales similares, según proceda, y
- el seguimiento del rendimiento de las inversiones en infraestructura viaria con respecto a la seguridad a cargo de las autoridades viales nacionales, los bancos de desarrollo y otros organismos.

Actividad 2: Fomentar la inclusión de las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito en la planificación urbana, la gestión de la demanda de transportes y la gestión del uso del territorio sostenibles, mediante:

- la planificación del uso del territorio para dar respuesta a las necesidades de una movilidad segura para todos, con inclusión de la gestión de demanda de viajes, las necesidades de acceso, las exigencias del mercado y las condiciones geográficas y demográficas;
- la inclusión de evaluaciones de la repercusión de la seguridad como parte de todas las decisiones adoptadas en materia de planificación y desarrollo;
- la instauración de procedimientos eficaces de acceso y control del desarrollo para evitar una evolución poco segura.

Actividad 3: Fomentar el funcionamiento seguro, el mantenimiento y la mejora de la



infraestructura viaria existente, exigiendo a las autoridades viales que:

- determinen el número de muertos y heridos en función del tipo de usuario de las vías de tránsito, así como los factores infraestructurales clave que influyen en el riesgo para cada grupo de usuarios;
- identifiquen las carreteras o tramos de carretera peligrosos en los que se produce un número excesivo de accidentes o de accidentes graves, y adopten medidas correctivas pertinentes;
- realicen evaluaciones de la seguridad de la infraestructura viaria existente y apliquen soluciones de ingeniería de eficacia demostrada para mejorar los resultados en materia de seguridad;
- desempeñen un papel de liderazgo en relación con el control de la velocidad y con un diseño y funcionamiento de la red de carreteras que sean sensibles a la velocidad;
- garanticen la seguridad de las zonas de trabajo.

Actividad 4: Fomentar la creación de nuevas infraestructuras seguras que satisfagan las necesidades de movilidad y acceso de todos los usuarios, alentando a las autoridades pertinentes a que:

- tengan en cuenta todos los modos de transporte al construir nuevas infraestructuras;
- fijen normas de seguridad mínimas para nuevos diseños e inversiones en carreteras que garanticen la inclusión de las necesidades de seguridad de todos los usuarios de las vías de tránsito en las especificaciones de los nuevos proyectos;
- utilicen los resultados de evaluaciones independientes de la repercusión de la seguridad vial y de auditorías de seguridad en la planificación, diseño, construcción, funcionamiento y mantenimiento de los nuevos proyectos viales, y que apliquen debidamente las recomendaciones de las auditorías.

Actividad 5: Alentar la creación de capacidad y la transferencia de conocimientos en materia de infraestructuras seguras, mediante:

- la creación de alianzas con los bancos de desarrollo, las autoridades nacionales, la sociedad civil, los proveedores de servicios educativos y el sector privado para garantizar la comprensión y aplicación acertadas de los principios del diseño de infraestructuras seguras;
- la promoción de la formación en materia de seguridad vial y de soluciones de ingeniería de seguridad de bajo costo, auditorías de la seguridad y evaluaciones de las carreteras;
- la elaboración y promoción de normas para el diseño y el funcionamiento de vías de tránsito seguras que reconozcan e integren los factores humanos y el diseño de los vehículos.

Actividad 6: Fomentar actividades de investigación y desarrollo relativas a la mayor seguridad de las vías de tránsito y la movilidad, mediante:

- la finalización e intercambio de investigaciones sobre la viabilidad comercial de una infraestructura viaria más segura y sobre los niveles de inversión necesarios para alcanzar las metas del Decenio de Acción;
- la promoción de actividades de investigación y desarrollo relativas al mejoramiento de la seguridad de la infraestructura para las redes de carreteras en los países de ingresos bajos y medianos;
- la promoción de proyectos de demostración para evaluar las innovaciones en



materia de mejoras de la seguridad, especialmente para los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

### **Pilar 3: Vehículos más seguros**

Alentar el despliegue universal de mejores tecnologías de seguridad pasiva y activa de los vehículos, combinando la armonización de las normas mundiales pertinentes, los sistemas de información a los consumidores y los incentivos destinados a acelerar la introducción de nuevas tecnologías.

Actividad 1: Alentar a los Estados Miembros a que apliquen y promulguen las reglamentaciones de seguridad sobre vehículos de motor elaboradas por el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de las Reglamentaciones sobre Vehículos (WP 29).

Actividad 2: Alentar la aplicación de nuevos programas de evaluación de vehículos en todas las regiones del mundo para aumentar la disponibilidad de información a los consumidores sobre las prestaciones de seguridad de los vehículos de motor.

Actividad 3: Alentar la concertación para garantizar que todos los nuevos vehículos de motor estén, como mínimo, equipados con cinturones de seguridad y anclajes que cumplan los requisitos reglamentarios y las normas aplicables a las pruebas de colisión.

Actividad 4: Alentar el despliegue universal en las motocicletas de tecnologías de prevención de colisiones con eficacia demostrada, tales como los sistemas de control electrónico de la estabilidad y antibloqueo de la frenada.

Actividad 5: Alentar la utilización de incentivos fiscales y de otra índole para los vehículos de motor que ofrezcan altos niveles de protección a los usuarios de las vías de tránsito y desalentar las importaciones y exportaciones de vehículos nuevos y usados cuyas normas de seguridad sean reducidas.

Actividad 6: Alentar la aplicación de las reglamentaciones de protección de los peatones y el aumento de las investigaciones sobre tecnologías de seguridad diseñadas para reducir los riesgos que corren los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

Actividad 7: Alentar a los responsables de la gestión de las flotas de vehículos de los sectores público y privado a que compren, utilicen y mantengan vehículos que ofrezcan tecnologías de seguridad modernas y altos niveles de protección de los pasajeros.



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

Elaborar programas integrales para mejorar el comportamiento de los usuarios de las vías de tránsito. Observancia permanente o potenciación de las leyes y normas en combinación con la educación o sensibilización pública para aumentar las tasas de utilización del cinturón de seguridad y del casco, y para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, la velocidad y otros factores de riesgo.

Actividad 1: Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo de la seguridad vial y las medidas preventivas, y realizar campañas de mercadotecnia social para ayudar a influir en las actitudes y opiniones sobre la necesidad de programas de seguridad de las vías de tránsito.

Actividad 2: Establecer y vigilar el cumplimiento de los límites de velocidad y las normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los accidentes y los traumatismos relacionados con la velocidad.

Actividad 3: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol y las normas y reglas basadas en datos probatorios para reducir los accidentes y los traumatismos relacionados con el consumo de alcohol.

Actividad 4: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del casco por los motociclistas, a fin de reducir los traumatismos craneoencefálicos.

Actividad 5: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes y las normas y reglas basadas en datos probatorios relativas al uso del cinturón de seguridad y los sistemas de retención para niños, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los accidentes.

Actividad 6: Establecer y vigilar el cumplimiento de las leyes de transporte, salud y seguridad laboral, y las normas y reglas para el funcionamiento seguro de los vehículos comerciales de carga y de transporte, los servicios de transporte de pasajeros por carretera y el resto del parque automotor público y privado, a fin de reducir los traumatismos ocasionados por los accidentes.

Actividad 7: Investigar, elaborar y promover políticas y prácticas integrales para reducir los traumatismos causados por el tránsito relacionados con el trabajo en los sectores público, privado e informal, en apoyo de las normas reconocidas a nivel internacional que rigen los sistemas de gestión de la seguridad vial y la salud y la seguridad laborales.

Actividad 8: Fomentar el establecimiento de sistemas de concesión de permisos de conducción graduales a los conductores noveles.

## **Pilar 6. Respuesta tras los accidentes**

Aumentar la capacidad de respuesta a las emergencias ocasionadas por los accidentes de tránsito y mejorar la capacidad de los sistemas de salud y de otra índole para brindar a las víctimas tratamiento de emergencia apropiado y rehabilitación a largo plazo.

Actividad 1: Crear sistemas de atención prehospitalaria, incluida la extracción de las víctimas de los vehículos siniestrados, y poner en funcionamiento un número telefónico único a nivel nacional para emergencias, aplicando para ello las buenas prácticas existentes.

Actividad 2: Crear sistemas de atención traumatológica hospitalaria y evaluar la calidad de la atención mediante la aplicación de buenas prácticas sobre sistemas de atención traumatológica y garantía de la calidad.

Actividad 3: Prestar servicios de pronta rehabilitación y de apoyo a los pacientes lesionados y a los deudos de los fallecidos en accidentes de tránsito, para minimizar los traumatismos tanto físicos como psicológicos.

Actividad 4: Alentar el establecimiento de sistemas de seguros apropiados para los usuarios de las vías de tránsito, a fin de financiar los servicios de rehabilitación de las víctimas de accidentes, mediante:

- la introducción de la responsabilidad civil obligatoria;
- el reconocimiento mutuo a nivel internacional de los seguros, por ejemplo el sistema de Carta Verde.

Actividad 5: Fomentar una investigación exhaustiva de los accidentes y la aplicación de una respuesta jurídica eficaz a las defunciones y traumatismos por accidentes de tránsito y, por ende, fomentar soluciones equitativas y de justicia para los deudos y los lesionados.

Actividad 6: Fomentar los estímulos e incentivos para que los empleadores contraten y conserven a personas con discapacidades.

Actividad 7: Alentar actividades de investigación y desarrollo sobre el mejoramiento de la respuesta tras los accidentes.



## 4.2.2 Actividades internacionales

Con el fin de orientar a las naciones de todo el mundo para que logren metas realistas, pero alcanzables, es necesaria una coordinación internacional global. La coordinación oficializada también proporcionará un mecanismo para facilitar el intercambio entre los Estados Miembros de sus experiencias relacionadas con la consecución de las metas nacionales.

<b>Coordinación y actividades internacionales en materia de seguridad vial</b>
La Organización Mundial de la Salud y las comisiones regionales de las Naciones Unidas coordinarán la vigilancia periódica, en el marco del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, de los progresos realizados a escala mundial hacia la consecución de las metas determinadas en el plan de acción.
<p><b>Actividad 1:</b> Alentar, cuando proceda, un aumento de la financiación de la seguridad vial, mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• el apoyo a los mecanismos regionales y mundiales de seguridad vial;</li><li>• estrategias de financiación actuales (como el Fondo Mundial de Seguridad Vial, el Fondo de Seguridad Vial), nuevas e innovadoras;</li><li>• el estímulo a los países para que asignen a la seguridad vial el 10% de sus inversiones en infraestructura viaria;</li><li>• la captación de nuevos donantes de los sectores público y privado.</li></ul>
<p><b>Actividad 2:</b> Promover la seguridad vial al máximo nivel y facilitar la colaboración entre las diversas partes interesadas (tales como las organizaciones no gubernamentales o las instituciones financieras internacionales), mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• resoluciones de las Naciones Unidas y la Organización Mundial de la Salud en materia de seguridad vial, cuando corresponda;</li><li>• la adhesión de los países a los instrumentos jurídicos de seguridad vial de las Naciones Unidas, y/o su aplicación plena;</li><li>• la adhesión de los países a las campañas regionales o internacionales de seguridad vial;</li><li>• la adopción de medidas por partes de organizaciones e instituciones regionales y subregionales para afrontar la seguridad vial</li><li>• la determinación de metas regionales o subregionales de reducción para 2020 del número de víctimas mortales causadas por el tráfico rodado; y</li><li>• la inclusión de la seguridad vial en las reuniones apropiadas de alto nivel como las del G8/20, el Foro Económico Mundial, la Clinton Global Initiative, etc.</li></ul>
<p><b>Actividad 3:</b> Aumentar la concienciación sobre los factores de riesgo y la necesidad de una mayor prevención de los accidentes de tránsito, mediante:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>• campañas de sensibilización de la población, tales como las semanas mundiales sobre la seguridad vial, así como iniciativas regionales y subregionales de mercadotecnia social;</li><li>• la celebración anual del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de los Accidentes de Tráfico;</li></ul>

- la colaboración con iniciativas apropiadas de las organizaciones no gubernamentales y otras organizaciones de la sociedad civil en consonancia con la finalidad y los objetivos del Decenio;
- el apoyo a las iniciativas del sector privado en consonancia con la finalidad y los objetivos del Decenio.

Actividad 4: Proporcionar orientación a los países sobre el reforzamiento de los sistemas de gestión de la seguridad vial y la implantación de buenas prácticas de seguridad vial y de atención traumatológica, mediante:

- la aplicación por los países de las resoluciones y los instrumentos pertinentes de las Naciones Unidas;
- la aplicación por los países de las directrices del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial u otras directrices sobre buenas prácticas reconocidas a nivel internacional;
- la elaboración de guías adicionales de «buenas prácticas»;
- la prestación de apoyo técnico a los países para la aplicación de buenas prácticas.

Actividad 5: Mejorar la calidad de los datos sobre seguridad vial, mediante:

- la aplicación de directrices sobre buenas prácticas en los sistemas de información;
- la normalización de las definiciones y las prácticas de presentación de informes sobre la base de los instrumentos existentes;
- la promoción de las inversiones en el desarrollo de los sistemas nacionales de análisis de los accidentes y los sistemas de vigilancia conexos que mantienen los organismos sanitarios, laborales y de indemnización de trabajadores;
- la investigación de los accidentes para determinar sus causas, circunstancias y consecuencias;
- el fomento de la creación de sistemas de gestión de datos sobre la seguridad vial (por ejemplo, con el apoyo recíproco promovido por los miembros del Grupo de la Base de Datos Internacional sobre Tránsito Vial y Accidentes [IRTAD, por sus siglas en inglés]);
- la comunicación de las enseñanzas extraídas tanto de los aciertos como de los fallos.

### 4.3 Financiación de las actividades

Las estimaciones iniciales indican que las autoridades viales de todo el mundo gastan hasta US\$ 500 000 millones anuales en infraestructura viaria. Destinar aunque sea una pequeña proporción de estos fondos al cumplimiento de los objetivos del Decenio debería ser una prioridad de los países.

Sin embargo, para aplicar acertadamente el plan de acción puede ser necesaria la asignación de recursos adicionales considerables, en particular por parte de los países mismos, pero también de las partes interesadas de los sectores público y privado. En su informe *Carreteras seguras* de 2006, la Comisión para la Seguridad Vial Mundial propugnó la aportación de un fondo decenal de US\$ 300 millones para un plan de acción mundial destinado a catalizar una mayor atención a la mejora de los resultados de seguridad derivados de las inversiones en infraestructura viaria planificadas a gran escala durante el próximo decenio y después de este. Aunque en la actualidad no se ha llegado a esta cifra, el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo y los donantes del sector privado están aportando fondos para algunos aspectos del plan. Las estimaciones iniciales indican que la financiación necesaria para las actividades nacionales asciende a unos US\$ 200 millones anuales, lo que equivale a US\$ 2000 millones para todo el Decenio.

El esfuerzo combinado de la comunidad internacional para financiar la seguridad vial representa, según las estimaciones, entre US\$ 10 millones y 25 millones anuales. Los esfuerzos adicionales de la comunidad tradicional de donantes son, sin duda, insuficientes para llegar a las cantidades que requiere la magnitud del problema. Esta carencia de financiación debe subsanarse mediante una mayor difusión de información a una amplia gama de partes interesadas. A modo de ejemplo, ya se ha establecido un nuevo fondo que brinda al sector privado la oportunidad de apoyar la aplicación del presente Plan, principalmente en los países de ingresos bajos y medianos.

Asegurar la financiación del apoyo a las actividades, iniciativas y proyectos de seguridad vial que haya que aplicar a escala regional y/o subregional es esencial para la ejecución del presente Plan. El Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial, los bancos de desarrollo regionales, los gobiernos y los



donantes del sector privado deberían redoblar los esfuerzos para velar por que se atienda de forma oportuna y adecuada esta necesidad.

## 5. Seguimiento y evaluación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial

El seguimiento de los avances para cumplir la finalidad del Decenio se efectuará mediante:

- el seguimiento de los indicadores;
- el rastreo de los hitos vinculados al Decenio;
- la evaluación del Decenio a la mitad y al final del período.

### INDICADORES

A continuación se presentan posibles indicadores que pueden medirse a nivel mundial para efectuar un seguimiento del proceso y de los resultados.

#### Indicadores: Pilar 1

##### BÁSICOS

- número de países que se han adherido a los acuerdos y los convenios y convenciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial;
- número de nuevos instrumentos jurídicos sobre seguridad vial elaborados (y número de países que participan en ellos);
- número de países que cuentan con un organismo claramente facultado que dirige la seguridad vial;
- número de países con una estrategia nacional;
- número de países con metas relativas a la seguridad vial con plazos definidos;
- número de países que disponen de sistemas de datos para seguir de cerca los avances registrados en la consecución de las metas de seguridad vial;
- número de países que recopilan datos anuales sobre los accidentes de tránsito congruentes con las definiciones aceptadas a nivel internacional.

##### OPCIONALES

- número de países que han destinado fondos para aplicar su estrategia de seguridad vial;
- número de países que han registrado avances para conseguir metas predefinidas.

## Indicadores: Pilar 2

### BÁSICOS

- número de países cuyas autoridades viales tienen la responsabilidad legal de mejorar la seguridad vial en sus redes;
- número de países con una asignación definida de gastos para programas dedicados a la seguridad de la infraestructura viaria;
- número de países con una meta para eliminar las vías de tránsito de alto riesgo antes de 2020;
- número de países que han adoptado políticas sostenibles de movilidad urbana;
- número de países con unidades especializadas en seguridad vial de las infraestructuras que siguen de cerca los aspectos de seguridad de la red de carreteras;
- número de países que cuentan con políticas y prácticas establecidas para realizar auditorías de seguridad sistemáticas y evaluar las repercusiones en la seguridad o las vías de tránsito;
- número de países que se han adherido a los acuerdos regionales de infraestructura viaria, elaborados bajo los auspicios de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, y/o que los han aplicado plenamente;
- número de nuevos instrumentos regionales de infraestructura viaria elaborados (y número de países que participan en ellos).

### OPCIONALES

- número de países que integran las necesidades de seguridad en las funciones de planificación del uso del territorio o del transporte;
- número de países con procedimientos eficaces de control del acceso a la propiedad y de control del desarrollo;
- número de países que realizan periódicamente encuestas de calificación de la seguridad de la red;
- número de países en que las calificaciones de seguridad del 10% de las vías que tienen mayor volumen de tránsito están por encima de un umbral definido (por ejemplo; las tasas de accidentes por kilómetro, las calificaciones de seguridad mínimas de la infraestructura; el porcentaje de carreteras de alta velocidad con medianas y arcones seguros; zonas peatonales seguras);
- número de países que cuentan con normas mínimas relativas a las calificaciones de seguridad para los nuevos proyectos de vías de tránsito;
- número de países que suministran información sobre los kilómetros recorridos por los vehículos.

## Indicadores: Pilar 3

### BÁSICOS

- número de países que participan en el Foro Mundial de las Naciones Unidas para la Armonización de Reglamentaciones sobre Vehículos y aplican las normas pertinentes;
- número de países que participan en los programas de evaluación de nuevos vehículos (NCAP);



- número de países que promulgan leyes que prohíben la utilización de vehículos sin cinturones de seguridad (en los asientos delanteros y traseros).

#### **OPCIONALES**

- número de países que promulgan leyes que prohíben la fabricación de vehículos sin características específicas de seguridad, tales como los sistemas de control electrónico de la estabilidad o antibloqueo de la frenada.

#### **Indicadores: Pilar 4**

##### **BÁSICOS**

- número de países que establecen límites de velocidad apropiados según el tipo de carretera (urbana, rural, autopista);
- número de países que fijan límites de alcoholemia inferiores o iguales a 0,05 g/dl;
- número de países que fijan límites de alcoholemia inferiores a 0,05 g/dl para los conductores jóvenes o noveles y comerciales;
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre la proporción de accidentes mortales relacionados con el alcohol;
- número de países que cuentan con una legislación integral sobre el uso del casco (con inclusión de las normas);
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las tasas de uso del casco;
- número de países que cuentan con una legislación integral sobre el cinturón de seguridad;
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las tasas de uso del cinturón de seguridad (en los asientos delanteros y traseros);
- número de países que cuentan con una legislación sobre los sistemas de retención para niños;
- número de países con una política oficial para reglamentar el factor cansancio entre los conductores de vehículos comerciales.

##### **OPCIONALES**

- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las velocidades según el tipo de carretera;
- número de países que cuentan con datos nacionales sobre las tasas de uso de los sistemas de retención para niños;
- número de países que han adoptado la nueva norma ISO 39001;
- número de países que suministran información sobre los accidentes de tránsito como categoría de los datos sobre los traumatismos laborales;
- número de países que celebran periódicamente semanas para la seguridad vial.

#### **Indicadores: Pilar 5**

##### **BÁSICOS**

- número de países que exigen sistemas de seguros de responsabilidad civil a todos los conductores;
- número de países que cuentan con un número telefónico nacional de acceso en caso de emergencias;



- número de países que cuentan con centros específicos de atención traumatológica.

#### **OPCIONALES**

- número de países en que se exige al personal de emergencias una formación específica en atención traumatológica.

#### **Indicadores: Actividades internacionales**

##### **BÁSICOS**

- número de defunciones por accidentes de tránsito, como indicador compuesto básico para todas las actividades;
- cantidad de fondos procedentes de la comunidad internacional de donantes (incluidos los organismos de desarrollo y donación, las fundaciones, el sector privado y otros donantes) que se destina a la seguridad vial;
- cantidad de fondos puestos a disposición a escala regional y subregional en apoyo de la seguridad vial; y
- número de organizaciones e instituciones regionales o subregionales que determinan metas de seguridad vial para reducir para 2020 el número de víctimas mortales causadas por el tráfico rodado.

Los avances a lo largo del Decenio estarán marcados por varios hitos mundiales. La Organización Mundial de la Salud y las comisiones regionales de las Naciones Unidas, en el marco del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, evaluarán el Decenio, así como la aplicación del presente Plan. Los datos de referencia se obtendrán mediante las encuestas de países realizadas para el segundo *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, cuya publicación está prevista para 2012, así como de otras estadísticas regionales y subregionales. En 2014 se publicará un tercer informe y, en caso de que se obtenga financiación, se elaborarán informes de situación adicionales. Durante el proceso de evaluación se calcularán los indicadores tanto de resultados como de proceso. Los informes de situación y otras herramientas de seguimiento aplicadas a escala nacional, regional y mundial servirán de base para los debates en los eventos regionales y sobre los exámenes a la mitad y al final del período. En el plano nacional, cada país establecerá su propio sistema de seguimiento. Se espera que los países



elaboren y publiquen informes y organicen eventos para debatir los avances y adaptar los planes.





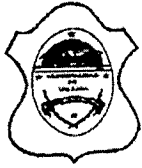
**Laura Sminkey**

Liaison Officer, Secretariat, Decade of Action  
World Health Organization  
WHO/VIP  
Avenue Appia 20  
CH-1211 Geneva 27, Switzerland  
Tel: +41 22 791 4547  
Fax: +41 22 791 4332  
email: [sminkeyl@who.int](mailto:sminkeyl@who.int)



**DECENIO DE ACCIÓN PARA  
LA SEGURIDAD VIAL 2011-2020**

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



*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Ushuaia*

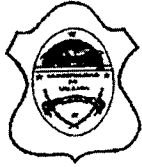
EL CONCEJO DELIBERANTE  
DE LA CIUDAD DE USHUAIA  
SANCIONA CON FUERZA DE  
ORDENANZA:

**ARTÍCULO 1º.- CREACIÓN.** CREAR el Consejo Asesor de Seguridad Vial, como órgano permanente en el ámbito del Concejo Deliberante de la ciudad de Ushuaia.

**ARTÍCULO 2º.- OBJETO.** El Consejo tiene por objeto proponer legislación y recomendar políticas públicas, coordinadas y concertadas de nivel local para la gestión integral de la seguridad vial.

**ARTÍCULO 3º.- ATRIBUCIONES.** El Consejo Asesor de Seguridad Vial tiene las siguientes atribuciones:

1. Dicta su propio reglamento, con arreglo y en concordancia con el Reglamento Interno del Concejo Deliberante;
2. Asesora al Departamento Ejecutivo Municipal y al Concejo Deliberante en lo atinente a la gestión de la Seguridad Vial dentro del ejido urbano;
3. Diseña anualmente un plan de acción que define objetivos, estrategias, planes y metas mensurables para el ejercicio;
4. Elabora en forma interdisciplinaria las normas y herramientas de gestión necesarias para combatir la pandemia vial y mejorar la Seguridad Vial en el ejido urbano;
5. Pone a disposición del Municipio toda la información disponible en su seno;
6. Evalúa las propuestas y proyectos sobre Seguridad Vial que presenten al Concejo Deliberante los bloques políticos, el DEM, organismos oficiales, empresas, los vecinos y las instituciones de la ciudad;
7. Realiza diagnósticos de situación y mapas de tránsito de la ciudad, para la elaboración de normas y regulaciones;
8. Recomienda al DEM campañas de concientización y de difusión sobre prevención de accidentes de tránsito en la ciudad; y
9. Promueve la Educación Vial en valores, en actitudes hacia el cuidado y el respeto por el otro, y el derecho a disponer de un espacio público para todos en un marco de la ética vial sin violencia.



*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Ushuaia*

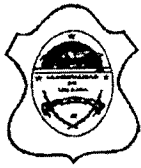
**ARTÍCULO 4º.- FACULTADES.** El Consejo Asesor tiene capacidad para:

1. Emitir opinión sobre proyectos de ordenanzas, decretos, resoluciones y/o actos administrativos en general de forma previa a su sanción y dictado respectivamente;
2. Elaborar indicadores en base a estadísticas propias o solicitadas a las áreas municipales competentes que permitan evaluar el avance de las políticas públicas implementadas sobre Seguridad Vial en la ciudad;
3. Solicitar informes a las áreas competentes relativas a las cuestiones de tránsito y sus derivaciones, sean éstas de la órbita municipal, provincial o nacional, tanto del sector público como del privado;
4. Trabajar en forma coordinada con escuelas e instituciones para fortalecer la Educación vial en valores;
5. Realizar acciones de promoción barrial para la difusión y concientización sobre la seguridad vial;
6. Organizar cursos, jornadas, congresos, simposios, talleres y toda otra actividad tendiente a generar espacios de debate, de intercambio de experiencias y resultados, compartir legislación, innovar en aspectos relativos al objeto de la presente norma y al plan de acción trazado por el Consejo, la difusión de normas de tránsito, y de conductas sociales responsables y solidarias inspiradas en valores y en formas de prevenir accidentes de tránsito;
7. Generar espacios de capacitación destinado al personal Municipal interviniente en el tema, a la comunidad, a docentes de escuelas públicas y privadas, a comunicadores sociales y otros actores clave de la dinámica social y;
8. Poner en marcha toda otra actividad inspirada en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 de Naciones Unidas (ONU) o el que en el futuro se dicte.

**ARTÍCULO 5º CONFORMACIÓN.** El Consejo Asesor Municipal de Seguridad Vial está integrado por miembros fijos e invitados, de acuerdo a la siguiente composición:

1. MIEMBROS FIJOS, con voz y voto:
  - a) El Secretario de Gobierno de la Municipalidad de Ushuaia o el funcionario o agente que éste designe en su nombre;
  - b) Dos (2) representantes del Departamento Ejecutivo Municipal pertenecientes uno al área de Tránsito y otro al área de Planeamiento Urbano;
  - c) El Juez Municipal de Faltas o el funcionario o agente que éste designe;

*"Las Islas Malvinas, Georgias y Sandwich del Sur y los Hielos Continentales, son y serán Argentinos"*



**Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Ushuaia**

- d) Un (1) representante de cada bloque político del Concejo Deliberante, pudiendo ser la totalidad de los miembros del Cuerpo; y
- e) El Prosecretario de Policía Municipal del Concejo Deliberante.

**2. MIEMBROS INVITADOS, con voz pero sin voto:**

- a) Un (1) representante por cada una de las organizaciones de la sociedad civil legalmente constituidas y que tengan por objeto trabajar la temática a la que refiere esta Ordenanza;
- b) Un (1) representante de Defensa Civil municipal;
- c) Un (1) representante por el servicio público de taxis;
- d) Un (1) representante por las agencias de remis habilitadas;
- e) Un (1) representante de la empresa prestadora del servicio público de transporte de colectivos de pasajeros;
- f) Un (1) representante de las universidades con sede en la ciudad, abocado a tareas de investigación afines a la temática;
- g) Vecinos interesados que hayan solicitado participar en cada una de las reuniones del Consejo;
- h) Un (1) representante de las Fuerzas de Seguridad provinciales y nacionales con injerencia en el control de la Seguridad Vial urbana;
- i) Un (1) representante del sistema público de salud y;
- j) Todo otro actor del sistema de Seguridad Vial convocado para abordar temas puntuales en el marco del Consejo.

**ARTICULO 6º. AUTORIDADES.** Las autoridades del Consejo Asesor de Seguridad Vial se componen de un Presidente, un Vicepresidente y un Secretario de acuerdo a las siguientes características:

- a) **Presidencia.** La ejerce el Concejal que tiene a su cargo la Presidencia de la Comisión de asesoramiento permanente en Policía Municipal. El cargo se renueva toda vez que cambie de autoridad la Comisión mencionada.
- b) **Vicepresidencia.** El Vicepresidente del Consejo es elegido por la mayoría de los miembros fijos del Consejo y reemplaza al Presidente en caso de ausencia. Dura en el cargo dos (2) años, pudiendo ser reelegido en forma indefinida.
- c) **Secretaría.** A cargo de un agente de planta permanente del Concejo Deliberante.



*Concejo Deliberante  
de la Ciudad de Ushuaia*

**ARTICULO 7º. QUÓRUM.** El quórum necesario se alcanza con la presencia de al menos cinco (5) miembros fijos del Consejo.

**ARTÍCULO 8º.- FRECUENCIA.** Los miembros del Consejo se reúnen como mínimo una vez cada quince (15) días en el ámbito del Concejo Deliberante, cuando pudiendo realizar reuniones específicas en forma descentralizada.

**ARTÍCULO 9º.- CARÁCTER.** Todos los miembros del Consejo Asesor de Seguridad Vial se desempeñan *ad honorem* en sus cargos.

**ARTÍCULO 10.- DEROGAR** la Ordenanza Municipal N° 4146.

**ARTÍCULO 11.- REGISTRAR.** Pasar al Departamento Ejecutivo Municipal para su promulgación. Dar al Boletín Oficial Municipal para su publicación y ARCHIVAR.

Una firma manuscrita en tinta negra, que parece ser la de Silvio Bocchicchio, con una estructura fluida y conectada.

**Silvio Bocchicchio**  
Concejal E.Co.S.  
Concejo Deliberante Ushuaia