

Plan global de la UPU para la seguridad vial

Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030

A escala mundial, los accidentes de tránsito causan alrededor de 1,3 millón de muertes evitables y unos 50 millones de heridos por año, convirtiéndose así en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo.

En las circunstancias actuales, se espera que el tráfico por carretera cause más de 13 millones de muertes y alrededor de 500 millones de heridos durante el próximo decenio y que frene el desarrollo sostenible, especialmente en los países de bajos y medianos ingresos.

A pesar de los considerables esfuerzos de las Naciones Unidas y de otros órganos de seguridad vial, estas cifras inaceptables se han mantenido sin cambios, en términos relativos y absolutos, durante los últimos veinte años.

Reconociendo la importancia del problema y la necesidad de actuar, los gobiernos del mundo declararon por unanimidad, a través de la resolución 74/299 de la Asamblea General de las Naciones Unidas, un segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030, con el objetivo explícito de reducir las muertes y traumatismos debidos al tránsito por lo menos en un 50% durante ese período (v. figura 1).

Figura 1 – Infografía del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030 de las Naciones Unidas



Este plan, que está destinado a los legisladores y describe a grandes rasgos las acciones necesarias para alcanzar este objetivo, sirve de modelo para la elaboración de planes y objetivos nacionales, regionales y locales. El Objetivo de Desarrollo Sostenible 3.6 de las Naciones Unidas apunta a reducir las muertes y traumatismos por lo menos en un 50% para 2030.

El Plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021–2030 rechaza seguir funcionando como de costumbre y pide a las partes interesadas que sigan un nuevo camino, un camino que conceda prioridad a un enfoque integrado de sistemas de seguridad y lo ponga en práctica y que sitúe directamente la seguridad vial como un impulsor decisivo del desarrollo sostenible. También insta a adoptar medidas que ayuden al mundo a alcanzar el objetivo de reducir en un 50% el número de defunciones y traumatismos graves provocados por el tránsito para 2030.

Consciente de la incidencia social y económica de las muertes y traumatismos causados por accidentes de tráfico en los Países miembros, la UPU también afronta este desafío con dedicación. Si bien la UPU tiene limitaciones para actuar respecto de los operadores designados, los efectos alcanzables mediante acciones en el seno del sector postal serían sin duda significativos. Dado que el transporte terrestre es la modalidad principal de traslado del correo de instalación en instalación, y entre las instalaciones y la distribución, se recorren cada año miles de millones de kilómetros en todo el mundo. Como el riesgo de accidentes de tráfico aumenta en forma proporcional a la cantidad de kilómetros recorridos, garantizar la seguridad vial dentro de la red postal es un objetivo noble e importante. A tal efecto, la UPU tiene el propósito de adherir a esta iniciativa y servir de estímulo para la adopción de medidas en sus 192 Países miembros.

Estos trabajos se basan en un enfoque que consiste en establecer un sistema seguro, que es un recurso clave del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Este enfoque reconoce que el tráfico constituye un sistema complejo y hace énfasis en la seguridad. El enfoque también reconoce que las personas, los vehículos y las infraestructuras viales deben interactuar a fin de garantizar un alto nivel de seguridad.

Un sistema seguro:

- anticipa y tiene en cuenta los errores humanos;
- incorpora diseños de vehículos y de rutas que limitan la incidencia de los reclamos a niveles aceptables a fin de reducir las muertes y traumatismos graves;
- anima a las personas que se encargan del diseño y el mantenimiento de las rutas, la fabricación de vehículos y la administración de programas de seguridad a compartir la responsabilidad de la seguridad con los usuarios de las rutas para que, cuando ocurre un accidente, se busquen soluciones en lugar de culpar a los conductores o a otros usuarios de las rutas;
- pretende lograr un compromiso para la mejora proactiva y permanente de las rutas y los vehículos de modo que el sistema completo sea seguro, y no solo los lugares o las situaciones que ocasionan accidentes;
- adhiere al principio básico de que el sistema de transporte no debería causar ninguna muerte ni traumatismo grave y que la seguridad no debe verse comprometida debido a otros factores tales como el costo o el deseo de reducir la duración de los trayectos.

Propuesta metodológica para la implementación del Plan mundial entre los miembros de la UPU

El sector postal dispone de una inmensa flota de más de 1,5 millón de vehículos que son utilizados intensamente por millones de conductores en una gran diversidad de situaciones.

Como se señala en el Informe de investigación sobre la seguridad vial de la UPU, algunos operadores designados implementaron prácticas y programas de seguridad vial reconocidos como ejemplos de excelencia.

Además, algunos Países miembros de la UPU, en general los países de bajos y medianos ingresos, se caracterizan por un número muy elevado de accidentes de tráfico.

La propuesta básica es incentivar:

- la divulgación de prácticas idóneas en materia de seguridad vial entre los operadores designados a través de seminarios web y presenciales a niveles mundial, regional y local;
- la elaboración de una guía que contenga prácticas idóneas en materia de seguridad vial sobre todos los temas relevantes para el desarrollo y la implementación de programas de seguridad vial, incluyendo:
 - la amplitud del desafío;
 - las partes interesadas;
 - la política en materia de flota de vehículos y de responsabilidad de los usuarios;
 - la identificación de los riesgos;
 - la selección de los conductores;
 - la capacitación de los trabajadores en materia de seguridad vial;
 - el mantenimiento preventivo y la reparación después del accidente;
 - la verificación/el control del mantenimiento y del estado de los vehículos;
 - la importancia de una flota de vehículos adecuada y bien administrada;
 - indicadores de desempeño;
 - el diagnóstico de los accidentes de tráfico y la investigación sobre la causa de esos accidentes;
 - el reconocimiento de las prácticas idóneas;
 - el seguimiento de los accidentes de tráfico y el análisis de las causas fundamentales.

Esta guía también servirá de base para la creación de un proceso interno de auditoría que los operadores designados podrán utilizar para evaluar sus propios programas. Algunos de los criterios para hacer un seguimiento deberían incluir:

- procesos documentados para los profesionales en materia de operación de la flota y de gestión de la seguridad con el fin de mejorar la seguridad vial y contribuir a la reducción de los accidentes; en este contexto, se prepararán cursos de capacitación para dos grupos diferentes: los mentores, provenientes de operadores designados que ya implementaron programas de seguridad vial; y los constructores, con profesionales que proceden de operadores designados con un gran número de accidentes de tráfico;
- procesos documentados para los empleados que conducen, con la obligación de conocer los principios de una conducción segura y económica.

Otros aspectos importantes de este programa serían:

- mecanismos destinados a establecer una colaboración entre los operadores designados, en particular asociaciones entre los operadores que ya disponen de programas de seguridad vial de eficacia probada, que podrán ayudar a los operadores con un elevado porcentaje de accidentes a elaborar sus propios programas de seguridad vial;
- el reconocimiento de los trabajos realizados en el marco de este programa con la creación del premio de la UPU para la seguridad vial, con el objeto de entregar el premio durante la Conferencia mundial anual de la UPU para la seguridad vial, que se celebrará en 2026;
- la creación de mecanismos para asegurar un mayor apoyo de la Dirección General, que es fundamental para el desarrollo de este programa. Esto se expresará mediante el compromiso de la UPU a favor de la seguridad vial así como el compromiso de los operadores designados y la organización de jornadas de la UPU para la seguridad vial.

Todos los trabajos tendrán en cuenta las recomendaciones ya expresadas en el Informe de investigación sobre la seguridad vial¹ y en el propio Plan global².

Todos los trabajos serán realizados en coordinación con el equipo de expertos para la seguridad vial, que trabaja en la órbita del Grupo «Seguridad Postal», conjuntamente con la UPU y los operadores designados participantes. Los trabajos iniciales serán realizados, evaluados y continuados por medio de proyectos piloto destinados a probar y consolidar la metodología.

¹ Disponible en la UPU a pedido (security@upu.int).

² <https://pmnl0-upu-iso03.upu.ch/doc/docview/viewer/docN5A198108E319d0e7feb21ea8f26cb77c2343acdaaabf9b6266c9b5d8a6a70b1512ec715e61a>