

XXXII REUNIÓN VIRTUAL ORDINARIA DE LA COMISIÓN DE SEGURIDAD  
CIUDADANA, COMBATE Y PREVENCIÓN AL TERRORISMO Y CRIMEN  
ORGANIZADO

21 de mayo del 2021

Informe sobre Seguridad Vial

**ÍNDICE**

Introducción	pág. 1
Resumen	pág. 2
Tema	pág. 4
Marco Normativo Nacional	pág. 8
Marco Normativo Regional e Internacional	pág. 9
Conclusión	pág. 14

**Introducción**

Esta es la I Reunión Ordinaria de la Comisión que se realiza en el año que se realizará de forma virtual.

Los temas de agenda son:

- Seguridad vial.
- Análisis de los marcos normativos en materia de inteligencia nacional en Latinoamérica y el Caribe: actuación de organismos de inteligencia para el control de actividades políticas.
- Actualización de la Ley Modelo sobre Armas de Fuego, Munición y Materiales Relacionados (cont.)

**Resumen**

1

El *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial (2019)* de la Organización Mundial de la Salud<sup>1</sup> concluye que los traumatismos por accidentes de tránsito son un problema mundial de salud y desarrollo. Todos los años, más de 1,2 millones de personas fallecen como consecuencia de accidentes en las vías de tránsito y nada menos que otros 50 millones sufren traumatismos.

Más del 90% de las defunciones se producen en los países de ingresos bajos y medianos.

Asimismo, más allá del enorme padecimiento que provocan, los accidentes de tránsito pueden llevar a la pobreza a una familia, ya que los supervivientes de los accidentes y sus familias deben hacer frente a las consecuencias a largo plazo de la tragedia, incluidos los costos de la atención médica y la rehabilitación y, con mucha frecuencia, los gastos de las exequias y la pérdida del sostén de la familia.

Los traumatismos por accidentes de tránsito también someten a una gran presión a los sistemas nacionales de salud, muchos de los cuales tienen niveles de recursos lamentablemente insuficientes.

Históricamente, muchas de las medidas establecidas para reducir las víctimas mortales y los traumatismos por accidentes de tránsito están orientadas a proteger a los ocupantes de los vehículos. No obstante, como pone de manifiesto el Informe cerca de la mitad de las personas que fallecen cada año por accidentes de tránsito en el mundo son peatones, motoristas, ciclistas y pasajeros del transporte público, y esta cifra es aún mayor en los países y comunidades más pobres del mundo.

El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial llama la atención sobre las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito, incluidos los pertenecientes a los grupos más vulnerables. A ellos también hay que tenerlos en cuenta y concederle la misma prioridad a la hora de planificar las decisiones de política sobre seguridad vial, uso del suelo y circulación urbana.

---

<sup>1</sup> [https://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/report/web\\_version\\_es.pdf?ua=1](https://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/report/web_version_es.pdf?ua=1)

La prevención es de lejos la mejor opción. Los Estados en conjunto con los organismos internacionales, disponen de gran parte de los conocimientos, la experiencia y las herramientas que se necesitan para hacer unos sistemas de transporte seguros y saludables.

La fabricación de vehículos más seguros y la construcción de vías de tránsito más seguras, el diseño de infraestructuras pensando en la protección de los peatones y ciclistas, y el mejoramiento del transporte público y de nuestro comportamiento personal en las vías de tránsito reducirían los traumatismos y contribuirían generalmente a tener unas poblaciones más sanas.

Para hacer realidad estos planteamientos, dentro de cada país debe existir una colaboración entre los actores y organismos cuyas políticas repercuten, directa o indirectamente, sobre la seguridad de los usuarios de las vías de tránsito. Estos asociados deben utilizar la fuerza de las pruebas de que disponen para alentar a los responsables de ejecutar iniciativas en materia de seguridad vial, y de adoptar y hacer cumplir la legislación, a armonizar sus esfuerzos con prácticas óptimas sobre el terreno.

### **Tema**

Todos los años fallecen más de 1,2 millones de personas en las vías de tránsito del mundo, y entre 20 y 50 millones sufren traumatismos no mortales. En la mayoría de las regiones del mundo, esta epidemia de accidentes de tránsito sigue aumentando. En los últimos cinco años, la mayor parte de los países han apoyado las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*<sup>2</sup>, que proporciona orientación sobre cómo los países pueden poner en práctica un enfoque integral para mejorar la seguridad vial y reducir la mortalidad en las vías de tránsito. No obstante, hasta la fecha no se ha realizado ninguna evaluación global de la seguridad vial que indique hasta qué punto se ha aplicado este enfoque.

---

<sup>2</sup> Op. Cit. 1

El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial presenta diversos hallazgos fundamentales:

- Los países de ingresos bajos y medianos tienen tasas más altas de letalidad por accidentes de tránsito (21,5 y 19,5 por 100.000 habitantes, respectivamente) que los países de ingresos altos (10,3 por 100 000). Más del 90% de las víctimas mortales de los accidentes de tránsito que ocurren en el mundo corresponde a países de ingresos bajos y medianos, que tan sólo tienen el 48% de los vehículos del mundo. En muchos países de ingresos altos, las tasas de mortalidad han ido descendiendo en los últimos cuatro a cinco decenios; no obstante, en esos países los accidentes de tránsito continúan siendo una importante causa de muerte, traumatismo y discapacidad.
- Cerca de la mitad de las personas que fallecen como consecuencia de accidentes de tránsito son peatones, ciclistas o «usuarios de vehículos de motor de dos ruedas – conocidos colectivamente como usuarios vulnerables de las vías de tránsito» – y esa proporción es mayor en las economías más pobres del mundo. Por ejemplo, mientras en los países de ingresos altos el 65% de los casos notificados de defunción se produce entre los ocupantes de un vehículo, esta situación es muy diferente en los países de ingresos bajos y medianos de la Región del Pacífico Occidental donde alrededor del 70% de las víctimas mortales por accidentes de tránsito corresponde a usuarios vulnerables de las vías de tránsito. Así, la velocidad es un factor de riesgo fundamental para los traumatismos entre los peatones y ciclistas, y tan sólo el 29% de los países cumple los criterios básicos de reducción de la velocidad en los tramos urbanos, mientras que menos del 10% de los países considera que la observancia de los límites de velocidad sea eficaz. También faltan medidas de moderación de la circulación (particularmente cuando los diferentes grupos de usuarios no están separados), medidas infraestructurales y normativas que permitan a los usuarios de las vías de tránsito caminar y montar en bicicleta con seguridad, y medidas que mejoren la calidad del transporte público y el acceso a él. Muchas de las medidas que se han revelado eficaces en la reducción de los traumatismos por accidentes de tránsito entre los usuarios de las vías

de tránsito también pueden tener otros efectos sobre la salud, como una mejor salud respiratoria (como resultado de la reducción de las emisiones de escape) y los efectos positivos asociados a una mayor actividad física.

- En muchos países la adopción y aplicación de códigos de circulación parecen insuficientes. La elaboración y observancia eficaz de la legislación son fundamentales para reducir la conducción bajo los efectos del alcohol y el exceso de velocidad, y para aumentar el uso de los cascos, cinturones de seguridad y sistemas para retención de niños. Los datos surgidos del Informe demuestran que menos de la mitad de los países dispone de leyes para corregir estos cinco factores de riesgo, mientras que solamente el 15% tiene una legislación que puede considerarse integral en cuanto a su alcance. Más del 90% de los países tiene algún tipo de ley nacional sobre consumo de alcohol y conducción de vehículos, pero sólo el 49% estipula un límite legal de concentración de alcohol en sangre inferior o igual a 0,05 g/dl, tal como se recomienda en el Informe mundial. Asimismo, solamente el 40% de los países dispone de una ley sobre el uso del casco en la conducción de motocicletas que concierne tanto a los conductores como a los pasajeros, y establece que los cascos deben ajustarse a una norma nacional o internacional específica. Tan sólo el 57% de los países dispone la obligatoriedad de usar el cinturón de seguridad para todos los pasajeros, tanto en el asiento delantero del vehículo como en el trasero, y a pesar de que el 90% de los países de ingresos altos tiene una ley que establece que los niños pequeños que viajan en un vehículo deben ir sujetos por medio de un sistema apropiado de retención para niños, apenas el 20% de los países de ingresos bajos tiene disposiciones similares. Las tasas de observancia de las disposiciones relativas a todos estos factores de riesgo son generalmente bajas, lo que indica que la vigilancia del cumplimiento de la ley sobre seguridad vial necesita mejorarse. Esto requiere voluntad política y velar por que los organismos responsables de hacer cumplir la ley tengan suficientes recursos humanos y financieros para organizar actividades encaminadas a asegurar la observancia.

- Para abordar la seguridad vial de un modo integral se necesita la implicación de múltiples sectores, como los de la salud, el transporte y la policía. Una respuesta coordinada a este problema incluye el desarrollo y aplicación de una estrategia multisectorial sobre prevención de traumatismos por accidentes de tránsito con fondos suficientes para planificar actividades que deberán llevarse a cabo dentro de un marco temporal definido. Si bien muchos países han tomado medidas positivas para mejorar los marcos institucionales necesarios para apoyar los esfuerzos en materia de seguridad vial, quedan por resolver muchos problemas. Solamente una tercera parte de los países cuenta con una estrategia nacional de seguridad vial que está respaldada por el gobierno, incluye metas específicas y dispone de fondos asignados para su puesta en práctica.
- Por último, el informe pone de manifiesto que quedan por salvar grandes diferencias en lo que se refiere a la calidad y cobertura de los datos sobre traumatismos por accidentes de tránsito que recaban y comunican los países. Los países necesitan datos fiables sobre víctimas mortales y traumatismos no mortales para valorar el alcance del problema de los traumatismos por accidentes de tránsito, orientar las respuestas a ese problema y vigilar y evaluar la eficacia de las medidas de intervención. La subnotificación de traumatismos por accidentes de tránsito sigue siendo un grave problema en muchos países, y la situación es incluso peor por lo que respecta a los traumatismos no mortales. Además, la falta de armonización de la terminología entre los países, e incluso entre los sectores de un propio país, limita la comparabilidad de datos. Por ejemplo, para definir una muerte por accidente de tránsito se utilizan distintos períodos de tiempo entre el accidente y la muerte, y la definición de un traumatismo grave no mortal también varía. Solamente el 22% de los países dispone de información sobre la magnitud del problema de los traumatismos por accidentes de tránsito, sobre los costos resultantes para su sector de salud o para su economía nacional, y sobre los datos requeridos para vigilar y evaluar con precisión las intervenciones.

## Principales causas de mortalidad; datos comparados de 2004 y 2030

TOTAL 2004			TOTAL 2030		
NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%	NO. DE ORDEN	PRINCIPALES CAUSAS	%
1	Enfermedad isquémica del corazón	12,2	1	Enfermedad isquémica del corazón	14,2
2	Enfermedad cerebrovascular	9,7	2	Enfermedad cerebrovascular	12,1
3	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	7,0	3	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	8,6
4	Enfermedad pulmonar obstructiva crónica	5,1	4	Infecciones de las vías respiratorias inferiores	3,8
5	Enfermedades diarreicas	3,6	5	Traumatismos por accidentes de tránsito	3,6
6	VIH/sida	3,5	6	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	3,4
7	Tuberculosis	2,5	7	Diabetes mellitus	3,3
8	Cánceres de la tráquea, los bronquios y el pulmón	2,3	8	Enfermedad cardíaca hipertensiva	2,1
9	Traumatismos por accidentes de tránsito	2,2	9	Cáncer del estómago	1,9
10	Prematuridad y bajo peso al nacer	2,0	10	VIH/sida	1,8
11	Infecciones neonatales y otras <sup>a</sup>	1,9	11	Nefritis y nefrosis	1,6
12	Diabetes mellitus	1,9	12	Lesiones autoinfligidas	1,5
13	Paludismo	1,7	13	Cáncer del hígado	1,4
14	Enfermedad cardíaca hipertensiva	1,7	14	Cáncer colorectal	1,4
15	Asfixia del nacimiento y traumatismo del nacimiento	1,5	15	Cáncer del esófago	1,3
16	Lesiones autoinfligidas	1,4	16	Violencia	1,2
17	Cáncer del estómago	1,4	17	Alzheimer y otras demencias	1,2
18	Cirrosis del hígado	1,3	18	Cirrosis del hígado	1,2
19	Nefritis y nefrosis	1,3	19	Cáncer de mama	1,1
20	Cáncer colorectal	1,1	20	Tuberculosis	1,0

<sup>a</sup> Comprende las infecciones neonatales graves y otras causas no infecciosas que aparecen en el período perinatal.  
Fuente: Estadísticas sanitarias mundiales 2008 (<http://www.who.int/whosis/whostat/2008/es/index.html>).

### Marco Normativo Nacional de la República Argentina<sup>3</sup>

- Ley 26363 de Tránsito y Seguridad Vial (2008)

<sup>3</sup> <https://www.argentina.gob.ar/seguridadvial/normativa>

- **Decreto 1716/2008 - Reglamentación de la Ley 26363.** La ley estableció dos cuestiones principales, la creación de una Autoridad Nacional (la Agencia Nacional de Seguridad Vial), cuyo objetivo principal es la reducción de la tasa de siniestralidad en el territorio nacional; y por otro lado esta norma establece una serie de cambios e incorporaciones a la Ley Nacional de Tránsito y Seguridad Vial N° 24.449.
- **Ley 24449 de Tránsito**
  - **Decreto 779/1995 - Reglamentación de la Ley 24449.** La Ley regula a través de sus normas reglamentarias el uso de la vía pública. Se aplica para la circulación de personas, animales y vehículos, y también rige para todas las actividades relacionadas con el transporte, las personas, los vehículos, la estructura vial, las concesiones viales, el medio ambiente, siempre que fueren con causa del tránsito, no estando contemplados en esta ley los ferrocarriles.
- **Decreto 1232/2007 - Ratificación del Convenio Federal sobre Acciones en Materia de Tránsito y Seguridad Vial**
- **Decreto 1787/2008 - Estructura de la ANSV**
- **Decreto 437/201 - Aprobación del Sistema de Puntos aplicable a la Licencia Nacional de Conducir.**

### Marco Normativo Regional e Internacional

- **Resoluciones 60/2005, 62/2008, 64/2010 de la Asamblea General de Naciones Unidas**<sup>4</sup> En diciembre de 2005, la resolución 60/5 de la Asamblea General de las Naciones Unidas sobre Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo solicitó una Semana Mundial sobre la Seguridad Vial. Esta resolución respaldaba resoluciones anteriores de la Asamblea General

---

<sup>4</sup> <https://undocs.org/es/A/RES/60/5>

de las Naciones Unidas y la Asamblea Mundial de la Salud, que reflejaban la creciente preocupación de los gobiernos y las comunidades internacionales de salud pública y desarrollo en relación con el problema de los traumatismos causados por el tránsito. La Semana tendrá como modelo las Semanas sobre la Seguridad Vial previas, organizadas en el Día Mundial de la Salud 2004 y por la Comisión Económica Europea de las Naciones Unidas.

- **Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020<sup>5</sup>** En su resolución 64/255, 1 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. 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 de actividades coordinadas a nivel regional y mundial. Está destinado a un amplio público, en particular los gobiernos

---

<sup>5</sup> [https://www.who.int/roadsafety/decade\\_of\\_action/plan/plan\\_spanish.pdf?ua=1](https://www.who.int/roadsafety/decade_of_action/plan/plan_spanish.pdf?ua=1)

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.

- **II Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial (2015)**<sup>6</sup> La Declaración de Brasilia, aprobada por representantes de unos 140 países, indica que a pesar de que la ONU lanzó hace un lustro la "Década de la Acción por la Seguridad Vial", la cifra de muertes por accidentes ha permanecido prácticamente estancada. El documento reitera que los gobiernos deben considerar esta situación como un problema de salud pública y subraya que el 90% de las víctimas fatales de esos siniestros se producen en los países en desarrollo. La declaración sugiere acciones para fortalecer la gestión de la seguridad vial, mejorar la legislación y garantizar su aplicación firme y constante. Subrayó la necesidad de que se cumplan las leyes que combaten los principales factores de riesgo, como el uso de los cinturones de seguridad o de cascos en el caso de motociclistas y ciclistas, el consumo de bebidas alcohólicas o drogas, los límites de velocidad y los asientos especiales para niños. Asimismo, instó a los gobiernos a endurecer las penas para quienes utilizan teléfonos móviles u otros aparatos electrónicos mientras conducen, ya que estas acciones dan lugar a distracciones que muchas veces son fatales. Por último, solicitó igualmente la promoción de carreteras más seguras y el uso de medios de transporte sostenibles, y urge a los Estados a adaptar y aplicar políticas de seguridad vial que protejan a los usuarios más vulnerables de las vías de tránsito, como los niños, los jóvenes, las personas de edad avanzada y los discapacitados.
- **III Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial (2020)**<sup>7</sup> La 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial convocó a 1700 delegados de alrededor de 140 países, incluidos más de 70 ministros y viceministros y jefes de agencias internacionales, organizaciones de la sociedad civil, fundaciones y empresas privadas. A solicitud de la Asamblea General de las Naciones Unidas, la Conferencia fue organizada por el Gobierno

---

<sup>6</sup> <https://news.un.org/es/story/2015/11/1345201>

<sup>7</sup> <https://www.paho.org/es/noticias/3-3-2020-3a-conferencia-ministerial-mundial-sobre-seguridad-vial>

de Suecia en colaboración con la OMS. El tema fue "Alcanzar los Objetivos Globales 2030", destacando las conexiones entre la seguridad vial y el logro de otros objetivos del Objetivo de Desarrollo Sostenible. La Conferencia Ministerial abordó una variedad de temas, desde desarrollar un liderazgo efectivo para la seguridad vial hasta promover ciudades y comunidades sostenibles, mitigar el cambio climático a través de la seguridad vial y garantizar la seguridad de los peatones y ciclistas. La reunión fue fundamental para revisar el progreso en la Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 y definir formas de acelerar la acción sobre estrategias comprobadas para salvar vidas.

La Conferencia Ministerial culminó con la "Declaración de Estocolmo", que mira hacia el futuro, exigiendo un nuevo objetivo global para reducir las muertes y lesiones por tráfico en un 50% para 2030. Además, invita a fortalecer los esfuerzos en las actividades en los cinco pilares del Plan Global para el Decenio de Acción: mejor gestión de la seguridad vial; caminos, vehículos y personas más seguros; y mejora de la atención a los lesionados. También exige acelerar el cambio a modos de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles como caminar, andar en bicicleta y el transporte público. Se le pide a la OMS que continúe produciendo la serie de informes de estado global, como un medio de monitorear el progreso hacia el logro de los 12 Objetivos de Desempeño de Seguridad Vial Global.

- **MERCOSUR/PM/SO/REC. 24/2009 Política Regional en Materia de Seguridad Vial del MERCOSUR (2009)**<sup>8</sup> "10 Normas de Seguridad Vial del Mercosur" surgidas del Encuentro en la ciudad de Porto Alegre, organizado por la Comisión de Infraestructura, Transporte, Recursos Energéticos, Agricultura, Pecuaria y Pesca del Parlamento del MERCOSUR (DISP/12/2009), con el destacable aporte y participación de los técnicos de las distintas Unidades y organismos especializados en materia de Seguridad Vial de los Estados miembros del MERCOSUR, con la participación de la Organización Panamericana de la Salud y la Organización Mundial de la Salud y de la Secretaría de Relaciones Internacionales e Integración del Parlamento del MERCOSUR. Se realizaron las siguientes

---

<sup>8</sup> <https://www.parlamentomercosur.org/innovaportal/file/7337/1/rec-24-2009.pdf>

recomendaciones: - convocar al Parlamento del MERCOSUR para coordinar y elaborar una política regional en materia de Seguridad Vial del MERCOSUR. - Elaborar anualmente un Plan de Metas para la Reducción de los índices de muertes y lesiones ocasionados por accidentes de tránsito, en cada uno de los países miembros. - Adoptar de la política de tolerancia cero para los límites de la concentración de alcohol en sangre para quienes conduzcan vehículos de cualquier tipo que se desplacen por la vía pública. - La creación en el ámbito del MERCOSUR del Observatorio de Seguridad Vial del MERCOSUR con fines estadísticos, de estudio y análisis sobre su problemática.-Establecer como destino prioritario de lo recaudado por las multas de tránsito, las inversiones que atiendan los diversos aspectos vinculados a la seguridad vial (infraestructura vial, educación y sensibilización civil, equipamientos, señalización entre otros asuntos). - Uniformizar la normativa en relación a los siguientes aspectos: a) Luces Encendidas: Obligatoriedad para todo vehículo automotor que circule dentro de los países miembros del MERCOSUR, b) Peatones: Recomendar el uso de vestimenta clara y elementos reflectantes por parte de los peatones, en horas y rutas de escasa o nula visibilidad. Políticas de educación del peatón. c) Motocicletas: Obligatoriedad del uso de casco protector reglamentario para los usuarios de motocicletas que circulen dentro del ámbito de los países del MERCOSUR. d) Cinturón: Obligatoriedad del uso de cinturón de seguridad para todos los pasajeros del vehículo. e) Seguro Obligatorio: Obligatoriedad de un contrato de seguro de responsabilidad civil por daños a terceros para todo vehículo automotor y los acoplados remolcados por el mismo que circulen por las vías de tránsito de los Estados Parte del MERCOSUR. f) Emisión y cobranza de multas: Adopción de criterios comunes a nivel regional sobre su gestión. g) Velocidad: Establecimiento de criterios comunes en cuanto a los límites máximos y mínimos permitidos para todas las vías de circulación según corresponda. h) Licencia MERCOSUR: Establecimiento de una licencia única de conducir a nivel regional. Criterio único de los requisitos para su expedición, categorización y tenencia.

## Conclusión

Existe un creciente cúmulo de datos científicos que avala los pasos necesarios para aumentar la seguridad vial. En los últimos años, en muchos países se ha observado un fortalecimiento de la voluntad política, con la aplicación generalizada de algunas de estas medidas, mientras que la seguridad vial ha recibido una atención y un apoyo internacionales crecientes. No obstante, los resultados presentados en el presente Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial ponen de manifiesto que hay que hacer mucho más.

Las recomendaciones fundamentales del informe son las siguientes:

-Los gobiernos deberían tener en cuenta las necesidades de todos los usuarios de las vías de tránsito a la hora de tomar decisiones de política que repercutan sobre la seguridad vial. Hasta la fecha, en muchos países se han descuidado las necesidades de los usuarios vulnerables de las vías de tránsito. Convendría prestarles una atención renovada, en particular cuando se toman decisiones relativas a las infraestructuras viarias, la planificación del uso del suelo y los servicios de transporte.

-Los gobiernos deberían promulgar leyes de amplio alcance que brinden protección a protección de todos los usuarios de las vías de tránsito por medio del establecimiento de límites de velocidad apropiados al tipo y función de la vía de tránsito, la instauración de límites de concentración de alcohol en sangre para ayudar a reducir la conducción bajo los efectos del alcohol, y el uso de medidas apropiadas de protección para los ocupantes de los vehículos. La legislación existente debería revisarse y enmendarse para ajustarse a las buenas prácticas que se fundamentan en pruebas sólidas de eficacia.

-La aplicación de una legislación amplia y clara con sanciones apropiadas y acompañada de campañas de sensibilización pública es un factor crucial para reducir los traumatismos

y las víctimas mortales por accidentes de tránsito. La vigilancia del cumplimiento de todas las leyes sobre seguridad vial necesita mejorarse y sostenerse.

-Los gobiernos deberían velar por que las instituciones designadas como responsables para intervenir en la esfera de la seguridad vial fomenten la colaboración multisectorial y tengan los recursos humanos y financieros necesarios para actuar con eficacia.

-Los gobiernos deberían alentar la colaboración entre los diferentes sectores implicados en la recopilación y notificación de datos sobre traumatismos por accidentes de tránsito. Esto conlleva mejorar los vínculos en esta materia entre los servicios de policía, transporte y salud, así como aumentar las capacidades humanas para llevar a cabo la recopilación de datos.

Los avances significativos en materia de seguridad vial nacional requieren una colaboración estrecha entre los líderes y organismos pertinentes cuyas políticas repercuten, directa o indirectamente, sobre la seguridad de los usuarios de las vías de tránsito. La comunidad internacional también debe esforzarse por contener y hacer retroceder la tendencia mundial actual de crecimiento del número de víctimas mortales por el tránsito, reconociendo los traumatismos por accidentes de tránsito como un importante problema de salud y desarrollo e intensificando el apoyo a la prevención.