

# **MÁS ALLÁ DE 2025**

**Nuevas medidas para  
salvar vidas**

## **RECOMENDACIONES**

**del Comité Académico de Personas Expertas**

**para la 4ª Conferencia Ministerial Mundial  
sobre Seguridad Vial**

Por encargo de la Administración Sueca de Transportes

Enero de 2025

# Presentación



Roberto Maiorana, Director General de la Administración Sueca de Transportes



Aunque es un hecho conocido, es importante reiterar que las muertes y lesiones por accidentes de tráfico siguen siendo un problema grave de salud pública a nivel mundial, con casi 1,2 millones de fallecimientos en las carreteras cada año. Más del 90 % de estas muertes ocurren en países de renta media y baja. De manera trágica, los siniestros viales representan la principal causa de fallecimiento entre niños y jóvenes. Para abordar esta crisis, las recomendaciones de este informe instan a adoptar medidas urgentes y a reforzar los compromisos de las diversas partes interesadas.

No solo los gobiernos, sino también las organizaciones públicas y privadas, los ayuntamientos, los proveedores de financiación y el sector de la automoción deben implicarse activamente.

Para poner en marcha la segunda Década de Acción en febrero de 2020, Suecia organizó la 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial. Este evento supuso la primera alineación clara entre la seguridad vial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Como parte de los preparativos para la conferencia de Estocolmo, la Administración Sueca de Transportes reunió a un Comité Académico de Personas Expertas (CAE) internacional, encargado de formular recomendaciones para impulsar la seguridad vial a nivel global. Estas recomendaciones estaban dirigidas a todos los sectores de la sociedad, tanto a los países de renta baja y media como a los de renta alta, y abarcaban todos los pilares fundamentales de un sistema de transporte por carretera seguro. Fueron formuladas con el objetivo de incorporar la seguridad vial en toda la agenda de sostenibilidad, incluyendo aspectos clave como el clima, la salud y la equidad.

En los días previos a la 4ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, la Administración Sueca de Transportes volvió a convocar al Comité Académico de Personas Expertas (CAE 2) para desarrollar un nuevo conjunto de recomendaciones que contribuyan a acelerar aún más los avances en este ámbito. Partiendo de las ideas generales presentadas en el primer informe del CAE, las nuevas recomendaciones destacan de manera más explícita los sectores, actores, funciones y acciones específicos que pueden generar un cambio a corto plazo en la seguridad vial a escala mundial. Estas recomendaciones se basan en los resultados de la conferencia de Estocolmo, y pretenden contribuir de forma tangible a la consecución del objetivo de reducir en un 50 % el número de víctimas mortales y heridos en accidentes de tráfico en todo el mundo para 2030.

Este informe describe cómo los organismos, tanto públicos como privados, pueden reducir su impacto en la seguridad y motivar a otros dentro de su esfera de influencia a seguir su ejemplo. En concreto, el informe resalta el derecho a trabajar en un entorno seguro y cómo las responsabilidades en materia de salud y seguridad laboral pueden motivar a las organizaciones a abordar la seguridad vial como parte de sus esfuerzos por cumplir con estas obligaciones y garantizar a clientes, inversores y socios comerciales que controlan la principal causa de muertes por lesiones relacionadas con el trabajo. Aproximadamente un tercio de las muertes en carretera a nivel mundial están vinculadas al ámbito laboral, y las normativas de salud y seguridad en el trabajo cubren de manera explícita la protección de los trabajadores, ya sea en las instalaciones del empleador o en la vía pública.

Mientras nos reunimos en Marrakech para la IV Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, me complace compartir estas nuevas recomendaciones con la comunidad mundial dedicada a la seguridad vial. Han sido elaboradas por un grupo de profesionales de reconocido prestigio internacional en el ámbito de la seguridad vial, y reflejan su vasta experiencia y enfoque para acelerar el progreso en la seguridad vial a nivel mundial. Las recomendaciones del Comité Académico de Personas Expertas son universales. Pueden aplicarse en cualquier lugar del mundo y se fundamentan en sólidos conocimientos y mejores prácticas.

A mitad de la segunda Década de Acción, aún estamos lejos de alcanzar el objetivo global de reducir en un 50 % las muertes en las carreteras. La Administración Sueca de Transportes está convencida de que la única forma de lograr esta meta es mediante un trabajo sistemático y una colaboración a nivel mundial.

En nombre de la Administración Sueca de Transportes, quiero expresar nuestro agradecimiento al Comité Académico de Personas Expertas por su valiosa contribución intelectual. También quiero agradecer a las personas expertas de nuestra organización y a nuestros numerosos socios y socias en todo el mundo por sus valiosas aportaciones a este esfuerzo por salvar vidas. El tema de la IV Conferencia Ministerial, «Una carretera, un mundo, compromiso con la vida», es especialmente pertinente. Con el apoyo del Gobierno de Marruecos y de la Organización Mundial de la Salud, confiamos en que esta reunión de líderes y personas expertas internacionales dé

lugar a compromisos sólidos que impulsen la acción para alcanzar el objetivo de reducir a la mitad las muertes en carretera a nivel mundial para 2030.

*Unamos  
esfuerzos para  
lograr  
Vision Cero*

# Preámbulo

**incorporar la seguridad vial en todas las instituciones: El siguiente paso en la transformación de la seguridad vial mundial.**

*La importancia de las muertes entre las personas en edad laboral y el impacto desproporcionado en los hombres también se refleja en los datos sobre muertes de conductores relacionadas con el trabajo disponibles en 31 países. En estos países... el 5 % de las muertes se deben a la conducción relacionada con el trabajo (por ejemplo, entregas y reuniones); y un 12 % adicional de las muertes se producen entre conductores profesionales (desproporcionadamente hombres) «en el trabajo».*

**Del Informe sobre la situación**

*La policía debería intensificar sus esfuerzos para recopilar este tipo de información y poder estimar con precisión el número de víctimas mortales indirectas. En el presente estudio, aunque en algunos casos no fue posible identificar a las víctimas, el número de víctimas de terceros [en accidentes laborales de tráfico] fue tres veces mayor que el de empleados o contratistas fallecidos.*

**De Kullgren et al, 2023**

Casi 1,2 millones de personas mueren anualmente en las carreteras de todo el mundo, un problema reconocido por la Organización Mundial de la Salud como una pandemia mundial. Un movimiento organizado en el seno de las Naciones Unidas está abordando el problema mediante estrategias, planes e inversiones coordinadas. Este esfuerzo mundial de la ONU en materia de seguridad vial se acerca ahora a la mitad de su segunda década y está mostrando modestos progresos.

Una reunión mundial de Ministros de Transporte; la 4ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, marcará el ecuador de la segunda Década de Acción para la Seguridad Vial, reuniendo a las principales personas expertas y autoridades del mundo para evaluar los avances y considerar nuevas direcciones. Para preparar esta evaluación intermedia, un Comité Académico de Personas Expertas convocado por la Administración Sueca de Transportes ha analizado los diversos factores que influyen en los avances de la seguridad vial y ha propuesto estrategias para maximizar las mejoras en la segunda mitad de la década y en adelante.

Las recomendaciones del Comité Académico de Personas Expertas se desmarcan de la tradición.

Después de más de un siglo considerando a los gobiernos como los principales responsables de garantizar carreteras y tráfico seguros, las deliberaciones del comité reconocen que la magnitud del problema mundial requiere un esfuerzo mucho más amplio. El Comité Académico de Personas Expertas concluye que es posible alcanzar un nuevo nivel de compromiso y acción en seguridad vial al complementar la labor de los gobiernos con el poder de las organizaciones no gubernamentales de todo tipo. Integrar la responsabilidad de la seguridad vial en las misiones y operaciones de estas instituciones fortalece y amplía los esfuerzos de los gobiernos, acelerando así el cambio global.

Estas nuevas recomendaciones siguen a un informe anterior del mismo grupo a principios de la década.<sup>1</sup> Dicho informe subrayaba las sinergias entre la seguridad vial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, un conjunto de metas orientadas a «la paz y la prosperidad de las personas y el planeta»<sup>2</sup>. Integrar la seguridad vial en estos objetivos no solo beneficia a la seguridad, sino también a la sostenibilidad, enfocando más esfuerzos en mejorar la seguridad vial mientras se avanza en las metas de equidad, clima y bienestar humano. Carreteras más seguras facilitan el acceso a la educación y a la atención sanitaria, contribuyen a reducir el calentamiento global y hacen las ciudades más habitables, permitiendo que niños y jóvenes puedan caminar y andar en bicicleta de forma segura.

Las nuevas recomendaciones amplían este principio de integración, dirigiéndose tanto a las organizaciones no gubernamentales como a las gubernamentales, debido a su alcance e impacto global, especialmente en los países de renta media y baja, donde se produce el 90 % de las muertes en carretera. Cuando las entidades asumen la responsabilidad de la seguridad vial, en lugar de delegarla en los individuos o en el gobierno, no solo protegen a su fuerza laboral, sino que también fomentan la responsabilidad y la inversión en seguridad vial entre las demás organizaciones de su cadena de valor, incluyendo tanto a las que suministran sus materias primas como a las que distribuyen sus productos terminados.

Si se tiene en cuenta toda su cadena de valor, las organizaciones contribuyen de manera significativa al volumen del tráfico por carretera. Algunos desplazamientos relacionados con el trabajo forman parte de largas cadenas de suministro, mientras que otros tienen como objetivo trasladar a un empleado de un lugar a otro para realizar transacciones comerciales. Todos estos desplazamientos tienen fines profesionales y están sujetos a las leyes y normativas empresariales, lo que permite una gestión rigurosa. Los desplazamientos relacionados con el trabajo deben cumplir con las expectativas y requisitos, así como con las obligaciones legales, garantizando que se realicen de manera eficiente, segura y sostenible.

Para la mayoría de las organizaciones, las muertes y lesiones graves de sus trabajadores, ya sean asalariados o temporales, junto con las de terceros involucrados en estos accidentes, constituyen las pérdidas más significativas en el centro de trabajo. El Comité Académico de Personas Expertas estima que los accidentes relacionados con el trabajo representan aproximadamente un tercio del total de muertes en carretera a nivel mundial, lo que equivale a unas 400.000 muertes al año. Esta cifra incluye a todas las personas fallecidas en accidentes en los que el conductor estaba trabajando, así como a terceras personas que perdieron la vida, como los pasajeros del vehículo, los usuarios vulnerables de la vía pública atropellados por dicho vehículo en servicio, o los ocupantes de otros vehículos involucrados en accidentes con un conductor en servicio. No se incluyen en esta estimación los accidentes en los que los conductores no estaban trabajando, aunque pudieran estar desplazándose a su lugar de trabajo.

Las nuevas recomendaciones del Comité Académico de Personas Expertas presentan tanto los fundamentos como una estrategia para involucrar a las organizaciones no gubernamentales en la responsabilidad y las acciones necesarias para mejorar la seguridad vial. Esta estrategia se fundamenta en las razones por las que estas organizaciones buscan proteger su inversión en los empleados, prevenir las lesiones o muertes de miembros de la comunidad y reducir los costes económicos causados por accidentes, lesiones y trastornos. Las recomendaciones se centran en las obligaciones existentes en materia de salud y seguridad laboral en cuanto a los resultados y la presentación de informes, e incluyen enfoques para aplicar incentivos adicionales, como la financiación.



La tradición de responsabilizar a los individuos por las muertes en carretera y de no aprovechar al máximo las medidas preventivas basadas en la evidencia puede ser reemplazada por un nuevo enfoque, donde las organizaciones estén obligadas a aplicar y mantener intervenciones probadas para proteger a la sociedad. Existen mecanismos para incorporar la seguridad vial en casi todas las organizaciones, pero para aprovecharlos plenamente es fundamental comprender cómo las mejores prácticas de prevención pueden extenderse ampliamente cuando se integran en las funciones de la organización. Los gobiernos pueden marcar el camino exigiendo las normas de seguridad más estrictas, tanto para sus empleados como en sus procesos de contratación. Las organizaciones no gubernamentales pueden seguir su ejemplo adoptando las mejores prácticas en gestión de riesgos para la seguridad vial y exigiendo lo mismo en toda su cadena de valor.

El Comité Académico de Personas Expertas afirma que las estrategias para reducir las muertes y lesiones graves en carretera deben seguir evolucionando. Para lograr avances significativos, la sociedad debe aprovechar su capacidad para establecer y hacer cumplir normativas y expectativas públicas, impulsando así esta transformación. Es necesario ampliar el enfoque para crear un ecosistema de compromiso con la seguridad vial, formado por partes interesadas tanto gubernamentales como no gubernamentales, que trascienda la responsabilidad individual del usuario de la vía pública y desarrolle expectativas claras para que las organizaciones de todo tipo implementen técnicas de prevención basadas en la evidencia.

El informe recomienda la actuación de los sectores que pueden influir en la seguridad vial, incluidas las organizaciones no gubernamentales y gubernamentales y las administraciones locales en particular, el sector financiero y el sector de la automoción.

### Las recomendaciones se centran en los siguientes aspectos:

- Cómo las normas, reglamentos y prácticas de seguridad en el lugar de trabajo incorporan actualmente la seguridad vial, y cómo estas obligaciones pueden impulsar avances en este ámbito.
- Cómo los gobiernos pueden fomentar mejoras en la seguridad vial en el sector público, predicando con el ejemplo y utilizando tanto la regulación como su poder de contratación pública.
- Cómo los actores financieros pueden obligar a las empresas a desarrollar planes para reducir y, finalmente, erradicar las muertes y lesiones graves en carretera en toda su cadena de valor, además de informar sobre su huella de seguridad.
- Cómo las organizaciones de todos los sectores pueden aplicar los principios de sistemas seguros y medidas de seguridad efectivas a lo largo de su cadena de valor, especialmente en los países de renta media y baja e informar sobre los avances alcanzados.
- Cómo la cultura de seguridad de las organizaciones puede prevenir las muertes y lesiones graves por accidentes de tráfico entre los empleados y las terceras personas involucradas en accidentes en los que participen empleados.
- Cómo el sector de la automoción puede aprovechar su potencial único para producir y comercializar vehículos que favorezcan la seguridad tanto en las organizaciones como en el uso seguro por parte de los usuarios.

Las recomendaciones de este informe pueden superar la fragmentación actual de la responsabilidad en seguridad vial, que en gran medida recae únicamente sobre los gobiernos. Reconocen la necesidad de promover medidas concretas para alcanzar el objetivo de seguridad vial establecido para la Segunda Década de Acción, subrayando el papel esencial de la seguridad vial en la construcción de la paz y la prosperidad de las personas y el planeta, tal como se refleja en los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Además, destacan la importancia de involucrar a sectores de la sociedad con gran capacidad para generar cambios. Las recomendaciones también se basan en los cimientos del informe del CAE de 2019, ampliando su alcance y fortaleciendo su capacidad de implementación.



# Índice

<b>Presentación</b>	3
<b>Preámbulo</b>	5
<b>Resumen ejecutivo</b>	11
<b>Antecedentes y contexto</b>	15
Motivos por los que nos centramos en las organizaciones	15
Avances en la Segunda Década de Acción	16
Recomendaciones del CAE para la 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial	17
Evolución de los enfoques en materia de seguridad vial	18
Refuerzo de los pilares de la seguridad vial	19
Una perspectiva que coloca la seguridad en el centro	19
Integración de la Seguridad Vial en los Objetivos de Desarrollo Sostenible	20
La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible	20
Avanzar involucrando a las organizaciones a través de la salud y seguridad en el trabajo	21
<b>Las organizaciones y la seguridad vial</b>	22
Magnitud del problema	22
Fuentes de datos	22
Ejemplos de estimaciones de víctimas mortales de accidentes laborales	22
Aproximación resumida del problema	25
<b>Posible repercusión de la participación de organizaciones en la seguridad vial</b>	28
Medidas de seguridad de los vehículos	28
Erradicar el exceso de velocidad	28
Erradicar la conducción bajo los efectos del alcohol	28
Garantizar el uso del cinturón de seguridad	29
Otras posibles medidas de seguridad de los vehículos	30
Medidas de infraestructura vial	32
<b>Resumen</b>	32

Modelos de actuación de las organizaciones _____	33
<b>Actores</b> _____	33
Organizaciones _____	33
Administraciones locales _____	34
Proveedores de financiación _____	35
<b>Herramientas</b> _____	36
Normativa sobre salud y seguridad en el trabajo _____	36
Estándares de salud y seguridad en el trabajo _____	37
Contratación _____	37
Informes _____	38
<b>Recomendaciones</b> _____	39
<b>Criterios considerados para formular las recomendaciones</b> _____	39
<b>Primera recomendación</b>	
La integración de la seguridad vial en las normativas y buenas prácticas de seguridad laboral _____	40
<b>Segunda recomendación</b>	
Las organizaciones gubernamentales marcan el ejemplo y las ciudades toman la delantera	45
<b>Tercera recomendación</b>	
La seguridad vial en las decisiones financieras _____	51
<b>Cuarta recomendación</b>	
Máximos niveles de seguridad en todas las cadenas de valor organizativas _____	56
<b>Quinta recomendación</b>	
Las organizaciones adoptan una cultura de la seguridad _____	59
<b>Sexta recomendación</b>	
El sector de la automoción respalda los más altos niveles de seguridad organizativa y de los vehículos _____	62
<b>Importancia de las recomendaciones del CAE</b>	
para los países de renta baja y media _____	67
Resumen y prioridades _____	69
Recomendaciones del Comité Académico de Personas Expertas para la 4ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial _____	71
<b>Miembros del Comité Académico de Personas Expertas</b> _____	74
<b>Referencias</b> _____	75

# Resumen ejecutivo

En las últimas décadas, los esfuerzos por mejorar la seguridad vial se han centrado principalmente en las funciones gubernamentales de regulación, financiación, educación y aplicación de normas, con un enfoque prioritario en los usuarios de la carretera. Estas acciones han sido clave para avanzar en el tema, y se ha logrado mucho perfeccionando las herramientas de intervención gubernamental. Sin embargo, aún queda un largo camino por recorrer. Es fundamental seguir capacitando a los funcionarios públicos para que implementen medidas de seguridad vial basadas en evidencia. Aun así, es evidente que los gobiernos, por sí solos, no podrán generar el nivel de cambio necesario. Por ello, debemos ampliar nuestra visión e involucrar a una mayor variedad de actores, tanto gubernamentales como no gubernamentales, para que asuman un rol más activo en la seguridad vial.

## El potencial de las organizaciones

Dado que la movilidad por carretera es esencial para el funcionamiento de casi todas las organizaciones, sus propietarios y gestores tienen la responsabilidad de minimizar el riesgo de accidentes en los que se vean involucrados sus vehículos, protegiendo tanto a sus empleados como a las demás personas con las que comparten las vías. De hecho, los accidentes de tráfico son la principal causa de muertes y lesiones graves relacionadas con el trabajo en todo el mundo. Adoptar un enfoque integral de estas responsabilidades organizativas podría transformar la seguridad vial. Según nuestras estimaciones, un tercio de todas las muertes en carretera a nivel global (hasta 400.000 al año) ocurren en accidentes que involucran a personas que conducen en el ámbito laboral o por motivos de trabajo.

El impacto potencial de las organizaciones es aún más significativo si consideramos el alcance de sus cadenas de valor en países de renta media y baja, donde acceden a mano de obra, producción y materias primas. Esta extensa red representa una oportunidad clave para implementar medidas de prevención efectivas en naciones que, en conjunto, concentran más del 90 % de las muertes por accidentes de tráfico en el mundo.

## El poder de las leyes de prevención de riesgos laborales

Todas las organizaciones, tanto públicas como privadas, operan dentro de un contrato social que las obliga a actuar de manera responsable y conforme a la ley. Un pilar fundamental de este contrato es la obligación (ya sea legal, moral o ambas) de velar por la seguridad de sus empleados y de todas las personas afectadas por sus actividades. En la mayoría de los países, estas responsabilidades están establecidas en normativas, reglamentos y leyes de salud y seguridad en el trabajo. Dentro de este marco, la seguridad vial está contemplada, de manera explícita o implícita, en diversos convenios, regulaciones, estándares y buenas prácticas.



El tráfico rodado relacionado con el trabajo se diferencia significativamente del uso de la carretera por parte de otros usuarios, ya que ofrece un mayor nivel de control para implementar medidas de prevención efectivas. La clave para la seguridad vial radica en la prevención de riesgos basada en los principios de Visión Cero y una perspectiva coloca la seguridad en el centro) Esto comienza con el cumplimiento estricto de las normas de tráfico e incluye decisiones fundamentales sobre los tipos de vehículos y tecnologías de seguridad utilizados, las rutas elegidas y diversos factores operativos. Entre ellos, la atención del conductor, la sobriedad, el uso del cinturón de seguridad o casco, la fatiga, la presión del tiempo y la velocidad de desplazamiento. En el entorno laboral, puede colocarse la seguridad en el centro, en la relación entre la organización y sus empleados y empleadas. Además, las expectativas de desempeño en seguridad vial pueden establecerse, supervisarse y aplicarse a través de leyes y normativas de salud y seguridad en el trabajo.

### **Responsabilidades más allá de las instalaciones de la empresa**

Gracias a las leyes de salud y seguridad en el trabajo, y a la expectativa de que los empleadores deben tomar todas las precauciones razonables para proteger a sus trabajadores, la seguridad laboral ha mejorado drásticamente en el último siglo. Sin embargo, estos avances se han concentrado principalmente dentro de las instalaciones de las organizaciones, en espacios que son de su propiedad y están bajo su gestión directa.

Los principios legales establecen que quienes tienen el control también tienen la responsabilidad de actuar en beneficio del interés público, y esta responsabilidad no se limita a la proximidad física. Las organizaciones ejercen un control significativo sobre los riesgos asociados con sus operaciones en carretera y, por lo tanto, deben asumir su responsabilidad sin importar si sus vehículos están dentro de sus instalaciones o a miles de kilómetros de su sede.

El concepto de huella de carbono ha transformado la manera en que las organizaciones entienden su impacto, al demostrar que sus acciones van mucho más allá de lo que ocurre dentro de sus propios espacios. De la misma manera, la responsabilidad corporativa debe extenderse a toda su huella, tanto en términos de sostenibilidad ambiental como de seguridad vial. Los principios, convenios, normas y leyes en materia de salud y seguridad en el trabajo abarcan todos los límites del entorno laboral, lo que incluye, en muchos casos, la vía pública.

Una revisión informal realizada por el Comité Académico de Personas Expertas no encontró ninguna convención, reglamento ni norma de seguridad laboral que distinga la responsabilidad de prevenir muertes y lesiones graves por accidentes de tráfico, ya sea que los involucrados sean empleados o terceros, en función de si el accidente ocurre dentro de las instalaciones de la empresa o fuera de ellas, en la vía pública. Por el contrario, los métodos comunes de seguridad laboral, que siguen el proceso de planificar, hacer, comprobar y actuar, son particularmente adecuados para prevenir las condiciones inseguras en el tráfico rodado en la vía pública.



## El camino a seguir

Hacer realidad esta oportunidad para mejorar la seguridad vial es completamente posible, pero requiere un ajuste en las expectativas y prácticas por parte de una variedad de partes interesadas. Nuestro informe analiza varias acciones fundamentales que deben ser tomadas por organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, proveedores de financiación, así como el sector de la automoción en particular.

Para lograr mejoras significativas en la seguridad vial, seguiremos dependiendo de la acción de los gobiernos en todos los pilares relacionados con la seguridad vial, incluyendo políticas, regulación, orientación y financiación. Además, es necesario que los gobiernos lideren el proceso de integración de la seguridad vial en las expectativas y prácticas de salud y seguridad en el trabajo. También es urgente una acción innovadora por parte de las administraciones locales para demostrar cómo las normas de seguridad en el lugar de trabajo pueden aplicarse para mejorar la seguridad vial y otros aspectos de sostenibilidad, tanto para los residentes como para la reforma de los procesos de contratación en beneficio de las necesidades sociales, incluida la seguridad vial. Recomendamos que el sector público comience predicando con el ejemplo, mostrando cómo sus propias organizaciones implementan medidas de prevención de seguridad vial en sus operaciones de servicio público. A continuación, las organizaciones gubernamentales podrían integrar estas expectativas en sus procesos de contratación, de modo que se espere que cualquier entidad que haga negocios con el sector público implemente el mismo nivel de cuidado y compromiso con la seguridad vial en todas sus operaciones. Recomendamos que los gobiernos den un paso más aclarando las expectativas en materia de seguridad vial como parte de los preceptos de salud y seguridad en el trabajo y como parte de los procesos gubernamentales de inspección y verificación.

El sector financiero ejerce una gran influencia sobre las organizaciones a través de los requisitos previos que establecen para los préstamos y la inversión. En los últimos 20 años, el sector ha tomado medidas para fortalecer su control, con iniciativas como los Principios de Inversión Responsable, que establecen expectativas y métodos para verificar que las organizaciones que reciben fondos gestionen adecuadamente sus resultados en términos de factores medioambientales, sociales y de gobernanza.

Se ha iniciado un movimiento para lograr la inclusión de factores de seguridad vial en las decisiones financieras, con ejemplos como los nuevos criterios calificados adoptados por el Banco Mundial en septiembre de 2023, que incluyen factores detallados de seguridad vial para evaluar las contrataciones internacionales<sup>3</sup>. Reconociendo la importancia de la seguridad vial para el desempeño en materia de factores medioambientales, sociales y de gobernanza, el Comité Académico de Personas Expertas recomienda que el sector financiero establezca expectativas específicas y claras sobre seguridad vial como requisitos previos para la financiación.



Para organizaciones de todo tipo, nuestro Comité Académico de Personas Expertas recomienda el uso de herramientas eficaces como los sistemas de gestión de la seguridad y normas como ISO 45001 e ISO 39001. Los sistemas de gestión de la seguridad han demostrado ser efectivos para ayudar a las organizaciones a medir, mejorar y reportar avances en seguridad vial a lo largo de toda su cadena de valor. Asimismo, recomendamos que las organizaciones fomenten y mantengan una cultura de seguridad que genere confianza, permitiendo identificar y reportar riesgos en las operaciones viales y aplicar mejoras de manera sistemática.

Dado el papel fundamental del sector de la automoción en el progreso global, dirigimos recomendaciones específicas a esta industria. Su relevancia no solo radica en ser uno de los mayores empleadores del mundo, con responsabilidades en salud y seguridad laboral, sino también en su amplia cadena de valor de proveedores y distribuidores, cuya influencia puede aprovecharse para mejorar la seguridad vial. Asimismo, subrayamos la importancia de que el sector de la automoción impulse los esfuerzos de otras organizaciones en salud y seguridad laboral mediante la fabricación de vehículos comerciales con los más altos estándares de seguridad.

Esto incluye la integración de tecnologías que contribuyan a un uso seguro de los vehículos y al cumplimiento de las normas de tráfico.

El Comité Académico de Personas Expertas no es el primero en analizar la relación entre los requisitos de salud y seguridad laboral y la seguridad vial. Sin embargo, nuestro estudio, basado en el impacto de las organizaciones en su entorno y el potencial de nuevas tecnologías para prevenir accidentes, concluye que:

- Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte accidental en el entorno laboral, con hasta 400.000 víctimas al año.
- Los empleadores tienen la responsabilidad de minimizar los riesgos en el lugar de trabajo y deben ejercer este control en cumplimiento de leyes, normas, prácticas y principios de responsabilidad social.
- No hay distinción en las responsabilidades de las organizaciones respecto a los riesgos laborales dentro o fuera de sus instalaciones.
- Las medidas de prevención son sumamente eficaces, y el simple hecho de garantizar el cumplimiento de las normas viales fundamentales es un primer paso fundamental que debería aplicarse en cualquier lugar.



# Antecedentes y contexto

## Motivos por los que nos centramos en las organizaciones

Para aportar información clave a las deliberaciones de la 4ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebrará en febrero de 2025 en Marrakech, Marruecos, la Administración Sueca de Transporte convocó a un Comité Académico de Personas Expertas (CAE). Este grupo evaluó los avances y oportunidades en seguridad vial y recomendó una estrategia que combine la aplicación de enfoques comprobados con una expansión significativa en su implementación e impacto. Esta segunda edición de las recomendaciones del CAE se basa en su informe previo, publicado antes de la 3ª Conferencia Ministerial de Estocolmo en 2020. En ella, se profundiza en la evolución necesaria de los enfoques de seguridad vial descritos en ese informe y se enfatiza un mensaje clave: la urgencia de involucrar a más sectores de la sociedad en la implementación de prácticas de seguridad vial.

Las recomendaciones actuales del CAE destacan la necesidad de ampliar la responsabilidad en seguridad vial más allá de los gobiernos nacionales. Existen muchas más organizaciones no gubernamentales que entidades del sector público, y hay herramientas disponibles para involucrarlas en acciones concretas y medibles que contribuyan a la reducción de muertes en carretera dentro de su ámbito de influencia. Además, las administraciones locales representan una oportunidad clave, ya que han demostrado su capacidad de innovación en otras áreas del progreso social y tienen un papel estratégico en la configuración de expectativas y normas en materia de seguridad vial. La necesidad de involucrar el entorno laboral en la seguridad vial se hace evidente por la magnitud del problema: según estimaciones del CAE, un tercio del problema global están relacionados con el trabajo, lo que equivale a aproximadamente 400.000 muertes al año.

Un factor clave para impulsar mejoras tanto en organizaciones gubernamentales como no gubernamentales es la eficacia de las herramientas disponibles, que incluyen normativas de salud y seguridad en el trabajo, estándares de buenas prácticas, requisitos de informe y el papel del sector financiero en la promoción de medidas preventivas efectivas. Las Naciones Unidas<sup>4</sup> reconocen la salud y la seguridad en el trabajo como derechos humanos fundamentales, y existen mecanismos dentro de la sociedad para garantizar su cumplimiento.



Las recomendaciones del CAE se sustentan en cuatro principios clave que destacan el potencial de la salud y la seguridad laboral para fortalecer la seguridad vial.

**FIGURA 1** Razones fundamentales sobre el potencial de la salud y la seguridad



en el trabajo para mejorar la seguridad vial (Trafikverket)

- Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte accidental en el entorno laboral, con hasta 400.000 víctimas al año.
- Los empleadores tienen la responsabilidad de minimizar los riesgos en el lugar de trabajo y deben ejercer este control en cumplimiento de leyes, normas, prácticas y principios de responsabilidad social.
- No hay distinción en las responsabilidades de las organizaciones respecto a los riesgos laborales dentro o fuera de sus instalaciones.
- Las medidas de prevención son sumamente eficaces, y el simple hecho de garantizar el cumplimiento de las normas viales fundamentales es un primer paso fundamental que debería aplicarse en cualquier lugar.

### Avances en la Segunda Década de Acción

El Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial 2023 estima que en 2021 las muertes en carretera se redujeron a aproximadamente 1,19 millones, lo que representa una disminución del 5 % en comparación con 2010, antes del primer Decenio de Acción.<sup>5</sup> Si bien esta reducción está lejos de la meta del 50 % establecida para el segundo Decenio y el Objetivo de Desarrollo Sostenible 3,6, sigue siendo un avance notable, especialmente considerando que, en el mismo período, la flota mundial de vehículos se duplicó y la población creció en casi 1.000 millones de personas.

En 2021, dos tercios de las víctimas tenían entre 18 y 59 años, lo que agrava el impacto sanitario, social y económico de estas pérdidas. En concreto, los motociclistas y otros conductores de vehículos de dos y tres ruedas con motor, vehículos cada vez más utilizados con fines comerciales, representaron el 30 % de las muertes. Los ocupantes de vehículos de cuatro ruedas representaron el 25 % de las víctimas mortales, los peatones el 21 % y los ciclistas el 5 %. Los ocupantes de vehículos que transportan más de 10 personas, los vehículos pesados y «otros» usuarios constituyen el 19 % de las muertes. Además, el 90 % de estas muertes

ocurrieron en países de renta media y baja, lo que resalta la desigualdad en la seguridad vial a nivel global. Los habitantes de los países de renta baja continúan enfrentando el mayor riesgo de muerte en carretera en términos per cápita<sup>6</sup>.

Durante el primer Decenio de Acción, los avances no fueron uniformes. La región europea logró la mayor reducción en siniestros viales, con un descenso del 36 % en las muertes desde 2010. En contraste, 66 países registraron incrementos en la mortalidad, casi la mitad de ellos en la región africana, donde el número de muertes aumentó en un 17 % desde 2010.

## **Recomendaciones del CAE**

### **para la 3ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial**

Se convocó al CAE por primera vez en 2019 para analizar la experiencia de la primera Década de Acción y elaborar recomendaciones que sirvieran de base para las deliberaciones de la 3ª Conferencia Ministerial y la posterior Declaración de Estocolmo. El CAE fundamentó estas recomendaciones en una perspectiva orientada al avance de la seguridad vial, basada en los principios de un sistema que pone la seguridad en el centro, y aprovechando el impulso global hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de las Naciones Unidas. La perspectiva proponía contribuciones significativas a la seguridad vial por parte de empresas, corporaciones y gobiernos a lo largo de toda su cadena de valor.

### **Recomendaciones del CAE para la 3ª Conferencia Ministerial Mundial**

Se formuló un conjunto de nueve recomendaciones para fortalecer los avances logrados durante la primera Década de Acción y convertir en realidad el objetivo para la próxima década:

- Prácticas sostenibles e informes que incluyan intervenciones de seguridad vial en todos los sectores como parte de las contribuciones a los ODS.
- Contratación pública para aprovechar el poder adquisitivo de las organizaciones públicas y privadas a través de sus cadenas de valor.
- Transición de los vehículos motorizados personales hacia alternativas de movilidad más seguras y activas.
- Promoción de la salud infantil, impulsando la movilidad activa a través de la construcción de carreteras y vías peatonales más seguras.
- Modernización de infraestructuras para hacer realidad el diseño de un sistema que coloca la seguridad en el centro (Safe System) lo antes posible.
- Vehículos seguros en todo el mundo mediante la adopción de un conjunto mínimo de normas de seguridad, junto con la educación.
- Cero tolerancia al exceso de velocidad para proteger a los usuarios de la carretera de fuerzas de impacto que superen los límites de resistencia del cuerpo humano.
- Limitar la velocidad a 30 km/h en las ciudades para reducir las lesiones graves y muertes de usuarios vulnerables en casos de errores humanos inevitables.
- Desarrollo tecnológico para llevar los beneficios de vehículos e infraestructuras más seguros a los países de renta media y baja.

## Evolución de los enfoques en materia de seguridad vial

El primer informe del CAE también incluía una descripción de la evolución de la seguridad vial que consta de tres fases. La FIGURA 2 muestra que la mayoría de países comienzan con los pilares de la seguridad vial como base. Los países, independientemente de su nivel de desarrollo en seguridad vial, se apoyan en herramientas fundamentales, que forman parte de los pilares operativos, para lograr y mantener altos niveles de seguridad vial.

Muchos países han entrado en una segunda fase de desarrollo de la seguridad vial, que potencia el impacto de las intervenciones de los pilares al aplicarlas de manera selectiva y estratégica, basándose en los principios de un sistema que pone la seguridad en el centro. El enfoque de este sistema aborda los problemas de manera más profunda y en una escala más amplia que los métodos tradicionales.

Las primeras recomendaciones de la CAE proponían un tercer nivel de desarrollo de la seguridad vial que promete beneficios exponenciales. En este nivel, la seguridad vial deja de ser una iniciativa aislada (es decir, un silo de seguridad vial) y se convierte en un componente esencial de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, que abarcan una amplia gama de iniciativas humanitarias y cuentan con un amplio apoyo social.

Este segundo conjunto de recomendaciones del CAE amplía las estrategias para implementar los objetivos de seguridad vial, complementando los esfuerzos de los gobiernos Implicando a todo tipo de organizaciones a través de sus obligaciones en materia de salud y seguridad en el trabajo para proteger a los empleados ya los miembros de la comunidad.

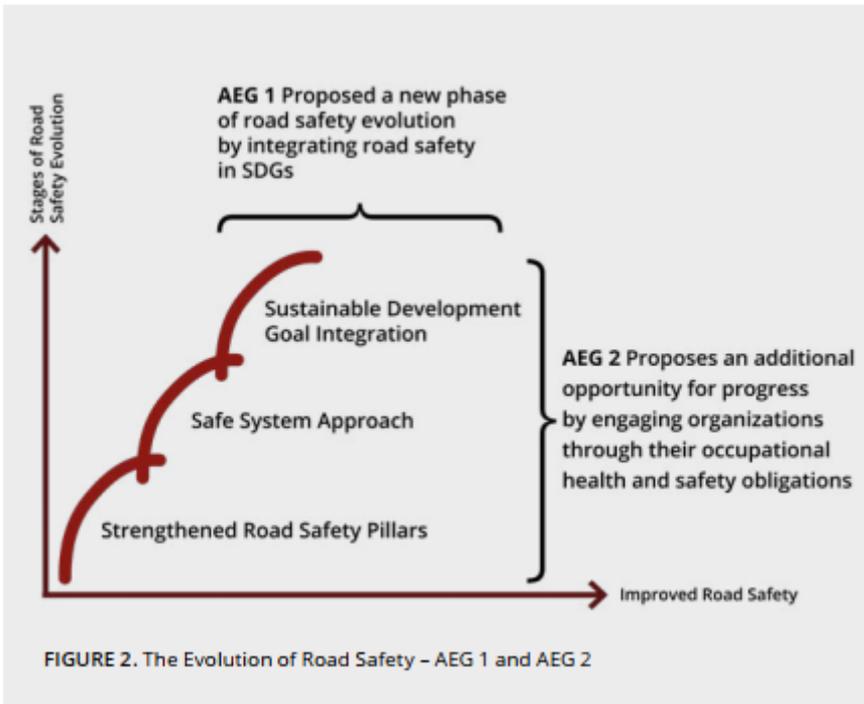


FIGURA 2. La evolución de la Seguridad Vial –CAE1 y CAE 2

## Refuerzo de los pilares de la seguridad vial

Aunque aún queda mucho por aprender, disponemos de las herramientas necesarias para mejorar notablemente la seguridad vial en todo el mundo. Los cinco pilares de la seguridad vial identificados en el Plan Mundial para la Década de Acción 2011-2020 comprenden un conjunto de intervenciones basadas en la evidencia que pueden mejorar de manera medible la seguridad vial, especialmente cuando se aplican según los principios de diseño y gestión de un sistema que pone la seguridad en el centro. Estos pilares de la seguridad vial incluyen herramientas para mejorar la gestión de la seguridad vial y aumentar la seguridad de las carreteras y la movilidad, los vehículos, los usuarios de la carretera y la respuesta a emergencias.

Hemos avanzado en la implantación de estas herramientas. Lo que necesitamos es avanzar mucho más, un tipo de progreso que requerirá un ejército de implementadores más grande y eficiente. Los Objetivos de Desarrollo Sostenible (y el ejército de defensores que los promueven globalmente) pueden contribuir de manera significativa a satisfacer esta necesidad.

## Una perspectiva coloca la seguridad en el centro

La estrategia para la segunda década amplifica tanto el alcance como el impacto de las herramientas de los cinco pilares, y también refuerza el valor de otro componente clave de la primera década: el enfoque del sistema que pone la seguridad en el centro (Safe System). Esta estrategia reconoce que las herramientas de los cinco pilares tendrán el mayor impacto en la seguridad cuando se apliquen de manera estratégica y generalizada, junto con nuevas herramientas, siguiendo los principios probados del enfoque de este sistema. Este enfoque, también conocido como Visión Cero, entiende que el transporte por carretera es un sistema complejo que debe ser diseñado teniendo en cuenta las limitaciones físicas y las capacidades perceptivas y cognitivas del ser humano. Para lograr un nivel elevado de seguridad, el sistema completo, incluidos los usuarios de la carretera, los vehículos, la infraestructura vial y la velocidad de desplazamiento, debe interactuar de tal manera que

### Una perspectiva coloca la seguridad en el centro:

1. Busca un sistema de transporte que anticipe y se ajuste a los errores humanos, evitando así muertes o lesiones graves.
2. Incorpora diseños de carreteras y vehículos que limitan las fuerzas de impacto a niveles que no superan las capacidades humanas.
3. Incentiva a quienes diseñan y mantienen las carreteras, fabrican los vehículos y gestionan los programas de seguridad a asumir la responsabilidad de la seguridad junto con los usuarios de la vía, de manera que, cuando ocurra un accidente, se busquen soluciones en todo el sistema, en lugar de culpar exclusivamente al conductor u otros usuarios de la carretera.
4. Se compromete a mejorar proactivamente las carreteras y los vehículos para garantizar la seguridad de todo el sistema, no solo de los lugares o situaciones donde se han producido los últimos accidentes.
5. Sigue el principio de que el sistema de transporte debe alcanzar cero muertes o lesiones graves, asegurando que la seguridad no se vea comprometida en favor de factores como el costo o la reducción de tiempos de viaje

## Integración de la seguridad vial en los Objetivos de Desarrollo Sostenible

Como iniciativa autónoma, el movimiento por la seguridad vial tiene un alcance y una influencia limitados. La seguridad vial, a menudo considerada un interés secundario, suele estar subordinada a otras necesidades sociales y solo avanza cuando logra captar la atención de los usuarios de las carreteras o de quienes toman las decisiones sobre las infraestructuras y los vehículos. Sin embargo, si se reconoce como una necesidad fundamental que contribuye al progreso en áreas sociales como la equidad de género y la sostenibilidad medioambiental, el impacto de la seguridad vial puede incrementarse considerablemente.

Uno de los principales logros del Decenio de Acción 2011-2020 fue la inclusión de la seguridad vial en los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Dado que estos Objetivos son indivisibles y están interconectados, la inclusión explícita de la seguridad vial en los objetivos de Salud y Bienestar, y Ciudades Sostenibles, implica una integración implícita en todos los demás objetivos, especialmente en los que abordan cuestiones como el clima, la equidad, la educación y el empleo.

incorporar la seguridad vial en los Objetivos de Desarrollo Sostenible representa un paso crucial para incorporar las expectativas y acciones de seguridad vial en los procesos diarios de los gobiernos, así como en las operaciones de corporaciones, empresas y organizaciones civiles a nivel global. Aunque aún no se han logrado niveles significativos de integración generalizada, esta tiene el potencial de ampliar las intervenciones a una escala tal que las muertes y lesiones graves en carretera podrían reducirse casi a cero.

### La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible

La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas, adoptada por todos los Estados miembros en 2015, ofrece un plan compartido para la paz y la prosperidad de las personas y el planeta, ahora y en el futuro. La Agenda se basa en 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) y se presenta como un llamamiento urgente a la acción para los sectores público y privado en el marco de una alianza mundial.

Los ODS de la FIGURA 3 abordan diversas necesidades para mejorar y estabilizar tanto las condiciones humanas como las del planeta, reconociendo la interdependencia entre ambos objetivos.



**FIGURA 3**  
Objetivos de Desarrollo

## Avanzar involucrando a las organizaciones a través de la prevención de riesgos laborales

Este segundo conjunto de recomendaciones del CAE propone avanzar en la seguridad vial involucrando a organizaciones de todo tipo, aprovechando sus responsabilidades en materia de prevención de riesgos laborales. Involucrar a toda la variedad de organizaciones multiplica el potencial de la seguridad vial al sumar un sector que representa un tercio de todas las muertes en carretera. Este sector ha demostrado ser eficaz en la prevención de lesiones en el lugar de trabajo dentro de sus instalaciones y podría ser igualmente efectivo en la reducción de accidentes, lesiones y muertes en las vías públicas, aplicando intervenciones preventivas basadas en nuestros pilares de seguridad vial y siguiendo principios de diseño y gestión que priorizan la seguridad. Existen herramientas de fácil acceso para involucrar a estas organizaciones, como normas de prácticas, procesos de adquisiciones, informes de cumplimiento, inspecciones y mecanismos financieros.



# Las organizaciones y la seguridad vial

## MAGNITUD DEL PROBLEMA

Aunque las diferencias en las definiciones y los informes limitan la precisión de las estimaciones globales sobre el número de personas que mueren anualmente en accidentes relacionados con el trabajo, los datos provenientes de diversas fuentes y perspectivas apoyan una estimación de alrededor de 400.000 víctimas mortales, lo que representa un tercio de todas las muertes en carretera a nivel mundial.

Esta estimación incluye a todas las personas fallecidas en accidentes relacionados con actividades laborales, tanto a los empleados de la organización como a otros usuarios de la carretera que pierden la vida a causa del accidente. Esta cifra no incluye los accidentes ocurridos durante los desplazamientos de los empleados hacia y desde el trabajo, a menos que el desplazamiento sea organizado por el empleador, como ocurre con un servicio de autobuses para empleados.

### Fuentes de datos

Las fuentes de datos que respaldan esta estimación incluyen bases de datos públicas de registros de accidentes, tanto a nivel nacional como de subjurisdicciones, así como registros de lesiones laborales de organizaciones encargadas de supervisar los incidentes de salud y seguridad en el trabajo. La perspectiva de las bases de datos públicas de accidentes considera los accidentes relacionados con el trabajo como una parte de todos los accidentes, mientras que la perspectiva de salud y seguridad en el trabajo aborda los accidentes con vehículos motorizados como una de las diversas causas de lesiones laborales.

Cada tipo de fuente tiene sus puntos fuertes y sus puntos débiles. Las bases de datos públicas de accidentes tienen una amplia cobertura en los países renta alta, pero carecen de uniformidad en las definiciones y protocolos de notificación, y pueden no incluir detalles sobre si un vehículo implicado en un accidente se utilizaba con fines profesionales, lo que podría subestimar el alcance del problema. De manera similar, las bases de datos de salud y seguridad en el trabajo también carecen de definiciones estandarizadas y pueden no incluir información sobre incidentes con vehículos de motor o lesiones a terceros.

Un estudio global sobre la seguridad vial laboral, que se centró en 13 países con datos disponibles (principalmente de renta alta), reveló que casi la mitad (6 de 13) de las bases de datos nacionales de accidentes no incluían información sobre si los incidentes mortales estaban relacionados con el trabajo. Además, las fuentes de datos sobre lesiones laborales de 5 de esos 13 países no mencionaban los accidentes con vehículos de motor como un mecanismo de lesión. Se observó que los vínculos entre las bases de datos de accidentes laborales y de siniestros viales eran pocos o inexistentes<sup>9</sup>.

### Ejemplos de estimaciones de víctimas mortales de accidentes laborales

Teniendo en cuenta las diferencias actuales en las definiciones y los datos disponibles, los siguientes ejemplos de estimaciones de muertes por accidentes relacionados con el trabajo muestran el rango de las cifras y respaldan una aproximación adecuada del problema a nivel mundial.

## Estimaciones sobre la proporción de lesiones laborales causadas por accidentes de tráfico.

Un estudio sobre lesiones ocupacionales en Ghana reveló que los accidentes con vehículos de motor (combinados de vehículos de motor y peatones) eran la causa de alrededor del 21 % de las lesiones en zonas urbanas y del 2 % en zonas rurales, tal y como se ilustra en la TABLA 1<sup>10</sup>.

Causa	URBANO		RURAL	
	N.º de heridos debido a la causa	% de lesiones debido a la causa	N.º de heridos debido a la causa	% de lesiones debido a la causa
Incidentes con vehículos de motor	25	19,8	7	1,7
Incidentes con peatones	2	1,6	1	0,2
Quemaduras	7	5,6	1	0,2
Laceraciones	43	34,1	297	70,0
Heridas de bala	0	0,0	4	1,0
Caídas	16	12,7	32	7,7
Mordedura de serpiente	0	0,0	38	9,1
Lesiones por objeto contundente	5	4,0	1	0,2
Otras	28	22,2	42	10,0
<b>TOTAL</b>	<b>126</b>	<b>100</b>	<b>418</b>	<b>100</b>

**TABLA 1** Porcentajes de lesiones laborales según las principales causas de lesión en Ghana. (Mock et al., 2005)

Un estudio realizado en Nueva Zelanda entre 2005 y 2014, sobre el impacto social del trabajo en relación con las muertes por lesiones, utilizó registros de defunciones para mostrar que las lesiones relacionadas con el transporte en el entorno laboral representaron el 31 % de todas las muertes por lesiones y el 30 % de los años de vida perdidos por lesiones en el país durante ese período.<sup>11</sup>

Por otro lado, un informe sobre la carga global de los accidentes laborales, que utilizó diversas fuentes de datos sobre lesiones y muertes en el trabajo, concluyó que los accidentes con vehículos motorizados son, con diferencia, la causa más común de muertes laborales, tanto en países desarrollados como en los en vías de desarrollo.<sup>12</sup>

## Estimaciones sobre la proporción total de víctimas mortales en accidentes de tráfico relacionadas con el trabajo

Un estudio realizado en la India entre 1990 y 2019 determinó que los factores laborales contribuían aproximadamente a la mitad del riesgo total de muertes por lesiones en el transporte.<sup>13</sup>

Finalmente, el informe del Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte (ETSC), *Tapping The Potential for Reducing Work-Related Road Deaths and Injuries* combinó datos de accidentes y lesiones laborales para estimar la proporción aproximada de muertes en accidentes de tráfico relacionadas con el trabajo en la Unión Europea. La TABLA 2 indica que las muertes en carretera relacionadas con el trabajo en los países de la UE oscilaron entre el 3 % y el 41 %. El informe señalaba que estas estimaciones por países utilizan diversas definiciones y categorizaciones y deben considerarse aproximadas. El informe resumió con una estimación de que los accidentes relacionados con el trabajo representaron hasta el 40 % de las 25.600 vidas que se perdieron en la carretera en la Unión Europea en 2016<sup>14</sup>.

	Promedio del número de muertes por accidentes de tráfico relacionados con el trabajo registradas en 2013-2021 o en los últimos tres años disponibles.	Promedio del número de muertes en accidentes de tráfico en 2013-2021 o en los últimos tres años disponibles.	Muertes por accidentes de tráfico relacionados con el trabajo como proporción (%) de todas las muertes en accidentes de tráfico en 2013-2021 o en los últimos tres años disponibles.
<b>AT</b>	51.000	455.000	11 %
<b>CH</b>	61.000	255.000	24 %
<b>CH*</b>	104.000	255.000	41 %
<b>DE</b>	414.000	3.414	12 %
<b>EE</b>	4.000	74.000	5 %
<b>EL</b>	41.000	826.000	5 %
<b>ES</b>	53.000	1.686	5 %
<b>ES*</b>	176.000	1.686	10 %
<b>FR</b>	404.000	3.435	12 %
<b>FR*</b>	1.352	3.435	39 %
<b>IE</b>	8.000	178.000	5 %
<b>IE*</b>	48.000	208.000	23 %
<b>IL</b>	27.000	273.000	10 %
<b>IT</b>	203.000	3.404	6 %
<b>IT*</b>	389.000	3.404	11 %
<b>SE</b>	8.000	263.000	3 %
<b>SI</b>	5.000	120.000	4 %

### Alcance de los datos sobre muertes por accidentes de tráfico relacionados con el trabajo y sus fuentes

**AT** número de muertes de usuarios profesionales de la carretera

Fuente de los datos: Junta de Compensación de Trabajadores de Austria.

**CH** Número de usuarios de la carretera profesionales y no profesionales

**CH\*** Número de muertes de usuarios profesionales de la carretera, viajeros y terceros.

Fuente de datos: registros policiales.

**DE** número de muertes de usuarios profesionales de la carretera y de viajeros en el sector privado.

Fuente de los datos: Seguro Social Alemán de Accidentes (DGUV)

**EE** número de muertes de usuarios profesionales de la carretera Fuente de los datos: Inspección de Trabajo.

**EL** número de muertes de usuarios profesionales de la carretera Fuente de datos: registros policiales.

**ES** muertes de conductores profesionales.

**ES\*** muertes de viajeros en desplazamientos laborales (que conducían o iban como pasajeros).

Fuente de los datos: Ministerio de Empleo y Seguridad Social.

**FR** número de viajeros profesionales y muertes de terceros en colisión con viajeros profesionales.

**FR\*** número de muertes de usuarios profesionales y no profesionales de la carretera.

Fuente de los datos: registros policiales, promedio de los años 2012-2014.

**IE** número provisional de muertes de conductores profesionales.

Fuente: Autoridad de Seguridad Vial, promedio de los años 2014-2015

**IE\*** número de muertes de usuarios profesionales de la carretera y de terceros. Fuente de los datos: Estudio forense, promedio de los años 2008-2011.

**IL** número de muertes de usuarios profesionales de la carretera y de viajeros. Promedio de los años 2012-2014.

Fuente de los datos: Instituto Nacional de la Seguridad Social.

**IT** número de muertes de usuarios profesionales de la carretera

**IT\*** número de muertes de usuarios profesionales de la carretera y de viajeros.

Fuente de los datos: Instituto Nacional de Seguros de Accidentes de Trabajo (INAIL).

**SE** número de muertes de usuarios profesionales de la carretera Fuente de los datos: Autoridad del entorno laboral.

**SI** número de muertes de usuarios profesionales de la carretera, año 2015.

Fuente de los datos: Ministerio de Trabajo, Familia, Asuntos Sociales e Igualdad de Oportunidades.

**TABLA 2** Muertes registradas en accidentes de tráfico relacionados con el trabajo como proporción de todas las muertes en carretera, promedio de los años 2013-2015 (Adminaite et al., 2017)

Un análisis exhaustivo de los accidentes ocurridos en Suecia en 2019 reveló que, de las 214 muertes por accidente registradas, el 37 % correspondían a personas que fallecieron mientras trabajaban o en un accidente en el que el conductor involucrado estaba trabajando<sup>15</sup>.

Un informe del ETSC titulado *Cómo mejorar la seguridad de los vehículos de mercancías en la UE* utilizó datos de accidentes para concluir que el 25 % de las muertes en carretera en la UE involucran vehículos pesados o ligeros de mercancías. Estos vehículos se emplean principalmente con fines laborales. Cabe destacar que estas categorías no incluyen los turismos ni las motocicletas cuando se utilizan para fines profesionales. Aproximadamente el 28 % de los fallecidos en accidentes con vehículos pesados y el 39 % de los fallecidos en accidentes con vehículos ligeros de mercancías son usuarios vulnerables<sup>16</sup>.

Por otro lado, el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 incluyó un análisis de datos de accidentes en 31 países, que también recoge información sobre la situación laboral de las personas involucradas en los accidentes. Según estos datos, aparte de los desplazamientos al trabajo, los conductores vinculados al trabajo representaron aproximadamente el 17 % de las muertes en carretera en estos países. Esta estimación no incluye a otros ocupantes del vehículo de trabajo ni a terceros implicados en el accidente<sup>17</sup>.

Las estimaciones conjuntas de la OMS y la OIT sobre la carga de morbilidad y lesiones relacionadas con el trabajo, correspondientes al periodo 2000-2016, indican que los accidentes de tráfico relacionados con el trabajo causaron más de 200.000 muertes en 2016. Según el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023, la estimación de la OMS y la OIT sobre las muertes en carretera relacionadas con el trabajo representa aproximadamente el 18 % del total de muertes en carretera a nivel mundial<sup>18 19</sup>.

### **Aproximación resumida del problema**

Es evidente que, debido a las fuentes de datos actuales, no es posible realizar un análisis preciso sobre la proporción de muertes en carretera a nivel mundial relacionadas con el trabajo. No obstante, en el marco de las recomendaciones del Comité Académico de Personas Expertas sobre el potencial de involucrar a las organizaciones en la mejora de la seguridad vial como parte de sus responsabilidades en salud y seguridad laboral, la exactitud no es un factor crucial. Para ello, es suficiente con analizar indicadores provenientes de diversas fuentes a nivel mundial y de diferentes niveles de renta, con el fin de evaluar la magnitud aproximada del problema.

**Tras nuestra breve revisión, concluimos que es probable que los accidentes relacionados con el trabajo representen al menos un tercio de todas las muertes en carretera a nivel mundial.** Nuestra estimación considera diversos análisis publicados sobre el problema a nivel nacional, regional y mundial, teniendo en cuenta, además, la limitación frecuentemente mencionada de la infranotificación, ya sea en los registros de accidentes, en los registros de salud y seguridad en el trabajo o en otras fuentes.

### El sector informal de vehículos comerciales de dos ruedas con motor

Un estudio sobre el sector de los mototaxis (MT) en el África subsahariana señala que, en muchas ciudades africanas, los MT son responsables de la mayoría de los desplazamientos de personas y mercancías, y proporcionan cientos de miles de puestos de trabajo. En Kenia, el número de MT aumentó de 4.000 en 2005 a 600.000 en 2018, con 200.000 nuevas motocicletas registradas solo en 2018<sup>20</sup>. Una revisión sistemática de los estudios sobre los factores de riesgo asociados con los conductores de motocicletas comerciales identificó varios factores que mostraron una relación significativa con los accidentes.

Entre estos se incluyen la juventud, el bajo nivel educativo, el consumo de alcohol, el exceso de velocidad, el uso de teléfonos móviles mientras se conduce, la ausencia de casco, los comportamientos de riesgo al volante, las largas jornadas laborales y el pago basado en la cantidad de entregas realizadas. Casi la mitad de los 20 estudios que cumplían el criterio de selección eran de motoristas del África subsahariana<sup>21</sup>.

Teniendo en cuenta la alta tasa de muertes en motocicleta en Kenia, que representa el 38 % de todas las muertes en carretera según el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de 2023, es probable que este sector profesional tenga una contribución significativa a las muertes anuales en carretera. Peters et al. señalan que el sector de los MT sigue siendo mayoritariamente informal y, por ello, es poco probable que esté sujeto a las leyes de salud y seguridad en el trabajo.

Sin embargo, el impacto potencial de la normativa en salud y seguridad laboral sobre las prácticas de seguridad vial (como el cumplimiento de las leyes sobre el uso del casco y el respeto a los códigos de tráfico) refuerza la necesidad de formalizar este sector.

Si aplicamos nuestra aproximación a la estimación global más reciente de muertes en carretera del Informe sobre la Situación Mundial de la Seguridad Vial (2023), se calcula que aproximadamente 400.000 muertes anuales pueden estar relacionadas con el transporte por motivos laborales. Esta cifra incluye todas las muertes en las que al menos una de las personas implicadas en el accidente estaba trabajando, ya fuera como conductor, pasajero o peatón (incluidos los trabajadores viales). No se contemplan los accidentes en los que los conductores se desplazaban de casa al trabajo o viceversa, sino únicamente aquellos ocurridos en el desempeño de su actividad laboral.

Nuestra aproximación abarca tanto a los usuarios vulnerables de la vía pública que sufrieron lesiones mortales como a las víctimas de otros vehículos en accidentes donde estaba implicado un vehículo utilizado con fines laborales. Esto está en consonancia con nuestro concepto del potencial de las obligaciones en materia de salud y seguridad en el trabajo, dado que la norma ISO 45001 (el estándar más común en la gestión de la seguridad laboral) reconoce la responsabilidad de las organizaciones no solo en la protección de sus empleados, sino también de la comunidad en general. El ETSC estima que, en los accidentes en los que están implicados vehículos pesados, mueren una media de siete personas fuera del vehículo por cada fallecido dentro de él. En el caso de los vehículos ligeros, la proporción es de dos personas fallecidas fuera del vehículo por cada víctima en su interior<sup>24</sup>.

Nuestra estimación de muertes en carretera relacionadas con el trabajo es superior a algunas cifras previas e inferior a otras. Por ejemplo, es mayor que la estimación nacional de Ghana<sup>25</sup>, pero más baja que la del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de 2023,

que calcula que el 17 % de todas las muertes en carretera implican a conductores que estaban trabajando. Si a esa cifra se le añadieran las víctimas terceras en la proporción identificada por el ETSC, la estimación resultante superaría ampliamente las 400.000 muertes anuales.

Aunque en nuestra estimación de muertes en carretera relacionadas con el trabajo no incluimos los desplazamientos de ida y vuelta al lugar de trabajo, hay razones para considerar que, en ciertas situaciones, una organización podría tener responsabilidad sobre estos trayectos. Por ejemplo, si un gran número de empleados tienen opciones de transporte limitadas y se ven obligados a utilizar medios peligrosos para llegar al trabajo, sería razonable que la organización impulsara medidas preventivas, como la mejora de carreteras inseguras o la modernización de una flota de autobuses en mal estado. Del mismo modo, una empresa que exija turnos largos o nocturnos debería considerar la posibilidad de ofrecer opciones de transporte seguras a sus trabajadores. Los desplazamientos al trabajo conllevan un riesgo significativo, por lo que las medidas preventivas en este ámbito podrían tener un impacto positivo considerable. Un estudio sobre lesiones laborales en Brasil concluyó que, en 2019, los incidentes ocurridos durante los desplazamientos representaron aproximadamente el 38 % del total de lesiones relacionadas con el trabajo<sup>27</sup>. Por otro lado, un análisis detallado de los accidentes mortales en Suecia en 2019 reveló que el 10 % de las víctimas fallecieron mientras iban o volvían del trabajo, o en un accidente en el que otro conductor estaba en ese tipo de trayecto<sup>28</sup>.



## Posible repercusión de la participación de organizaciones en la seguridad vial

Al igual que ocurre con la estimación de la magnitud global de las muertes en carretera relacionadas con el trabajo, no es posible calcular con precisión el potencial de las organizaciones para reducir este problema. Sin embargo, un aspecto prometedor de su implicación en el cumplimiento de las normativas de salud y seguridad laboral es el alto grado de control que pueden ejercer sobre el riesgo vial. Si se les motiva adecuadamente, los responsables de las organizaciones podrían aprovechar las tecnologías disponibles para eliminar prácticamente algunos de los principales factores de riesgo en la carretera, como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y la falta de uso del cinturón de seguridad.

## MEDIDAS DE SEGURIDAD DE LOS VEHÍCULOS

### Erradicar el exceso de velocidad

El control de velocidad adaptativo es una tecnología ampliamente disponible y, en la actualidad, una versión básica de esta ya es obligatoria en los coches nuevos vendidos en la UE. Por lo tanto, garantizar que los vehículos no superen los límites de velocidad no supone un obstáculo técnico para las organizaciones. Dado que la velocidad es un factor clave tanto en el riesgo de accidente como en la gravedad de sus consecuencias, incluso reducciones modestas en la velocidad media de los vehículos están asociadas con descensos significativos en las muertes en carretera. Vadeby (2023) utilizó datos nacionales de velocidad en Suecia junto con el modelo exponencial descrito por Elvik et al. (2019) para estimar los beneficios de limitar la velocidad de los vehículos al máximo permitido. El estudio señalaba que la tasa de exceso de velocidad en Suecia es similar a la de otros países y concluía que, si en Suecia todos los vehículos respetaran los límites de velocidad, las muertes en carretera podrían reducirse en torno a un 25 %.

Actualmente, no se dispone de datos globales sobre la velocidad de los desplazamientos en vehículos relacionados con el trabajo. Sin embargo, el modelo exponencial permite estimar los efectos de cambios relativos en la velocidad. Por ejemplo, si se asumiera que la velocidad media de los vehículos utilizados con fines laborales supera en 5 km/h el límite permitido en todo el mundo, eliminar este exceso reduciría las muertes en carretera relacionadas con el trabajo en un 33 %. Si el tráfico vinculado al trabajo superara de media el límite en 8 km/h, el beneficio de eliminar el exceso de velocidad sería una reducción del 47 % en las muertes<sup>31</sup>. Esto se traduciría en un ahorro de entre 130.000 y 190.000 vidas salvadas al año gracias a la control de la velocidad.

### Erradicar la conducción bajo los efectos del alcohol

Los alcolocks para conductores están ampliamente disponibles y llevan utilizándose en algunas flotas comerciales desde hace al menos 20 años. Los estudios sobre la relación entre la concentración de alcohol en sangre (CAS) y el riesgo de accidente mortal indican que los conductores con un 0,05 % de CAS tienen un riesgo relativo de 2 a 5 veces mayor en comparación con los conductores sobrios.

Con una CAS del 0,08 %, el riesgo aumenta aproximadamente de 8 a 12 veces.<sup>32 33 34</sup> Las estimaciones sobre los beneficios de eliminar la conducción bajo los efectos del alcohol dependen de los datos sobre el nivel de consumo de alcohol en la población, los cuales no están disponibles a nivel global para los conductores profesionales. Sin embargo, si asumimos que el nivel de consumo de alcohol entre los conductores



profesionales es similar al de la población general y que los estudios existentes son aplicables a la población global, la investigación sugiere que eliminar la conducción por encima del límite legal podría reducir las muertes en carretera en torno a un 25 % (incluyendo las relacionadas con el trabajo)<sup>35 36</sup>. **Esto podría evitar hasta 100.000 muertes relacionadas con el trabajo al año causadas por la conducción bajo los efectos del alcohol.** Es importante señalar que esta estimación representa un límite máximo, ya que el consumo de alcohol entre los conductores profesionales podría ser menor que el de la población general, y las poblaciones analizadas en los estudios podrían no ser completamente comparables con la población de profesionales.

#### **Garantizar el uso del cinturón de seguridad**

Las organizaciones podrían garantizar que los conductores profesionales utilicen el cinturón de seguridad mediante diversos tipos de tecnologías, incluidos los dispositivos de bloqueo y los sistemas de control del conductor. Para estimar los beneficios de alcanzar el 100 % de uso del cinturón de seguridad, es necesario conocer la tasa de uso actual y la eficacia de los cinturones para prevenir muertes en accidentes. El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de 2023 recoge datos de 57 países que muestran una tasa general de uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores (tanto los que profesionales como los que no) de aproximadamente el 20 %. Otros estudios indican que el uso del cinturón de seguridad es aún menor entre ciertos grupos de conductores que trabajan, como los conductores de autobuses, monovolúmenes y taxis en Egipto<sup>37</sup> y los conductores de minibuses en Ghana.<sup>38</sup>

La eficacia de los cinturones de seguridad es aproximadamente del 50 % para prevenir muertes en accidentes de turismos y camiones ligeros.<sup>39 40</sup> Si las organizaciones emplearan tecnología para asegurar que los conductores cumplieran al 100 % con la normativa de uso del cinturón de seguridad, considerando que los conductores son responsables de unas 100.000 muertes anuales, y asumiendo que la tasa de uso actual es del 20 % (sin tener en cuenta que el uso del cinturón en colisiones graves suele ser menor que en el tráfico habitual), 80.000 conductores en accidentes graves se beneficiarían de la protección del cinturón. **Con una eficacia del 50 % en la prevención de muertes, podríamos esperar que la garantía del uso del cinturón de seguridad por parte de los conductores que trabajan salvase unas 40.000 vidas al año.**

## Otras posibles medidas de seguridad de los vehículos

Si bien la gestión de la velocidad, la prevención de la conducción bajo los efectos del alcohol y el uso del cinturón de seguridad son factores clave en la reducción de riesgos, las organizaciones podrían implementar una serie de enfoques preventivos como parte de su implicación en el cumplimiento de las normativas de salud y seguridad laboral

Por ejemplo, el Laboratorio de Investigación del Transporte (TRL) estimó que los diseños de vehículos pesados que permiten una mejor visibilidad del tráfico circundante y de los usuarios vulnerables de la carretera podrían evitar hasta 553 muertes al año en la UE<sup>41</sup>.

Las organizaciones pueden elegir vehículos y tecnologías que hayan recibido altas valoraciones por parte de grupos de pruebas independientes. Programas de información al consumidor, como Euro NCAP, han demostrado ser efectivos para fomentar la concienciación y la adopción de nuevas tecnologías automovilísticas. Un estudio de Kullgren et al. (2019) confirmó que los beneficios de seguridad de las tecnologías específicas predichas por Euro NCAP se materializaron cuando estas tecnologías fueron implementadas en la carretera. Las organizaciones pueden basarse en las calificaciones de los programas de información al consumidor para seleccionar vehículos de trabajo equipados con tecnologías que les ayuden a cumplir con las normativas de tráfico, como los límites de velocidad y las regulaciones sobre conducción distraída y bajo los efectos de sustancias. Los programas para consumidores también proporcionan información sobre el rendimiento de los vehículos en las pruebas de colisión y ofrecen comparaciones entre vehículos en cuanto a las tecnologías avanzadas de asistencia al conductor, como el frenado autónomo de emergencia y los sistemas de asistencia para el mantenimiento de carril. Además, incluyen características de protección contra colisiones para reducir los riesgos tanto para los ocupantes del vehículo de trabajo como para otras personas involucradas en un accidente.

En noviembre de 2024, Euro NCAP anunció la disponibilidad de clasificaciones de consumidores para vehículos pesados<sup>43</sup>. Willstrand et al. (2024)<sup>44</sup> demostraron que las nuevas tecnologías de seguridad disponibles para los vehículos pesados de transporte de mercancías podrían evitar hasta el 59 % de los accidentes en los que se vieran implicados estos vehículos y que tuvieran como resultado la muerte de un usuario vulnerable de la vía pública.



Una empresa manufacturera con sede en la región pakistani de Punjab opera en dos

emplazamientos como parte de sus procesos de fabricación. Los materiales se almacenan en un depósito cerca de Khanewal y se transportan a una fábrica al sur de Multan. A continuación, las piezas fabricadas se devuelven al centro de Khanewal para su montaje y embalaje. Se utiliza un vehículo ligero cinco veces al día para completar este viaje de ida y vuelta. En un principio, el camión recorría 52 km por la N-5 entre los dos emplazamientos. Recientemente se ha abierto la autopista de peaje M4, que ofrece una ruta más directa entre los dos emplazamientos.



El análisis de la selección de la ruta suele comparar el ahorro de tiempo utilizando la M4 con el coste adicional del peaje. Sin embargo, el riesgo para la seguridad vial también debe tenerse en cuenta como parte del impacto sobre la empresa y la comunidad en general. Utilizando el iRAP Fatality Estimation, se puede calcular el riesgo de accidentes mortales y graves para cada viaje de ida y vuelta para cuatro grupos de usuarios de la carretera diferentes:

Riesgo de accidentes mortales y graves por viaje de ida y vuelta	N5	M4
Ocupantes del vehículo	0,000016	0,000003
Motociclistas	0,000085	0
Peatones	0,000022	0,000017
Ciclistas	0,000003	0,000002
Riesgo total de accidentes mortales y graves por viaje de ida y vuelta	0,000063	0,000011

Aunque el riesgo de accidentes mortales y graves por viaje de ida y vuelta es bajo, se observa que el uso de la N-5 genera un riesgo 5,5 veces mayor que el de la M4. Si se consideran todos los viajes realizados durante un año, la diferencia de riesgo es significativa.

	N5	M4
Riesgo de accidentes mortales y graves por año	0,164	0,029
Riesgo de accidente mortal y grave	1 accidente mortal y grave cada 6 años	1 accidente mortal y grave cada 34 años

Fuente: Programa Internacional de Evaluación de Carreteras

## MEDIDAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL

Las organizaciones también podrían elegir las rutas más seguras para el tráfico relacionado con la actividad laboral.

Como se presenta en el ejemplo de la barra lateral, el Índice de Seguridad Vial de la FIA describe estudios de casos que ilustran cómo la selección de rutas afecta al riesgo de los viajes. Analizar el riesgo de las rutas y elegir la opción más segura puede reducir el riesgo por desplazamiento hasta en un 95 % (R. McInerney, comunicación personal, 18 de noviembre de 2024).

## RESUMEN

Los ejemplos anteriores son sólo algunos de la amplia gama de medidas preventivas que las organizaciones pueden utilizar para reducir el riesgo en la carretera. Las organizaciones deben implementar medidas para mejorar la seguridad de los conductores, como prevenir el exceso de velocidad y la conducción bajo los efectos del alcohol, asegurar el uso del cinturón de seguridad, elegir vehículos equipados con tecnologías avanzadas de prevención de accidentes y seguridad en caso de accidente, y seleccionar rutas de viaje con los menores riesgos posibles. Algunas de estas intervenciones, como las tecnologías avanzadas de seguridad para vehículos pesados, probablemente verán incrementada su disponibilidad como resultado de los programas de información al consumidor. Otras, como los sistemas de control del conductor, ya están ampliamente disponibles y podrían implementarse de inmediato.

Al menos, se espera que las organizaciones tomen las medidas necesarias para asegurarse de que sus vehículos cumplan con las leyes de seguridad locales. En la mayoría de los casos, esto implicaría equipar los vehículos con tecnología que asegure el cumplimiento de las leyes sobre exceso de velocidad, uso del cinturón de seguridad y conducción bajo los efectos del alcohol, además de mejorar la seguridad de los usuarios vulnerables de la vía pública. La TABLA 3 muestra la cantidad de vidas que podrían salvarse si las organizaciones adoptaran estas tecnologías de prevención.

**Una estimación conservadora indica que las medidas de prevención disponibles podrían reducir en un 50 % o más el número de muertes en carretera relacionadas con el trabajo.**

Intervención en los desplazamientos relacionados con el trabajo (supuestos descritos anteriormente)	Beneficio global anual estimado
Reducir la velocidad media entre 5 y 8 km/h	Entre 130.000 y 190.000 vidas salvadas
Garantizar el uso del cinturón de seguridad	40.000 vidas salvadas
Prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol	100.000 vidas salvadas
Nuevas tecnologías de seguridad para vehículos pesados	33.000 vidas de usuarios vulnerables de la vía pública salvadas (suponiendo que la proporción de la UE de muertes de usuarios vulnerables de la vía pública por colisiones con vehículos pesados se aplique globalmente <sup>99</sup> )
Selección de rutas	Número desconocido pero significativo de vidas salvadas

**TABLA 3** Resumen de los beneficios derivados del uso de las tecnologías disponibles para reducir la velocidad, garantizar el uso del cinturón de seguridad, prevenir la conducción bajo los efectos del alcohol y proteger a los usuarios vulnerables de la vía pública.

# Mecanismos de acción organizativa

## ACTORES

### Organizaciones

La Declaración de Estocolmo dio un paso importante al instar a las grandes empresas a incluir en sus informes de sostenibilidad datos sobre los resultados de la seguridad vial a lo largo de toda su cadena de valor.

Esta idea de informar sobre la huella de seguridad está en línea con la expectativa ya establecida de que las organizaciones informen periódicamente sobre su huella de carbono a lo largo de toda su cadena de valor<sup>46</sup>. Las recomendaciones del Comité Académico de Personas Expertas van más allá de esta idea, ampliando el enfoque de las corporaciones a organizaciones de todo tipo. Señalan las obligaciones específicas que ya están en vigor y que deberían responsabilizar a las organizaciones de la seguridad vial, e identifican herramientas que pueden ayudar a las organizaciones a cumplir con estas responsabilidades.

La Organización Internacional de Normalización (ISO) define una organización como un individuo o grupo de personas que tiene funciones propias, con responsabilidades, autoridades y relaciones, con el fin de alcanzar sus objetivos. El concepto de organización según la ISO abarca diversas entidades, tales como empresas individuales, sociedades, corporaciones, bufetes, autoridades, asociaciones y organizaciones benéficas, tanto públicas como privadas, independientemente de su forma jurídica.<sup>47</sup>

Las organizaciones no gubernamentales desempeñan un papel mucho más amplio que los gobiernos y son fuentes clave de control social. A nivel mundial, los gobiernos nacionales o locales suman cientos, mientras que las organizaciones empleadoras se cuentan por cientos de millones. De acuerdo con los principios jurídicos fundamentales que vinculan el poder y el control con la responsabilidad, las organizaciones tienen la obligación de garantizar la seguridad y el bienestar de sus empleados.

En la 110ª reunión de la Conferencia Internacional del Trabajo de junio de 2022, se modificó el párrafo 2 de la Declaración de la OIT sobre principios y derechos fundamentales en el trabajo, incluyendo «un entorno de trabajo seguro y saludable» como

un principio y derecho fundamental en el trabajo. Los 187 Estados miembros de la OIT están obligados a respetar, promover y aplicar estos principios.

Las organizaciones pueden, y deben, utilizar su poder para prevenir lesiones a los empleados. El principio de prevención es esencial para la salud y la seguridad laboral, y está reflejado en los convenios de la OIT. Por ejemplo, el Convenio n.º 155 de la OIT sobre seguridad y salud en el trabajo establece que el objetivo de la política nacional será «prevenir los accidentes y los daños para la salud». Además, el Convenio n.º 187 otorga al principio de prevención la «más alta prioridad».<sup>48</sup>

El potencial de las organizaciones para influir en la seguridad vial sigue estando en gran parte sin aprovechar. Los principios de salud y seguridad en el trabajo ofrecen un mecanismo claro y eficaz para involucrar a las organizaciones, y es probable que existan más estrategias para aplicar su influencia social en la reducción de lesiones y muertes en la carretera.

A diferencia de las tendencias en mortalidad vial, los factores de riesgo y las intervenciones técnicas, el análisis riguroso y continuo sobre organizaciones, instituciones y gestión en la investigación de seguridad vial sigue siendo limitado.<sup>49</sup>

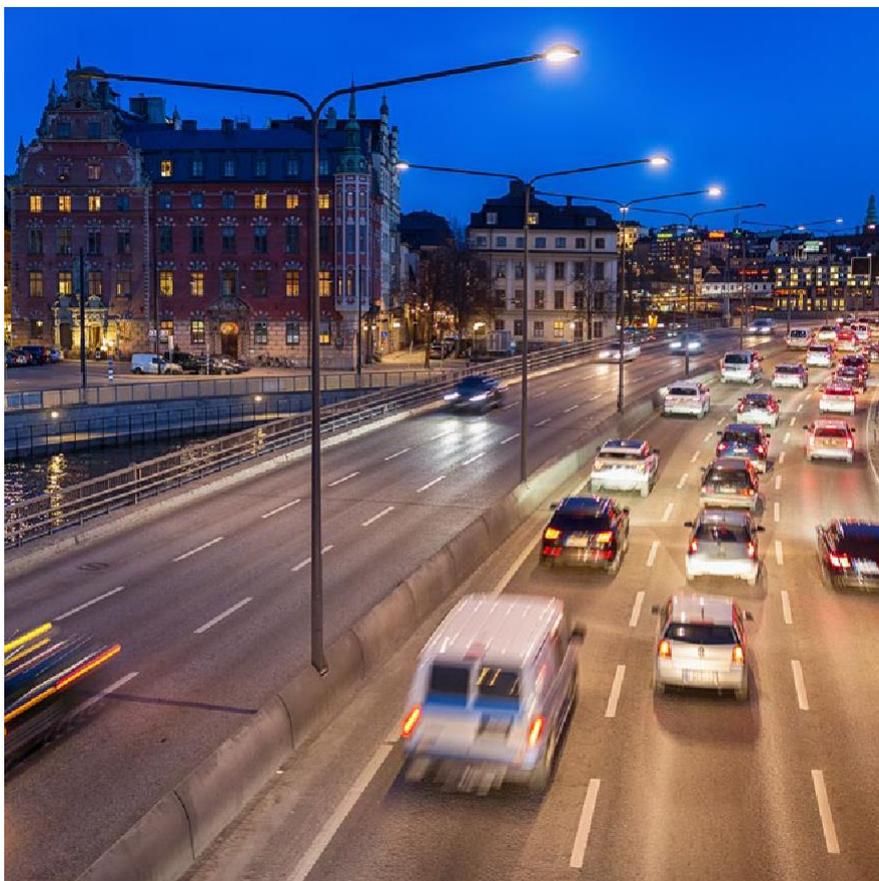
<sup>50</sup> La gestión, las organizaciones, las instituciones, la política y el poder siguen siendo aspectos poco explorados en los estudios sobre seguridad vial.<sup>51</sup> Las intervenciones de prevención de la seguridad vial, bien documentadas y eficaces, que forman parte de los pilares de la seguridad vial (véase, por ejemplo, Goel et al. 2024, Elvik et al. 2009<sup>53</sup>), requieren un marco organizativo adecuado para su implementación.

### **Administraciones locales**

El potencial de involucrar a las organizaciones en acciones de seguridad vial, a través de sus responsabilidades en materia de salud y seguridad en el trabajo, depende, al menos en parte, del liderazgo de los gobiernos para definir claramente las expectativas de que el lugar de trabajo (y la responsabilidad de las organizaciones) incluye también su uso de las vías públicas. Entre los gobiernos, las ciudades han mostrado una iniciativa notable al emprender este tipo de proyectos y podrían liderar la implicación de las organizaciones en la seguridad vial.

Además de sus oportunidades como grandes empleadores en términos de salud y seguridad en el trabajo, las ciudades cuentan con ventajas como innovadores, tales como una escala más manejable para implementar cambios y un enfoque más preciso a los problemas locales. Mientras que el cambio a nivel nacional puede verse ralentizado por la influencia de diversos intereses especiales, el cambio es más factible a nivel local, especialmente cuando se abordan problemas locales reconocidos y urgentes.<sup>54</sup> Uno de los desafíos es expandir el éxito del cambio local para beneficiar a la región en su conjunto. Los ecosistemas de innovación, que fomentan colaboraciones entre centros de innovación, han demostrado ser efectivos en este sentido, vinculando, compartiendo y ampliando los beneficios de los recursos disponibles<sup>55</sup>.

El informe de 2019 *Enhancing Innovation Capacity in City Government* de la OCDE y Bloomberg Philanthropies explica cómo ha aumentado el número de ejemplos de innovación en las ciudades, como resultado de la necesidad de satisfacer crecientes demandas sociales y económicas, con una capacidad limitada para prestar servicios públicos.<sup>56</sup> Esta descripción se adapta adecuadamente a la necesidad social de mejorar la seguridad vial. El uso de los recursos existentes, como los principios de salud y seguridad en el trabajo, la responsabilidad organizativa y las intervenciones preventivas fácilmente accesibles, podría representar una solución innovadora.



## Proveedores de financiación

La disponibilidad de financiación es fundamental para garantizar la sostenibilidad de todo tipo de organizaciones, especialmente de las pequeñas y medianas empresas (pymes). A nivel global, operan aproximadamente 400 millones de pymes, lo que representa el 95 % de todas las empresas y genera entre el 60 % y el 70 % del empleo total.<sup>57</sup> Según la Corporación Financiera Internacional del Banco Mundial, alrededor del 70 % de estas organizaciones buscan financiación.<sup>58</sup>

Los proveedores de financiación gestionan los riesgos mediante la imposición de requisitos en los préstamos, y cada vez incorporan más criterios relacionados con los factores medioambientales, sociales y de gobernanza, incluyendo aspectos como la salud y la seguridad en el trabajo. Se prevé que para 2030, el 25 % de todos los préstamos se basen en estos criterios<sup>59</sup>.

Dado el alcance global de los servicios financieros y el creciente uso de factores ambientales, sociales y de gobernanza en la toma de decisiones, establecer un requisito explícito relacionado con la seguridad vial en todas las operaciones de las empresas podría mejorar considerablemente la seguridad vial a nivel mundial.

## HERRAMIENTAS

### Normativa sobre salud y seguridad en el trabajo

La legislación sobre salud y seguridad en el trabajo tiene como objetivo principal prevenir accidentes y problemas de salud relacionados con el trabajo. Su enfoque está dirigido hacia el futuro, con el fin de asegurar que los empleadores tomen las medidas necesarias para evitar lesiones o la exposición a riesgos para la salud. El énfasis está en la prevención, más que en responsabilizar a alguien después de un accidente, aunque también se abordan las cuestiones de responsabilidad.

Históricamente, esta legislación tiene sus raíces en normativas que se enfocaban en prevenir accidentes laborales y, en la práctica, sigue centrada en la responsabilidad penal cuando ocurre un accidente en el entorno laboral. Las normas de salud y seguridad en el trabajo se aplican a cualquier actividad realizada en cualquier lugar donde los empleados trabajen para un empleador. Aunque estas normativas se centran principalmente en la protección de los empleados, también cubren a los terceros involucrados. Cuando el trabajo se realiza en la carretera, como en el caso de un empleado que conduce un camión de reparto o viaja a una reunión de ventas, tanto el vehículo como la carretera se consideran parte del entorno laboral. En caso de accidente, los demás usuarios de la vía también pueden estar cubiertos si el empleado está involucrado.

Los límites de la cobertura de salud y seguridad en el trabajo dependen del grado de control que el empleador tenga sobre las circunstancias. El empleador dispone de diversas herramientas de control en el uso de la carretera, tales como tecnologías para supervisar el rendimiento del conductor, identificar y reaccionar ante factores como fatiga, distracción, alcohol, drogas u otras causas, así como para limitar la velocidad del vehículo.

Estos sistemas de control se ajustan bien al marco de la salud y la seguridad en el trabajo.

Las obligaciones en materia de salud y seguridad en el trabajo no solo abarcan a los trabajadores, sino también a terceros. El Convenio 155 de la Organización Internacional del Trabajo (OIT), que es el convenio fundamental sobre salud y seguridad laboral, establece que los empleadores deben garantizar que sus lugares de trabajo, maquinaria, equipos y procesos sean seguros y libres de riesgos para la salud. Esta responsabilidad no distingue entre los riesgos para los empleados o para otras personas que puedan verse afectadas. Esto implica que los empleadores son responsables de la seguridad de las personas con quienes sus conductores y vehículos comparten las carreteras, y deben tomar medidas preventivas para asegurar, dentro de los límites de su control, que sus operaciones no pongan en peligro a otros usuarios de la vía.

En 2017, la OIT reconoció sus convenios fundacionales sobre salud y seguridad en el trabajo y el derecho a un entorno laboral seguro como derechos humanos fundamentales. Según la OIT, casi la mitad de los países de renta alta cuentan con programas nacionales de salud y seguridad laboral, mientras que el 25 % de los países de renta media-alta y el 21 % de los países de renta media-baja disponen de tales programas. Sin embargo, entre los países de renta baja, solo el 8 % cuenta con programas establecidos.<sup>60</sup> Aunque los programas de salud y seguridad en el trabajo aún no están muy extendidos en los países de renta media y baja, la OIT informa que casi todos los Estados miembros tienen algún organismo o autoridad encargada de la salud y seguridad laboral. Si se reconoce el potencial de estos programas para mejorar la seguridad vial, es probable que más países de renta media y baja se interesen en desarrollar este tipo de iniciativas.

## Estándares de salud y seguridad en el trabajo

Los sistemas de gestión son herramientas ampliamente utilizadas por organizaciones de todos los tamaños y sectores para estructurar políticas y procesos que les permitan alcanzar sus objetivos. En el ámbito de la salud y la seguridad en el trabajo, la norma más empleada es la ISO 45001, Sistemas de Gestión de la Salud y la Seguridad en el Trabajo.

La ISO 45001 define el «lugar de trabajo» como cualquier lugar al que una persona deba acudir o donde deba estar por motivos laborales<sup>62</sup>. Esto incluye, de manera explícita, la carretera cuando la persona conduce por motivos de trabajo. Aunque la norma ISO 45001 aborda la seguridad vial de forma implícita, tratándola como un riesgo laboral y proporcionando un proceso para gestionarlo, la norma ISO 39001 está diseñada específicamente para aquellas organizaciones que desean centrarse en los riesgos relacionados con la seguridad vial. Esta norma establece los requisitos para desarrollar e implementar una política de seguridad vial, así como para definir objetivos y planes de acción.

A nivel global, cerca de 400.000 centros están certificados bajo la norma ISO 45001. Además, muchas otras organizaciones utilizan esta norma como marco para estructurar sus programas de salud y seguridad en el trabajo, sin necesidad de obtener la certificación. Aunque la cantidad de centros certificados en países de renta baja y media es menor en comparación con los de renta alta, la proporción de certificaciones en estos países está en constante aumento. Por ejemplo, en 2023, más de 6.000 centros en países africanos estaban certificados conforme a la norma ISO 45001.

## Contratación

Además de sus obligaciones en materia de salud y seguridad en el trabajo, las organizaciones pueden tener una enorme influencia en la sociedad a través de su gasto en bienes y servicios necesarios para el funcionamiento de sus actividades, siempre que esos fondos se destinen no solo a satisfacer de manera eficaz las necesidades de la ciudadanía, sino también a apoyar objetivos complementarios como el cambio climático, la equidad, el desarrollo local o la seguridad vial.

Las sumas gastadas globalmente en adquisiciones en los sectores privado y público son enormes. El Banco Mundial estima que el gasto global en adquisiciones públicas alcanza casi 9,5 billones de dólares estadounidenses<sup>64</sup>, mientras que las contrataciones privadas, solo entre las 500 mayores empresas, suman otros 19 billones de dólares<sup>65 66</sup>.

La contratación pública puede ofrecer a una organización la oportunidad de influir en la actividad de seguridad vial de todas las demás organizaciones con las que colabora a lo largo de su cadena de valor. Tanto el gasto público como el empresarial se destina a una cadena de valor, es decir, el conjunto de actividades necesarias para llevar un producto o servicio desde su concepción hasta su entrega. En el caso de las empresas que producen bienes, la cadena de valor comienza con el acceso a las materias primas utilizadas para fabricar sus productos e incluye todos los pasos intermedios, como la distribución y el uso por parte de los compradores. Para las organizaciones gubernamentales que prestan servicios públicos, la cadena de valor comienza con los contratistas que suministran equipos o servicios de apoyo y se extiende a otros proveedores que reciben contratos gubernamentales para la prestación de servicios.

## Elaboración de informes

La transparencia y la elaboración de informes claros, fiables y accesibles permiten a las organizaciones demostrar su compromiso con la salud y seguridad de sus empleados y comunidades. Los informes específicos sobre seguridad vial refuerzan esta responsabilidad al reconocer que el entorno laboral incluye las vías públicas y al evidenciar el cumplimiento de las obligaciones en materia de seguridad laboral y prevención de accidentes.

Normas como ISO 45001 e ISO 39001 ofrecen un marco para identificar, gestionar y reducir los riesgos viales asociados a la actividad de la organización, tomando medidas para eliminar o reducir esos riesgos e informar sobre los progresos realizados. Su certificación genera confianza entre socios comerciales, la comunidad y los reguladores, garantizando que la organización comprende y controla sus riesgos.

Más allá de los informes externos periódicos, la comunicación interna continua es clave para detectar y mitigar riesgos laborales. Una cultura de seguridad sólida se basa en la confianza mutua entre empleados y dirección, permitiendo la notificación de incidentes sin temor a represalias. Los empleados deben sentirse seguros al reportar incidentes, cuasi accidentes o riesgos observados, contribuyendo así a un entorno más seguro para todo el mundo.



# Recomendaciones

El Comité Académico de Personas Expertas presenta las siguientes recomendaciones para su inclusión en la Declaración de Marrakech. Estas recomendaciones están dirigidas a la segunda mitad del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y a los años posteriores, y buscan dar continuidad a las formuladas por el comité en 2020. Al igual que las anteriores, se consideran requisitos estratégicos fundamentales para alcanzar el objetivo de reducir a la mitad las muertes por accidentes de tráfico a nivel mundial para 2030.

Se centran en la responsabilidad de las organizaciones en la mejora de la seguridad vial como parte de sus obligaciones en materia de prevención de riesgos laborales. Estas recomendaciones complementan, pero no reemplazan, las anteriores.

El comité considera que la mejor estrategia para cumplir el objetivo del decenio es mantener el compromiso con las recomendaciones anteriores e implementar de inmediato cada una de estas nuevas acciones. Este compromiso generará impulso hacia la meta de 2030 y contribuirá a mejorar la seguridad vial a largo plazo.

## Criterios considerados para formular las recomendaciones

Para definir las áreas clave y el contenido de estas recomendaciones, el Comité Académico de Personas Expertas estableció los siguientes criterios:

- 1 Las recomendaciones deben basarse en las de 2020 y superar lo establecido en declaraciones previas de las conferencias ministeriales (primera, segunda y tercera) y resoluciones de la Asamblea General de la ONU.
- 2 Deben contar con respaldo científico sobre su efectividad, el impacto en la reducción del problema y la eficiencia de las soluciones propuestas.
- 3 Deben adecuarse a los criterios SMART:
  - Específicas** responsabilidades y acciones bien definidas.
  - Medibles** con indicadores tangibles y verificables.
  - Alcanzables** posibles, considerando los obstáculos conocidos.
  - Relevantes** coherentes con la perspectiva coloca la seguridad en el centro.
  - Limitadas en el tiempo** alcanzables (o con posibilidad de avances sustanciales) para 2030.
- 4 Más allá del ODS 3.6: Se priorizan recomendaciones que contribuyan a otros Objetivos de Desarrollo Sostenible.
- 5 Se da prioridad a las recomendaciones que implican socios no tradicionales con potencial de liderazgo o grupos que podrían alcanzar una amplia participación.

## RECOMENDACIÓN

# 1a

La integración de la seguridad vial en las normativas y buenas prácticas de seguridad laboral

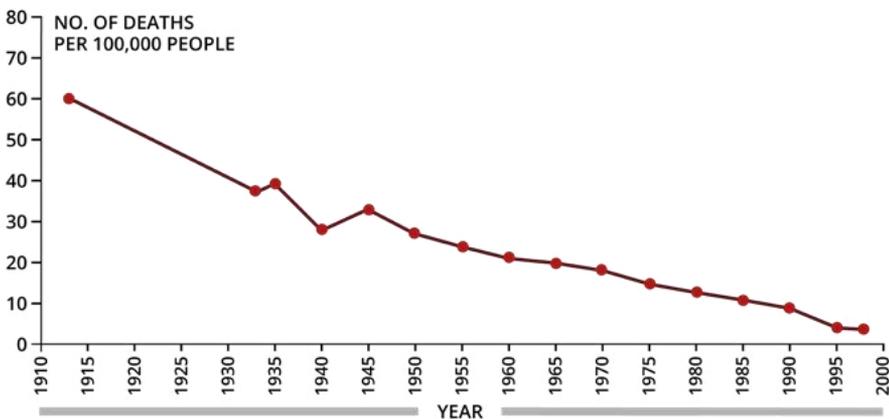
Para prevenir muertes y lesiones por accidentes de tráfico que afecten a empleados y terceros, las organizaciones públicas y privadas deben incorporar la seguridad vial en la gestión sistemática de su entorno laboral, como lo exige la legislación en salud y seguridad en el trabajo.

- El cumplimiento de las mejores prácticas en seguridad vial debe ser una norma clave de salud y seguridad en el trabajo y una responsabilidad prioritaria de las organizaciones.
- Se deben implementar actividades de prevención para abordar los riesgos de seguridad vial en toda la estructura de la organización y se deben medir y notificar como parte de la supervisión del cumplimiento de la salud y la seguridad en el trabajo.
- La aplicación de las leyes de tráfico también debe ocuparse del cumplimiento cuando se produzcan infracciones en la vía pública, y aplicar sanciones a la organización por no tomar las precauciones adecuadas a través de las leyes de salud y seguridad en el trabajo.

### FUNDAMENTOS:

#### Principios de salud y seguridad en el trabajo

A lo largo del siglo XX, la gestión de la seguridad laboral logró reducir drásticamente las muertes y lesiones en el trabajo. Los datos de las Academias Nacionales de Ciencias, Ingeniería y Medicina de EE.UU. que figuran en la FIGURA 4 muestran un descenso drástico de las muertes de trabajadores a lo largo de la década de 1900, debido a una mayor concienciación sobre los riesgos en el lugar de trabajo, a un enfoque científico para abordar los riesgos laborales y a reglamentos para establecer y hacer cumplir las normas de prevención de lesiones en el lugar de trabajo<sup>67</sup>.

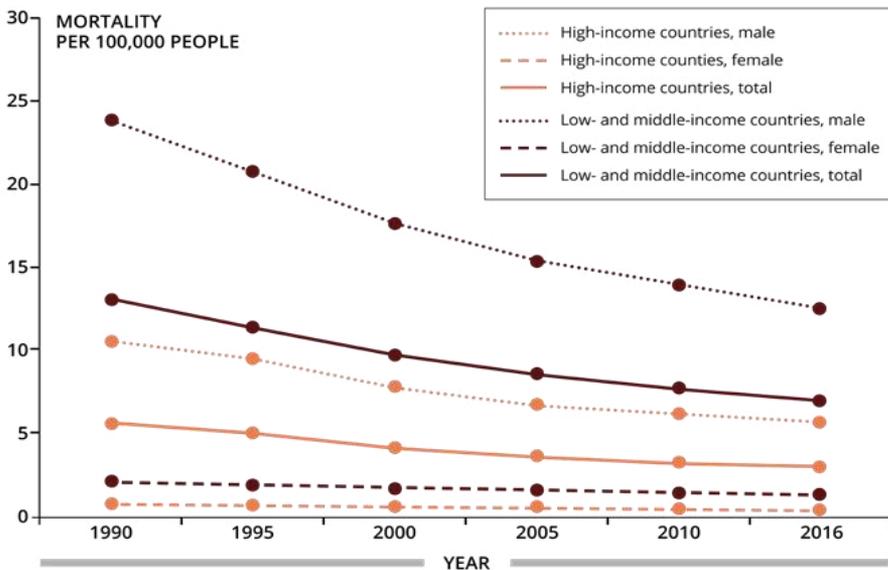


**FIGURA 4** Muertes por cada 100.000 trabajadores estadounidenses debidas a lesiones, de 1913 a 1998 (Academias Nacionales de Ciencias, Ingeniería y Medicina, 2000).



Una comparación de las tendencias en años posteriores indica que el descenso proporcional fue similar en los países de renta alta y en los de renta baja y media. La FIGURA 5 muestra una reducción del 46 % de las muertes por accidentes laborales en los países de renta alta (de 5,7 a 3,1 por 100.000 personas; IC 95 %: 45-47 %) y una disminución del 43 % en los países de renta baja y media (de 13,2 a 7,0 por 100.000 personas; IC 95 %: 42-44 %) entre 1990 y 2016<sup>68</sup>.

**FIGURA 5** Mortalidad por lesiones en el trabajo involuntarias por cada 100.000 personas,

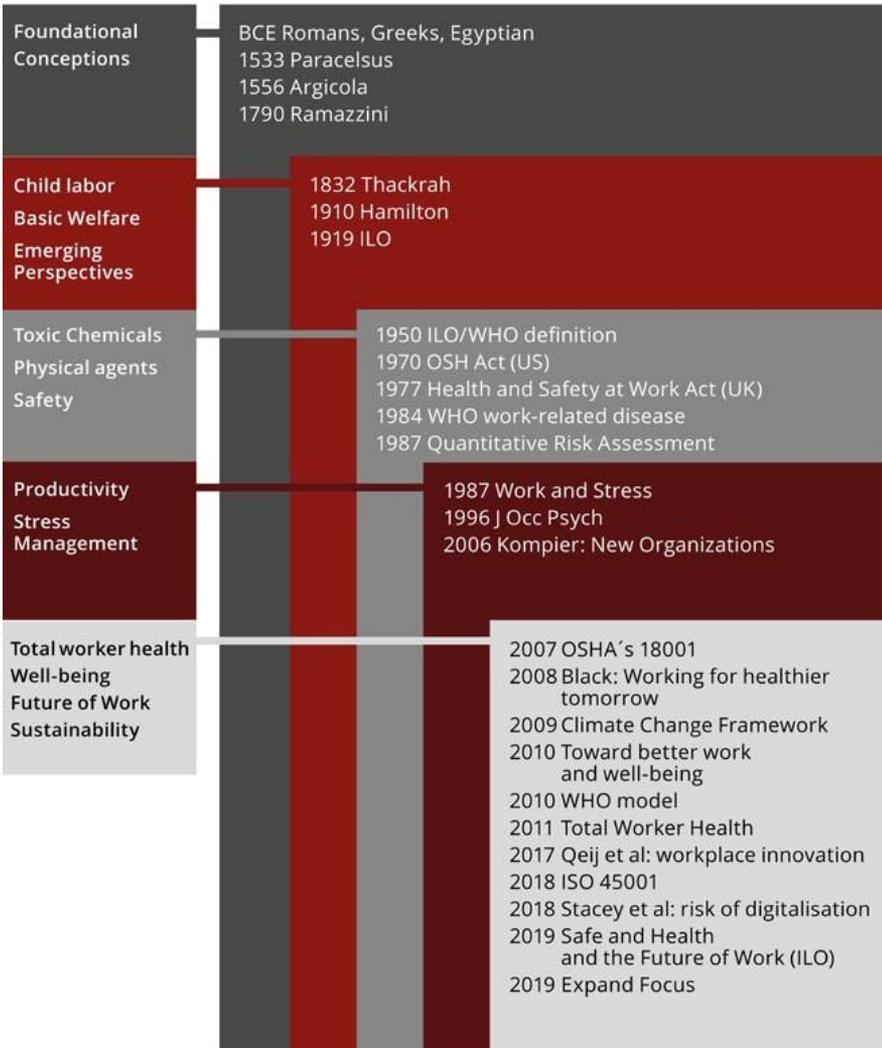


por ingresos del país y sexo, 1990-2016. (Wu et al., 2018)

## Seguridad vial en toda la organización

Si analizamos la evolución global de los esfuerzos en salud y seguridad laboral (FIGURA 6), podemos notar cómo el enfoque ha cambiado con el tiempo. En el pasado, la atención se centraba en los riesgos específicos del lugar de trabajo, como el trabajo infantil, la exposición a productos químicos tóxicos y agentes físicos. Sin embargo, en épocas más recientes, la seguridad laboral ha ampliado su alcance para incluir riesgos tanto dentro como fuera del entorno de trabajo, abarcando aspectos como el estrés, el bienestar y la salud integral de trabajadores y trabajadoras.

### Historia de la seguridad y la salud en el trabajo



**FIGURA 6.** Las grandes eras de la salud y la seguridad en el trabajo (Schulte, Sauter, 2021)

A pesar de los avances en salud y seguridad laboral, son pocas las organizaciones que han incorporado plenamente la seguridad vial en todas sus operaciones, a pesar de las razones de peso para hacerlo. En primer lugar, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte por lesiones relacionadas con el trabajo. En EE.UU., por ejemplo, el número de empleados que fallecen en accidentes de tráfico relacionados con el trabajo es más del doble que aquellos que mueren por la segunda causa más común: caídas, resbalones y tropiezos<sup>69</sup>.

En segundo lugar, normativas reconocidas en salud y seguridad laboral, como la ISO 45001 y la ISO 39001, incluyen la seguridad vial como un componente clave. Por último, existen numerosas intervenciones eficaces que los empleadores podrían implementar para reducir significativamente las muertes por accidentes de tráfico, tanto entre sus empleados como en la comunidad afectada por la operación de vehículos comerciales. Medidas como los sistemas de control del conductor, limitadores de velocidad y bloqueos de alcoholemia pueden mejorar la seguridad en la conducción.

Asimismo, la selección de rutas más seguras para viajes laborales puede reducir la frecuencia de accidentes, y la incorporación de tecnologías avanzadas en los vehículos puede disminuir tanto la probabilidad de accidentes como la gravedad de las lesiones en caso de un impacto.

### **Expectativas en materia de salud y seguridad en el trabajo**

Las leyes gubernamentales sobre salud y seguridad en el trabajo varían en su alcance, pero la Organización Internacional del Trabajo (OIT) señala que casi todos los Estados miembros de las Naciones Unidas han implementado normativas nacionales que garantizan una protección básica para los trabajadores<sup>70</sup>. En 2022, la OIT reafirmó la importancia de prevenir lesiones y enfermedades laborales al incluir «un entorno de trabajo seguro y saludable» dentro de su marco de Principios y Derechos Fundamentales en el Trabajo.

Además, designó como Convenios fundamentales tanto el Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores de 1981 (n.º 155) como el Convenio sobre el marco promocional para la seguridad y salud de los trabajadores de 2006 (n.º 187)<sup>71</sup>.

Las expectativas sobre la protección de trabajadores y terceros varían según la jurisdicción, el sector y la industria. Sin embargo, la mejor práctica aceptada para el cumplimiento de los requisitos de salud y seguridad laboral es adoptar un enfoque de gestión sistemática, como el propuesto por la Organización Internacional de Normalización (ISO). La norma ISO 45001, Sistema de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo, utiliza el ciclo Planificar-Hacer-Verificar-Actuar para impulsar una mejora continua en el desempeño de la seguridad de la organización. Por otro lado, la norma ISO 39001, Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial, ofrece un marco específico para reducir los riesgos del transporte por carretera, siendo aplicable tanto a organizaciones públicas como privadas.

El éxito de la normativa sobre salud y seguridad en el trabajo durante el último siglo en la reducción de riesgos laborales y la prevención de enfermedades y lesiones ha generado una oportunidad clave para mejorar la seguridad vial. Las colisiones de vehículos de motor son la principal causa de muerte por lesiones relacionadas con el trabajo. Aunque los riesgos asociados al transporte en el entorno laboral encajan claramente dentro del propósito de las normativas de salud y seguridad, pocas

jurisdicciones han establecido requisitos legales específicos para la gestión de la seguridad vial en las organizaciones. Abordar esta brecha podría reducir significativamente las muertes en carretera dentro del ámbito empresarial. Dado que aproximadamente un tercio de todas las muertes en carretera están vinculadas al trabajo, estos avances contribuirían de manera sustancial a la mejora de la seguridad vial a nivel global.

### **Cumplimiento de los requisitos de salud y seguridad en el trabajo**

Para que las políticas de prevención de riesgos laborales sean realmente efectivas, deben ir acompañadas de mecanismos de verificación por parte de terceros. Aunque la mayoría de los Estados miembros de la OIT cuentan con legislación para proteger a los trabajadores, son muchos menos los que han implementado programas sólidos para supervisar y evaluar el cumplimiento de estas normativas dentro de las organizaciones. Esta falta de control es especialmente notoria en los países de renta baja y media. Según la OIT, casi la mitad de los países de renta alta cuentan con programas nacionales de salud y seguridad laboral, mientras que el 25 % de los países de renta media-alta y el 21 % de los países de renta media-baja disponen de tales programas. Sin embargo, entre los países de renta baja, solo el 8 % cuenta con programas establecidos.<sup>72</sup>

El Convenio sobre seguridad y salud de los trabajadores de la OIT establece que la aplicación de las normativas laborales debe incluir un sistema eficaz de inspección y sanciones adecuadas en caso de incumplimiento. En el ámbito de la seguridad vial, el cumplimiento no solo implica adoptar medidas preventivas para proteger a conductores y vehículos, sino también garantizar que todos los vehículos operados por una organización en vías públicas respeten las leyes de tránsito y las mejores prácticas de seguridad.

Las organizaciones, al ser responsables del uso seguro de sus vehículos y disponer de herramientas como la monitorización remota y tecnologías avanzadas de control, deberían asumir que las infracciones de tráfico, como el exceso de velocidad, tengan consecuencias tanto para el conductor como para la empresa. Actualmente, un conductor que comete una infracción recibe una multa conforme al código de circulación. Sin embargo, una organización que permite que su vehículo sea operado de manera insegura también debería enfrentar sanciones bajo las normativas de salud y seguridad en el trabajo por no haber implementado medidas de prevención adecuadas.

Para reforzar la seguridad vial, las autoridades de tránsito deberían reportar las infracciones de operadores comerciales a los organismos responsables de la salud y seguridad en el trabajo, permitiendo la adopción de medidas correctivas.

Un ejemplo relevante en este contexto es la Directiva sobre Directiva sobre Diligencia Debida de las Empresas en Materia de Sostenibilidad, promulgada en 2024<sup>73</sup>, que establece un precedente al hacer a las empresas responsables de su impacto en derechos humanos y medio ambiente a lo largo de toda su cadena de valor. Esta nueva Directiva supone un cambio significativo tanto en la forma como en el fondo. Como precedente, la promulgación de la Directiva sobre Diligencia Debida de las Empresas refleja un creciente reconocimiento tanto por parte de la ciudadanía como de los responsables políticos, del impacto que las organizaciones pueden tener en su entorno y su capacidad para mitigar riesgos sociales. Además, como innovación política, la Directiva adopta un enfoque basado en el riesgo para la diligencia debida, estableciendo consecuencias por incumplimiento proporcionales al tamaño económico de la empresa. El mismo planteamiento debería extenderse a la seguridad vial.

## RECOMENDACIÓN

# 2ª

Las organizaciones gubernamentales marcan el ejemplo y las ciudades toman la delantera

Para aprovechar todo el potencial de los gobiernos y las organizaciones gubernamentales en la mejora de la seguridad vial a nivel mundial, los gobiernos nacionales, administraciones locales y las organizaciones internacionales deberían utilizar su influencia como líderes y modelos, su poder como grandes empleadores y su autoridad como reguladores y encargados de hacer cumplir la ley, para promover acciones de seguridad vial basadas en el enfoque del sistema que pone la seguridad en el centro.

- En particular, las administraciones locales pueden desempeñar un papel clave si utilizan su capacidad de innovación para demostrar cómo la salud y la seguridad en el trabajo pueden ser esenciales para avanzar en la seguridad vial.
- Las administraciones locales, gobiernos nacionales y de otras jurisdicciones, según corresponda, deben definir con claridad las responsabilidades de las organizaciones en materia de seguridad vial dentro de sus obligaciones en salud y seguridad laboral, y los gobiernos deben
- expresar de manera firme su compromiso de supervisar y hacer cumplir estas responsabilidades de forma constante. Además, las administraciones locales, gobiernos nacionales y de otras jurisdicciones, deberían aprovechar su poder de contratación para fomentar mejores prácticas de seguridad vial entre las organizaciones con las que mantienen relaciones comerciales, así como en los programas y proyectos que financian.
- El sistema de las Naciones Unidas debería servir de modelo al demostrar la importancia de la seguridad vial como parte integral de la salud y la seguridad en el trabajo, debido a su influencia de liderazgo en países de cualquier nivel de renta.

### FUNDAMENTOS:

Durante mucho tiempo, los gobiernos han sido los principales responsables de la seguridad vial, y aunque la participación de organizaciones no gubernamentales promete ampliar el impacto de las iniciativas de seguridad vial, la necesidad de acción gubernamental sigue siendo indispensable. El liderazgo y la acción de los gobiernos continúan siendo esenciales para motivar, guiar, apoyar y garantizar el cumplimiento de las medidas necesarias para avanzar en la seguridad vial.

### Gobiernos nacionales y administraciones locales

Los gobiernos tienen un papel insustituible en el progreso de la seguridad vial, ya que tienen la autoridad para establecer los requisitos mínimos de seguridad para los vehículos, regular el diseño, la construcción y el mantenimiento de las carreteras, y crear y hacer cumplir las leyes que limitan el comportamiento de los conductores. Estas funciones son fundamentales para el funcionamiento de un sistema seguro, y es crucial que los gobiernos mantengan, mejoren y amplíen estos servicios. Más allá de estos aspectos esenciales, los gobiernos también pueden desempeñar un papel clave en la ampliación de la fuerza laboral, los recursos y las oportunidades para mejorar la seguridad vial, utilizando su liderazgo, su autoridad y su poder económico.

Las ciudades, como centros de innovación, tienen el potencial de liderar el camino, demostrando cómo las políticas de salud y seguridad en el trabajo pueden contribuir a mejorar la seguridad vial. Chou et al. (2024)<sup>74</sup> señalan que las ciudades estuvieron entre los primeros actores en abordar activamente los retos climáticos, y fueron líderes en el desarrollo de colaboraciones antiterroristas y en la gestión sanitaria mundial mediante el desarrollo de laboratorios de bioseguridad para estudiar los virus que podrían provocar pandemias. En materia de seguridad vial, ciudades de todos los continentes han dado muestras de aspiraciones ambiciosas y buenos resultados. Un ejemplo de ello es la reciente creación de la Alianza de Ciudades para la Seguridad Vial (ACROs), financiada por el Fondo de Seguridad Vial de las Naciones Unidas, que impulsa la implementación del enfoque que pone la seguridad en el centro en ciudades de África y el Mediterráneo oriental. Asimismo, quince ciudades africanas han sido destacadas como casos innovadores en el informe *Walking and Cycling in Africa* del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.<sup>76</sup>

La innovación y el liderazgo de las ciudades podrían ser especialmente eficaces a la hora de liderar la reforma de la contratación pública. Se calcula que las ciudades de todo el mundo habrán adquirido bienes y servicios por valor de más de 6 billones de dólares en 2021 y, con su historial de innovación, podrían estar en la mejor posición para liderar el cambio en las prioridades de gasto de la contratación pública. No obstante, según una investigación del Chicago Council on Global Affairs, solo la mitad del 1 % de la contratación pública en las ciudades podría considerarse no burocrática, innovadora, abierta a nuevas ideas o dispuesta a hacer las cosas de manera diferente<sup>77</sup>. Los nuevos procesos de contratación pública, enfocados en atender necesidades sociales urgentes como la seguridad vial, podrían beneficiar a los residentes urbanos de todo el mundo. La innovación podría comenzar exigiendo que las empresas que suministran productos o servicios a las ciudades implementen un sistema de gestión de seguridad, prevengan activamente los riesgos de accidentes cuando sus empleados operen en la vía pública, y rindan cuentas sobre los avances realizados en estos aspectos.

Los gobiernos pueden influir en las normas sociales tanto a través de su autoridad para promulgar y hacer cumplir las leyes como utilizando sus funciones discrecionales para servir de modelo de comportamiento social e institucional deseable. El Behavioral Insights Team, con sede en el Reino Unido, realizó una investigación sobre los factores que pueden influir en el cambio climático y halló un sólido consenso a favor de que el Gobierno utilice las influencias previas, incluidas sus competencias reguladoras y fiscales y su capacidad para servir de modelo. Una encuesta realizada entre ciudadanos británicos reveló que el 87 % respaldaba la acción del Gobierno para predicar con el ejemplo en relación al cambio climático<sup>78</sup>.

### **Liderar a través de la influencia del gobierno**

Las organizaciones gubernamentales tienen una cadena de valor similar a la de las empresas del sector privado. Las administraciones públicas adquieren bienes de diversas fuentes y ofrecen una variedad de servicios públicos. Por ejemplo, las operaciones del gobierno federal de los Estados Unidos incluyen las empresas que reciben alrededor de 4 millones de contratos anuales por un total de 759.000 millones de dólares<sup>79 80</sup>, además de las actividades diarias de servicio público que realizan los empleados del gobierno. Solo las administraciones federales, estatales,



municipales y locales de Estados Unidos emplean a unos 19 millones de personas en total<sup>81</sup>. De hecho, siete de los diez mayores empleadores del mundo son organizaciones gubernamentales<sup>82</sup>.

Con su enorme alcance y poder, los gobiernos nacionales y administraciones locales tienen una gran capacidad para predicar con el ejemplo. Aprovechando sus recursos y programas, los gobiernos deberían proporcionar información pública sobre el papel de las organizaciones en la seguridad vial, crear programas de financiación e incentivos para reconocer los logros en seguridad vial y garantizar la transparencia en los resultados obtenidos. Al emitir un mensaje claro sobre la importancia de que las organizaciones se comprometan con la seguridad vial y respaldar estos compromisos demostrando el más alto nivel de seguridad para sus propios empleados, vehículos y las comunidades en las que operan, los gobiernos pueden influir de manera significativa en el comportamiento normativo de las organizaciones de todos los sectores. Los gobiernos también deberían tomar la iniciativa a la hora de concienciar sobre la necesidad de integrar la seguridad vial en los Objetivos de Desarrollo Sostenible y de capacitar a los responsables de la seguridad para que colaboren con los profesionales que trabajan en el clima, los derechos humanos y otros ODS.

### **Aprovechar el potencial de las leyes de salud y seguridad en el trabajo**

Los gobiernos deben ser claros en su interpretación y aplicación de las leyes de salud y seguridad en el trabajo que afectan a las organizaciones no gubernamentales, especificando cómo estas leyes abarcan la seguridad y el funcionamiento adecuado de los vehículos de las organizaciones en las vías públicas, así como las medidas preventivas necesarias para cumplir con ellas.

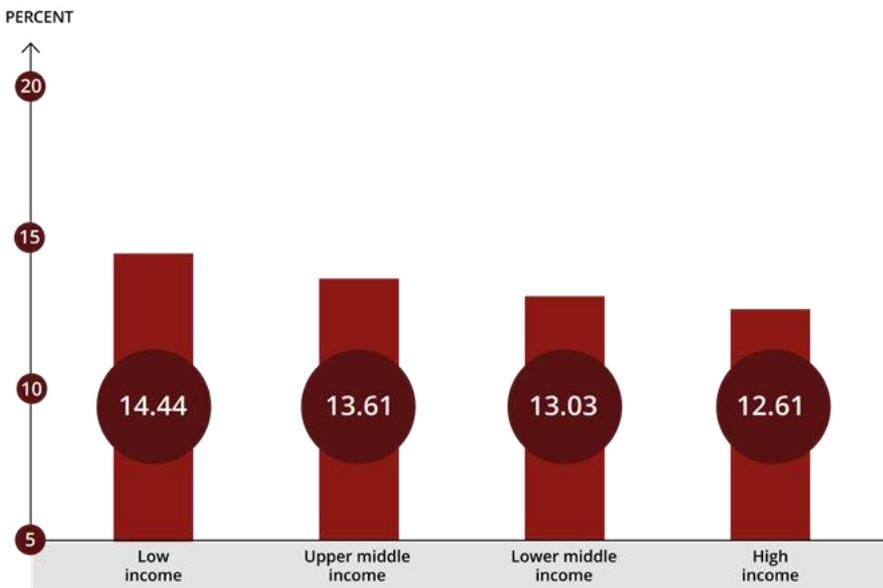
Además, como parte de su compromiso con la salud y seguridad en el trabajo, las administraciones públicas deben cumplir con los más altos estándares de seguridad vial, asumiendo la responsabilidad de garantizar la seguridad de sus propios vehículos mientras desempeñan sus funciones en las comunidades bajo su jurisdicción. Las instituciones gubernamentales deben ser transparentes respecto a estas responsabilidades y las medidas que adoptan para asegurar que los vehículos que utilizan sean lo más seguros posible, tanto para sus empleados como para los demás usuarios de la vía. Por ejemplo, deberían exigir que sus vehículos cuenten con tecnologías de seguridad como asistencia inteligente a la velocidad, frenado automático de emergencia, detección de deficiencias del conductor y sistemas de control del rendimiento del conductor.

Los gobiernos a nivel nacional, subnacional y municipal regulan habitualmente los servicios de transporte público, incluidos autobuses y taxis, mediante permisos y licencias de servicio. Las condiciones para obtener y mantener estos permisos podrían incluir el cumplimiento de las normas de tráfico y la estipulación de que cualquier infracción de estas normas se interpretará como un fallo en los planes y procedimientos preventivos de salud y seguridad en el trabajo.

### Contratación

Los gobiernos también pueden influir en la seguridad vial a través de sus sistemas de contratación. Predicando con el ejemplo, deberían utilizar su poder adquisitivo para maximizar la seguridad de su propia flota de vehículos, la salud y seguridad laboral de sus empleados y la seguridad de las personas que viven en las comunidades en las que operan los vehículos gubernamentales. En Estados Unidos, por ejemplo, los gobiernos poseen y utilizan alrededor de 4,5 millones de vehículos en la vía pública.<sup>83</sup> A través de sus procesos de contratación, los gobiernos pueden exigir a las organizaciones que prestan servicios gubernamentales el uso de vehículos más seguros, prácticas seguras, así como la prevención y notificación de incidentes de seguridad vial como requisitos previos contractuales. Este compromiso también enviaría un mensaje claro al público sobre la prioridad de la seguridad vial, así como a los propietarios de flotas comerciales y otras flotas no gubernamentales sobre las expectativas de rendimiento responsable según las leyes de salud y seguridad en el trabajo.

El poder de la contratación pública es aún mayor en los países de renta media y baja que en los países de renta alta. La FIGURA 7 muestra que la contratación pública es proporcionalmente más importante en las economías más pequeñas<sup>84</sup>.



**FIGURA 7.** Contratación pública como porcentaje del PIB por nivel de renta del país (Djankov et al, 2016)



### **Informes sobre accidentes de tráfico relacionados con el trabajo**

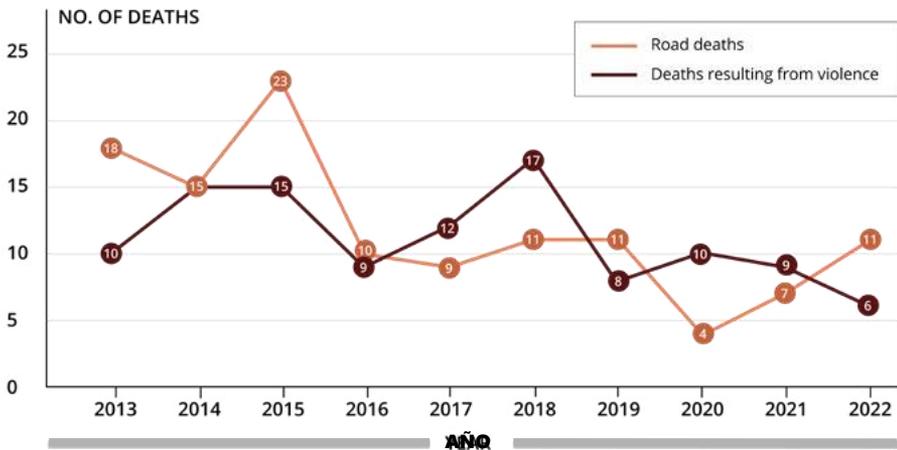
Una función única y crucial del gobierno para avanzar en la seguridad vial laboral es la investigación y notificación de accidentes, una tarea que suelen llevar a cabo las fuerzas policiales. Estos informes policiales sobre accidentes sirven de base para los análisis en los que se basan los programas y políticas de seguridad. En un estudio sobre los informes policiales de accidentes en Suecia, se descubrió que ninguno de los informes de accidentes mortales ocurridos en 2019 incluía detalles sobre el tipo de desplazamiento o el motivo del mismo<sup>85</sup>. Sin esta información básica, resulta complicado identificar qué desplazamientos están relacionados con el trabajo. Los gobiernos deberían exigir que estos detalles, así como la identificación del propietario de los vehículos involucrados en accidentes con víctimas graves o mortales, se registren en los atestados policiales. Esto facilitará una medición precisa de los resultados de seguridad en las organizaciones y ayudará a hacer cumplir las normativas de salud y seguridad laboral.

### **El sistema de la ONU: una organización de gobiernos**

El liderazgo a nivel alto es esencial para generar los cambios necesarios en seguridad vial tanto en organizaciones gubernamentales como no gubernamentales. En la cúspide de este liderazgo se encuentra el sistema de las Naciones Unidas. El mundo busca en la ONU inspiración y dirección para el cambio social. El movimiento de la seguridad vial se ha beneficiado enormemente del compromiso demostrado por la ONU a través de sus Resoluciones de la Asamblea General, Objetivos y Metas de Desarrollo Sostenible, Conferencias Ministeriales, Agendas de Seguridad Vial, Informes de Situación, Decenios para la Acción y el nombramiento del Enviado de la ONU para la Seguridad Vial. Estas iniciativas de liderazgo se basan en más de 70 años de servicios especializados en seguridad vial prestados por las organizaciones de las Naciones Unidas y las comisiones regionales.

El prestigio del que goza el sistema de las Naciones Unidas a la hora de liderar el progreso social mundial hace que sea doblemente importante que el sistema proporcione un liderazgo sólido para implicar a las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales en la seguridad vial. En primer lugar, y lo que es más importante, el sistema de la ONU tiene un potencial único para liderar eficazmente este movimiento de seguridad vial. En segundo lugar, el éxito del movimiento será limitado si el sistema de la ONU no concede prioridad al avance de la seguridad vial.

La seguridad vial es un serio riesgo para el sistema de la ONU. Las organizaciones de la ONU emplean a más de 125.000 personas y operan cientos de miles de vehículos en 193 países<sup>86</sup>. En el periodo de 10 años comprendido entre 2013 y 2022, se registraron 111 muertes de tráfico de personal de la ONU (sin incluir a ningún miembro de la comunidad no perteneciente a la ONU) dentro del sistema de la ONU, una cifra comparable a la resultante de la violencia en todo el sistema.



**FIGURA 8.** Las víctimas mortales del personal de las Naciones Unidas por accidentes de tráfico se comparan con las víctimas de la violencia (UNCEB, 2022).

En 2011, se implementó una política del Sistema de Gestión de la Seguridad de las Naciones Unidas (UNSMS) sobre seguridad vial, que establecía prácticas operativas seguras para los vehículos de la ONU<sup>87</sup>. En 2019, con el lanzamiento del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, la política fue actualizada con una visión y estrategia alineadas con un enfoque que coloca la seguridad en el centro<sup>88</sup>. Estos dos documentos establecen las bases para un compromiso más amplio del sistema de la ONU con la seguridad vial.

Esto podría incluir la definición de la huella de seguridad vial del sistema, la exigencia de informes completos y transparentes sobre seguridad vial (incluidos los de terceros) por parte de todas las organizaciones de la ONU, el análisis de riesgos y posibles contramedidas descritas en la estrategia, la implementación de intervenciones y la supervisión de los avances. El sistema de la ONU debe asumir este compromiso de responsabilidad organizativa y actuar conforme a su papel de liderazgo.

## RECOMENDACIÓN

### Seguridad vial en las decisiones

# 3ª

Para fomentar la acción organizativa en la mejora de la seguridad vial, los agentes financieros, como bancos, inversores, compañías de seguros y auditores, deberían:

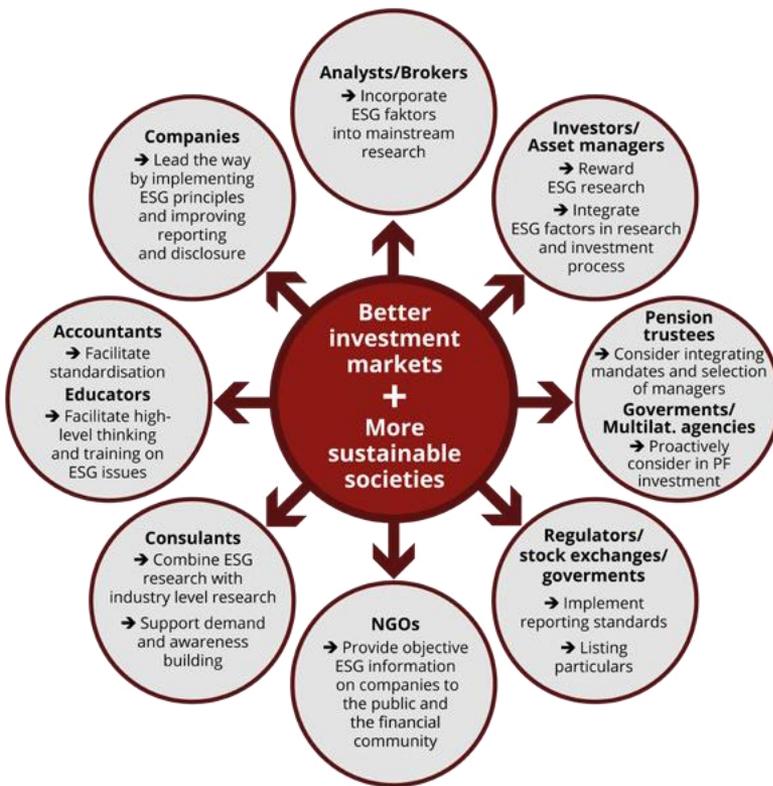
- Exigir explícitamente que las organizaciones aborden activamente la seguridad vial en sus cadenas de valor como condición para participar en sus proyectos financieros.
- Requerir que las entidades que reciben fondos de inversión implementen un proceso de garantía que incluya la elaboración de informes sobre su huella de seguridad vial a lo largo de sus cadenas de valor, el establecimiento de objetivos para reducir accidentes y la aplicación de intervenciones basadas en evidencia cuando sea necesario para minimizar o eliminar accidentes graves.
- Además, las iniciativas de colaboración financiera, como los PIR (Principios para la Inversión Responsable) y los PBR (Principios para la Banca Responsable), deberían incorporar la seguridad vial como un componente clave en los factores medioambientales, sociales y de gobernanza al evaluar la sostenibilidad de las inversiones, y desarrollar guías para que los inversores y bancos las utilicen en la evaluación de los resultados relacionados con la seguridad vial.

## FUNDAMENTOS:

### El poder de las finanzas

Los proveedores de financiación tienen una gran capacidad para influir en el comportamiento de las organizaciones. La economía mundial depende en gran medida de las finanzas, que juegan un papel crucial en casi todos los aspectos de la actividad económica. El sector financiero apoya el crecimiento, facilita el comercio, gestiona los riesgos y permite a particulares y empresas tomar decisiones económicas con conocimiento de causa. El análisis exhaustivo de las organizaciones antes de realizar inversiones permite a los proveedores financieros utilizar su poder para dar forma al mundo en que vivimos.

El poder de las finanzas para alcanzar objetivos sociales ha sido reconocido durante décadas. Hace veinte años, el informe de las Naciones Unidas *Who Cares Wins* destacaba las conexiones directas entre las decisiones de inversión financiera y la gestión de activos con los resultados empresariales en factores medioambientales, sociales y de gobernanza. Este informe de 2005, encargado por el Secretario General de la ONU y elaborado bajo los auspicios del Pacto Mundial de las Naciones Unidas, proponía acciones para una amplia gama de actores financieros, desde inversores hasta instituciones financieras y bolsas de valores. Como se muestra en la FIGURA 9, las acciones recomendadas incluían mejorar la investigación y la transparencia sobre factores medioambientales, sociales y de gobernanza en empresas, consultores y ONG; integrarlos en los procesos de inversión de intermediarios, inversores y gestores de activos; y estandarizar su información a través de gobiernos, reguladores y bolsas de valores. Aunque las recomendaciones del informe *Who Cares Wins* se basaban en ideas que ya existían desde hace al menos 50 años, hoy en día se reconoce ampliamente como la base de los esfuerzos actuales en materia de factores medioambientales, sociales y de gobernanza.



**FIGURA 9.** Recomendaciones del informe *Who Cares Wins, Connecting Financial Markets to a Changing World*

En los últimos 20 años, una parte cada vez mayor del total de las inversiones se ha visto influida por el rendimiento de los factores medioambientales, sociales y de gobernanza. Según Bloomberg Intelligence, en 2022 los activos de los factores medioambientales, sociales y de gobernanza superaron los 30 billones de dólares y se estima que alcanzarán más de 40 billones en 2030, representando más del 25 % de los 140 billones de dólares proyectados en activos administrados<sup>91</sup>. Una encuesta de 2023 de Bloomberg Intelligence, realizada a 250 ejecutivos de alto nivel y 250 inversores sénior, mostró que el 85 % de los inversores considera que los factores medioambientales, sociales y de gobernanza contribuyen a obtener mejores rendimientos, carteras más estables y análisis financieros más sólidos. Estos resultados coinciden con estudios realizados en más de 3.000 empresas en todo el mundo, que han encontrado una relación positiva entre un buen desempeño en factores medioambientales, sociales y de gobernanza, medido por el sistema de puntuación de Thomson Reuters, y un mejor rendimiento financiero, especialmente en grandes empresas y aquellas con mayor nivel de riesgo.

Tras la publicación de *Who Cares Wins*, el Secretario General de la ONU convocó a 20 representantes de los mayores inversores institucionales del mundo para desarrollar los Principios de Inversión Responsable (PRI). Este grupo estableció seis principios clave, entre ellos: integrar los factores medioambientales, sociales y de gobernanza en las decisiones de inversión, exigir que las entidades que reciben inversiones informen sobre sus resultados en estos ámbitos, fomentar la colaboración entre inversores para aplicar estos principios y presentar informes sobre los avances alcanzados.

Los PRI ofrecen una serie de recursos para ayudar a los inversores a incorporar los seis principios, como una plataforma de colaboración, un marco de información y una red académica. El número de signatarios de los PRI ha aumentado a más de 4.000 desde la creación del comité en 2005.

## **Seguridad vial como parte de los factores medioambientales, sociales y de gobernanza**

La seguridad vial es un componente clave dentro de los medioambientales, sociales y de gobernanza, ya que afecta tanto a los trabajadores que viajan por motivos laborales como a las personas que pueden verse involucradas en accidentes relacionados con el trabajo. El influyente documento *Who Cares Wins* enumera ejemplos de factores de rendimiento empresarial que encajan en el marco medioambiental, social y de gobernanza (véase FIGURA10). El primer factor incluido en la categoría de factores sociales es la salud y la seguridad en el lugar de trabajo<sup>93</sup>. Aunque no menciona explícitamente la seguridad vial, los accidentes de tráfico son la principal causa de lesiones en el ámbito laboral, por lo que se consideran implícitos dentro de este marco.

En 2022, la Organización Internacional del Trabajo (OIT), organismo especializado de las Naciones Unidas, modificó la Declaración relativa a los principios y derechos fundamentales en el trabajo añadiendo un entorno de trabajo seguro y saludable como quinto principio y derecho.

En línea con el Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) n.º 8 de las Naciones Unidas de 2015 (que busca promover un crecimiento económico sostenido, inclusivo y sostenible, así como empleo pleno, productivo y trabajo decente para todo el mundo), junto con los Principios Rectores sobre las Empresas y los Derechos Humanos de 2011 y la Declaración Universal de los Derechos Humanos de 1948, los Principios de Inversión Responsable lanzaron en 2022 una Iniciativa de Administración Colaborativa y un Marco de Evaluación para contribuir al cumplimiento de los objetivos de Trabajo Digno, incluyendo la salud y la seguridad en el trabajo.<sup>94</sup>

## **Informes de seguridad vial**

Las medidas de salud y seguridad en el trabajo también se incluyen en las normas de elaboración de informes desarrolladas y mantenidas por la Global Reporting Initiative, las normas de elaboración de informes de sostenibilidad corporativa más utilizadas del mundo. La norma temática 403 de la GRI cubre la gestión de los riesgos relacionados con la salud y la seguridad en el trabajo, incluyendo las estrategias de prevención y mitigación, así como los índices de incidencia<sup>95</sup>. Sin embargo, GRI no exige específicamente que se informe sobre los heridos o fallecidos en accidentes laborales, ya sean empleados o terceros.

La elaboración de informes objetivos y transparentes es fundamental para el éxito de los proveedores financieros. Las empresas de inversión, los bancos y las aseguradoras dependen de informes verificados para gestionar las incertidumbres propias del sector financiero. Dado el impacto de la seguridad vial en la salud y seguridad laboral, así como su relación directa con el riesgo financiero de las organizaciones, los informes sobre este tema deberían incluir los riesgos y consecuencias para empleados y terceros, además de evaluar cómo las empresas influyen en la seguridad a lo largo de su cadena de valor. Los actuales procesos de elaboración de informes, como la norma de la GRI, no ofrecen información suficiente sobre seguridad vial para respaldar decisiones financieras fundamentadas, por lo que es necesario mejorarlos.

Las cuestiones medioambientales, sociales y de gobernanza relevantes para las decisiones de inversión difieren según las regiones y los sectores. A continuación se exponen ejemplos de problemáticas con un amplio abanico de repercusiones para las empresas:

### **Cuestiones medioambientales:**

- Cambio climático y riesgos asociados
- Necesidad de reducir los vertidos y residuos tóxicos
- Nueva normativa que amplía los límites de la responsabilidad medioambiental en relación con productos y servicios
- Aumento de la presión de la sociedad civil para mejorar el rendimiento, la transparencia y la responsabilidad, lo que conlleva riesgos para la reputación si no se gestiona adecuadamente
- Mercados emergentes de servicios medioambientales y productos respetuosos con el medio ambiente

### **Cuestiones sociales:**

- Salud y seguridad en el trabajo
- Relaciones con la comunidad
- Cuestiones de derechos humanos en la empresa y en las instalaciones de proveedores y contratistas.
- Relaciones gubernamentales y comunitarias en el contexto de las operaciones en países en desarrollo
- Aumento de la presión de la sociedad civil para mejorar el rendimiento, la transparencia y la responsabilidad, lo que conlleva riesgos para la reputación si no se gestiona adecuadamente

### **Cuestiones de gestión corporativa:**

- Estructura y responsabilidad de los consejos de administración
- Prácticas contables y de divulgación de información
- Estructura del comité de auditoría e independencia de los auditores
- Remuneración de los ejecutivos
- Gestión de asuntos de corrupción y soborno

**FIGURA 10.** Ejemplos de factores medioambientales, sociales y de gobernanza que afectan al valor de la inversión (Grupo del Banco Mundial, 2017)

## **Un argumento a favor de la estandarización de las decisiones de financiación de la seguridad vial**

La magnitud y gravedad del problema de la seguridad vial, siendo la principal causa de muerte entre jóvenes de 5 a 29 años, la duodécima a nivel global<sup>97</sup> y la principal causa de lesiones laborales, junto con su reconocimiento en la Meta 6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible n.º 3 (Buena salud y bienestar), justifican la necesidad de considerar sus resultados dentro de las decisiones de inversión.

Esta atención específica impulsaría la adopción de medidas efectivas que podrían reducir significativamente el número de muertes y lesiones en carretera, además de contribuir a los objetivos medioambientales, sociales y de gobernanza.

Se obtendrían aún más beneficios si las medidas de seguridad vial se normalizaran dentro de estos criterios, permitiendo la comparación de resultados entre inversiones y la evaluación y difusión de intervenciones en distintos sectores. Alinear los informes de seguridad vial con estándares reconocidos como ISO 45001 (Sistemas de Gestión de la Seguridad y Salud en el Trabajo) e ISO 39001 (Sistemas de Gestión de la Seguridad Vial) mejoraría la coherencia y calidad de los datos, facilitando la investigación sobre el desempeño y los avances de las organizaciones.

En una entrevista reciente, el Director de Mercados Monetarios y de Capitales del Fondo Monetario Internacional destacó la creciente necesidad de coordinación en las políticas regulatorias del sector financiero. Señaló que la mejora continua en la calidad y consistencia de los datos, junto con regulaciones alineadas que eviten el arbitraje regulador (la práctica de eludir normativas estratégicamente), será clave para garantizar la estabilidad financiera global<sup>98</sup>.

## **Hacia una mejor información sobre seguridad vial y mejores decisiones financieras**

El primer paso para aprovechar el poder de las finanzas en la mejora de la seguridad vial es que los informes sobre criterios medioambientales, sociales y de gobernanza exijan la inclusión de datos específicos sobre seguridad vial en todas las cadenas de valor organizativas como requisito previo para acceder a servicios financieros. Estos informes, alineados con normas como ISO 45001 e ISO 39001, servirían como una señal clara para los inversores de que la dirección de la organización reconoce la importancia de gestionar la seguridad vial dentro de su ámbito de influencia.

El siguiente paso sería exigir a las organizaciones que reciben financiamiento o servicios financieros que establezcan objetivos de mejora en seguridad vial, basados en la efectividad de las intervenciones implementadas. Un tercer paso consistiría en requerir la presentación periódica de informes sobre seguridad vial como condición para continuar recibiendo inversiones o servicios financieros. Los inversores podrían aplicar estos tres pasos de manera progresiva, introduciendo gradualmente la seguridad vial como un criterio central dentro de los requisitos de inversión y sostenibilidad.

## RECOMENDACIÓN

# 4<sup>a</sup>

### Máximos niveles de seguridad en todas las cadenas de valor de la organización

Para incorporar la responsabilidad de la seguridad vial en toda su cadena de valor, cumplir los requisitos legales y garantizar el cumplimiento de las normas viales como norma mínima, las organizaciones públicas y privadas deberían aplicar un sistema de gestión de la seguridad como ISO 45001 o ISO 39001.

- Como mínimo, las organizaciones deben adquirir vehículos que ofrezcan las máximas prestaciones de seguridad en todas las operaciones de su cadena de valor y responsabilizarse de la velocidad, la capacidad de conducción, el uso de equipos de protección adecuados y la selección de rutas.
- Las organizaciones deben informar sobre su impacto, objetivos, acciones y resultados en materia de seguridad.

### FUNDAMENTOS:

#### Sistemas de gestión de la seguridad

Cualquier organización requiere sistemas de gestión para operar de manera eficiente. Estos sistemas definen los objetivos y la misión de la organización, establecen políticas y procedimientos, y asignan responsabilidades para cumplir con las metas establecidas. Un sistema de gestión puede abarcar diferentes áreas de la organización, como la calidad de productos o servicios, la eficacia operativa, el comportamiento medioambiental y la salud y seguridad. Dependiendo del tamaño y la naturaleza de la organización, estos sistemas pueden ser simples o más complejos.

Un Sistema de Gestión de la Seguridad (SGS) puede ser independiente o estar integrado con otros tipos de sistemas de gestión. Un SGS proporciona un análisis detallado de los riesgos asociados con las operaciones de la organización. Además, define los incidentes de seguridad, identifica las políticas y prácticas preventivas, prescribe respuestas ante incidentes y fallos, y evalúa las intervenciones para mejorar continuamente.

Estos sistemas de gestión son fundamentales para informar a los empleados sobre los procedimientos que deben seguir, tanto para protegerse a sí mismos como a los demás con quienes interactúan en el entorno laboral. Además de proteger a los empleados de posibles daños, estos sistemas proporcionan información crucial a las partes interesadas externas, como socios comerciales, clientes, proveedores, bancos e inversores. Estas partes necesitan entender cómo opera la organización y confiar en que la alta dirección tiene el control y es capaz de gestionar y prevenir los riesgos que afectan al personal, la propiedad, el medio ambiente y los derechos humanos.

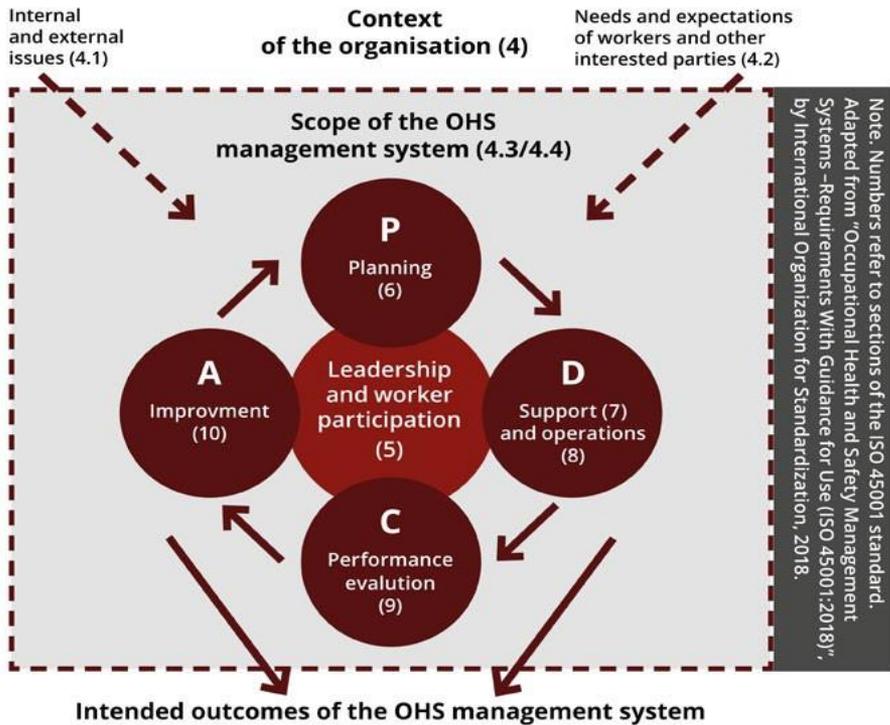
#### Normas de los sistemas de gestión

Para facilitar la implementación de sistemas de gestión, se han creado normas que establecen expectativas comunes para evaluar el desempeño de las organizaciones. Las normas más conocidas son las de la Organización Internacional de

Normalización (ISO). Las normas de gestión ISO ayudan a generar confianza en las relaciones entre empresas, asegurando que los intercambios cumplan con los estándares de calidad, así como con las expectativas en cuanto a impacto medioambiental y social. A nivel mundial, más de 1,2 millones de organizaciones están certificadas bajo la norma ISO 9001, que se centra en la gestión de la calidad. Además, más de 500.000 organizaciones cuentan con la certificación ISO 14001, que se enfoca en la gestión del impacto medioambiental<sup>99</sup>.

Casi 400.000 organizaciones han certificado su cumplimiento con la norma ISO 45001, que se refiere a la gestión de la salud y seguridad en el trabajo. Esta norma sigue la misma estructura que otras normas ISO de gestión, basada en el ciclo Planificar, Hacer, Comprobar, Actuar (PHCA), como se muestra en la FIGURA 11. Este proceso cíclico guía a las organizaciones a través de las fases de planificación, ejecución y evaluación, promoviendo la mejora continua y el enfoque en áreas clave de gestión.<sup>99</sup>

El proceso cíclico PHCA guía a las organizaciones en una mejora continua y centra la atención en áreas clave de la gestión.



**FIGURA 11.** ISO 45001 Sistema de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo.

**Normativa de seguridad vial**

La norma ISO 45001 considera las operaciones en carretera como parte del lugar de trabajo, destacando que un entorno laboral seguro no solo debe velar por el bienestar de los empleados y contratistas, sino también por el de la comunidad en general. Esta norma establece que «una organización es responsable de la salud y la seguridad en el trabajo de sus trabajadores y de otras personas que puedan verse afectadas por sus actividades»<sup>100</sup>. Dado que todas las organizaciones deben cumplir con los requisitos legales relacionados

con la seguridad laboral, como los límites de velocidad, el uso del cinturón de seguridad y las leyes sobre distracción al conducir, y considerando que el transporte por carretera es uno de los mayores riesgos de mortalidad por lesiones en muchas organizaciones, la seguridad vial debería ser un aspecto central dentro de los sistemas de gestión de la salud y la seguridad en el trabajo.

La norma específica para la gestión de la seguridad vial, ISO 39001, es una guía más avanzada para las organizaciones que ya implementan ISO 45001. Ambas normas están diseñadas para usarse conjuntamente, lo que permite a las organizaciones lograr mejores resultados en seguridad vial y generar mayores beneficios tanto para los empleados como para la comunidad.

Dado que los sistemas de gestión son una herramienta esencial para que las organizaciones demuestren el cumplimiento de las expectativas de socios comerciales, la comunidad y las autoridades gubernamentales, y considerando que la seguridad vial es clave para reducir los riesgos tanto para los empleados como para la sociedad, es crucial que las organizaciones que implementan la ISO 45001 incluyan la seguridad vial como un foco central para la medición, intervención, seguimiento y elaboración de informes. Sin embargo, actualmente solo una pequeña parte de las organizaciones que adoptan la norma ISO 45001 también aplican la norma ISO 39001, y muchas de las que usan la ISO 45001 no se enfocan en evaluar ni mejorar la seguridad vial. Aquellos encargados de realizar las certificaciones para el cumplimiento de la norma ISO 45001 deben asegurarse de que las organizaciones otorguen la debida importancia a la seguridad vial. Además, deben ser conscientes de que la norma ISO 39001 está disponible para facilitar una evaluación más completa y guiar futuras mejoras en este ámbito. Aunque la norma ISO 45001 aborda la seguridad vial de manera implícita, una mayor atención explícita podría facilitar su adopción. Las futuras actualizaciones y revisiones de la norma deberían enfocarse más claramente en la seguridad vial como parte fundamental de la salud y la seguridad en el trabajo.

### **Seguridad vial más allá de las instalaciones de la empresa**

Para maximizar su influencia en la seguridad vial, las organizaciones deben reconocer la importancia de este tema no solo en relación con la salud y seguridad laboral, sino también en cuanto a su responsabilidad sobre todas las personas que puedan verse afectadas por sus operaciones. Esto incluye a todos aquellos que comparten las carreteras con sus empleados a lo largo de todas las actividades de la organización, tanto dentro como fuera de sus instalaciones. A lo largo de los últimos 50 años, un enfoque especial en la salud y la seguridad en el trabajo dentro de las instalaciones ha permitido reducir drásticamente las muertes y lesiones laborales. Extender este compromiso más allá de las instalaciones de la organización, abarcando todas las actividades y lugares en los que tiene influencia, podría reducir significativamente el tercio de todas las muertes en carretera vinculadas al trabajo.

La norma ISO 45001 define el «lugar de trabajo» como un espacio bajo el control de la organización donde una persona debe estar o al que debe acudir por motivos laborales. Según esta norma, las responsabilidades de la organización respecto a la salud y seguridad laboral dependen del grado de control que la organización tenga sobre ese lugar de trabajo<sup>01</sup>. Esto implica que si un empleado conduce como parte de su trabajo, la organización tiene la responsabilidad de aplicar medidas preventivas en ese entorno, garantizando un espacio seguro. Esto implica que la organización tiene la responsabilidad de aplicar medidas preventivas en ese entorno, garantizando un espacio seguro. Estas medidas pueden incluir tecnología avanzada de seguridad para prevenir riesgos como el exceso de velocidad, la distracción al volante y otros peligros.

## RECOMENDACIÓN

# 5ª

Las organizaciones adoptan una cultura de la seguridad

Para establecer una cultura de seguridad que trascienda el simple cumplimiento de normas, las organizaciones deben promover el principio de «la seguridad ante todo», creando un entorno de trabajo lo más seguro posible para los empleados.

- Esto implica alentar a los trabajadores a identificar y reportar riesgos de seguridad sin temor a represalias o castigos, con la confianza de que la organización investigará los incidentes y tomará medidas correctivas, incorporando, cuando sea posible, las sugerencias de los empleados para mejorar procedimientos, productos y prácticas de seguridad.
- Además, la dirección debe comprometerse a adoptar políticas y procesos que garanticen una comunicación transparente sobre los resultados de seguridad. Esto incluye la notificación de incidentes de seguridad y la implementación de medidas de seguridad mejoradas, siempre en línea con el principio de que la seguridad es lo primero.

### FUNDAMENTOS:

El concepto de cultura de seguridad ha sido discutido en el ámbito de la gestión organizativa durante décadas y cobró relevancia a mediados de los ochenta tras los desastres como la explosión de la planta de Union Carbide en Bhopal, en 1984, y el accidente nuclear de Chernóbil, en 1986. Aunque no existe una definición única de cultura de la seguridad, existe consenso en que implica valores que priorizan la seguridad por encima de otros objetivos de la organización, políticas proactivas para mejorar la seguridad y conductas organizativas enfocadas en ella. El Health and Safety Executive (HSE) de Reino Unido define la cultura de la seguridad como «**la combinación de actitudes, valores y percepciones que influyen en cómo se hace realmente algo en el lugar de trabajo, más que en cómo debería hacerse**»<sup>102</sup>.

### Elementos de la cultura de la seguridad

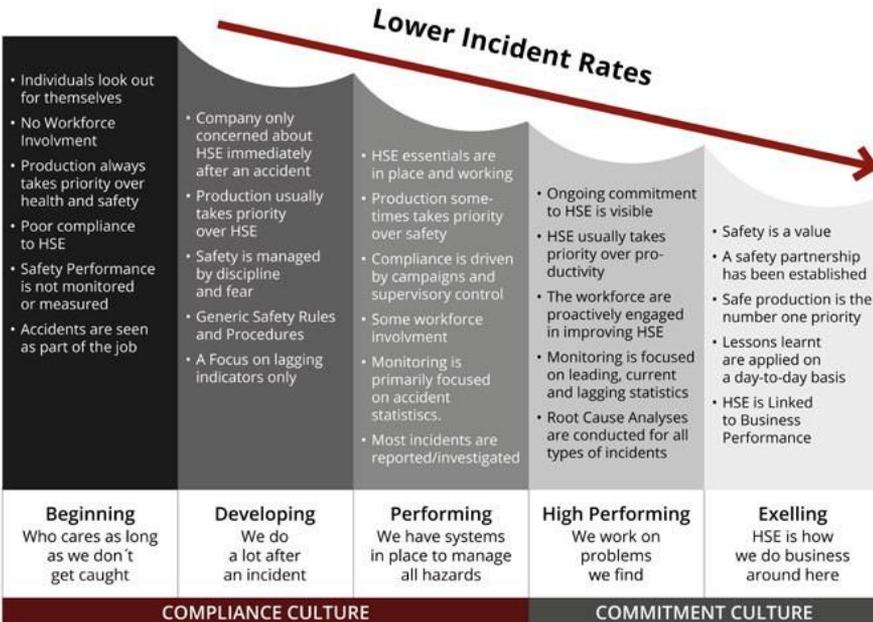
James Reason (1998) describe los elementos clave de una cultura de seguridad en su modelo. La FIGURA 12 ilustra cómo estos elementos individuales desempeñan funciones complementarias, con una cultura bien informada que proporciona una comprensión completa de los riesgos, una **cultura de presentación de informes** respaldada por un sistema centralizado de información sobre seguridad, una **cultura de aprendizaje** que puede analizar los datos del sistema de información para extraer conclusiones, y una **cultura flexible** que permite que las conclusiones sobre seguridad se traduzcan en mejoras en la práctica. Reason destaca que la cultura justa, que subyace a todos estos aspectos, es esencial para generar la confianza necesaria para que los empleados observen, informen y revisen sin temor a ser culpabilizados.



**FIGURA 12.** Modelo de cultura de la seguridad (Reason, 1998)

**Etapas de la evolución de la cultura de la seguridad**

El HSE británico desarrolló un modelo de madurez de la cultura de la seguridad basado en estudios previos sobre capacidad organizativa y cultura de la seguridad. Este modelo (FIGURA 13) muestra cómo las organizaciones pueden pasar de dar prioridad a la producción, aceptar los accidentes como inevitables y desatender los resultados de seguridad, a través de diferentes etapas de evolución. En las etapas más avanzadas, la seguridad se convierte en una prioridad central, se analizan los incidentes para identificar las causas profundas y se utilizan los datos para promover mejoras continuas en la seguridad.



**FIGURA 13.** Adaptación del modelo de madurez de la cultura de la seguridad del Health and Safety Executive (HSE) británico (Cooper, 2016).

## Compromiso de la organización

Una cultura positiva de seguridad apoya a las organizaciones en la responsabilidad sobre la seguridad vial en toda su huella operativa. Esto se logra estableciendo valores que prioricen la seguridad, creando capacidades para medir y reportar los resultados y guiando los procesos institucionales hacia la retroalimentación y la mejora continua.

El establecimiento de una cultura de seguridad es más efectivo cuando una organización se enfoca en tres elementos fundamentales: valores que anteponen la seguridad a otros objetivos, políticas y procesos que mejoren la seguridad de manera proactiva, y el comportamiento de los empleados en relación con la seguridad. Aunque cada uno de estos elementos es clave, su implementación conjunta es esencial para maximizar el impacto del sistema.

Los tres elementos clave de la cultura de la seguridad deben promoverse como un conjunto. Un estudio de M. D. Cooper (2016) reveló que, por sí solas, las percepciones o actitudes de seguridad no son suficientes para predecir los resultados de seguridad de una organización. Tampoco se encontró evidencia sólida de que solo cambiar valores y normas tuviera un impacto directo.

Sin embargo, la investigación mostró que las políticas y los procesos, junto con comportamientos enfocados en la seguridad, tienen un impacto significativo, especialmente cuando se combinan con valores que priorizan la seguridad. La Organización Internacional del Trabajo<sup>105</sup> recomienda los sistemas de gestión de la seguridad como medio para reforzar tanto los procesos como los comportamientos.

Las intervenciones para fomentar una cultura de seguridad deben centrarse tanto en la dirección como en los empleados. Cooper (2016)<sup>106</sup> hace hincapié en la evidencia consistente de que la causa raíz de alrededor del 80 % de los incidentes de seguridad en las organizaciones está relacionada con problemas de gestión y que, si bien el compromiso de los empleados es muy importante, la gestión debe ser el objetivo principal de las intervenciones de cultura de seguridad.

Establecer una cultura de seguridad que vaya más allá del simple cumplimiento de normas y reglamentos requiere un compromiso a largo plazo que involucre a toda la organización<sup>107</sup>.

Para fomentar el compromiso y promover la acción hacia la mejora de la seguridad vial en todas las áreas de la organización, las organizaciones deben crear una cultura de seguridad utilizando herramientas como los sistemas de gestión de seguridad y las normas ISO 39001 y 45001. Esto requiere equilibrar la atención en los tres elementos clave de la cultura de seguridad y trabajar tanto con la dirección como con los empleados para que el sistema sea efectivo.

## RECOMENDACIÓN

El sector de la automoción respalda los más altos niveles de seguridad organizativa y de los vehículos

# 6<sup>a</sup>

Para apoyar los esfuerzos de las organizaciones en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de salud y seguridad en el trabajo, asumir la responsabilidad de la seguridad vial en todas sus operaciones y aprovechar los beneficios de contar con vehículos más seguros en la flota global, el sector de automoción, incluidos los fabricantes de vehículos y equipos, debe:

- Asumir la responsabilidad de la seguridad vial a lo largo de todas sus operaciones, incluyendo la recopilación transparente de datos, la identificación de problemas, la implementación de intervenciones basadas en la evidencia y la presentación de informes sobre los avances alcanzados.
- Fabricar y comercializar los vehículos más seguros posibles para uso comercial y flotas, abarcando todas las aplicaciones laborales y organizativas, desde camiones pesados hasta motocicletas.
- Incorporar tecnologías de seguridad en los vehículos comercializados para uso comercial o de flotas que ayuden a las organizaciones a garantizar que sus vehículos cumplen todas las normas de tráfico y protegen a terceros de posibles daños, como la adaptación inteligente de la velocidad, la prevención de la conducción en condiciones de riesgo, los sistemas autónomos de frenado de emergencia, la detección de ángulos muertos, los sistemas de apoyo de carril y los sistemas de protección de usuarios vulnerables de la vía pública.
- Comercializar vehículos con el más alto nivel de prestaciones de seguridad para todos los mercados globales.
- Someter los vehículos comercializados para uso comercial o de flotas a pruebas realizadas por programas independientes de pruebas de consumidores para informar a los compradores de las organizaciones sobre las prestaciones de seguridad de sus productos.

### FUNDAMENTOS:

El sector de automoción desempeña un papel crucial en la mejora de la seguridad vial a nivel mundial. Los fabricantes de vehículos y proveedores de tecnología han realizado contribuciones significativas a la seguridad en los últimos 50 años, tanto por iniciativa propia como debido a la regulación. Un análisis de los sistemas de seguridad establecidos por las Normas Federales de Seguridad de los Vehículos de Motor en Estados Unidos indica que las tecnologías introducidas entre 1960 y 2012 salvaron más de 613.000 vidas<sup>108</sup>. Este logro resalta el enorme potencial del sector de automoción y, con la aparición de tecnologías avanzadas, se amplían aún más las oportunidades para mejorar la seguridad de los vehículos. Dado que los accidentes de tráfico continúan siendo la principal causa de muerte entre niños y jóvenes de 5 a 29 años y la duodécima causa de muerte en todas las edades, las responsabilidades del sector de automoción aún están lejos de cumplirse, tanto como diseñadores y productores de vehículos, como organizaciones globales capaces de influir en la seguridad a través de su amplia presencia.

## Organizaciones del sector de la automoción

El sector de la automoción tiene un impacto global considerable: produce 93 millones de vehículos al año, emplea directamente a más de 8 millones de personas y hasta 50 millones de manera indirecta. Además, adquiere 112 millones de toneladas de materiales al año y representa más del 5 % de los puestos de trabajo en el sector manufacturero mundial.<sup>109 110 111</sup>

Un compromiso del sector de la automoción para aprovechar este impacto y fomentar esfuerzos similares en otros sectores representaría una contribución significativa a la seguridad vial mundial. El sector podría comenzar garantizando que sus operaciones cumplan con los más altos estándares de seguridad vial, tanto dentro de sus instalaciones como fuera de ellas, cuando sus vehículos corporativos circulan por las vías públicas. El mismo compromiso de utilizar la mejor tecnología de seguridad en todos los vehículos, garantizar que los vehículos cumplen todos los códigos de circulación y seleccionar las rutas más seguras podría exigirse a toda la cadena de valor del sector como requisito previo para las empresas que suministran materias primas o distribuyen productos acabados.

El sector de la automoción tiene la capacidad única de dar un paso más que podría mejorar significativamente la seguridad de todo el tráfico comercial y organizativo. La Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles informa que el sector producirá 26 millones de vehículos comerciales en 2023.<sup>112</sup> Estos vehículos pueden diseñarse y comercializarse con tecnologías ya existentes que reducen el riesgo para todos los usuarios de la carretera, garantizando que solo se utilicen de manera segura y respetando las normas de tráfico. Características como los limitadores de velocidad, los dispositivos de bloqueo del cinturón de seguridad, la prevención de la fatiga del conductor y otras tecnologías avanzadas que evitan los efectos de los errores humanos al conducir son coherentes con las obligaciones de las organizaciones en términos de salud y seguridad en el trabajo, y deberían instalarse en todos los vehículos vendidos con fines comerciales. Este enfoque permitirá avanzar en la seguridad vial a gran escala, ofreciendo un medio eficiente y eficaz para que las organizaciones cumplan con sus responsabilidades hacia sus empleados y las comunidades en las que operan.

## Diseño y comercialización de vehículos

La seguridad de los vehículos comerciales desempeña un papel clave en la seguridad vial a nivel mundial. No solo contribuye a materializar los compromisos organizativos en esta materia, sino que también resulta crucial debido a que estos vehículos suelen operar en condiciones de particular riesgo. El tamaño y peso de muchos vehículos comerciales representan un peligro significativo, ya que su elevada energía cinética aumenta el riesgo de accidente en comparación con otros usuarios de la vía. Además, su estructura limita la visibilidad y dificulta las maniobras, especialmente en entornos con peatones, ciclistas y otros usuarios vulnerables. Otro factor que incrementa el riesgo es la frecuencia de uso de estos vehículos. Cuanto mayor es la exposición al tráfico, mayor es la posibilidad de accidentes, especialmente cuando la fatiga del conductor entra en juego.

Un estudio reciente sobre accidentes de vehículos comerciales pesados en Suecia reveló que aún hay un margen considerable para mejorar la seguridad. El estudio incluyó un panel de expertos que examinó a fondo casos de atropellos mortales de usuarios vulnerables de la vía por vehículos pesados. Los expertos analizaron los datos del

sistema de accidentes de la Administración Sueca de Transportes, que registra de forma detallada todos los siniestros mortales en Suecia. Revisaron específicamente los casos en los que un vehículo pesado de transporte de mercancías (>3,5 toneladas) estuvo involucrado en la muerte de un peatón, ciclista o motociclista. Los resultados mostraron que, entre 2015 y 2020, ocurrieron 63 incidentes de este tipo, de los cuales el 59 % podrían haberse evitado si los vehículos hubieran estado equipados con sistemas de seguridad activa o pasiva, como los descritos en la TABLA 4<sup>13</sup>.

Sistemas de seguridad activa	Sistemas de seguridad pasiva
Frenado automático de emergencia	Protección antiempotramiento frontal
Bloqueo antialcohol	Protección pasiva para usuarios/as vulnerables: bordes afilados y salientes
Asistencia a la frenada	Protección pasiva para usuarios/as vulnerables: absorción de energía delantera
Sistema de información de ángulo muerto	Protección antiempotramiento trasera
Visión directa	Protección antiempotramiento lateral
Adaptación inteligente de la velocidad	Airbag para protección de usuarios/as vulnerables
Sistema de información de salida en movimiento	Protección de las ruedas
Seguridad de marcha atrás	
Visión periférica	

**TABLA 4.** Contramedidas de seguridad para vehículos pesados consideradas en el estudio sueco (Willstrand et al., 2024).

Dado su impacto en la seguridad vial, los vehículos industriales deben diseñarse y comercializarse con los más altos estándares de seguridad. El sector de la automoción tiene la responsabilidad de satisfacer la demanda de otras organizaciones y, al mismo tiempo, cumplir con sus propias obligaciones en materia de salud y seguridad laboral. Para ello, debe ofrecer vehículos comerciales lo más seguros posible. Los fabricantes de vehículos comerciales y de flotas también deberían someter sus modelos a pruebas de seguridad independientes.

Esto permitiría a los compradores contar con información objetiva sobre el desempeño en seguridad de cada vehículo. Los fabricantes de equipos de automoción deberían proporcionar tecnologías de retroadaptación siempre que sea posible para permitir que los vehículos comerciales más antiguos se actualicen con las últimas mejoras de seguridad.

### **Disparidades en la seguridad de los vehículos a nivel mundial**

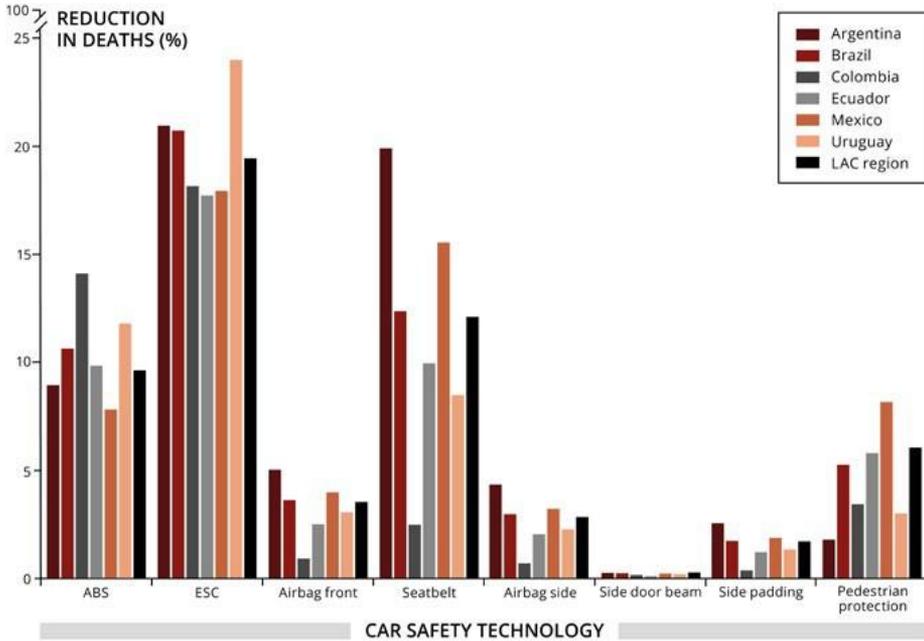
Alrededor del 92 % de las muertes en carretera en todo el mundo ocurren en países de renta media y baja. En términos de población, la tasa de mortalidad vial en países de renta media es el doble que en los de renta alta y en los países de renta baja, casi el triple. Si bien estos datos se deben a múltiples factores, como la infraestructura vial y la gestión del tráfico, también existen grandes diferencias en la seguridad de los vehículos entre los países de renta alta y los países de renta baja y media



El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de 2018 identificó ocho normas prioritarias de seguridad de los vehículos de las Naciones Unidas (enumeradas en el TABLA 5) como esenciales para mejorar la seguridad en los vehículos<sup>114</sup>. El Informe de situación señala que 124 países de renta baja y mediano exigen ninguna o sólo una de estas normas prioritarias. Un estudio sobre la seguridad de los vehículos en la región de América Latina y el Caribe (ALC) estimó los beneficios de la adopción de estas normas, concluyendo que el número total de muertes por accidentes de tráfico en la región podría reducirse en un 28 % si todos los vehículos estuvieran equipados de este modo. La FIGURA 14 refleja los efectos de las ocho tecnologías de seguridad de los vehículos en los países de la región ALC<sup>115</sup>. Un estudio similar centrado en los beneficios para las naciones del sudeste asiático de la adopción de tecnologías de seguridad para vehículos encontró impactos potenciales de magnitud comparable<sup>116</sup>.

<b>Reglamento de la ONU sobre seguridad de los vehículos</b>	<b>Tecnología</b>
Reglamentos 94 y 95 de la ONU: Protección contra impactos frontales y laterales, y resistencia al choque en pruebas de impacto a velocidades específicas	Sujeción de los ocupantes, airbags (frontales y laterales), estructura lateral y acolchado, y largueros de las puertas laterales
Reglamento 140 de la ONU: control electrónico de estabilidad; evita el derrape y la pérdida de control, requiere frenos antibloqueo	Control electrónico de estabilidad
Normativa 78 de la ONU: frenos antibloqueo para motocicletas; ayudan a mantener el control durante una frenada de emergencia	Frenos antibloqueo para motocicletas
Reglamento 127 de la ONU: protección delantera para los peatones; modificaciones del frontal del vehículo para reducir la gravedad de las lesiones en caso de atropello	Diseño del frontal del vehículo
Reglamentos 14, 16 y 129 de la ONU: cinturón de seguridad, anclajes del cinturón de seguridad y sistemas de retención para niños	Sistemas de retención para ocupantes

**TABLA 5.** Normas de seguridad de vehículos prioritarias de la ONU y tecnologías existentes asociadas (Organización Mundial de la Salud, 2018).



**FIGURA 14.** Reducción de la mortalidad derivada de la adopción de ocho normas de la ONU en Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, México, Uruguay y la región de América Latina y el Caribe (Bhalla y Gleason, 2020).

En 2022, la Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles (OICA) publicó un manifiesto en el que pedía a los gobiernos de todo el mundo que pusieran a todos los miembros del sector de la automoción al mismo nivel, estableciendo requisitos obligatorios de seguridad para todos los vehículos nuevos vendidos en su territorio<sup>117</sup>. De tener éxito, este planteamiento impediría efectivamente la venta en todos los países de vehículos sin el equipamiento de seguridad fundamental. Sin embargo, dado la magnitud de la negociación y la acción geopolítica y gubernamental a nivel nacional necesarias para alcanzar este objetivo en más de 100 países de renta media y baja, y la baja probabilidad de éxito, el sector de la automoción debería considerar un acuerdo voluntario entre sus miembros. Este acuerdo consistiría en vender únicamente a los países de renta media y baja vehículos equipados con la tecnología establecida en las normas de seguridad prioritarias de la ONU, como una alternativa viable, práctica y oportuna.

## Relevancia de las recomendaciones de la CAE para los países de renta baja y media

El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023 ofrece pruebas alentadoras de la reducción de las muertes por accidentes de tráfico en todo el mundo entre 2010 y 2021, lo que hace albergar esperanzas de que hayamos visto el punto álgido del problema mundial y estemos experimentando el comienzo de un declive a más largo plazo. Sin embargo, los datos no son homogéneamente positivos. Los países de renta baja y media siguen representando el 92 % del total de muertes en carretera, y las mejoras a lo largo de la década se observaron principalmente en los países de renta alta.

En particular, la región de África, anfitriona de la 4ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, vio un aumento del 17 % en el número de muertes por accidentes de tráfico durante el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial, y continúa siendo la región con la tasa de mortalidad más alta por accidentes de tráfico en el mundo. Los países de renta baja y media siguen enfrentando serios desafíos para mejorar la seguridad vial, como la existencia de prioridades contrapuestas, la limitada capacidad de los gobiernos locales, y las complicaciones derivadas de factores geográficos, geopolíticos y geodemográficos.

Ante estos retos, las recomendaciones del Comité Académico de Personas Expertas no ofrecen una solución única ni universal, pero sí presentan caminos adicionales para avanzar. Sin embargo, estas recomendaciones sí ofrecen vías adicionales para avanzar. Tanto el aprovechamiento de los principios de salud y seguridad en el trabajo como el uso del poder de la contratación pública podrían aplicarse en distintos contextos, junto con otras estrategias, y generar beneficios adicionales sin consumir de manera significativa los recursos limitados disponibles.

### Salud y seguridad en el trabajo

El marco de gobierno nacional para los programas de salud y seguridad en el trabajo no está presente en todos los países, y es más común en los países de renta alta que en los de renta baja y media. No obstante, la Organización Internacional del Trabajo (OIT) informa que casi todos sus 187 Estados miembros tienen una autoridad o entidad responsable de la salud y la seguridad en el trabajo. En África, de los 55 países miembros de la OIT, 22 han ratificado el Convenio n.º 155 y 15 han ratificado el Convenio n.º 187 de la OIT. Veintiún Estados miembros africanos cuentan con una política nacional de salud y seguridad en el trabajo<sup>119</sup>.

Los organismos internacionales están trabajando para mejorar la salud y la seguridad en el trabajo en los países de renta baja y media. En África, por ejemplo, se están realizando esfuerzos para fomentar este tipo de programas, incluida la colaboración anunciada en 2023 entre la Organización Mundial de la Salud, la Agencia de Desarrollo de la Unión Africana (AUDA-NEPAD) y la Organización Internacional del Trabajo (OIT) para reforzar las capacidades de los países africanos para proporcionar medidas de salud y seguridad en el trabajo a los trabajadores sanitarios<sup>120</sup>. Una mayor concienciación sobre el potencial de las

normas, la regulación y el cumplimiento de la salud y la seguridad en el trabajo para mejorar la seguridad vial puede suponer un incentivo adicional para reforzar los programas de salud y seguridad en el trabajo en los países de renta baja y media

### **Contratación**

Los países de renta baja y media gastan una mayor proporción de su PIB en contratación pública que los países de renta alta. Las naciones africanas gastan un promedio del 17 % del PIB en obras públicas, bienes y contratos de servicios<sup>121</sup>, una tasa superior al promedio de contratación pública en las naciones de bajos ingresos, como constata Djankov, et al., 2016<sup>122</sup>. La contratación pública es una herramienta especialmente prometedora para las ciudades. Haselmeyer (2022) menciona que, según investigaciones del Chicago Council on Global Affairs, las ciudades pueden diseñar procesos de contratación que incentiven avances en los servicios sociales. Un ejemplo de esto es un programa de comidas escolares en Bogotá que mejoró la calidad y entrega de las comidas al cambiar la forma en que la ciudad realizaba las contrataciones<sup>123</sup>. Las ciudades innovadoras de países de renta baja y media, como las que participan en la nueva Alianza de Ciudades para la Seguridad Vial (ACRoS), que se está financiando a través del Fondo de Seguridad Vial de la ONU<sup>124</sup>, y las quince ciudades africanas destacadas en el informe *Walking and Cycling in Africa*<sup>125</sup> del Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente, podrían seguir este tipo de enfoques para resolver problemas locales de seguridad vial.

El Comité Académico de Personas Expertas reconoce la importancia de los pilares de la seguridad vial y resalta el enfoque que coloca la seguridad en el centro como la forma más eficaz de aplicar estas herramientas. A medida que los países de renta baja y media continúan con sus esfuerzos a través de políticas gubernamentales y asociaciones con la sociedad civil, utilizando herramientas basadas en evidencia en cada uno de los pilares (Gestión de la Seguridad Vial, Carreteras y Movilidad Seguras, Vehículos Seguros, Usuarios de la Vía Seguros y Respuesta tras un accidente) el Comité Académico de Personas Expertas recomienda que estos países también consideren los beneficios de los principios de salud y seguridad en el trabajo y el uso de la contratación pública para impulsar acciones de seguridad vial entre todas las organizaciones de su región.

# Resumen y prioridades



Las recomendaciones de este informe combinan la experiencia y los conocimientos del Comité Académico de Personas Expertas, ofrecen una vía para mejorar la seguridad vial que complementa las actividades ya en marcha y pueden suponer un impulso significativo para reducir las muertes y lesiones graves en las carreteras a nivel global. El enfoque central de estas recomendaciones trata de involucrar a todo tipo de organizaciones en la mejora de la seguridad vial como parte de sus responsabilidades de salud y seguridad en el trabajo.

## **Este planteamiento ofrece oportunidades y mejoras de eficiencia muy interesantes:**

- En primer lugar, hay que prestar atención a la magnitud del problema de los accidentes laborales. Aproximadamente un tercio de las muertes globales por accidentes de tráfico (hasta 400,000 al año) involucran a conductores en su puesto de trabajo.
- En segundo lugar, el empresario tiene el poder (y la responsabilidad) de gestionar el riesgo vial mediante soluciones tecnológicas y prácticas seguras. Los principales factores de riesgo, como la velocidad, la conducción en condiciones de riesgo y el uso del cinturón de seguridad, pueden controlarse con la tecnología.
- En tercer lugar, las organizaciones tienen el deber en materia de salud y seguridad en el trabajo de proteger tanto a sus empleados cuando utilizan las carreteras por motivos laborales, así como a las demás personas de la comunidad con las que comparten las carreteras. Casi todos los países cuentan con una autoridad de salud y seguridad en el trabajo.
- Por último, existen prácticas de prevención muy eficaces y herramientas como las normas de los sistemas de gestión de la seguridad, las auditorías y los procesos de certificación, ampliamente disponibles.

**Las recomendaciones se centran en algunas de las partes interesadas y acciones específicas:**

- Los gobiernos pueden aclarar que las expectativas en materia de salud y seguridad en el trabajo se extienden a las carreteras. Las ciudades pueden utilizar su poder de innovación para reformar sus procesos de contratación en beneficio social, incluyendo la seguridad vial.
- Los proveedores de financiación pueden incluir la seguridad vial entre los factores medioambientales, sociales y de gestión utilizados para evaluar el riesgo de las inversiones empresariales.
- El sector de la automoción puede proporcionar vehículos comerciales equipados con el máximo nivel de seguridad para que los empresarios gestionen eficazmente el riesgo vial.
- Las organizaciones pueden dar el primer paso utilizando las tecnologías disponibles para garantizar que sus vehículos obedecen todas las leyes de tráfico y circulan por las carreteras más seguras. Simplemente cumpliendo su cometido y las leyes de tráfico, las organizaciones pueden reducir las muertes en carretera relacionadas con el trabajo en al menos un 50 %.

El Comité Académico de Personas Expertas plantea estas recomendaciones como medidas eficaces para lograr un avance mundial en materia de seguridad vial. No se necesita una nueva autoridad para aplicar los principios de salud y seguridad en el trabajo a las carreteras como tampoco se necesita más investigación para conseguir que las organizaciones cumplan con sus responsabilidades. Resolver el problema de las muertes en carretera asociadas al trabajo no resolverá el reto global de la seguridad vial en el mundo, pero basta con dar un primer paso (garantizar que los desplazamientos relacionados con el trabajo cumplan las leyes de circulación) para salvar al menos 200.000 vidas al año, lo que contribuiría a lograr un gran impulso para lograr nuestro objetivo.

**Recomendaciones del Comité Académico de Personas Expertas para la 4ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial**

TEMA	RECOMENDACIONES
<p><b>1</b> La integración de la seguridad vial en las normativas y buenas prácticas de seguridad laboral</p>	<p><b>Para prevenir muertes y lesiones por accidentes de tráfico que afecten a empleados y terceros,</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· las organizaciones públicas y privadas deben incorporar la seguridad vial en la gestión sistemática de su entorno laboral, como lo exige la legislación en salud y seguridad en el trabajo.</li> <li>· El cumplimiento de las mejores prácticas en seguridad vial debe ser una norma clave de salud y seguridad en el trabajo y una responsabilidad prioritaria de las organizaciones.</li> <li>· Se deben implementar actividades de prevención para abordar los riesgos de seguridad vial en toda la estructura de la organización y se deben medir y notificar como parte de la supervisión del cumplimiento de la salud y la seguridad en el trabajo.</li> <li>· La aplicación de las leyes de tráfico también debería encargarse de garantizar su cumplimiento cuando se cometan infracciones en la vía pública, y sancionar a la organización por no adoptar las medidas de seguridad adecuadas, conforme a las leyes de salud y seguridad en el trabajo.</li> </ul>
<p><b>2</b> Las organizaciones gubernamentales marcan el ejemplo y las ciudades toman la delantera</p>	<p><b>Para aprovechar todo el potencial de los gobiernos y las organizaciones gubernamentales en la mejora de la seguridad vial a nivel mundial:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Los gobiernos nacionales, administraciones locales y las organizaciones internacionales deberían utilizar su influencia como líderes y modelos, su poder como grandes empleadores y su autoridad como reguladores y encargados de hacer cumplir la ley, para promover acciones de seguridad vial basadas en el enfoque del sistema que pone la seguridad en el centro.</li> <li>· En particular, las administraciones locales pueden desempeñar un papel clave si utilizan su capacidad de innovación para demostrar cómo la salud y la seguridad en el trabajo pueden ser esenciales para avanzar en la seguridad vial.</li> <li>· Las administraciones locales, gobiernos nacionales y de otras jurisdicciones deben ser explícitos sobre las responsabilidades de las organizaciones en materia de seguridad vial como parte de sus obligaciones en materia de salud y seguridad en el trabajo. Los gobiernos deben dejar en claro su intención de supervisar y hacer cumplir estas responsabilidades de manera regular. Las administraciones locales, gobiernos nacionales y de otras jurisdicciones, deberían aprovechar su poder de contratación para fomentar mejores prácticas de seguridad vial entre las organizaciones con las que mantienen relaciones comerciales, así como en los programas y proyectos que financian.</li> <li>· El sistema de las Naciones Unidas debería servir de modelo al demostrar la importancia de la seguridad vial como parte integral de la salud y la seguridad en el trabajo, debido a su influencia de liderazgo en países de cualquier nivel de renta.</li> </ul>

TEMA	RECOMENDACIONES
<p><b>3 La seguridad vial en las decisiones financieras</b></p>	<p><b>Con el fin de incentivar la acción organizativa para mejorar la seguridad vial, los agentes financieros, como bancos, inversores, compañías de seguros y auditores, deberían:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Exigir explícitamente que las organizaciones aborden activamente la seguridad vial en sus cadenas de valor como condición para participar en sus proyectos financieros.</li> <li>· Requerir que las entidades que reciben fondos de inversión implementen un proceso de garantía que incluya la elaboración de informes sobre su huella de seguridad vial a lo largo de sus cadenas de valor, el establecimiento de objetivos para reducir accidentes y la aplicación de intervenciones basadas en evidencia cuando sea necesario para minimizar o eliminar accidentes graves.</li> <li>· Además, las iniciativas de colaboración financiera, como los PIR (Principios para la Inversión Responsable) y los PBR (Principios para la Banca Responsable), deberían incorporar la seguridad vial como un componente clave en los factores medioambientales, sociales y de gobernanza al evaluar la sostenibilidad de las inversiones, y desarrollar guías para que los inversores y bancos las utilicen en la evaluación de los resultados relacionados con la seguridad vial.</li> </ul>
<p><b>4 Máximos niveles de seguridad en todas las cadenas de valor organizativas</b></p>	<p><b>Para incorporar la responsabilidad de la seguridad vial en toda su cadena de valor, cumplir los requisitos legales y garantizar el cumplimiento de las normas viales como un estándar mínimo, las organizaciones públicas y privadas deben:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Aplicar un sistema de gestión de la seguridad como ISO 45001 o ISO 39001.</li> <li>· Como mínimo, para todo uso de la carretera relacionado con las operaciones a lo largo de su cadena de valor, las organizaciones deben adquirir vehículos con las máximas prestaciones de seguridad y asumir la responsabilidad de la velocidad, la aptitud para la conducción, el uso de equipos de protección adecuados y la selección de rutas.</li> <li>· La organización debe informar sobre su impacto, objetivos, acciones y resultados en materia de seguridad.</li> </ul>



TEMA	RECOMENDACIONES
<p><b>5</b> Las organizaciones adoptan una cultura de la seguridad</p>	<p><b>Para establecer una cultura de seguridad que trascienda el simple cumplimiento de normas, las organizaciones deben promover el principio de «la seguridad ante todo», creando un entorno de trabajo lo más seguro posible para los empleados.</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Esto implica alentar a los trabajadores a identificar y reportar riesgos de seguridad sin temor a represalias o castigos, con la confianza de que la organización investigará los incidentes y tomará medidas correctivas, incorporando, cuando sea posible, las sugerencias de los empleados para mejorar procedimientos, productos y prácticas de seguridad.</li> <li>· Además, la dirección debe comprometerse a adoptar políticas y procesos que garanticen una comunicación transparente sobre los resultados de seguridad. Esto incluye la notificación de incidentes de seguridad y la implementación de medidas de seguridad mejoradas, siempre en línea con el principio de que la seguridad es lo primero.</li> </ul>
<p><b>6</b> El sector de la automoción respalda los más altos niveles de seguridad organizativa y de los vehículos</p>	<p><b>Para apoyar los esfuerzos de las organizaciones en el cumplimiento de sus obligaciones en materia de salud y seguridad en el trabajo, asumir la responsabilidad de la seguridad vial en todas sus operaciones y aprovechar los beneficios de contar con vehículos más seguros en la flota global, el sector de automoción, incluidos los fabricantes de vehículos y equipos, debe:</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>· Asumir la responsabilidad de la seguridad vial a lo largo de todas sus operaciones, incluyendo la recopilación transparente de datos, la identificación de problemas, la implementación de intervenciones basadas en la evidencia y la presentación de informes sobre los avances alcanzados.</li> <li>· Fabricar y comercializar los vehículos más seguros posibles para uso comercial y flotas, abarcando todas las aplicaciones laborales y organizativas, desde camiones pesados hasta motocicletas.</li> <li>· Incorporar tecnologías de seguridad en los vehículos comercializados para uso comercial o de flotas que ayuden a las organizaciones a garantizar que sus vehículos cumplen todas las normas de tráfico y protegen a terceros de posibles daños, como la adaptación inteligente de la velocidad, la prevención de la conducción en condiciones de riesgo, los sistemas autónomos de frenado de emergencia, la detección de ángulos muertos, los sistemas de apoyo de carril y los sistemas de protección de usuarios vulnerables de la vía pública.</li> <li>· Comercializar vehículos con el más alto nivel de prestaciones de seguridad para todos los mercados globales.</li> <li>· Someter los vehículos comercializados para uso comercial o de flotas a pruebas realizadas por programas independientes de pruebas de consumidores para informar a los compradores de las organizaciones sobre las prestaciones de seguridad de sus productos.</li> </ul>

# Miembros del Comité Académico de Personas Expertas

**PRESIDENTE: Profesor Claes Tingvall**

AFRY; Universidad Tecnológica de Chalmers;  
Centro de Investigación de Accidentes de la Universidad de Monash,  
Melbourne

**SECRETARIO: Dr. Jeffrey Michael**

Profesor distinguido, Universidad Johns Hopkins

**SECRETARÍA: Eva Björk**

Director de Operaciones Internacionales - Vision Zero  
Academy Administración Sueca de Transportes

**OBSERVADOR: Kenneth Svensson**

Asesor Especial de Seguridad Vial - Vision Zero Academy  
Administración Sueca de Transportes

**MIEMBROS DEL COMITÉ:**

**Profesor Asociado Peter Andersson**

Departamento de Derecho, Universidad de Gotemburgo

**Samantha Cockfield**

Director General Ejecutivo de Seguridad Vial,  
Comisión de Accidentes de Transporte, Victoria

**Profesor Eric Dumbaugh**

Universidad Atlántica de Florida

**Alejandro Furas**

Secretario General de Latin NCAP

**Dr. Melekidzedeck Khayesi**

Organización Mundial de la Salud

**Profesora asociada Maria Krafft**

Administración Sueca de Transportes

**Peter Larsson**

Asesor Principal sobre Seguridad Vial, Administración Sueca de Transportes

**Profesor Anders Lie**

AFRY; Universidad Tecnológica de Chalmers

**Profesora Maria Segui-Gomez**

Johns Hopkins  
Escuela de Salud Pública;  
Universidad Pontificia de Comillas

**Profesor Fred Wegman**

Universidad Tecnológica de Delft

**Emilie Westholm**

Responsable de Inversiones  
Responsables y Gobierno Corporativo,  
Folksam

**Profesor Shaw Voon Wong**

Universidad de Putra

**Agradecimientos:**

El Comité Académico de Personas Expertas agradece la ayuda de la Dra. Anna Vadeby, del Instituto Nacional Sueco de Investigación sobre Carreteras y Transportes, en la estimación del beneficio potencial de las medidas de prevención.

## Referencias

1. Comité Académico de Personas Expertas (2019). Salvar vidas más allá de 2020: próximos pasos Recomendaciones del Comité Académico de Personas Expertas para la 4ª Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial Por encargo de la Administración Sueca de Transportes  
Fuente: [https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/c65bb9192abb44d5b26b633e70e0be2c/200113\\_final-report-single.pdf](https://www.roadsafetysweden.com/contentassets/c65bb9192abb44d5b26b633e70e0be2c/200113_final-report-single.pdf)
2. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales de las Naciones Unidas. (2017). Los 17 objetivos  
Fuente: <https://sdgs.un.org/goals>
3. Banco Mundial. (2024). Practice note on using rated criteria to select civil works contractors in the transport sector. Washington, DC. Licencia: Creative Commons Reconocimiento CC por 3.0.
4. Organización Internacional del Trabajo (2022). Un entorno de trabajo seguro y saludable es un principio y derecho fundamental en el trabajo  
Fuente: [https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed\\_dialogue/@lab\\_admin/documents/publication/wcms\\_850673.pdf](https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_dialogue/@lab_admin/documents/publication/wcms_850673.pdf)
5. Organización Mundial de la Salud (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Ginebra; Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
6. Organización Mundial de la Salud (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Ginebra; Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
7. Organización Mundial de la Salud (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Ginebra; Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
8. Kullgren, A., Stigson, H., Rizzi, M., & Tingvall, C. (2023). Fatalities in value chains— an attempt to classify road traffic crashes in accordance with the United Nations General Assembly resolution 74/299. *Traffic Safety Research*, 5, 000027. <https://doi.org/10.55329/mcmr2018>
9. Murray, W. (2007). Proyecto mundial de revisión de la seguridad vial en el trabajo (WORS). Repositorio digital de la QUT: <http://eprints.qut.edu.au>
10. Mock, Charles & Adjei, Samuel & Acheampong, Frederick & DeRoo, Lisa & Simpson, Kate. (2005). Occupational Injuries in Ghana. *International journal of occupational and environmental health*. 11. 238-45. [10.1179/107735205800246028](https://doi.org/10.1179/107735205800246028).
11. Lilley, R., Davie, G., Horsburgh, S., McNoe, B., Driscoll, T. (2023). Societal burden of work on injury deaths in New Zealand, 2005–14: An observational study, *SSM - Population Health*, Volume 21, 2023, 101353, ISSN 2352-8273, <https://doi.org/10.1016/j.ssmph.2023.101353>. (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2352827323000186>).
12. Concha-Barrientos, M., Nelson, D.I., Fingerhut, M., Driscoll, T. and Leigh, J. (2005). The global burden due to occupational injury. *Am. J. Ind. Med.*, 48: 470-481. <https://doi.org/10.1002/ajim.20226>
13. Behera, D.K., Singh, S.K., Choudhury, D.K. (2022). The burden of transport injury and riskfactors in India from 1990 to 2019: evidence from the global burden of disease study. *Archives of Public Health* (2022) 80:204. <https://doi.org/10.1186/s13690-022-00962-8>
14. Adminaite, D., Jost, G., Stipdonk, H., Ward, H. (2017). Tapping the potential for reducing work-related road deaths and injuries. Consejo Europeo de Seguridad para el Transporte PIN Flash Report 33.
15. Kullgren A., Stigson H., Rizzi M. (2023). Tingvall C. Fatalities in value chains - an attempt to classify road traffic crashes in accordance with the UN General Assembly resolution 74/299. *Traffic safety research*, Case report 2023.
16. Adminaité-Fodor, D., Jost, G. (2020). How to improve the safety of goods vehicles in the EU? European Transport Safety Council PIN Flash Report 39.

17. Organización Mundial de la Salud (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Ginebra; Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
18. Informe de Monitoreo Global sobre las Estimaciones Conjuntas de la Carga Laboral de Enfermedad y Lesión, 2000-2016. (2021). Ginebra: Organización Mundial de la Salud y Organización Internacional del Trabajo Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
19. Organización Mundial de la Salud (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Ginebra; Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
20. Peters, L., Jenkins, J., Ntramah, S., Vincent, J., Hayombe, P., Owino, F., Opiyo, P., Johnson, T., Santos, R., Mugisha, M., Chetto, R. (2023). COVID-19 and the Motorcycle Taxi Sector in Sub-Saharan African Cities: A Key Stakeholders' Perspective. *Transportation Research Record* 2023 2677:4, 751-764.
21. Kiwango, G., Katopola, D., Francis, F, Möller, J., Hasselberg, M. (2024). A systematic review of risk factors associated with road traffic crashes and injuries among commercial motorcycle drivers, *International Journal of Injury Control and Safety Promotion*, 31:2, 332-345, DOI: 10.1080/17457300.2024.2319628.
22. Organización Mundial de la Salud (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Ginebra; Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
23. Organización Mundial de la Salud (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Ginebra; Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
24. Adminaite, D., Jost, G., Stipdonk, H., Ward, H. (2017). Tapping the potential for reducing work-related road deaths and injuries. Consejo Europeo de Seguridad para el Transporte PIN Flash Report 33.
25. Mock, Charles & Adjei, Samuel & Acheampong, Frederick & DeRoo, Lisa & Simpson, Kate. (2005). Occupational Injuries in Ghana. *International journal of occupational and environmental health*. 11. 238-45. 10.1179/107735205800246028.
26. Adminaite, D., Jost, G., Stipdonk, H., Ward, H. (2017). Tapping the potential for reducing work-related road deaths and injuries. Consejo Europeo de Seguridad para el Transporte PIN Flash Report 33.
27. Carvalho Malta, Deborah & Bernal, Regina & Vasconcelos, Nádia & Ribeiro, Adalgisa & Vasconcelos, Lêda & Machado, Elaine. (2023). Commuting and work-related accidents among employed Brazilians, National Survey of Health 2013 and 2019. *Revista Brasileira de Epidemiologia*. 26. 10.1590/1980-549720230006.supl.1.
28. Kullgren, A., Stigson, H., Rizzi, M., & Tingvall, C. (2023). Fatalities in value chains—an attempt to classify road traffic crashes in accordance with the United Nations General Assembly resolution 74/299. *Traffic Safety Research*, 5, 000027. <https://doi.org/10.55329/mcmr2018>
29. Vadeby, A. (2023). How many lives could be saved if everyone complied with the speed limit? A case study from Sweden. *Transportation Research Procordia*, 72, 3024–3030.
30. Elvik, R., Vadeby, A., Hels, T., van Schagen, I. (2019). Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. *Accident Analysis and Prevention*, Volume 123, 114–122. DOI: 10.1016/j.aap.2018.11.014.
31. Elvik, R., Vadeby, A., Hels, T., van Schagen, I. (2019). Updated estimates of the relationship between speed and road safety at the aggregate and individual levels. *Accident Analysis and Prevention*, Volume 123, 114–122. DOI: 10.1016/j.aap.2018.11.014.
32. Blomberg, R. D., Peck, R. C., Moskowitz, H., Burns, M., & Fiorentino, D. (2005). *Crash risk of alcohol involved driving: A case-control study*. Stamford, CT: Dunlap & Associates, Inc.
33. Martin, T.L., Solbeck, P.A.M., Mayers, D.J., Langille, R.M., Buczek, Y. and Pelletier, M.R. (2013). A Review of Alcohol-Impaired Driving: The Role of Blood Alcohol Concentration and Complexity of the Driving Task. *J Forensic Sci*, 58: 1238-1250. <https://doi.org/10.1111/1556-4029.12227>

34. Voas RB, Torres P, Romano E, Lacey JH. Alcohol-related risk of driver fatalities: an update using 2007 data. *J Stud Alcohol Drugs*. (2012). May;73(3):341-50. doi: 10.15288/jsad.2012.73.341. PMID: 22456239; PMCID: PMC3316710.
35. Farmer, C., (2020). Potential lives saved by in-vehicle alcohol detection systems. Insurance Institute for Highway Safety. Julio de 2020.
36. Lahausse, J. A., & Fildes, B. N. (2009). Cost-Benefit Analysis of an Alcohol Ignition Interlock for Installation in all Newly Registered Vehicles. *Traffic Injury Prevention*, 10(6), 528-537. <https://doi.org/10.1080/15389580903173706>.
37. Kargar, S., Ansari-Moghaddam, A. & Ansari, H. (2023). The prevalence of seat belt use among drivers and passengers: a systematic review and meta-analysis. *J. Egypt. Public. Health. Assoc.* 98, 14 (2023). <https://doi.org/10.1186/s42506-023-00139-3>.
38. Teye-Kwadjo, E., Salia, S., Owusu Mensah, G., Ofori, R., (2020). Exploring Ghanaian commercial drivers' intentions to wear a seat belt, *Case Studies on Transport Policy*, Volume 8, Issue 2, 2020, Pages 453-459, ISSN 2213-624X, <https://doi.org/10.1016/j.cstp.2019.10.009>.
39. Elvik R., Høye A., Vaa T., Sørensen M. (2009). *The handbook of road safety measures*, 2nd edition. Bingley: Emerald Group Publishing; 2009.
40. Høye, A. (2016). How would increasing seat belt use affect the number of killed or seriously injured light vehicle occupants?, *Accident Analysis & Prevention*, Volume 88, 2016, Pages 175-186, ISSN 0001-4575, <https://doi.org/10.1016/j.aap.2015.12.022>.
41. TRL. (2015). Benefit and feasibility of a range of new technologies and unregulated measures in the fields of vehicle occupant safety and protection of vulnerable road users, <https://bit.ly/3chH9d8>.
42. Kullgren, A., Axelsson, A., Stigson, H., Ydenius, A. (2019). Developments in car crash safety and comparison between results from EURO NCAP tests and real-world crashes. 26th International Technical Conference on the Enhanced Safety of Vehicles (ESV): Technology: Enabling a Safer Tomorrow. Eindhoven. Paper Number 19-0291.
43. Euro NCAP. (2024). Heavy goods vehicle safety in the spotlight as Euro NCAP launches brand-new TRUCK SAFE assessment programme. Press Release. 20 de noviembre de 2024. Fuente: <https://www.euroncap.com/en/press-media/press-releases/heavy-goods-vehicle-safety-in-the-spotlight-as-euro-ncap-launches-brand-new-truck-safe-assessment-programme/>
44. Willstrand, T.D., Holmquist, K., Fredriksson, R., Rizzi, M. (2024). Potential of heavy goods vehicle countermeasures to reduce the number of fatalities in crashes with vulnerable road users in Sweden. *Traffic Safety Research*. vol. 6 (2024) e000053 <https://doi.org/10.55329/dpjc9540>
45. Kockum, S., Örtlund, R., Ekfjorden, A., & Wells, P. (2017). *Volvo trucks safety report 2017*. Göteborg: Volvo Trucks.
46. Kullgren A., Stigson H., Rizzi M., Tingvall C. (2023). Fatalities in value chains – an attempt to classify road traffic crashes in accordance with the UN General Assembly resolution 74/299. *Traffic safety research*, Case report 2023.
47. Organización Internacional de Normalización. (2024). ISO 45001:2018 Términos y definiciones. Fuente: <https://www.iso.org/obp/ui/en/#iso:std:iso:45001:ed-1:v1:en>.
48. Organización Internacional del Trabajo (2022). Un entorno de trabajo seguro y saludable es un principio y derecho fundamental en el trabajo Fuente: [https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed\\_dialogue/@lab\\_admin/document/s/publication/wcms\\_850673.pdf](https://www.ilo.org/sites/default/files/wcmsp5/groups/public/@ed_dialogue/@lab_admin/document/s/publication/wcms_850673.pdf)
49. Goel R., Tiwari G, Varghese M., Bhalla K. et al. (2024). Effectiveness of road safety interventions: An evidence and gap map. *Campbell Systematic Reviews*. 20: e1367.

50. Khayesi M. (2024). Beyond risk factors and interventions: The importance of advancing road safety governance research. En: Tiwari G, Varghese M, Bhalla K, editors. *Safe and sustainable mobility by design: Safe cities, vehicles, institutions and human rights*. Springer Nature. (en prensa).
51. Khayesi M. (2024). Beyond risk factors and interventions: The importance of advancing road safety governance research. En: Tiwari G, Varghese M, Bhalla K, editors. *Safe and sustainable mobility by design: Safe cities, vehicles, institutions and human rights*. Springer Nature. (en prensa).
52. Goel R., Tiwari G, Varghese M., Bhalla K. et al. (2024). Effectiveness of road safety interventions: An evidence and gap map. *Campbell Systematic Reviews*. 20: e1367.
53. Elvik, R., Høye, A., Vaa, T., Sørensen, M. (2009). *The handbook of road safety measures* Emerald, Bingley, UK (2009).
54. Brandtner, C. (2023). Can Cities Be the Source of Scalable Innovations? *Stanford Social Innovation Review*. <https://doi.org/10.48558/PWBD-NN15>
55. Hoffecker, E. (2018). Why Cultivating Your Innovation Ecosystem Is Worth the Work. *Stanford Social Innovation Review*. <https://doi.org/10.48558/HNNY-EZ91>
56. OCDE (2019). *Enhancing Innovation Capacity in City Government*, OECD Publishing, Paris, <https://doi.org/10.1787/f10c96e5-en>
57. Danish Institute for Human Rights. (2024). National action plans on business and human rights. Fuente: <https://globalnaps.org/issue/small-medium-enterprises-smes/>
58. Corporación Financiera Internacional. (2013). Access to credit among micro, small, and medium enterprises. IFC Advisory Services. Access to Finance. 94916.
59. Chen, S. Song, Yu. Gao, Peng. (2023). Environmental, social, and governance (ESG) performance and financial outcomes: Analyzing the impact of ESG on financial performance, *Journal of Environmental Management*, Volume 345, 2023, 118829, ISSN 0301-4797.
60. Organización Internacional del Trabajo (2023b). *Implementing a safe and healthy working environment: Where are we now?* ISBN: 9789220389492.
61. Organización Internacional del Trabajo (2023b). *Implementing a safe and healthy working environment: Where are we now?* ISBN: 9789220389492.
62. Organización Internacional de Normalización. (2024). ISO 45001:2018 Términos y definiciones. Fuente: <https://www.iso.org/obp/ui/en/#iso:std:iso:45001:ed-1:v1:en>.
63. Organización Internacional de Normalización. (2023). The ISO survey of management system standard certifications. Explanatory note. Fuente: <https://www.iso.org/committee/54998.html?t=KomURwikWDLiuB1P1c7SjLMLEAgXOA7emZHKGWyn8f3KQU-TU3m287NxnPA3DLuxm&view=documents#section-isodocuments-top>
64. Grupo del Banco Mundial. (2020). Global public procurement database: share, compare, improve! Who we are/news/Feature Story 23 de marzo de 2020. Fuente: <https://www.worldbank.org/en/news/feature/2020/03/23/global-public-procurement-database-share-compare-improve>
65. Fortune. (2024). Fortune Global 500. Fuente: <https://fortune.com/ranking/global500/>
66. Schannon, D., Thakarar, D., Neuhaus, K., Tsang, R. (2016). *Unearthing the hidden treasure of procurement*. Bain and Company. Brief.
67. Academias Nacionales de Ciencias, Ingeniería y Medicina (2000). *Safe Work in the 21st Century: Education and Training Needs for the Next Decade's Occupational Safety and Health Personnel*. Washington, DC: The National Academies Press. <https://doi.org/10.17226/9835>.

- 68 Wu Y., Schwebel DC., Hu G. (2018) Disparities in Unintentional Occupational Injury Mortality between High-Income Countries and Low- and Middle-Income Countries: 1990–2016. *International Journal of Environmental Research and Public Health*. 2018; 15(10):2296. <https://doi.org/10.3390/ijerph15102296>.
- 69 Bureau of Labor Statistics. (2023). National census of fatal occupational injuries in 2022. Comunicado de prensa. December 19, 2023. USDL-23-2615. Fuente: <https://www.bls.gov/news.release/pdf/cfoi.pdf>.
- 70 Organización Internacional del Trabajo (2023b). Implementing a safe and healthy working environment: Where are we now? ISBN: 9789220389492
- 71 Organización Internacional del Trabajo (2023). A call for safer and healthier working environments. Ginebra: OIT; 2023.
- 72 Organización Internacional del Trabajo (2023b). Implementing a safe and healthy working environment: Where are we now? ISBN: 9789220389492.
- 73 Comisión Europea. (2024). Directiva sobre sostenibilidad corporativa y diligencia debida. Directiva 2024/1760. Fuente: [https://commission.europa.eu/business-economy-euro/doing-business-eu/sustainability-due-diligence-responsible-business/corporate-sustainability-due-diligence\\_en](https://commission.europa.eu/business-economy-euro/doing-business-eu/sustainability-due-diligence-responsible-business/corporate-sustainability-due-diligence_en)
- 74 Chou, M.-H., Erkkilä, T., & Mölsä, J. (2024). Crafting innovation hubs: Future cities and global challenges. *The British Journal of Politics and International Relations*, 26(3), 694-717. <https://doi.org/10.1177/13691481231191921>
- 75 UNRSF. (2024). The Global Alliance of Cities for Road Safety (ACROS) – A one-stop-shop for cities to save lives. Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Fuente: <https://mptf.undp.org/project/00140127>.
- 76 UNEP. (2022). Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Walking and cycling in Africa: Evidence and Good Practice to Inspire Action. Nairobi. <https://wedocs.unep.org/20.500.11822/40071>
- 77 Haselmayer, S. (2021). Serving the citizens—not the bureaucracy: A strategic vision for city procurement. The Chicago Council on Global Affairs. Junio de 2021. Fuente: [https://globalaffairs.org/sites/default/files/2021-06/CCGA-City%20procurement\\_vFb%5B94%5D.pdf](https://globalaffairs.org/sites/default/files/2021-06/CCGA-City%20procurement_vFb%5B94%5D.pdf)
- 78 Team, B. I. (2023). How to build a Net Zero society: using behavioural insights to decarbonise home energy, transport, food, and material consumption. Behavioural Insights Team, Manchester.
- 79 La Casa Blanca. (2023). HOJA INFORMATIVA: Biden-Harris administration announces new better contracting initiative to save billions annually. Sala de Ruedas de Prensa de la Casa Blanca 8 de noviembre de 2023.
- 80 Oficina de Rendición de Cuentas del Gobierno de Estados Unidos. (2024). GAO analysis of federal procurement data system data as of May 2024. <https://www.gao.gov/blog/snapshot-government-wide-contracting-fy-2023-interactive-dashboard>
- 81 U.S. Census Bureau, Census of Governments, Survey of Public Employment & Payroll Summary Report: 2022.
- 82 Goldschein, E., Lopez, L. (2011). The 10 biggest employers in the world. *Business Insider*. 12 de septiembre, 2011.
- 83 Administración Federal de Carreteras. (2023). Matriculación de vehículos - 2022. Serie de estadísticas de carreteras. <https://www.fhwa.dot.gov/policyinformation/statistics/2022/mv1.cfm>

- 84 Djankov, S., Saliola, F. (2016). How large is public procurement in developing countries? Realtime economic issues watch. Peterson Institute for International Economics.
- 85 Kullgren, A., Stigson, H., Rizzi, M., & Tingvall, C. (2023). Fatalities in value chains—an at-tempt to classify road traffic crashes in accordance with the United Nations General Assembly resolution 74/299. *Traffic Safety Research*, 5, 000027. <https://doi.org/10.55329/mcmr2018>
- 86 Junta de Jefes Ejecutivos del Sistema de las Naciones Unidas para la Coordinación. (2022). Estadísticas del sistema de la ONU. Personal por región. <https://unsceb.org/human-resources-statistics>
- 87 Manual de Políticas de Seguridad del Sistema de Gestión de la Seguridad de las Naciones Unidas. (2017). Capítulo VII Disposiciones sobre Asuntos de Seguridad. [https://policy.un.org/sites/policy.un.org/files/files/documents/2020/Oct/spm\\_-\\_chapter\\_vii\\_-\\_section\\_c\\_-\\_road\\_safety\\_1.pdf](https://policy.un.org/sites/policy.un.org/files/files/documents/2020/Oct/spm_-_chapter_vii_-_section_c_-_road_safety_1.pdf)
- 88 UNDSS. (2019). Road safety strategy for the United Nations System and its personnel. [https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/2020/09/road\\_safety\\_strategy\\_booklet.pdf](https://www.un.org/sites/un2.un.org/files/2020/09/road_safety_strategy_booklet.pdf)
- 89 Grupo del Banco Mundial. (2017). Who cares wins: connecting financial markets to a changing world. Washington, D.C. <http://documents.worldbank.org/curated/en/280911488968799581/Who-cares-wins-connecting-financial-markets-to-a-changing-world>
- 90 Bowen, H. R. (2013). *Social Responsibilities of the Businessman*. University of Iowa Press. <https://doi.org/10.2307/j.ctt20q1w8f>
- 91 Bloomberg. (2024). Global ESG assets predicted to hit \$40 trillion by 2030, despite challenging environment, forecasts Bloomberg Intelligence. <https://www.bloomberg.com/company/press/global-esg-assets-predicted-to-hit-40-trillion-by-2030-despite-challenging-environment-forecasts-bloomberg-intelligence/>
- 92 Chen, S. Song, Yu. Gao, Peng. (2023). Environmental, social, and governance (ESG) performance and financial outcomes: Analyzing the impact of ESG on financial performance, *Journal of Environmental Management*, Volume 345, 2023, 118829, ISSN 0301-4797.
- 93 Grupo del Banco Mundial. (2017). Who cares wins: connecting financial markets to a changing world. Washington, D.C. <http://documents.worldbank.org/curated/en/280911488968799581/Who-cares-wins-connecting-financial-markets-to-a-changing-world>
- 94 Principles for Responsible Investment. (2024). Advance: A stewardship initiative for human rights and social issues. <https://www.unpri.org/investment-tools/stewardship/advance>
- 95 Global Reporting Initiative. (2018). GRI 403: Salud y seguridad en el trabajo. Consejo de Normas Globales de Sostenibilidad. Ámsterdam, Países Bajos: GRI.
- 96 Organización Mundial de la Salud (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Ginebra: Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
- 97 Grupo del Banco Mundial. (2017). Who cares wins: connecting financial markets to a changing world. Washington, D.C. <http://documents.worldbank.org/curated/en/280911488968799581/Who-cares-wins-connecting-financial-markets-to-a-changing-world>
- 98 Fondo Monetario Internacional. (2021). The Future of Finance and the Global Economy: Facing Global Forces, Shaping Global Solutions. Entrevista con Tobias Adrian, Consejero Financiero y Director del Departamento de Mercados Monetarios y de Capitales, IMF. <https://www.imf.org/en/News/Articles/2021/09/27/sp092721-the-future-of-finance-and-the-global-economy>

- 99 Organización Internacional de Normalización. (2023). The ISO survey of management system standard certifications. Explanatory note. Fuente: <https://www.iso.org/committee/54998.html?t=KomURwikWDLiuB1P1c7SjLMLEAgXOA7emZHKGWyn8f3KQU-TU3m287NxnA3DLuxm&view=documents#section-isodocuments-top>
- 100 Organización Internacional de Normalización. (2024). ISO 45001:2018 Términos y definiciones. Fuente: <https://www.iso.org/obp/ui/en/#iso:std:iso:45001:ed-1:v1:en>.
- 101 Organización Internacional de Normalización. (2024). ISO 45001:2018 Términos y definiciones. Fuente: <https://www.iso.org/obp/ui/en/#iso:std:iso:45001:ed-1:v1:en>.
- 102 Health and Safety Executive. (2024). Achieving safety culture excellence. Fuente: <https://www.hsl.gov.uk/what-we-do/safety-culture>
- 103 Reason, J. (1998). Achieving a safe culture: theory and practice. *Work & Stress*, 12(3), 293-306.
- 104 Cooper, Dominic. (2016). Navigating the safety culture construct: a review of the evidence. Julio de 2016.
- 105 Organización Internacional del Trabajo (2001). Directrices relativas a los sistemas de gestión de la seguridad y la salud en el trabajo (ILO-OSH 2001). ISBN: 9221116344
- 106 Cooper, Dominic. (2016). Navigating the safety culture construct: a review of the evidence. Julio de 2016.
- 107 Hudson P. (2007). Implementing a safety culture in a major multi-national. *Safety science* 45 2007 (692-722).
- 108 Kahane, C.J. (2015). Lives Saved by Vehicle Safety Technologies and Associated Federal Motor Vehicle Safety Standards, 1960 to 2012 – Passenger Cars and LTVs. Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras.
- 109 Organización Internacional del Trabajo (2020). Sectoral brief: COVID-19 and the automotive industry. 8 de abril de 2020.
- 110 Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles (2024). Estadísticas de producción 2023. Fuente: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2023-statistics/>
- 111 Foro Económico Mundial. (2024). How to navigate sustainability in the automotive industry. Fuente: <https://www.weforum.org/agenda/2024/05/how-to-navigate-sustainability-in-the-automotive-industry/>
- 112 Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles (2024). Estadísticas de producción 2023. Fuente: <https://www.oica.net/category/production-statistics/2023-statistics/>
- 113 Willstrand, T.D., Holmquist, K., Fredriksson, R., Rizzi, M. (2024). Potential of heavy goods vehicle countermeasures to reduce the number of fatalities in crashes with vulnerable road users in Sweden. *Traffic Safety Research*. vol. 6 (2024) e000053 <https://doi.org/10.55329/dpjc9540>
- 114 Organización Mundial de la Salud (2018). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2018. Ginebra; Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
- 115 Bhalla, K., Gleason, K. (2020). Effects of vehicle safety design on road traffic deaths, injuries, and public health burden in the Latin American region: a modelling study. *The Lancet Global Health*, Volume 8, Issue 6, e819 - e828.
- 116 Antona-Makoshi, Jacobo, Muslim, Husam, Medojevic, Marko, Watanabe, Sandra, Seguí Gómez, María. et al. (2023). Estimated potential death and disability averted with vehicle safety interventions, Association of Southeast Asian Nations. *Boletín de la Organización Mundial de la Salud*, 101 (3), 211–222. Organización Mundial de la Salud. <http://dx.doi.org/10.2471/BLT.22.288895>

- 117 Organización Internacional de Fabricantes de Automóviles (2022). Global Road Safety OICA Manifiesto. 30/06/2022. Fuente: <https://www.oica.net/wp-content/uploads/OICA-manifiesto-on-global-road-safety-30-06-2022.pdf>
- 118 Organización Mundial de la Salud (2023). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2023. Ginebra; Licencia: CC BY-NC-SA 3.0 IGO.
- 119 Organización Internacional del Trabajo (2023b). Implementing a safe and healthy working environment: Where are we now? ISBN: 9789220389492.
- 120 Organización Mundial de la Salud (2023). WHO, African Union Development Agency, and the International Labour Organization join forces to safeguard health workers in Africa. News. 12 de abril de 2023. Fuente: <https://www.who.int/news/item/12-04-2023-who--african-union-development-agency--and-the-international-labour-organization-join-forces-to-safeguard-health-workers-in-africa>
- 121 Arisov, E., Leipold, K. J., Messan, K. H. (2023). The expanding role of public procurement in Africa's economic development. Blogs del Banco Mundial. 17 de enero de 2023. Fuente: <https://blogs.worldbank.org/en/governance/expanding-role-public-procurement-africas-economic-development>.
- 122 Djankov, S., Saliola, F. (2016). How large is public procurement in developing countries? Realtime economic issues watch. Peterson Institute for International Economics.
- 123 Haselmayer, S. (2021). Serving the citizens—not the bureaucracy: A strategic vision for city procurement. The Chicago Council on Global Affairs. Junio de 2021.  
Fuente: [https://globalaffairs.org/sites/default/files/2021-06/CCGA-City%20procurement\\_vFb%5B94%5D.pdf](https://globalaffairs.org/sites/default/files/2021-06/CCGA-City%20procurement_vFb%5B94%5D.pdf)
- 124 UNRSF. (2024) The Global Alliance of Cities for Road Safety (ACROS) – A one-stop-shop for cities to save lives United Nations Road Safety Trust Fund.  
Fuente: <https://mptf.undp.org/project/00140127>.
- 125 UNEP. (2022) Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente y Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos. Walking and cycling in Africa: Evidence and Good Practice to Inspire Action. Nairobi.  
<https://wedocs.unep.org/20.500.11822/40071J>

**Trafikverket,**  
**Administración Sueca de Transportes**  
SE-781 28 Borlänge,  
Dirección: Röda vägen 1 Correo  
electrónico:  
trafikverket@trafikverket.se  
Teléfono: +46 771-921 921  
Teletipo: +46 10-123 50 00  
trafikverket.se

**Título del documento:**  
Más allá de 2025: nuevas  
medidas para salvar vidas  
Recomendaciones del Comité Académico  
de Personas Expertas para la 4ª  
Conferencia Ministerial Mundial sobre  
Seguridad Vial

**Número de publicación:** TRV 2025:007

**ISBN de impresión:** 978-91-8045-411-7

**ISBN digital:** 978-91-8045-410-0

**Foto:** Elin Gårdestig, Mikael Ullén,  
Péter Gudella, Anette Andersen,  
Jörgen Wiklund, Michael Erhardsson,  
Kenneth Svensson, Jeffrey Michael y  
Eva Björk

Impresión: Ätta45 Tryckeri AB, 2025.01

# Si...

## «Si los deseos fueran caballos, los mendigos cabalgarían»

Todo el mundo tiene deseos para sí mismo y para la humanidad

*¿Qué pasaría si todas las niñas y niños tuvieran al menos una comida equilibrada cada día?*

*¿Y si cada ser humano bebiera al menos dos litros de agua limpia cada día?*

*¿Qué pasaría si cada habitante saliera de su casa todos los días y volviera sin miedo a sufrir delitos o lesiones?*

*¿Y si cada ciudad tuviera aire limpio todos los días?*

*¿Y si cada ser humano tuviera al menos una manta para taparse cada noche? ¿Y si todas las personas supieran leer y escribir?*

*¿Y si todas las mujeres embarazadas tuvieran la seguridad de tener a su bebé en sus manos al final del embarazo?*

*¿Y si todos los hogares tuvieran al menos 1,25 dólares al día?*

*¿Y si todas las personas tuvieran un teléfono móvil con acceso a Internet?*

*¿Y si los gobiernos supieran realmente qué problemas de salud y desarrollo matan a la ciudadanía?*

*¿Y si los líderes políticos electos dedicasen una hora al día a trabajar en las cuestiones que afectan al bienestar de los ciudadanos?*

*¿Y si cada ser humano realizara una actividad física durante al menos 30 minutos cada día?*

*¿Y si cada gobierno actuara cada día en al menos un punto de una única resolución mundial que haya suscrito?*

*¿Y si todas las organizaciones promovieran la salud, mantuvieran el mundo seguro y sirvieran a los más vulnerables?*

*¿Y si todos estos deseos se cumplieran en cada asentamiento humano del mundo?*

*Y usted, ¿qué desea?*

Meleckidzedek  
Khayesi y Kidist  
Bartolomeos