



# ≡ CARRETERAS SEGURAS

UNA DÉCADA DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL

Resumen Ejecutivo



Commission for  
**Global Road Safety**

## PRÓLOGO: DESMOND TUTU

Cada cierto tiempo aparece en la historia del mundo una epidemia mortal que no se reconoce por lo que es y contra la cual no se actúa hasta que es casi demasiado tarde. El virus VIH/SIDA, que está haciendo estragos en el África Subsahariana es una de ellas. Las lesiones causadas por accidentes de tráfico tienen el potencial de convertirse en otra.

Ignoramos a los accidentes de tráfico a nuestra cuenta y riesgo. Esta epidemia es invisible por su ubicuidad, y sin embargo, si nos detenemos a sumar las cifras diarias en cada vecindario o ciudad, en cada país y región, seremos capaces de comprender la tragedia real: 3.500 muertos cada día, miles de personas que sufren lesiones serias; 260.000 niños que mueren cada año y más de un millón que sufren lesiones serias, y muy pocas voces que se levantan en protesta.

Se trata sobre todo de un asesino de pobres. Las comunidades más pobres son las que viven al lado de las carreteras más rápidas. Los niños más pobres son los que tienen que lidiar con las rutas más peligrosas para llegar a la escuela. Los usuarios de carretera más vulnerables, peatones y ciclistas, son los que corren el mayor riesgo, y sin embargo son los que de forma casi rutinaria son olvidados por los planificadores y legisladores.



**Desmond Tutu**  
Arzobispo Emérito de Ciudad del Cabo



En marzo de 2008, tuve el placer de añadir mi nombre a una Carta Abierta dirigida a las Naciones Unidas solicitando la celebración de la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre seguridad vial, y el placer fue aún mayor cuando la Asamblea General de las Naciones Unidas aprobó la propuesta. En estos momentos, en los que nos estamos preparando para esta reunión histórica en el mes de noviembre, es hora de que aquellos que pueden marcar realmente la diferencia – gobiernos, instituciones financieras mundiales, la comunidad donante, activistas por el desarrollo y los millones que están enfadados pero en silencio – se pongan de pie para enfrentarse a este reto y comprometerse a la realización de una Década de Acción para la Seguridad Vial.

# INTRODUCCIÓN: LORD ROBERTSON

La OMS ha predicho que en el año 2015, los accidentes de carretera serán la principal causa de muerte prematura y discapacidad entre niños mayores de 5 años. Es de esperar que antes de esa fecha se hayan logrado muchos progresos para alcanzar los Objetivos de Desarrollo del Milenio, pero este logro será ensombrecido en gran parte si la evitable muerte de gente joven en las carreteras de todo el mundo continúa sin control alguno. Esta epidemia sobre ruedas - que ya está matando a una escala similar a la de la malaria - continuará separando a las familias de sus seres queridos y sus sustentos, a medida que la cifra de muertes se duplique hasta más de dos millones anuales en 2030.

Pero todavía tenemos la oportunidad de cambiar el rumbo de los acontecimientos.

Hemos sido testigos de una década de preparación y progreso para la creación de una capacidad y políticas mundiales para la seguridad vial en el mundo, diseñando y poniendo a prueba intervenciones efectivas y concienciando sobre esta epidemia desatendida. Gracias al trabajo del Grupo de Colaboración para la Seguridad Vial de las Naciones Unidas, del Fondo Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial y de la Alianza Mundial para la Seguridad Vial disponemos de una comunidad fuerte, dispuesta a colaborar en la seguridad vial y lista para entrar en acción si la financiación es adecuada.

En Noviembre de 2009 se celebrará en Moscú una Reunión Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que fue propuesta por nuestra Comisión por primera vez en el año 2006 y aprobada el año pasado por las Naciones Unidas, cuyo anfitrión será el Presidente Medvedev de la Federación Rusa. Esta Conferencia en Moscú será una oportunidad única para que la comunidad internacional dé una respuesta a la epidemia de los accidentes de tráfico con la visión y la urgencia que se merece.

El presente informe hace un llamamiento por una Década de Acción para la Seguridad Vial que sea iniciada por las Naciones Unidas a partir de 2010 con el fin de reducir en un 50% el incremento previsto de las muertes en carretera hasta el año 2020. Ofrece además diez recomendaciones clave para la Reunión Ministerial en Moscú y las Naciones Unidas, que se recogen en las páginas cuatro y cinco del Resumen Ejecutivo. El informe principal revisado por los principales expertos en seguridad vial del mundo incluyendo sus contribuciones, explica cómo podríamos prevenir cinco millones



de muertes y cincuenta millones de lesiones serias desde ahora y hasta el año 2020, trabajando conjuntamente y con ayuda de un compromiso político serio, suficiente apoyo de donantes internacionales para la creación de capacidades y una constante priorización de la prevención de lesiones en carretera a nivel nacional.

Cinco millones de vidas: esto es lo que estaría en juego en una Década de Acción para la Seguridad Vial. Cinco millones de personas cuyo potencial podrá ser realidad y no se perderá; cinco millones de familias que nunca tendrán que sentir la repentina pérdida y el dolor causado por un accidente de tráfico. Es una recompensa por la que vale la pena invertir, con la convicción de que el rendimiento tanto humano como económico, superará ampliamente el coste de la inversión.

Disponemos de las herramientas y los conocimientos necesarios para emprender esta tarea. Ahora necesitamos la voluntad política de implementar una Década de Acción. Las Naciones Unidas han reconocido que la epidemia mundial de las lesiones en carretera es lo suficientemente grave como para justificar resoluciones por parte de la Asamblea General y una primera conferencia a nivel ministerial. Por ello, la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, alienta a los participantes de la Reunión Ministerial de Moscú y a la Asamblea General de las Naciones Unidas, a reconocer que ha llegado la hora de una Década de Acción para la Seguridad Vial Mundial de las Naciones Unidas, que se comprometa a reducir el incremento previsto de las muertes en carretera en un 50% antes de 2020.

Comprometámonos a trabajar juntos por una década que podría salvar cinco millones de vidas y empecemos a hacer carreteras seguras para todos.

A handwritten signature in black ink, which appears to read 'Lord Robertson', written over a horizontal line.

**Rt. Hon. Lord Robertson of Port Ellen**  
Presidente de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial

# RESUMEN EJECUTIVO

Los accidentes en carretera están matando cada año a más de 1,3 millones de personas y lesionando a 50 millones, una cifra superior a la causada por la malaria. El noventa por ciento de estas víctimas de la carretera provienen de países de ingresos medios y bajos. Cada año, 260.000 niños mueren en las carreteras y un millón sufren lesiones serias, quedando con frecuencia discapacitados para el resto de sus vidas. La OMS ha predicho que en el año 2015, los accidentes de carretera serán la principal causa de muerte prematura y discapacidad entre niños mayores de 5 años. Esta epidemia oculta representa una crisis para la salud pública y es uno de los principales causantes de pobreza. Sin embargo, las agencias de ayuda humanitaria, las ONGs para el desarrollo, fundaciones filantrópicas e instituciones internacionales clave siguen desatendiendo o ignorando este problema que está creciendo con tanta rapidez.

Está previsto que la cifra de víctimas de accidentes de carretera se incremente en los próximos diez años desde el nivel actual de más de 1,3 millones, a más de 1,9 millones en el año 2020. La Comisión para la Seguridad Vial Mundial considera que la prioridad más urgente es detener este atroz y evitable incremento de las lesiones causadas por el tráfico para luego empezar a lograr reducciones año tras año. El mundo podría evitar 5 millones de muertes y 50 millones de lesiones serias antes del año 2020 incrementando radicalmente las inversiones en seguridad vial a niveles mundiales, regionales y nacionales.

La primera Conferencia Ministerial sobre seguridad vial, que se llevará a cabo en Moscú, en el mes de noviembre de 2009, tiene la oportunidad de poner un nuevo rumbo a la seguridad vial mundial. A continuación, la Asamblea General de las Naciones Unidas debatirá los resultados de la Reunión Ministerial de Moscú durante su 64 Sesión. Por ello, la Comisión quiere hacer las siguientes diez recomendaciones a la Reunión Ministerial y a la Asamblea General de las Naciones Unidas:

1. La Reunión Ministerial de Moscú debería prestar su apoyo, y la Asamblea General de las Naciones Unidas debería aprobar la propuesta del lanzamiento de una Década de Acción para la Seguridad Vial por parte de las Naciones Unidas en 2010, con el objetivo de reducir en un 50% el incremento previsto de las muertes en carretera hasta el año 2020.
2. Los Gobiernos deberían comprometerse a conseguir el objetivo de la Década implementando un Plan de Acción apoyado en cinco pilares, diseñado con el fin de (1) crear capacidad de gestión, (2) influir sobre el diseño de las carreteras y la gestión de las redes viarias, (3) influir sobre el diseño de seguridad de los vehículos, (4) influir sobre el comportamiento de los usuarios de vehículos y (5) mejorar los cuidados posteriores a los accidentes.
3. Los países de ingresos bajos y medios gastarán miles de millones de dólares en infraestructura para carreteras y transporte a lo largo de las próximas décadas y será crucial que definan sus inversiones y se centren en resultados que mejoren la seguridad. Para catalizar este proceso, la comunidad internacional, incluyendo a los gobiernos donantes y a las fundaciones filantrópicas privadas, deberían invertir 300 millones de US\$ en el Plan de Acción de diez años propuesto, para crear capacidad mundial, regional y nacional, hacer posible la realización de proyectos piloto y de demostración y fomentar mayores inversiones nacionales en seguridad vial.
4. Los gobiernos deberían comprometerse a implementar una serie de acciones específicas y posibles a nivel regional y nacional, incluyendo la definición de objetivos ambiciosos sobre la reducción de cifras de muertes, la creación de una agencia principal para la seguridad vial (por ejemplo, con responsabilidades establecidas legalmente y fuentes de financiación sostenibles) y sistemas armonizados de recopilación de datos (por ejemplo según las referencias de la Base de Datos Internacional sobre Accidentes de Tráfico –el Grupo IRTAD).
5. Los gobiernos deberían establecer objetivos para el año 2020 para: una mejor seguridad de las infraestructuras (p.e. cumplimiento con las evaluaciones prescritas para la protección de usuarios); una mejor seguridad de vehículos (p.e. cumplimiento mínimo con las evaluaciones prescritas para pruebas de choque); un mejor comportamiento de los usuarios (p.e. cumplimiento de los porcentajes prescritos para el uso de cinturones de seguridad y cascos para motocicletas); cumplimiento de los niveles de alcohol en sangre prescritos y con los límites de velocidad; y mejora de la respuesta tras ocurrir un accidente (p.e. cumplimiento de los tiempos de respuesta prescritos para casos de accidentes con heridos).
6. El Banco Mundial y los bancos de desarrollo regionales, junto con las naciones donantes, deberían asegurar que por lo menos el 10% del coste de sus proyectos de inversión en carreteras sean dedicados a la clasificación y evaluación de las carreteras y a la mejora de las infraestructuras (p.e. barreras de seguridad, instalaciones para peatones, rotondas, viales para bicicletas, etc.). Este principio debería ser aplicado por los donantes siguiendo las indicaciones de la Declaración de París sobre la Efectividad de la Ayuda al Desarrollo de 2005.
7. Los gobiernos de países de altos ingresos deberían predicar con el ejemplo y continuar haciendo progresos en la mejora de sus actuaciones en favor de la seguridad vial, asumiendo un planteamiento de 'sistemas seguros' para la seguridad vial, tal y como lo recomienda el informe experto de la OECD/ITF 'Towards Zero'.
8. Países de altos ingresos, que han obtenido buenos resultados, también deberían reconocer su obligación de compartir experiencias y conocimientos con países de ingresos bajos y medios, a través

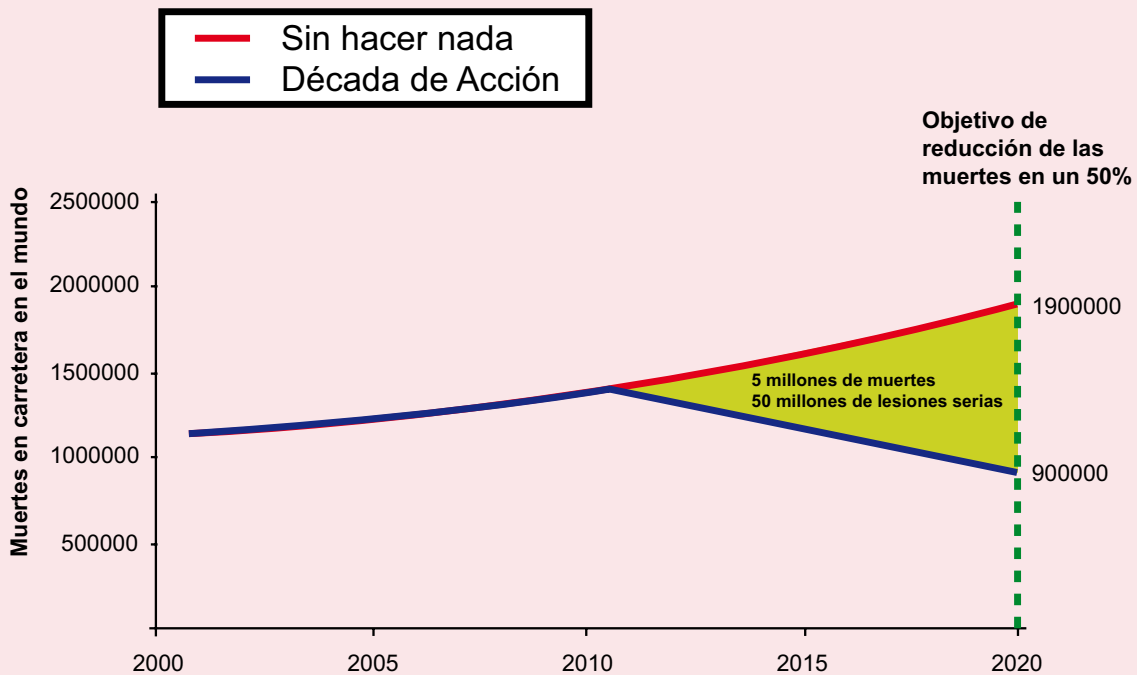
del intercambio de estudios y asociaciones técnicas, así como permitiendo la transferencia de conocimientos y apoyando proyectos de implementación.

- La Comisión solicita que la Comisión de Desarrollo Sostenible de las Naciones Unidas (CDS) se asegure de que la seguridad vial sea reconocida por primera vez como un contribuyente clave para lograr un desarrollo sostenible y los Objetivos de Desarrollo

del Milenio, cuando analice el transporte durante la próxima revisión del ciclo político (2010-2011).

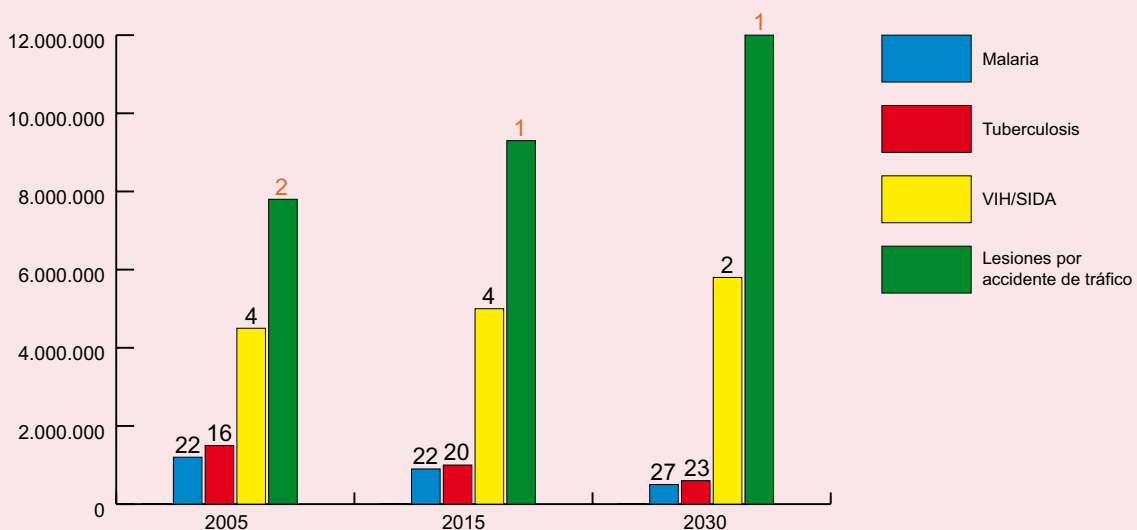
- El Secretario General de las Naciones Unidas debería designar a un Enviado Especial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, para fomentar el progreso y realizar labores de concienciación durante la Década de Acción, que debería someterse a una revisión a medio plazo en el año 2015.

**CAMBIAR DE RUMBO: EL POTENCIAL DE UNA DÉCADA DE ACCIÓN PARA LA SEGURIDAD VIAL**



Fuente: Guria, J (2009)

**AÑOS DE VIDA AJUSTADOS POR DISCAPACIDAD PREVISTOS EN PAÍSES EN VÍAS DE DESARROLLO: (NIÑOS DE 5 A 14 AÑOS DE EDAD)**



Fuente: Mather C, Loncar (2005)



### ARTÍCULO 1:

## Contribución especial: Kevin Watkins

### El mundo está haciendo la vista gorda

Cuando intentamos entender un desastre humanitario, nuestro instinto nos lleva a buscar en las estadísticas. Las cifras nos ofrecen una medida adecuada sobre los números implicados y la magnitud del impacto. Lamentablemente, también pueden dar una imagen aséptica de la situación y ocultar la cara humana de las víctimas. Las cifras son más abstractas que los nombres y desvían nuestra atención de las vidas de aquellos que se han visto afectados. Así que a continuación les quiero ofrecer nombres y caras de personas que se han visto afectadas por la crisis humanitaria que ocurre cada día en las carreteras del mundo:

- Rohit Yadav, un estudiante de cuarto año de la escuela primaria de Bhave, Delhi, fue arrojado de su bicicleta por un camión, acabando aplastado debajo de sus ruedas. Su hermana, Vandana, ha dejado de hablar como resultado del trauma.
- Le Xuan Han, de Ho Chi Minh City, murió justo antes de su noveno cumpleaños. Iba de camino a una fiesta con su hermana en la parte trasera de la bicicleta de su padre, que fue embestida por un conductor borracho. Han murió a causa de las lesiones que sufrió en la cabeza.
- Mukelebai Mumbuna, 26 años de edad, de Lusaka, falleció cuando el bus en el que viajaba chocó en la provincia del este de Zambia, después de que el conductor, que iba con demasiada velocidad bajo una lluvia intensa, perdió el control del vehículo en una curva. Era madre de un bebé de cinco meses.
- John Njau, de Nairobi, Kenia, quedó parálítico en julio de 2007, después de que el taxi que estaba compartiendo derrapó por una carretera y fue golpeado por un camión. Era el único que ganaba el sustento de la familia, y desde entonces, sus hijos no han podido comprar libros para la escuela.

Sólo son cuatro nombres y cuatro vidas perdidas en las carreteras del mundo. Cada año, las lesiones sufridas en carretera se cobran por lo menos 1,3 millones de vidas. Decenas de millones más siguen con vida pero con serias lesiones. Muchas de las víctimas provienen de entre los ciudadanos más vulnerables del mundo: los niños. Una de cada cinco víctimas mortales son niños, y casi un millón de niños sufren una discapacidad permanente. Durante el tiempo en el que usted está leyendo este artículo, otras dos jóvenes vidas se habrán perdido en algún lugar. Y detrás de esas enormes cifras hay tragedias humanas. Hay una familia en duelo por cada muerte, o un niño privado del amor, el calor y el apoyo de un padre o una madre. Por cada lesión seria, hay una familia que tendrá que vivir con las consecuencias y la carga económica que ello implica.

Es hora de que la comunidad internacional vea a la crisis de las lesiones de tráfico como la catástrofe humana que realmente es. Durante demasiado tiempo, los gobiernos han tratado a esta catástrofe como un tema secundario a ser tratado por los ministros de transporte. Tienen que empezar a tratarla como una emergencia nacional. Nos enfrentamos a una epidemia que está matando y mutilando a seres humanos a una escala similar a la de las enfermedades más infecciosas como la malaria, la tuberculosis y el virus VIH/SIDA. Si durante un conflicto fallecieran civiles a una escala similar a la que están muriendo en las carreteras del mundo, la condena internacional y los llamamientos en favor de una acción estarían garantizados. Sin embargo, esta masacre casi no llama la atención a la prensa internacional, y tampoco aparece en las órdenes del día de reuniones a alto nivel. Puede que el motivo sea que la mayoría de víctimas son gente sin recursos que vive en los países más pobres. La mayor parte del incremento previsto en la cifra de muertes hasta el año 2020 ocurrirá precisamente en esos países. La cifra de víctimas mortales se duplicará en África y será incluso más del doble en el Sur de Asia.

Tenemos que encontrar un nuevo vocabulario para hablar sobre la crisis en las carreteras. Sólo basta leer cualquier periódico de un país en vías de desarrollo: es prácticamente seguro encontrar algún titular sobre un 'accidente de tráfico' en el que han muerto personas y se han destrozado vidas. La realidad es que estos sucesos no son 'accidentes'. Son la consecuencia de malas políticas, de la negligencia por parte del gobierno, y de la indiferencia de la comunidad internacional.

Las lesiones en carretera brillan por su ausencia en la agenda del desarrollo internacional. Se trata - casi literalmente - de un fallo fatal de liderazgo político. Visto desde un cálculo puramente económico, el coste de mantener el estado de las cosas es enorme. Las lesiones en carretera están costando a muchos de los países más pobres del mundo, entre el 1 y el 3 por ciento del PNB, actuando así como un freno al crecimiento económico. Un simple análisis de la relación entre costes y beneficios genera un caso que llama a la acción. Como documenta este informe, cada dólar invertido en seguridad vial, puede ahorrar hasta 20 dólares de ingresos perdidos, menor productividad y costes sanitarios. En lugar de preguntarse si el país puede permitirse invertir en seguridad vial, los ministros de finanzas deberían preguntarse si pueden permitirse no hacerlo.

Las implicaciones de las lesiones de tráfico en los Objetivos de Desarrollo del Milenio tienen que ser sometidas a una revisión urgente. La mayoría de las víctimas de lesiones de tráfico son pobres. Trabajadores que caminan hacia sus puestos de trabajo al borde de la carretera, pequeños agricultores, mujeres cargando objetos al mercado y, obviamente, niños en suburbios. Todos ellos se encuentran en la lista de víctimas potenciales. Y todo accidente o lesión tiene consecuencias a largo plazo. Cuando muere la persona encargada del sustento de una familia, esa familia pierde los ingresos que necesita para adquirir alimentos, medicamentos esenciales o para mantener a los niños en la escuela. Las facturas médicas que se generan a consecuencia de una lesión de tráfico pueden arrastrar a las familias a endeudarse y llevarlas a la pobreza. Y luego están las cicatrices psicológicas.

El mundo está progresando en la escolarización de los niños. Pero, ¿cuántos de esos niños que se encuentran en las aulas hoy en día han visto potencialmente frustrada su educación por las cicatrices psicológicas y el estrés postraumático causado por lesiones de tráfico?

Cuando se trata de lesiones de tráfico, el sentido común económico y el imperativo ético señalan hacia la misma dirección. Independientemente de que el punto de partida sea el crecimiento económico, la reducción de la pobreza, la justicia social o los derechos humanos, no hay motivo para hacer la vista gorda frente a esa cifra inacabable de muertes y discapacidades. Pero la realidad es que demasiadas personas y organizaciones con el poder de marcar la diferencia están haciendo la vista gorda.

Al leer este informe, me quedé impresionado una y otra vez sobre la rapidez con la que podríamos dar un giro a esta crisis. No estamos tratando con una enfermedad que presente un reto a nuestros conocimientos científicos, con una compleja crisis financiera o con un desastre natural que no podemos predecir. Nos enfrentamos a carreteras que pasan por el medio de poblados, que no disponen de cruces para los niños que van caminando a la escuela, y que se construyen para maximizar las velocidades de los vehículos sin tener en cuenta a las personas. Los problemas del diseño de carreteras se agravan con simples fallos de reglamentación – como el no controlar el cumplimiento de las normas que exigen que los ciclistas lleven cascos, el no establecer y mantener normas creíbles para la seguridad de vehículos y el poco control de los límites de velocidad.

Si usted cree que el problema es demasiado abrumador para enfrentarlo comparado con otras prioridades, vuelva a pensarlo. Países como Vietnam han logrado recortar el número de muertes en carretera simplemente controlando el cumplimiento de las leyes sobre el uso de cascos. En Malasia, Costa Rica y Sudáfrica, se han llevado a cabo proyectos piloto que han demostrado cómo se pueden salvar miles de vidas mediante un simple diseño. En Uganda, un programa para la mejora del control del cumplimiento de las reglas de tráfico ha reducido la cifra de muertes en carretera en un 17 por ciento. Aplicando medidas como estas a lo largo de un periodo de diez años se podrían salvar 5 millones de vidas y evitar 50 millones de lesiones graves hasta el año 2020. ¿Nos podemos permitir el Plan de Acción catalítico propuesto, de 300 millones de dólares? En un mundo en el que altos ejecutivos de sólo un instituto financiero en quiebra - el American Insurance Group - reciben una bonificación anual de 165 millones de dólares, la anterior pregunta parece ridícula.



Pero existe otra cuestión que se tiene que tomar en serio. Si se podría lograr tanto, con un beneficio tan alto, ¿por qué se hace tan poco? La respuesta a esta pregunta exige una reflexión seria. Con demasiada frecuencia, los gobiernos de países en vías de desarrollo y los economistas de desarrollo que los asesoran, miden el éxito de las políticas sobre carreteras en kilómetros de asfalto y la velocidad a la que se podrán transportar las mercancías. Quizás se podría pedir a los profesionales sanitarios que se enfrentan a las consecuencias de esta 'visión', que organicen visitas guiadas a las unidades de traumatología y las morgues en las que acaban las víctimas.

Algunos donantes de ayuda para el desarrollo están empezando a tomarse la seguridad vial como algo serio. Pero son muy pocos - y la seguridad vial continua siendo la prima pobre de la construcción de carreteras. El Banco Mundial y los bancos de desarrollo regionales, con una cartera para carreteras de 4 mil millones de dólares, tan solo cuentan con un especialista en seguridad vial entre ellos. La misma falta de capacidad es una realidad en la mayoría de donantes bilaterales.

Las organizaciones que realizan campañas también tienen que hacer más. Mientras que los temas relacionados con la educación, enfermedades infecciosas y los Objetivos de Desarrollo del Milenio han sido asumidos por organizaciones no gubernamentales, ¿dónde están las grandes campañas para la seguridad vial? Y, ¿por qué la relación entre 1,3 millones de fallecidos en carretera y la pobreza sigue siendo un punto ciego institucional?

Con esto no pretendo señalar a nadie como culpable. Todos podemos – y debemos – hacer más. La Década de Acción propuesta es una oportunidad real para todos nosotros, para trabajar juntos y hacer que el virus mortal de las lesiones de tráfico entre por fin en la agenda internacional. Pero esta oportunidad se nos escapará si no aprovechamos el momento y trabajamos juntos para crear un plan de acción para salvar vidas. No podemos permitirnos seguir como estamos. Nuestra negligencia colectiva está matando a personas como Rohit Yadav, Le Xuan Han y Mukelebai Mumbuna. Y está frenando a la lucha contra la pobreza.

El Dr. Kevin Watkins es Senior Visiting Research Fellow en el Global Economic Governance Programme de la Universidad de Oxford. Fue Director de la Oficina del Informe sobre el Desarrollo Humano de las Naciones Unidas y antes de eso Responsable de Investigación en Oxfam, Reino Unido

# APOYO PARA LA CAMPAÑA CARRETERAS SEGURAS

“Ha llegado la hora de que aquellos que pueden realmente marcar la diferencia se pongan de pie para enfrentarse a este reto y comprometerse a una Década de Acción para la Seguridad Vial.”

**Desmond Tutu, Premio Nobel de la Paz**

“Los esfuerzos realizados por la Comisión para la Seguridad Vial Mundial para fomentar una mejor seguridad vial en todo el mundo merecen un fuerte aplauso.”

**Kofi Annan, Ex Secretario General de las Naciones Unidas**

“Cada tres minutos muere un niño en las carreteras del mundo, y estas vidas se pueden salvar. Necesitamos un plan de acción mundial para asegurar que se tomen las medidas de seguridad claves.”

**Sonia Gandhi, Presidenta del Partido del Congreso de la India**

“Las heridas y muertes relacionadas con los desplazamientos afectan a millones de personas en todo el mundo. Tengo la esperanza de que se pueda actuar con el fin de asegurar que nadie muera antes de tiempo.”

**Bill Clinton, Ex Presidente de los EE.UU.**

“Aprecio y apoyo el valioso trabajo que está realizando la Comisión para la Seguridad Vial Mundial.”

**Tony Blair, Ex Primer Ministro del Reino Unido**

“Yo apoyo a la campaña Carreteras Seguras y exijo una ‘Década de Acción’, que resulta esencial si queremos salvar vidas en todo el mundo.”

**Oscar Arias Sánchez, Presidente de Costa Rica, Premio Nobel de la Paz**

“Durante mis viajes he visto lo importante que es que los niños y las comunidades reciban educación sobre la seguridad vial y que los gobiernos y decisores hagan todo lo que puedan para que las carreteras sean seguras.”

**Ewan McGregor, actor y embajador de la UNICEF**

## CARRETERAS SEGURAS

 **Commission for  
Global Road Safety**

60 Trafalgar Square  
London  
WC2N 5DS  
Reino Unido

E-mail: [info@makeroadssafe.org](mailto:info@makeroadssafe.org)

Para más información visite la página de Internet de **CARRETERAS SEGURAS**: [www.carreterasseguras.org](http://www.carreterasseguras.org)