



ESTAS SON --- **NUESTRAS CALLES** ---

MANIFIESTO 2030: CALLES SEGURAS Y SALUDABLES
PARA LOS NIÑOS, LOS JÓVENES Y EL CLIMA



**CHILD HEALTH
INITIATIVE**



THE GLOBAL GOALS
For Sustainable Development

ESTA ES MI CALLE



La Iniciativa para la Salud Infantil es una colaboración informal de organizaciones que se han comprometido a abogar por los derechos de los niños y adolescentes a disponer de una movilidad segura y sostenible, y trabajan juntas para implementar y promover soluciones prácticas en apoyo de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Encontrará una lista completa de los socios en www.childhealthinitiative.org/about-us

Este documento ha sido redactado por la Fundación FIA, como contribución a la Iniciativa para la Salud Infantil. Fue publicado por primera vez en febrero de 2020 y ha sido actualizado en julio de 2020 en respuesta a la pandemia del COVID-19.

ESTAS SON NUESTRAS CALLES



Se habla mucho de la necesidad de una 'actitud transformadora' para reducir las muertes y lesiones en carretera.

La pandemia del COVID-19 está demostrando la urgencia de compartir las carreteras de una manera más equitativa, fomentar el caminar y el uso de la bicicleta, y garantizar que la gente joven pueda desplazarse de manera segura al colegio. Ahora, más que nunca, ha llegado el momento de dejar de hablar y empezar a transformar.

Estas son nuestras calles. Y este es un Manifiesto 2030 para transformarlas. Una agenda para vecindarios seguros, respetuosos de los niños y del clima; una prescripción política para una implementación seria del Sistema Seguro, centrándose en los desplazamientos seguros y saludables para los niños y jóvenes; una visión de un mundo diseñado para que nadie resulte herido al caminar a la escuela o pasar el tiempo con los amigos.

En conjunto, las medidas prácticas de este manifiesto representan una 'vacuna contra la velocidad'. En cualquier parte del mundo, cada 23 segundos, alguien está perdiendo la vida por culpa de un vehículo motorizado y los choques en carretera son actualmente la causa principal de muerte entre niños y jóvenes de entre 5 y 29 años de edad. Esta plaga que está sufriendo nuestra juventud, requiere más que las habituales buenas intenciones y la aplicación rápida y descoordinada de simples parches. No requiere nada menos que una campaña de vacunación mundial de salud pública, proporcionada por planificadores, ingenieros y oficiales de la policía.

Esta campaña de vacunación contra la velocidad debería empezar, pero no acabar, en nuestras escuelas - como plataformas de cambio en cada comunidad - y los trayectos que cada día recorren hasta ellas miles de millones de niños, sus padres y cuidadores. Cada niño tiene el derecho de recibir educación y el mejor comienzo de su vida. Un desplazamiento seguro a la escuela es lo mínimo que deberían esperar.

Construyendo ciudades que favorezcan a los peatones y a los ciclistas, la vacuna contra la velocidad será un aliado vital en cualquier batalla para combatir al COVID-19, limpiar el aire y frenar el cambio climático. Será un elemento clave para el Green New Deal (Nuevo Pacto Verde) y un paso en positivo hacia un mundo con menos carbono.

Además, si devolvemos las calles a los peatones, la vacuna contra la velocidad también contribuirá a la atención de temas como la salud mental, la obesidad, el crimen y la violencia, la exclusión social y las carencias. Se beneficiarán todas las partes de la sociedad, pero en particular nuestra juventud.

Disponer de calles seguras y saludables tiene que estar en el centro de una nueva agenda global para una «mejor reconstrucción» en pro de la juventud, una que enlace las

principales cargas sobre la salud y genere oportunidades para la gente joven.

Es por ello, que, como paso esencial, pedimos la celebración de la primera Cumbre Mundial sobre la Adolescencia, para dar prioridad a una acción de gran envergadura en favor de la salud y los derechos de los jóvenes, incluyendo el apoyo para la vacuna contra la velocidad; y ampliar las fronteras de la agenda para que la supervivencia infantil llega a la segunda década de la vida, confrontando estos nuevos retos del mundo moderno.

NUESTRO MANIFIESTO 2030

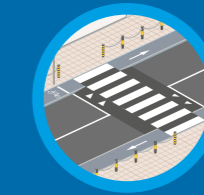
Haremos campaña en apoyo de la agenda ODS para transformar nuestras calles:



TODO NIÑO Y ADOLESCENTE PUEDE ESPERAR UN TRAYECTO SEGURO Y SALUDABLE A LA ESCUELA.



LAS CALLES EN LAS QUE LOS NIÑOS COINCIDAN CON EL TRÁFICO TIENEN UN LÍMITE DE VELOCIDAD PREDETERMINADO DE NO MÁS DE 30KM/H.



TODA CALLE URBANA TIENE UN CAMINO PEATONAL Y PASOS A NIVEL PROTEGIDOS.



TODAS LAS CIUDADES TIENEN OBJETIVOS AMBICIOSOS PARA DISPONER DE CARRILES PARA BICICLETAS PROTEGIDOS.



UNA CUMBRE MUNDIAL SOBRE LA ADOLESCENCIA PARA DAR PRIORIDAD A LA ACCIÓN DE LOS ODS EN MATERIA DE SALUD Y DERECHOS DE LOS ADOLESCENTES.

COVID-19: UN MUNDO TRANSFORMADO



Desde la primera publicación de este Manifiesto, durante la III Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Estocolmo, en febrero de 2020, el mundo se ha visto transformado por el COVID-19. La pandemia se ha llevado la vida de cientos de miles de personas y ha dejado a millones más con problemas de salud a largo plazo. Ha dejado sin trabajo a decenas de millones de personas y ha dejado a miles de millones de jóvenes sin formación.

La pandemia también ha centrado la atención política en el papel vital que desempeñan la seguridad y la salud en las calles. Durante el confinamiento hemos respirado aire limpio y hemos podido explorar nuestros vecindarios en silencio, sin tráfico. Los conductores dejaron sus vehículos aparcados y se retiraron a sus casas, mientras que los niños salían a correr, jugar y montar en bicicleta en las calles. En respuesta a la necesidad de una distancia física segura, y para fomentar el caminar y el andar en bicicleta a medida que las economías se empiezan a recuperar, muchas autoridades han implementado un urbanismo táctico en las ciudades, creando carriles para bicicletas y ampliando las aceras.

A medida que las escuelas y centros de formación vuelven a abrir sus puertas, el dar prioridad a los niños y los jóvenes empieza a ser urgente. Llevar y traer a los niños a la escuela es ineficiente e insostenible y socialmente cada vez menos aceptable. Los niños necesitan un espacio protegido para caminar a la escuela, para entrar y salir, para ser recibidos

por sus padres y cuidadores, manteniendo una distancia física segura. Esto es incompatible con el tumulto del 'yo primero', con padres en vehículos haciendo cola para dejar o recoger a los niños. Muchas escuelas y autoridades locales están reaccionando con la implementación de 'calles escolares', cerradas al tráfico durante las horas clave. Otros están adaptando el urbanismo al diseño de las escuelas para proporcionar rutas más seguras a la escuela. Nosotros, en la Iniciativa para la Salud Infantil, estamos trabajando con UNICEF para ofrecer una guía mundial para la reapertura segura de las escuelas.

Pero, más allá de las necesidades inmediatas, esta crisis ofrece una oportunidad única para esta generación, para transformar el mundo para siempre. El COVID-19 es una advertencia sobre lo que ocurre cuando la actividad humana entra en desequilibrio con la naturaleza. Demuestra que tenemos que responder a amenazas existenciales mucho mayores, como el cambio climático, con urgencia y ambición. Como contribución a ello, debemos hacer que nuestras calles sean seguras, accesibles y amables para cada niño y adolescente; debemos dar prioridad a una movilidad sin carbono (peatones y bicicletas) en el diseño y la inversión para nuestros espacios públicos; debemos luchar y vencer a los peligros en las carreteras y la contaminación del aire. Este manifiesto fue redactado antes del COVID-19, pero esta pandemia que estamos viviendo revalida y revitaliza nuestro llamamiento a la acción.

«Hoy en día, la pandemia del coronavirus, con todo su horror, abre la posibilidad para un cambio urbano radical. Repentinamente, las ciudades ven la posibilidad de corregir el mayor error cometido en el siglo XX, la cesión de demasiado espacio público al automóvil.

Las ciudades tienen que aprovechar este momento y actuar a la velocidad de un rayo. Necesitamos encontrar un mejor equilibrio entre los vehículos en nuestras calles y los ciclistas y peatones que, durante décadas, han sido dejados de lado y desplazados a los márgenes».



Heather Thompson
CEO, Institute for Transportation and Development Policy (ITDP)
New York Times Op-Ed, junio 2020

2 MILLONES DE VIDAS JÓVENES PERDIDAS, 100 MILLONES DE VIDAS JÓVENES DAÑADAS

Desde la primera reunión de ministros para celebrar una conferencia sobre la seguridad vial mundial, en el año 2009 en Moscú, cerca de 2 millones de niños y adolescentes han perdido la vida en las carreteras del mundo. 100 millones han sufrido lesiones. Muchos de los lesionados viven ahora con alguna discapacidad o desfiguración.

El tráfico es la principal causa de muerte entre niños mayores de cinco años y adolescentes. En total, las lesiones ocasionadas por el tráfico y la contaminación ambiental, a la que el tráfico contribuye significativamente, matan a por lo menos 500.000 niños y adolescentes cada año. Millones de jóvenes sufren lesiones que alteran y mutilan sus vidas a consecuencia de lesiones del tráfico.

El estudio sobre la Carga Mundial de Morbilidad, estima que el impacto de estas lesiones de tráfico a nivel mundial (véase la figura 1), asciende a más de 10 millones de jóvenes lesionados cada año.

Utilizando datos recopilados por la Comisión de Accidentes de Transporte (TAC) de Victoria, Australia, y el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras (iRAP) también podemos establecer una imagen más detallada de la envergadura y los costos que generan las lesiones derivadas del tráfico entre los jóvenes.

El estudio sobre la Carga Mundial de Morbilidad estima que, en todo el mundo, más de un millón de niños y jóvenes han sufrido lesiones cerebrales como consecuencia de lesiones del tráfico en 2017. En el caso de Victoria, las lesiones cerebrales graves fueron

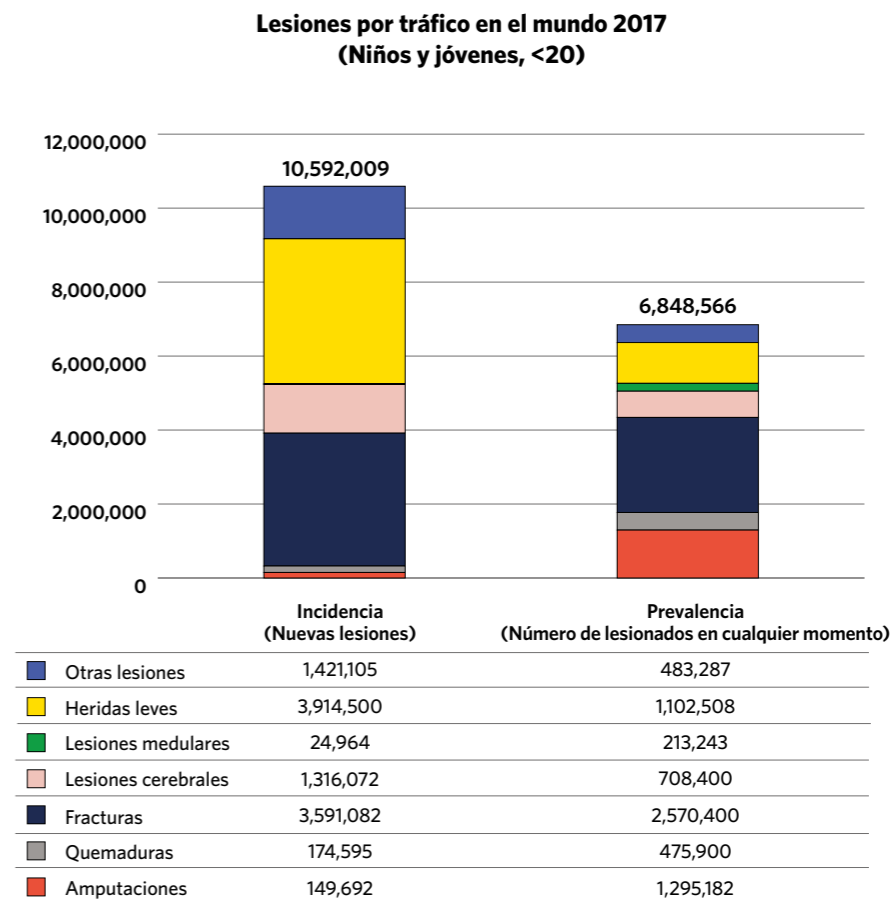
menos del 1% de los casos, pero representaron casi la mitad de todos los pagos realizados por la TAC por niños de edades comprendidas entre los 5 y 19 años, siendo casi la mitad de ellos peatones.

El costo promedio al que la TAC se enfrentó por lesiones en Victoria a lo largo de la última década fue casi el triple por peatones jóvenes de entre 5 y 19 años de edad que por personas mayores de 20 años. El costo promedio por lesiones como peatones de niños entre los 5 y los 9 años de edad fueron especialmente altos - cada caso cuesta casi 700.000 US\$.

Estas crudas cifras representan los costos económicos de los traumatismos y los cuidados post-traumáticos en un país de altos ingresos, y están lejos de reflejar el impacto global sobre la persona: falta de educación escolar, oportunidades perdidas, caminos de vida nunca seguidos. Las investigaciones que hemos realizado junto con la UNICEF han destacado también la carga que significa para las familias el tener a un hijo, padre, o persona que sustenta a la familia, que haya sufrido un traumatismo en carretera y requiera de cuidados a largo plazo. El impacto es particularmente grave en el caso de familias de pocos recursos, ya que la combinación de los costos de los cuidados posteriores y la pérdida de ingresos golpea fuertemente a la economía familiar.

La lucha contra estos costos humanos y económicos de las lesiones sufridas en carretera, así como los impactos más amplios, relacionados con los sistemas de transporte disfuncionales y las calles inseguras, debe ser una prioridad, pensando en la salud y el bienestar de los niños y los adolescentes.

FIGURA 1: LESIONES DE NIÑOS Y JÓVENES



Fuente: IHME Global Burden of Disease, 2017.

«¿Cuántos jóvenes más tienen que perder la vida y su futuro hasta que digamos basta? Durante la pandemia, los niños se han quedado en casa para proteger a los mayores. Ahora tenemos que protegerlos nosotros a medida que van saliendo. Mientras buscamos una vacuna para el COVID-19, apliquemos una de la que ya disponemos: la vacuna contra la velocidad.»



Rt. Hon. Lord Robertson of Port Ellen
Presidente de la Fundación FIA

LA GENERACIÓN Z: INFRA FINANCIADA Y DESATENDIDA



«A todos los niveles, desde los donantes internacionales hasta los gobiernos y las autoridades del país, los adolescentes son desatendidos y las respuestas a los retos a los que se enfrentan no cuentan casi con financiación.

Ahora, los adolescentes han sido incluidos en las estrategias mundiales relativas a la salud materna, neonatal e infantil. Sin embargo, este grupo de edades no ha visto un incremento de las inversiones y la atención que ha aportado grandes avances para la salud de niños más jóvenes. Un gran problema es la falta de ayuda al desarrollo, que tenga como objetivo a los adolescentes. En la Revista de la Asociación Médica Estadounidense hemos analizado 132 países en vías de desarrollo, y hemos detectado que, a lo largo de un período de 13 años, en promedio, sólo el 1,6% de las ayudas para el desarrollo de la salud fue destinado a los adolescentes. En el último año estudiado, el 2015, se había incrementado ligeramente, pero solo a un 2,2%.

Al desglosar las cifras por áreas temáticas, los niveles de financiación son desproporcionadamente bajos en áreas que son las principales causas de morbilidad entre adolescentes. La principal causa de la carga de morbilidad a nivel mundial, las lesiones sufridas en carretera, solo recibió un 0,3% de esa pequeña fracción dedicada a los adolescentes. Otra carga de morbilidad importante, la autolesión, recibió un 0,6%.

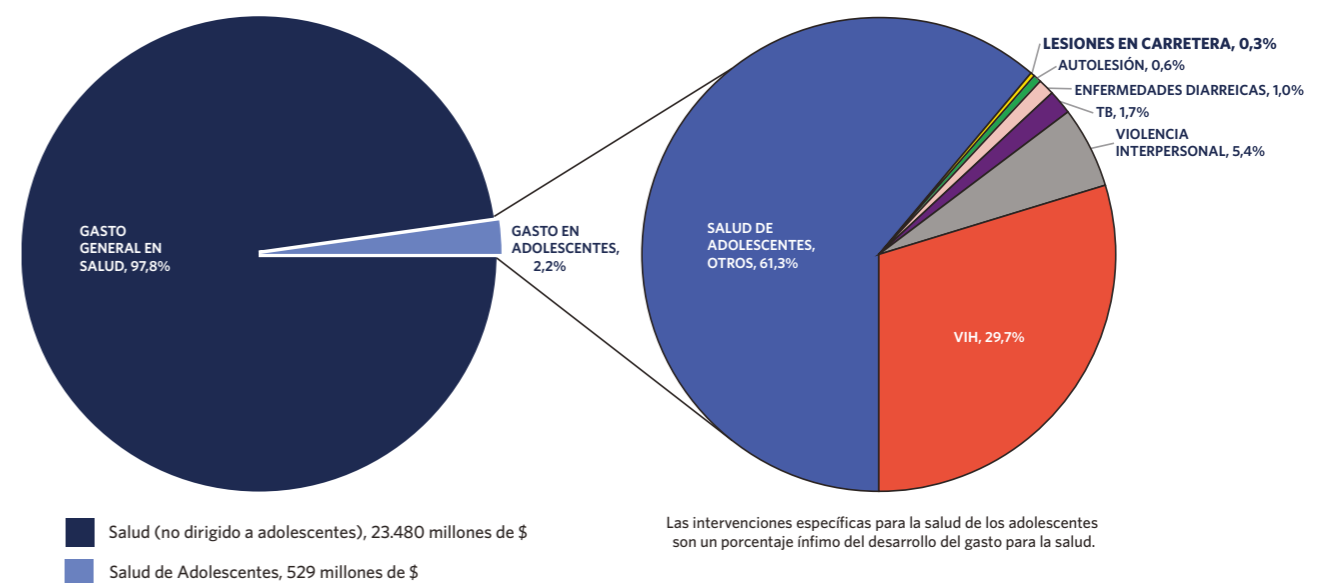
La financiación está mal diseñada para enfrentarse a la naturaleza transversal de los temas que preocupan a los adolescentes. Los principales factores determinantes de la salud, el crecimiento y el desarrollo, se encuentran mucho más allá del sector de la salud, y requieren la colaboración entre quienes trabajan en educación, habilidades y empleo dentro de las comunidades, en salud mental, nutrición, transporte y otras áreas como la política y la justicia. Con demasiada frecuencia la financiación se centra en una pequeña parte del sector de la salud. Se necesita un nuevo planteamiento para acciones de colaboración entre los sectores y una respuesta diseñada para adaptarse a las necesidades de la gente joven.

Este es el motivo de la gran importancia de una Cumbre Mundial sobre la Adolescencia, es urgente, no solo para el esfuerzo realizado por los Objetivos de Desarrollo Sostenible, sino en general para la gente joven.»



George Patton,
Profesor de Investigación sobre la Salud de los Adolescentes, Universidad de Melbourne; Presidente de la Comisión Lancet para la Salud y el Bienestar de los Adolescentes

FIGURA 2: EL GASTO EN LA SALUD DE LOS ADOLESCENTES EN PROPORCIÓN A LAS AYUDAS PARA EL DESARROLLO EN SALUD, Y DESGLOSE DEL GASTO EN CARGAS ESPECÍFICAS DE LOS ADOLESCENTES



Fuente: Li et al (2018) Global Development Assistance for Adolescent Health From 2003 to 2015 JAMA Network Open. 2018;1(4).

El cuadro está basado en el análisis realizado por JAMA de 132 países.

HIJOS DE LA REVOLUCIÓN



«Hace diez años, mi hija Zenani, de trece años de edad, murió atropellada por un conductor ebrio. En un momento, mi pequeña, llena de esperanzas y sueños y risas estaba con nosotros. Y en solo unos segundos, los que un vehículo tarda en chocar, se había ido. Ves a tus hijos crecer, ves cómo empiezan a hacer su propia vida. Nunca te piensas que puede acabar tan repentinamente.

Zenani fue solo una de los **dos millones de niños** que han perdido la vida en la carretera desde la I Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú en el año 2009.

Hoy en día, las lesiones en carretera son la principal causa de muerte entre niños y jóvenes. Según las estimaciones de la OMS, casi 250.000 niños pierden la vida cada año. La mayoría mueren por culpa de adultos. ¿En qué otra área de nuestras vidas esto no sería motivo de gran indignación y acción inmediata?

Durante la II Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Brasilia en 2015, tuve el honor de dar el discurso de apertura, en presencia del presidente del país, líderes mundiales y ministros de muchos países. Pregunté: «¿Dónde está la acción? ¿Dónde está la urgencia?» Advertí que el tiempo para las excusas y la inactividad se había acabado. Mi desafío para los líderes, ministros, y para todos nosotros en 2015 fue el siguiente:

- Reducir la velocidad en todas las áreas escolares y residenciales, sin excusas;
- Arcenes y carriles bici seguros en todas nuestras ciudades, sin excusas;
- Una ruta segura al colegio, sin excusas.

Ninguno de estos objetivos se ha alcanzado. Durante estos cinco años, la acción ha sido esporádica o inexistente en demasiados países.

Las excusas, y las muertes y lesiones, continúan.

Nuestros niños se enfrentan a cargas de morbilidad inaceptables cada día en el trayecto hacia la escuela. Sufren la doble amenaza del aire contaminado y las lesiones del tráfico. Les exhortamos a ser más activos físicamente, pero nuestras ciudades no hacen nada por que podamos caminar o ir en bicicleta más seguros.

Mi abuelo, Nelson Mandela, sabía algo sobre retos difíciles. En sus célebres palabras, «siempre parece imposible hasta que se hace.» Lo que tenemos ante nosotros puede ser difícil, pero no es imposible. Esta es una epidemia creada por el ser humano, y tenemos en nuestras manos las herramientas para vencerla.

Ahora, en el año 2020, debemos cambiar la situación. En nombre de los niños y jóvenes que han perdido la vida o han sufrido lesiones desde el 2010, y aquellos a quienes podemos salvar en el futuro, debemos hacer una mejor reconstrucción después del COVID-19, hacer que los jóvenes sean vistos como una prioridad y utilizar la vacuna contra la velocidad para ofrecer una real revolución transformando nuestras calles para que no sean un lugar de peligro, sino un lugar de libertad.»



Zoleka Mandela,
Embajadora Mundial,
Child Health Initiative (Iniciativa para la Salud Infantil)

MANIFIESTO 2030: ACCIÓN PARA CALLES SEGURAS Y SALUDABLES, LA JUVENTUD Y EL CLIMA

«Con el COVID-19 dominando las agendas, presupuestos, los medios y la atención de los políticos, otros temas importantes están siendo dejados de lado. Pero el impacto de la pandemia sobre los niños y los adolescentes ha sido enorme: se ha perdido la escuela, oportunidades, dificultades económicas para muchos. El mundo post-pandemia debe ser más justo y más ecológico, y debe ocuparse de temas desatendidos que afectan a la juventud. Entre ellos se encuentra el tráfico en carretera, que actualmente es el principal asesino de jóvenes desde los cinco hasta los 29 años.

En un año 'normal', un cuarto de millón de niños muere a manos de personas manejando un vehículo, y diez millones sufren lesiones. Son las víctimas de la disfunción social en la planificación urbana y del transporte, que valora el movimiento de los vehículos y la velocidad por encima de las necesidades de las personas y la calidad de sus vidas. Se trata de una disfunción que contribuye a la toxicidad del aire y la crisis de la obesidad que afectan a la salud y al bienestar de los niños y los adolescentes. Y se trata de una disfunción que estimula el cambio climático.

Así que dónde mejor que en Estocolmo, el hogar de Greta Thunberg, para lanzar un nuevo impulso por un transporte seguro, con bajo contenido de carbono, y un planteamiento urbano y diseño de calles responsable con los niños y los jóvenes. Es aquí donde los ministros de salud, desarrollo y transporte de todo el mundo se reunieron en febrero de 2020, para hacer un repaso de los avances en la lucha contra las muertes en las carreteras. La Declaración de Estocolmo resultante puso especial énfasis en la complementariedad de la acción sobre la seguridad vial y toda una serie de otras prioridades de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Con la política de seguridad vial nacional definida desde 1997 por el planteamiento ético de la 'Visión Cero' - es decir cero muertes o lesiones graves, y que el gobierno tiene la principal, pero no la única, responsabilidad para gestionar todos los aspectos del sistema de carreteras, para que sea 'indulgente' con el error humano - Suecia ha tenido éxito en la reducción de la cifra de muertes en carretera y la reducción de las muertes infantiles hasta casi cero. El planteamiento de Suecia concede un especial significado a los derechos humanos de los niños, como usuarios totalmente inocentes de las calles y carreteras.

La seguridad vial tradicional, por su parte, delega la responsabilidad principal sobre el comportamiento personal de los niños; pero la Visión Cero o el Sistema Seguro observa el problema desde una perspectiva de diseño de un sistema. Asumiendo que los niños son niños, y que a veces se olvidan de 'parar, mirar y escuchar', ¿quién debe asumir la responsabilidad de prevenir daños? ¿Ellos? O el diseño de las calles (carriles más estrechos, baches para limitar la velocidad y chicanes); los vehículos (adaptación inteligente de la velocidad, zonas de deformación en las partes frontales de los vehículos para proteger a los peatones, camiones con visión amplia); restricciones para los vehículos (p.ej. 'calles escolares' en las que el tráfico se prohíbe durante

determinadas horas del día); y una limitación de la velocidad a 30 km/h o menos.

Todas estas medidas juntas pueden actuar como una 'vacuna contra la velocidad', una intervención para reducir las muertes y lesiones graves que ha demostrado tener buenos resultados, no solo en Escandinavia, sino también en mega-ciudades, desde Nueva York a Adís Abeba, desde São Paulo a Seúl. Se trata de un principio que se puede adaptar a cualquier fase de desarrollo económico, que protege a los pobres y vulnerables, a los mayores y a los jóvenes, y que ha demostrado su relevancia a medida que las ciudades rediseñan los espacios públicos en respuesta al COVID-19.

Y esta vacuna contra la velocidad es una condición previa para cambiar los desplazamientos en automóvil a otras modalidades ecológicamente más sostenibles, y mejorar la accesibilidad de las calles para caminar, ir en bicicleta y acceder a los puntos intercambiadores de transporte. Si somos serios en el aspecto de reducir la creciente emisión de CO₂ por el transporte motorizado, primero tenemos que ponernos serios con la reducción de la velocidad del tráfico urbano.

Mientras que las ciudades con un crecimiento veloz en Asia y África repiten los errores cometidos por Occidente en los años 1960 construyendo cada vez más autopistas y pasos elevados de cemento (financiados con demasiada frecuencia a través de ayudas), hasta el 90% de sus calles compartidas por tráfico a gran velocidad y peatones, no tienen aceras básicas. Así que, no nos confundamos, este será uno de los campos de batalla decisivos en el siglo XXI para lograr un desarrollo sostenible y justicia ambiental.

Mientras que la ONU emprende su Década de Acción para los ODS, tenemos que ser imaginativos para romper silos y enfrentarnos a nuevos retos que amenacen ese logro. Una creciente coalición por la salud pública reclama que nos volvamos a centrar en la adolescencia, la fase crucial pero desatendida e infra financiada de la segunda década de la vida.

Exigir una planificación urbana equitativa y ecológica, incluyendo nuevas consideraciones en el diseño y la distribución de nuestro espacio público y carreteras - la reinención de nuestras ciudades y zonas periurbanas para que estén preparadas para el 2030 y más allá - es vital para permitir el acceso a la educación y al empleo, dando una respuesta al COVID-19, luchando contra la crisis de la obesidad juvenil y problemas de salud mental, afrontar la emergencia climática y, sí, finalmente, dando una respuesta a la epidemia de las lesiones en carretera, que está matando y mutilando a tanta gente joven.»



Saul Billingsley es el director ejecutivo de la Fundación FIA, que coordina la Iniciativa por la Salud Infantil

LA VACUNA CONTRA LA VELOCIDAD: UN DISEÑO PARA LA SALUD Y EL CLIMA

Para vencer a esta emergencia de salud para los niños y jóvenes, no necesitamos investigar para inventar nuevas vacunas. Ya existen y ya han demostrado su eficacia en el campo. Y un ejemplo prioritario es la vacuna contra la velocidad: vecindarios con tráfico pacificado, de baja velocidad, diseñados para retirar a los automóviles o llevar a todos los vehículos por debajo de la 'velocidad mortal' de 30 km/h en lugares en los que las personas caminan para vivir, trabajar, jugar y aprender.

Como parte de un cambio de paradigma más amplio hacia el 'Sistema Seguro' en el diseño urbano, que tiene como finalidad dar prioridad a los peatones, ciclistas y a la movilidad activa frente al transporte motorizado, con una mayor cantidad de aceras, carriles bicis y pasos con reducción de velocidad, la vacuna contra la velocidad es una clave que abre las puertas hacia 'Calles Seguras'.

Porque cuando se aplica este planteamiento del Sistema Seguro, el entorno seguro resultante incrementa el uso de la bicicleta y los trayectos a pie, lo que genera un ciclo positivo, que a su vez reduce los desplazamientos en vehículos y las emisiones, mejorando la salud de otras maneras.

La ciencia y las aplicaciones prácticas de esta vacuna del Sistema Seguro están disponibles de inmediato. Existen diversos ejemplos de una implementación con éxito en varios entornos de ingresos altos, medios y bajos. Es uno de esos raros ejemplos de una política con la que todos salen ganando. Para empezar, las autoridades públicas pueden empezar con el proceso de transformar el espacio público en un entorno en el que se pueda caminar, vivir y que sea saludable, contribuyendo así significativamente a evitar lesiones, enfermedades no contagiosas, la contaminación del aire y el cambio climático; facilitando al mismo tiempo la distancia física segura requerida como respuesta al COVID-19.

Para eliminar el tráfico a velocidades mortales de las calles urbanas y generar una genuina revolución facilitando los desplazamientos a pie y en bicicleta, se requiere de determinación política, coaliciones de apoyo, y la puesta a disposición de financiación catalítica y asesoramiento. La creación de este movimiento, poniendo las necesidades de los niños en primer plano, es un fundamento básico para progresar con el Sistema Seguro en toda la agenda de la seguridad vial y el desarrollo urbano sostenible. Tiene que ser una prioridad para la Década de Acción de los ODS hasta el 2030.

«Reducir la velocidad mediante el rediseño de calles en las que viven niños, y en las que caminan o van en bicicleta para ir a la escuela, es urgente. Se trata de una intervención muy rentable para la salud, que permite el ejercicio, reduciendo las emisiones de los vehículos. Una 'vacuna' efectiva a gran escala contra las lesiones graves. La velocidad baja salva vidas.»

Presidente Jimmy Carter & Rosalyn Carter; Michael R Bloomberg; Andrew Holness Primer Ministro de Jamaica; Jean Todt Enviado Especial de la ONU para la Seguridad Vial (y 100 signatarios más) 'Speed Vaccine Open Letter' 2017.

CUADRO 1: EL SISTEMA SEGURO - UNA POLÍTICA VITAL PARA EL CAMBIO

El planteamiento del Sistema Seguro reconoce que la situación actual, en la que millones de niños se arriesgan o pierden la vida cada día, es el resultado de un sistema de movilidad que no está preparado para valorar o proteger la vida humana. El sistema debe ser revisado y reorientado en base a cinco principios clave: que los seres humanos cometen errores y son vulnerables a las lesiones; que la responsabilidad tiene que ser compartida; que ninguna muerte o lesión grave es aceptable, y que es necesario un planteamiento proactivo para crear sistemas de movilidad seguros. Estos principios son especialmente pertinentes para niños, considerando que son menos capaces de juzgar la velocidad de los vehículos, tienen menos control de sus impulsos, son menos visibles por su estatura, y tienen cuerpos más frágiles que los adultos.

Un reciente proyecto de investigación liderado por el Instituto de Desarrollo de Ultramar y el Instituto de Recursos Mundiales, en asociación con la Fundación FIA, analizaron la manera en la que tres ciudades, Bogotá, Bombay y Nairobi,

toman decisiones que afectan a la movilidad segura y sostenible. Una conclusión clave fue que se suele echar la culpa al comportamiento de los usuarios de la carretera lo que permite que los políticos y los diseñadores del sistema no tengan que asumir la responsabilidad por malas políticas, equivocaciones en el diseño de carreteras y calles y la mala gestión del tráfico.

Así que, la adopción del planteamiento del 'Sistema Seguro' que considera a la seguridad vial como un tema de salud pública es vital. Al centrarse en el diseño del sistema, en lugar de en el comportamiento individual, la principal responsabilidad vuelve al lugar al que pertenece: a los planificadores y sus maestros políticos. Y funciona. Investigaciones realizadas por el Instituto de Recursos Mundiales y el Banco Mundial descubrieron que los países en los que se ha aplicado este planteamiento han sido capaces de reducir la cifra de muertes más rápido y en mayor medida que otros.



Para solucionar el tema del tráfico desde una perspectiva de salud pública, Bogotá está implementando la 'Visión Cero', con la que ha alcanzado una reducción del 8% en las muertes en carretera en solo un año.



Más de la mitad de los fallecidos en carretera en Bombay son peatones. Y, aun así, las autoridades siguen echándole la culpa al comportamiento de los usuarios de las carreteras.



En Nairobi, la inversión en infraestructura para caminar y desplazarse en bicicleta está creciendo, impulsada por motivos de seguridad y ambientales, en una ciudad con niveles de contaminación del aire impresionantes.

CUADRO 2: POR CALLES SALUDABLES - IMPLEMENTANDO EL SISTEMA SEGURO

Las ciudades están llevando cada vez más la iniciativa implementando el planteamiento del Sistema Seguro, como parte de una agenda más amplia para la salud pública.

Reduciendo el límite de velocidad en cinco carreteras arteriales, en las que estaban ocurriendo el 25% de las muertes, se calcula que Bogotá, fue capaz de prevenir unas 60 muertes en solo seis meses, entre noviembre de 2018 y mayo de 2019, en comparación con el promedio de los cinco años anteriores. En Brasil, Fortaleza ha reducido las muertes en carretera en un 44% entre 2011 y 2018, mientras que São Paulo, donde las muertes en carretera ya están alcanzando las cifras más bajas desde 1979, se ha puesto el objetivo de reducirlas en un 50% hasta el año 2028. La gestión de la velocidad y el diseño de las calles para dar prioridad y otorgarles más espacio a los peatones, incluyendo cerca de las escuelas, han sido elementos cruciales para este éxito. Además, se pueden observar beneficios transversales: en Fortaleza la estrategia está relacionada explícitamente con una mayor actividad física infantil. El apoyo catalítico por parte de Bloomberg Philanthropies ha jugado un papel clave para ayudar al avance de estas ciudades y muestra el papel importante que pueden jugar los donantes a la salud pública.

Para estimular una adopción más amplia del Sistema Seguro, el Instituto de Recursos Mundiales y varios

socios han lanzado el Desafío Visión Cero. El Desafío Visión Cero 2020-2021 inicial se centrará en ciudades de América Latina y el Caribe, y su objetivo es apoyar a las ciudades para superar las barreras hacia la implementación completa de la Visión Cero. Otro socio de la Iniciativa para la Salud Infantil, la Iniciativa para el Diseño Mundial de Ciudades de la NACTO, lanzará su guía 'Diseñar Calles para los Niños' en 2020 y trabajará estrechamente con cuatro ciudades - Fortaleza, Brasil; Kigali, Ruanda; Santiago, Chile; y Tirana, Albania - al tiempo que actuará de mentor para otras ocho.

Centrarse en los niños y en sus trayectos a la escuela ha demostrado humanizar el Sistema Seguro para los políticos y el público en general, y puede ayudar a darle nueva energía a los compromisos por una Visión Cero. En los EE.UU., donde más de 40 ciudades se han comprometido a trabajar hacia ambiciosos objetivos de la Visión Cero, el Centro Nacional para Rutas Seguras a la Escuela, socio de la Iniciativa para la Salud Infantil, está prestando apoyo a las ciudades a través de una red para la Visión Cero para la Juventud. En Ciudad de México, el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo está trabajando junto con el gobierno de la ciudad y las comunidades locales enfocándose en las rutas a la escuela.



En Bogotá, rediseño de las calles y control de la velocidad alrededor de las escuelas y los hospitales.



Ciudad de México está utilizando un enfoque «Visión Cero para la Juventud» y apoyando los derechos de movilidad de los niños.



La ciudad de Nueva York recibió el premio Visión Cero para la Juventud de los EE.UU. en 2019 por centrarse en la seguridad para las escuelas.



En São Paulo, la velocidad reducida y la reasignación de espacio de las calles ayudaron a reducir las muertes en una tercera parte.



Incrementar el nivel de actividad física de los niños es uno de los objetivos clave del planteamiento de sistema seguro de Fortaleza.

CUADRO 3: CALLES SEGURAS - LLEVANDO LA VACUNA CONTRA LA VELOCIDAD A LAS ESCUELAS

El Programa Internacional para la Evaluación de Carreteras (iRAP) ha analizado cerca de 250.000 kilómetros de carreteras en 60 países. El resultado es que más del 80% de las carreteras en las que coinciden peatones con tráfico que se desplaza a más de 40 km/h no tienen vías formales para peatones; el porcentaje era más de un 90% en África Subsahariana; 88% de las carreteras con ciclistas y velocidades superiores a los 40 kilómetros por hora no disponían de carriles separados para bicicletas.

Los niños y los adolescentes son uno de los grupos más vulnerables entre los usuarios de las carreteras. Con tan poca protección, no es de extrañar que más de 3.000 niños no puedan llegar a su destino cada día. Investigaciones realizadas por AMEND en Tanzania han demostrado que la implementación de aceras, reducciones de velocidad y pasos con reducción de velocidad pueden reducir la cifra de lesiones graves en por lo menos un 25% con un costo de cerca de 20.000\$ por escuela. Este programa 'SARSAI' obtuvo

el primer premio WRI Ross Prize for Cities en 2019. Ahora, Amend es una de las ONGs que colabora con la iniciativa de la Valoración con Estrellas de Escuelas de iRAP, en la que se utilizan datos basados en una app para generar valoraciones transparentes, contramedidas de eficacia demostrada y acciones basadas en evidencias.

La Valoración con Estrellas de Escuelas es una herramienta sistemática, basada en evidencias para la medición, gestión y comunicación del riesgo al que están expuestos los niños durante el trayecto a la escuela. Ofrece apoyo para intervenciones rápidas que salvan vidas y previenen lesiones graves. Esta herramienta incluye una aplicación fácil de utilizar y de bajo costo, que aprovecha el poder de la valoración con estrellas de iRAP para peatones y combina una aplicación web centralizada con una app de Android para la recopilación de datos. Estas herramientas permiten la evaluación de características de las carreteras y las condiciones de tráfico, además de recomendaciones para contramedidas. Durante

siete años de investigación, y tras realizar pruebas beta, se han evaluado a casi 700 escuelas en los cinco continentes. Con el apoyo de FedEx y de la Fundación FIA, se han llevado a cabo cursos de formación y capacitación para el uso de esta herramienta en por lo menos 30 países, junto con ONGs y automóvil clubs miembros de la FIA.

En Lusaka, Zambia, por ejemplo, la carretera de alta velocidad que se encuentra fuera del colegio de educación primaria Justin Kabwe había sido testigo de cuatro lesiones graves de alumnos. En un trabajo conjunto, iRAP, Amend y la ONG local Zambia Road Safety Trust, analizaron la escuela utilizando la app para la valoración con estrellas. Posteriormente, Amend y las autoridades locales trabajaron juntos para mejorar la infraestructura. Una vez que se habían implementado las nuevas aceras, el control de velocidad, señales de limitación de velocidad y pasos con reducción de velocidad, la valoración según iRAP de la escuela cambió radicalmente de 1 estrella a 5 estrellas de seguridad.

Ahora, con el lanzamiento oficial de la app durante la III Conferencia Ministerial Mundial para la Seguridad Vial en Estocolmo, el objetivo es incrementar rápidamente el número de escuelas analizadas y, lo crucial, el número de rutas a la escuela mejoradas. Para lograrlo, la app para la Valoración con Estrellas de Escuelas puede desempeñar un papel importante de apoyo. En Lusaka ha ayudado con la introducción de una nueva ley que exige el límite de velocidad de 30 km/h cerca de todos los colegios. En Vietnam, a través de un proyecto liderado por la Fundación AIP y GRSP, con el apoyo de la Fundación Botnar, proporcionó evidencias suficientes para persuadir al gobierno que se retiran los límites de velocidad fijos y en consecuencia se permite la reducción de los límites de velocidad cerca de las escuelas. En Botswana, el apoyo de la Primera Dama, Neo Masisi, ha suscitado una coalición nacional, liderada por el automóvil club de la FIA Emergency Assist 991, para abogar por las evaluaciones de seguridad.

Mientras tanto, en Jamaica, Amend e iRAP han colaborado con UNICEF para apoyar la valoración con estrellas y aplicar mejoras en un piloto proyecto que está destinado a 18 escuelas. En Montevideo, Uruguay, la ONG Fundación Gonzalo Rodríguez (FGR) convocó una rueda de prensa con el alcalde, destacando que los niños en zonas de menores ingresos de la ciudad están menos protegidos que sus compañeros con mejor situación económica. En Argentina, un proyecto de FGR en el que participan seis escuelas, ha impulsado a la ciudad de Guaymallés a implementar mejoras en casi 70 escuelas más, y se tienen previstas más inversiones.

Esta es la vacuna contra la velocidad en acción. Con mayor capacidad, financiación y apoyo político, su potencial para proteger a los jóvenes contra los daños, es inmenso.



La app para la Valoración con Estrellas para Escuelas de iRAP genera datos que identifican el diseño peligroso de las calles y los límites de velocidad inadecuados en rutas hacia la escuela.



Valoración con Estrellas para Escuelas en Filipinas por un equipo de la Asociación del Automóvil de Filipinas. La red de clubes FIA es uno de los líderes en el despliegue de la iniciativa a nivel global.



Rueda de prensa con el alcalde de Montevideo: La valoración con estrellas ofrece tanto una potente herramienta de apoyo, como soluciones para implementar la vacuna contra la velocidad.



Antes de la vacuna: Un barrio desatendido, de bajos recursos, con gran velocidad de tráfico.



Los niños no tenían ninguna protección frente al tráfico que se desplaza a velocidades de hasta 70 km/h: sin aceras, sin señales de limitación de velocidad, sin pacificación del tráfico o zonas de cruce seguras.



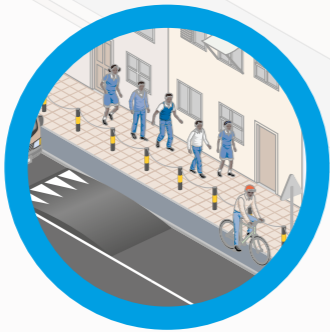
Después de implementar la vacuna: tras los cambios de diseño, incluyendo baches reductores de velocidad, la velocidad del tráfico se ha reducido a menos de 30 km/h.



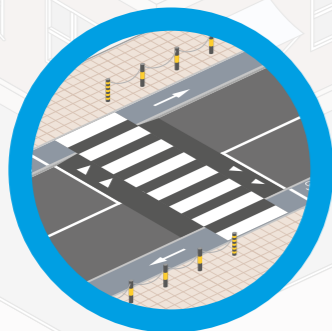
La vacuna contra la velocidad ha transformado la protección de seguridad de la ruta de 1 a 5 estrellas.

LA VACUNA CONTRA LA VELOCIDAD

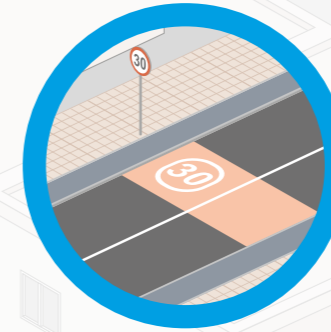
TODO NIÑO Y ADOLESCENTE PUEDE ESPERAR UN TRAYECTO SEGURO Y SALUDABLE A LA ESCUELA.



TODA CALLE URBANA TIENE UN CAMINO PEATONAL Y PASOS A NIVEL PROTEGIDOS.



LAS CALLES EN LAS QUE LOS NIÑOS COINCIDAN CON EL TRÁFICO TIENEN UN LÍMITE DE VELOCIDAD PREDETERMINADO DE NO MÁS DE 30KM/H.



TODAS LAS CIUDADES TIENEN OBJETIVOS AMBICIOSOS PARA DISPONER DE CARRILES PARA BICICLETAS PROTEGIDOS.



Para dejar de aceptar las muertes y lesiones graves en nuestras carreteras, es necesario un nuevo planteamiento en la planificación urbana y la gestión del tráfico. Dando prioridad a los peatones y a los ciclistas, diseñando carreteras para gestionar una velocidad de tráfico segura. Junto con medidas de seguridad en los vehículos, una aplicación coordinada de las normas e intervenciones para la concienciación, veremos al Sistema Seguro en acción.

Empezando con la vacuna contra la velocidad para los niños, en los lugares en los caminan y se reúnen, podemos evitar lesiones en la carretera y prestar apoyo a otros objetivos de salud, sociales y ambientales.

MOVILIDAD ACTIVISTA: CAMINAR Y MONTAR EN BICICLETA COMO ACCIÓN PARA EL CLIMA

«Necesitamos un manifiesto. Los líderes se tienen que comprometer a lo grande. Necesitamos adoptar un planteamiento moderno, de 'calles completas', en el que veamos a las ciudades a través de los ojos de los peatones.»



Andrew Steer,
Presidente y CEO,
Instituto de Recursos Mundiales
(WRI)

Las ciudades que han recibido la vacuna contra la velocidad y son seguras para caminar y montar en bicicleta, son vitales en la lucha contra el cambio climático y la contaminación del aire, y están mejor adaptadas para la vida durante la pandemia del COVID-19.

Las calles seguras y saludables animan a la gente a hacer el cambio del vehículo privado o a no empezar a utilizarlo, reduciendo las emisiones de carbono y mejorando la calidad del aire en zonas urbanas. Las inversiones estratégicas que crean una red de conexiones accesibles para peatones y ciclistas tienen múltiples beneficios ambientales y sociales, particularmente cuando se combinan con el transporte público, y con otras políticas de planificación que pongan a las personas en primer lugar:

- A lo largo de dos décadas, Bogotá ha establecido 500 km de carriles bici, lo que ha contribuido a un incremento por nueve de los ciclistas. El valor de carbono de las bicicletas en la ciudad ha resultado ser el equivalente a por lo menos 55.000 toneladas de CO₂ al año;
- Copenhague tiene previsto incrementar el número de trayectos en bicicleta en un 50% hasta el año de 2025 - y en 2016 ya solo están a un 9% de alcanzar este objetivo. Con las bicicletas, la ciudad se ahorra cerca de 90.000 toneladas de CO₂ cada año;

- Si todas las ciudades tomaran medidas para incrementar el uso de bicicletas hasta los niveles de las mejores, las emisiones de carbono urbanas podrían caer en un 7% adicional hasta el 2020, y un 11% hasta el 2050 - ahorrando 300 megatoneladas de las emisiones mundiales de CO₂, según un estudio realizado por el ITDP;
- Las medidas específicas para limitar los trayectos en vehículos y reducir el tráfico en rutas utilizadas habitualmente por niños, puede mejorar notablemente la exposición a las emisiones dañinas de los vehículos.

Estos son los fuertes argumentos de los defensores de las calles seguras para hacer causa en común con los activistas ambientales y exigir cambios.

A los gobiernos y a las ciudades se les debe animar a seguir un planteamiento integral, y aprovechar las subvenciones a gran escala y préstamos que están potencialmente disponibles de donantes como el Fondo Mundial para el Medio Ambiente (GEF), el Fondo Mundial para el Clima y los bancos de desarrollo regionales; una financiación que podría transformar las calles para la seguridad, protegiendo al mismo tiempo a nuestro clima.

«Si no aceptamos el exceso de velocidad ilegal, podemos reducir las emisiones de CO₂ del sistema de transporte en hasta un 20%. La Visión Cero puede ayudar a lograr muchas otras visiones.»



Tomas Eneroth,
Ministro de Infraestructuras,
Suecia; Presidente de la III
Conferencia Ministerial Mundial
sobre Seguridad Vial

CALLES SALUDABLES PARA VIDAS SALUDABLES

La falta de actividad física es un gran factor de riesgo para el dramático incremento de la obesidad y una serie de enfermedades no contagiosas, incluyendo enfermedades coronarias, cáncer de colon y mama, diabetes y depresión.

La Organización Mundial de la Salud calcula que casi 3 millones de muertes cada año están relacionadas con la inactividad física. Y la semilla para una buena o mala salud en la vida con frecuencia se siembra en la niñez. La OMS advierte que «el rápido desarrollo social y económico ha cambiado el entorno en el que muchos niños se están criando», y la falta de acceso a un espacio seguro y atractivo para la actividad física está contribuyendo a una epidemia de obesidad potenciada por una mala dieta.

A nivel mundial, la obesidad infantil se ha multiplicado por diez desde mediados de los años 1970. El número de niños y adolescentes obesos se ha incrementado de 11 millones en 1975 a 124 millones en 2016. Y otros 216 millones de niños tienen sobrepeso.

La planificación y el diseño urbano centrado en los vehículos y en la velocidad contribuyen, sin lugar a dudas, al problema de los estilos de vida insalubres, así como al empeoramiento de la mala calidad del aire en ciudades. Así, la vacuna contra la velocidad, una intervención que asegura que el caminar y el andar en bicicleta están disponibles, y son accesibles y seguros para todos, puede ser una parte importante de la solución:

- La Comisión de la OMS para Acabar con la Obesidad Infantil a dejado claro, que la prevención de estilos de vida poco saludables, el incremento del ejercicio y combatir las enfermedades no contagiosas deberían comenzar en la niñez. Una recomendación clave para la política es prestar atención a la libertad de movimiento y a la movilidad independiente de los niños: «El incremento de las oportunidades para una actividad física segura y apropiada, tanto dentro como fuera de la escuela, incluyendo el transporte activo (caminar y andar en bicicleta), tendrá efectos positivos sobre la salud y otros aspectos para todos los niños y adolescentes.»
- Este planteamiento es apoyado por la Comisión de Alto Nivel para Enfermedades No Contagiosas, cuyo informe del año 2018 hizo un llamamiento a los gobiernos para «tomar medidas para mejorar el tráfico, reducir la contaminación del aire, crear espacios verdes... mejorar la infraestructura para que las carreteras sean más seguras, incluyendo la construcción de carriles para peatones y ciclistas, además de fomentar la actividad física...».

Para mejorar la salud, luchar contra la pobreza y la exclusión, para las oportunidades de vida de la generación más joven, para proteger el medio ambiente, y para simplemente permitir a los niños que sean niños, explorando el mundo exterior: los beneficios de proporcionarles calles seguras son apremiantes.

«Ningún niño debe morir o resultar gravemente herido mientras camina, va en bicicleta o juega. Tenemos que devolver la calle a nuestros niños. Tienen el derecho de sentirse seguros en ellas.»



Dr. Tedros Adhanom Ghebreyesus
Director General,
Organización Mundial de la Salud

NO DEJAR A NADIE DE LADO

En todos los lugares del mundo, siempre son los niños más pobres quienes sufren más el impacto sobre la salud del tráfico. Y, al igual que ocurre con el reto conectado del cambio climático, se trata de un tema importante relacionado con la equidad: quienes aportan menos al problema son quienes cargan con las mayores consecuencias sobre sus espaldas. Aplicar esa vacuna contra la velocidad es vital para la justicia social, para la justicia ambiental, para luchar contra la pobreza y para un acceso justo y sin impedimentos a la educación:

- Para los niños, la potencial exposición a una lesión en carretera está estrechamente relacionada con su entorno, por lo que el contexto que rodea a un barrio desfavorecido es un factor importante. Las lesiones son, dentro de la salud pública, el área con las mayores diferencias sociales, siendo el tráfico en carretera la causa más común de lesiones entre niños que viven en la pobreza.
- En áreas urbanas, los factores de riesgo como la cercanía de zonas residenciales a las carreteras, implican que los niños viviendo en la pobreza también están expuestos a niveles superiores de contaminación del aire. Por ejemplo, estudios realizados en Londres, han detectado que más del 85% de las escuelas que se ven más afectadas por

mala calidad de aire, tienen alumnos que provienen de zonas más desfavorecidas que el promedio londinense.

- Las oportunidades educativas de los niños son generalmente la primera víctima de los recortes en los presupuestos familiares cuando quien se encarga del sustento familiar se ve envuelto en un choque en carretera. Los niños son enviados a colegios de menor calidad o dejan de ser enviados a la escuela, en algunos casos para ser enviados a trabajar y recuperar los ingresos que se han perdido. También hay evidencia de que la percepción de los peligros en la carretera desanima a los padres a permitir que sus hijos vayan a la escuela en primer lugar.

Observe un grupo de escolares intentando cruzar una transitada carretera con tráfico a gran velocidad, para llegar a la escuela. De una cosa podemos estar seguros: no son niños ricos. ¿Debemos permitir que esos jóvenes naveguen entre los peligros de las carreteras, respirando aire contaminado, o deberíamos, en su lugar, 'no dejar a nadie de lado'? Esta simple intervención: proteger a los niños y adolescentes, y asegurar que disponen de rutas seguras y saludables, dando prioridad al trayecto diario hacia y desde su lugar de enseñanza, define las intenciones y las promesas de los ODS.

«Según la OMS, el continente africano tiene las carreteras más peligrosas del mundo, y a medida que nuestras ciudades y economías crecen, el costo de las muertes y lesiones seguirá creciendo, salvo que se tomen medidas concertadas. África tiene la población juvenil que crece con mayor rapidez en el mundo, y sabemos que los jóvenes son quienes corren el mayor riesgo por lesiones en carretera. Muchos jóvenes en África dependen de las carreteras para sus actividades emprendedoras, con las que alimentan a sus familias y financian la educación de sus hermanos y hermanas. Este es un tema central de los ODS y de la Agenda de la Unión Africana hasta el 2063. Luchando contra las condiciones que conducen a una lesión en carretera, también podemos luchar contra el cambio climático, reducir la pobreza, incrementar la accesibilidad y proteger a nuestros jóvenes.»



Aya Chebbi,
Enviada de la Unión Africana para la Juventud

UNA CUMBRE MUNDIAL PARA LA JUVENTUD

Para rectificar la falta de financiación y la desatención de la Generación Z será necesaria conciencia y compromiso político.

En mayo de 2018, la Iniciativa para la Salud Infantil publicó el informe sobre el 'Trayecto Inacabado' (Unfinished Journey), dando la voz de alarma sobre las lesiones en carretera de los adolescentes y la falta de una respuesta coherente dentro de la Estrategia Mundial de la ONU para la Salud Materna, Infantil y Adolescente, y haciendo un llamamiento para la celebración de la primera Cumbre Mundial sobre la Adolescencia, con el fin de tratar este y otros temas vitales relacionados con el bienestar juvenil. Creemos que, para romper con la fallida estrategia de abogar por la seguridad vial como un tema independiente, es vital conectar con estructuras existentes (y potenciales fuentes de financiación) demostrando que la seguridad vial es relevante, y, de hecho, integral, para un desarrollo más amplio de los objetivos dentro de los ODS.

Hemos unido nuestras fuerzas a una coalición liderada por la Asociación para la Salud Materna, Neonatal e Infantil, incluyendo a la UNICEF, la OMS, el Fondo para la Población de la ONU, el Plan Internacional y otros, además del Grupo Principal de Niños y Jóvenes de las Naciones Unidas. Durante la Asamblea General de la ONU en septiembre de 2019, esta coalición lanzó un 'Llamamiento a la Acción' para adolescentes, liderada por la Presidenta del PMNCH Helen Clark, incluyendo nuestro llamamiento para una Cumbre Mundial sobre la Adolescencia, cuya fecha de celebración ideal sería en el año 2022.

El objetivo de la Cumbre debería ser garantizar la atención de los líderes mundiales respecto a los temas específicos relacionados con el bienestar y los derechos de los jóvenes, incluyendo el impacto del COVID-19, la salud y los derechos sexuales y reproductivos, la salud mental, la crisis de la obesidad, la igualdad de género, la educación y el empleo, el cambio climático y las lesiones en carretera, y galvanizar una respuesta coherente y coordinada.

En el caso de las lesiones del tráfico, por ejemplo, esto podría incluir una mejor integración de las contramedidas en la estrategia mundial para la salud de la ONU 'Cada Mujer, Cada Niño', además de la inclusión de la seguridad vial en las estrategias nacionales para niños y adolescentes, y explorar las sinergias entre el Mecanismo Mundial de Financiación (GFF) basado en el Banco Mundial, y dos fondos que trabajan para la seguridad vial - el Servicio Mundial para la Seguridad Vial (GRSF), también ubicado en el Banco Mundial y el Fondo para la Seguridad Vial de la ONU.

Una Cumbre, y el proceso que la envuelve, también daría salida a iniciativas regionales y de otro tipo, como la iniciativa centrada en la juventud en la Commonwealth. Una primera reunión de Jefes de Gobierno específica sobre la seguridad vial - como se fomentó durante la Asamblea General de la ONU en 2018 y en la Declaración de Estocolmo - complementaria, y viceversa, los esfuerzos para mantener el tema de la seguridad vial durante la Cumbre sobre la Adolescencia.

«Queremos ser oídos. Imaginen la energía de miles de jóvenes, apoyándose mutuamente, influyendo en sus líderes para asegurar que avanzamos. Eso sería algo realmente potente. Eso sería revolucionario. Así que es muy importante que tengamos una Cumbre Mundial sobre la Adolescencia.»



Natasha Mwansa, activista por la juventud de Zambia (en la imagen superior, la segunda desde la izquierda en Davos 2020)

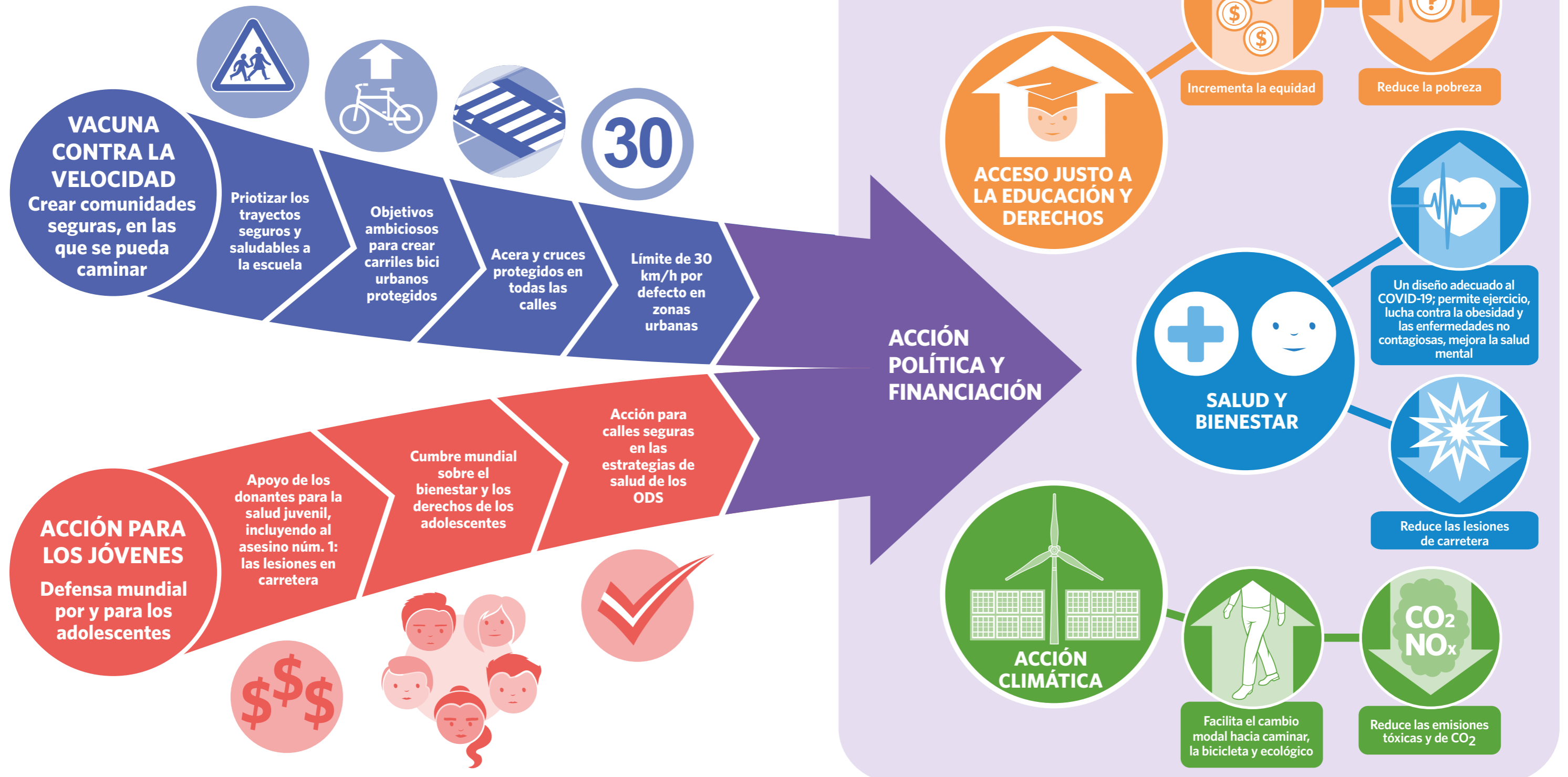
«La lección para nuestros líderes es, ahora, escuchar, implicarse e involucrar a nuestros jóvenes... así que celebremos una Cumbre Mundial que ponga los temas de los adolescentes en el centro de las discusiones.»



Helen Clark, Presidenta de la Asociación para la Salud Materna, Neonatal e Infantil

MANIFIESTO 2030

Defensa mundial de los niños y los jóvenes, y acciones prácticas para transformar las calles.



«A principios de los años 1960, John Kennedy decidió que los EE.UU. llevarían a un hombre a la luna en 10 años... ¿Y si escogiésemos otra luna hoy, y la convirtiésemos en una causa global? Solo que nuestra luna, para cada uno de nosotros, sería la escuela que tenemos al lado de casa. Y dependiendo de nuestro papel, le solicitaríamos al líder de nuestra ciudad, el líder de nuestro distrito, a nuestro líder nacional, que lo convirtiesen en su causa. Con un simple objetivo: que ningún niño sea atropellado dentro de una zona escolar.»

Jean Todt, Enviado Especial de la ONU para la Seguridad Vial y Presidente de la FIA

«Las lesiones del tráfico son el principal asesino de los jóvenes en el mundo. Para reducir las lesiones y muertes necesitamos inversiones y compromisos para disponer de infraestructura segura, velocidades más bajas para proteger a los peatones y a los vulnerables. Hacemos un llamamiento a mayor acción, especialmente en favor de los jóvenes quienes están al frente de esta crisis.»

Jayathma Wickramanayake, Enviada de la ONU para la Juventud

«Este es un tema central de los ODS y de la Agenda de la Unión Africana hasta el 2063. Luchando contra las condiciones que conducen a una lesión en carretera, también podemos luchar contra el cambio climático, reducir la pobreza, incrementar la accesibilidad y proteger a nuestros jóvenes.»

Aya Chebbi, Enviada de la Unión Africana para la Juventud

«Es muy importante que apoyemos ahora las recomendaciones de la Iniciativa para la Salud Infantil, que convoquemos una Cumbre Mundial sobre la Adolescencia que implementemos medidas de las que sabemos que van a salvar vidas y harán que las ciudades del mundo sean más seguras y mejores lugares para vivir.»

Kevin Watkins, CEO, Save the Children UK

«Cuando descubrimos la cura para la deficiencia de vitamina A, se la administramos a millones de niños. Tenemos la cura para las carreteras inseguras - bajas velocidades. Es hora de administrarla.»

Alfred Sommer, MD, MHS, Decano Emérito de la Escuela de Salud Pública Johns Hopkins Bloomberg

«La mitad de los niños del mundo viven actualmente en ciudades y lamentablemente, su lugar de juegos es la calle, que es propiedad de los automóviles, las motocicletas, el tráfico y la contaminación. Tenemos que ver la planificación urbana y de carreteras, y el medio ambiente desde la perspectiva de un niño.»

Stefan Peterson, Jefe de Salud de UNICEF

«Ningún niño, ningún padre debería pasar por el trauma de sufrir una lesión en la carretera. Tenemos las soluciones, las vacunas para prevenirlo. Pero necesitamos voluntad política para mantenernos en la vía correcta.»

Michelle Yeoh, Actriz y Embajadora de Buena Voluntad por los ODS del PNUD



Para más información:

www.childhealthinitiative.org

 [@childhealthGI](https://twitter.com/@childhealthGI)

 [#thisismystreet](https://twitter.com/#thisismystreet)