



Asamblea General

Distr. general
8 de septiembre de 2023
Español
Original: inglés

Septuagésimo octavo período de sesiones
Tema 12 del programa
Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Aplicación del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030)

Nota del Secretario General

El Secretario General transmite adjunto el informe sobre la aplicación de la declaración política de la reunión de alto nivel de 2022 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, preparado por la Organización Mundial de la Salud de conformidad con la resolución [76/294](#) de la Asamblea General.



Resumen

Este primer informe sobre los progresos realizados se presenta de conformidad con la declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en la que se invitaba al Secretario General a que, en consulta con la Organización Mundial de la Salud (OMS) y otros organismos pertinentes, presentara durante el septuagésimo octavo período de sesiones de la Asamblea General un informe sobre los progresos realizados que incluyera recomendaciones sobre la aplicación de la declaración con el fin de mejorar la seguridad vial en el mundo. En él se exponen los importantes avances logrados entre julio de 2022 y julio de 2023 en la consecución de los objetivos del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030). El informe abarca los principales progresos llevados a cabo a nivel internacional, regional y nacional en relación con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y fija el rumbo a seguir en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Tras la reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, celebrada en junio de 2022, se alcanzó un hito importante cuando la OMS creó una red mundial de jefes de organismos nacionales de seguridad vial. La red reúne a directores de los programas nacionales de seguridad vial encargados de aplicar el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), y servirá de plataforma para detectar problemas, formular soluciones e intercambiar información y mejores prácticas a fin de impulsar el progreso a lo largo del Decenio.

Para movilizar apoyo en favor de la aplicación del Plan Mundial, el Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial mantuvo contactos con partes interesadas de 26 Estados Miembros y propició el diálogo con más de 60 funcionarios gubernamentales. Se realizaron progresos en la labor de prestación de asistencia para elaborar y aplicar planes regionales, nacionales y subnacionales de seguridad vial. La Carta de Seguridad Vial Africana, un marco político panafricano orientado a fomentar la acción y la colaboración, avanzó hacia su plena ratificación con la adhesión de otros dos países de África. La OMS organizó una serie de talleres regionales dirigidos a elaborar marcos y establecer objetivos a nivel regional para la aplicación del Plan Mundial.

Las comisiones regionales de las Naciones Unidas registraron nuevas adhesiones de Estados Miembros a los seis instrumentos jurídicos fundamentales de las Naciones Unidas sobre la seguridad vial, y las Naciones Unidas y las partes interesadas de la sociedad civil prepararon una serie de documentos de orientación técnica e informes para ayudar a los Estados Miembros a aplicar las recomendaciones del Plan Mundial.

Los órganos, fondos y programas de las Naciones Unidas y otras partes interesadas prestaron asistencia técnica a distintos Estados Miembros. Dicha asistencia abarcó, entre otros aspectos, el apoyo legislativo, la mejora de la recopilación, el análisis y la utilización de datos con fines de formulación de políticas y la aplicación del enfoque de sistema seguro recomendado en el Plan Mundial.

Para garantizar una financiación internacional adecuada, previsible, sostenible y oportuna, el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial movilizó a un grupo cada vez mayor y más diverso de contribuyentes financieros de los sectores público y privado y de organizaciones filantrópicas. Sin embargo, a pesar de estos avances, el Grupo de Trabajo de los Bancos Multilaterales de Desarrollo sobre Seguridad Vial señaló que era necesario aumentar considerablemente la financiación para lograr un cambio catalizador en los países de ingreso bajo y mediano, y exhortó a los Gobiernos y al sector privado a que incrementaran la financiación en consonancia con las metas mundiales de las Naciones Unidas.

El Enviado Especial para la Seguridad Vial, los órganos, fondos y programas de las Naciones Unidas y las organizaciones de la sociedad civil, incluida la Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial, intensificaron las actividades de promoción y divulgación encaminadas a promover los objetivos mundiales de reducción del número de víctimas mortales y la aplicación de las recomendaciones del Plan Mundial entre los Estados Miembros.

De cara al futuro, el quinto informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, que se publicará a finales de 2023, proporcionará una base empírica más sólida de las estadísticas sobre víctimas mortales en la mayoría de los Estados Miembros, así como información sobre los avances en materia jurídica, normativa y de políticas. El informe ayudará a definir con mayor precisión qué países tendrán prioridad a la hora de recibir asistencia en el transcurso del Decenio y qué medidas y asistencia serán necesarias para alcanzar los objetivos del Plan Mundial.

El Gobierno de Marruecos ha propuesto acoger una conferencia ministerial sobre seguridad vial en febrero de 2025, coincidiendo con el punto medio del Decenio, y la red mundial de jefes de organismos nacionales de seguridad vial volverá a reunirse paralelamente a esta conferencia ministerial. Hasta entonces, la OMS y otras partes interesadas organizarán una serie de actividades regionales para impulsar los progresos a nivel nacional y subnacional.

I. Antecedentes

1. En septiembre de 2020, la Asamblea General aprobó la resolución 74/299, relativa al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en la que proclamó el periodo 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el ambicioso objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % para 2030. La Asamblea encomendó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, prepararan un plan de acción para alcanzar las metas mundiales.

2. El Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, que se puso en marcha en octubre de 2021, ayuda a los altos responsables de la formulación de políticas y a otras partes interesadas a elaborar estrategias nacionales y locales de seguridad vial, sin dejar de reconocer que cada contexto es único. El Plan Mundial exhorta a los Gobiernos y a las partes interesadas a que orienten su labor hacia la aplicación de un enfoque integrado de sistema seguro que reconozca que el transporte por carretera es un sistema complejo en el que la seguridad ocupa un lugar central. Asimismo, en el Plan se considera la seguridad vial como un factor impulsor decisivo del desarrollo sostenible.

3. En una reunión de alto nivel celebrada en junio de 2022, la Asamblea General aprobó por unanimidad la declaración política titulada “El horizonte de 2030 para la seguridad vial: asegurar una década de acción y resultados”, en la que los Estados Miembros se comprometieron a intensificar las medidas para promover la seguridad vial en consonancia con el Plan Mundial. En la declaración, la Asamblea acogió con beneplácito la elaboración del Plan Mundial, en el que se reconocía que la aplicación debía estar respaldada por compromiso, liderazgo y asociaciones, financiación a largo plazo, tanto pública como privada, legislación adecuada, fortalecimiento de las instituciones, condiciones propicias a todos los niveles, educación y formación, creación de capacidad, intercambio de conocimientos y promoción, y debe estar guiada por tecnología e innovación, datos, pruebas y mejores prácticas.

4. Este primer informe sobre los progresos realizados se presenta en cumplimiento de la declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en la que se invitó al Secretario General a que informara a la Asamblea General sobre la aplicación del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030). En él se exponen los importantes avances logrados en la consecución de los objetivos del Decenio entre julio de 2022 y julio de 2023. Asimismo, se recogen los principales avances llevados a cabo a nivel internacional, regional y nacional en relación con el Plan Mundial y se fija el rumbo a seguir en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

II. Avances en la consecución de las metas del Plan Global

5. Tras la reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, celebrada en junio de 2022, se alcanzó un hito importante con la creación por la OMS de una red mundial de jefes de organismos nacionales de seguridad vial. La red reúne a los directores de los programas nacionales de seguridad vial encargados de aplicar el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030). En 2022 tuvo lugar una reunión inaugural, y en junio de 2023 se celebró una reunión presencial en la que participaron representantes de 80 países y un amplio abanico de partes interesadas. La red servirá de plataforma

para detectar problemas, formular soluciones e intercambiar información y mejores prácticas a fin de impulsar los avances a lo largo del Decenio.

6. Se llevó a cabo una labor de prestación de asistencia para elaborar y aplicar planes regionales, nacionales y subnacionales de seguridad vial. La Carta de Seguridad Vial Africana, un marco político panafricano orientado a fomentar la acción y la colaboración, avanzó hacia su plena ratificación con la adhesión de otros dos países de África. La Reunión de Jefes de Gobierno del Commonwealth celebrada en 2022 emitió un comunicado en el que se hacía hincapié en los objetivos de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial mundial y se otorgaba a la seguridad vial un lugar destacado en la agenda de la organización.

7. La OMS organizó una serie de talleres regionales para elaborar marcos y establecer objetivos a nivel regional para la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, entre ellos, el de la Región del Mediterráneo Oriental de la OMS, celebrado en marzo de 2023, y el de la Región de Asia Sudoriental, en agosto de 2023. En marzo de 2023, 21 países africanos aprobaron en Dakar una declaración en la que se instaba a los Gobiernos a mejorar la recopilación, el análisis y la utilización de datos como medio para fundamentar la formulación de políticas relacionadas con la seguridad vial en consonancia con el Plan Mundial.

8. En América Central y América del Sur, la OMS organizó en abril de 2023 un taller regional para formular estrategias que mejorasen la prestación de atención posterior a los accidentes. El taller contó con la participación de ocho países de la región y se centró en la aplicación de las orientaciones y herramientas existentes para aumentar la prontitud y la calidad de la atención posterior a los accidentes.

9. Para movilizar el apoyo a la aplicación del Plan Mundial, el Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial mantuvo contactos con partes interesadas de 26 Estados Miembros y propició el diálogo con más de 60 funcionarios gubernamentales. En colaboración con una empresa internacional de publicidad exterior, se puso en marcha una campaña de seguridad vial mundial en 80 países. La nueva red de “amigos del Enviado Especial” reúne a 105 directores generales, jefes de organismos internacionales, funcionarios gubernamentales de alto nivel y celebridades mundiales, y tiene por objetivo crear conciencia pública y fomentar la colaboración. El Enviado Especial organizó la sexta Reunión de la Alianza de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y el retiro de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, celebrado por primera vez, en los que se intercambiaron opiniones e información sobre los progresos logrados y se fomentó la colaboración en todo el sistema de las Naciones Unidas.

10. El Enviado Especial, en colaboración con la OMS y el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, organizó el retiro inaugural de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, en el que participaron más de 30 expertos en seguridad vial en representación de 22 organismos y departamentos ajenos a las Naciones Unidas. El retiro constituyó una importante plataforma para intercambiar conocimientos, fomentar la colaboración y explorar sinergias, y estableció una vía para intensificar la coordinación y la actuación sinérgica dentro del sistema de las Naciones Unidas con miras a brindar una respuesta unificada a la crisis de seguridad vial.

11. Desde julio de 2022, las comisiones regionales de las Naciones Unidas han registrado 14 adhesiones de Estados Miembros a los seis instrumentos jurídicos principales de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial. La labor sobre los usuarios vulnerables de la vía pública se vio complementada con tres nuevos reglamentos de las Naciones Unidas. Se introdujeron enmiendas en los convenios clave de las Naciones Unidas con objeto de incluir el uso de sistemas de conducción automatizada.

12. En 2022, los 164 reglamentos de las Naciones Unidas existentes anexos al Acuerdo relativo a la Adopción de Prescripciones Técnicas Uniformes para Vehículos de Ruedas, Equipos y Repuestos que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esas Prescripciones, de 1958, 21 de los Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas asociados al Acuerdo sobre el Establecimiento de Reglamentos Técnicos Mundiales Aplicables a los Vehículos de Ruedas y a los Equipos y Piezas que Puedan Montarse o Utilizarse en Esos Vehículos, de 1998, y cuatro de las normas de las Naciones Unidas anexas al Acuerdo relativo a la Adopción de Condiciones Uniformes para la Inspección Técnica Periódica de los Vehículos de Ruedas y el Reconocimiento Recíproco de las Inspecciones, de 1997, se actualizaron con la introducción de 120 enmiendas y se ampliaron con cuatro nuevos reglamentos de las Naciones Unidas.

13. El trabajo sobre la protección de los usuarios de la vía pública vulnerables a los vehículos se complementó con tres nuevos reglamentos de las Naciones Unidas (sobre los usuarios vulnerables de la vía pública en proximidad cercana frontal y lateral, sobre la visión directa de los usuarios vulnerables de la vía pública y sobre la indicación de marcha atrás), y en octubre de 2022 entró en vigor un nuevo reglamento de las Naciones Unidas sobre el rendimiento de los neumáticos con clavos al circular sobre nieve.

14. Se ha elaborado un documento marco sobre la certificación de los vehículos a lo largo de toda su vida útil, por el que se establece un régimen de certificación de los vehículos desde su homologación, mediante la realización de inspecciones técnicas periódicas e inspecciones técnicas en carretera, hasta el final de su vida útil y desguace aplicando un enfoque holístico.

15. En 2022 se implantaron dos nuevos Reglamentos Técnicos Mundiales de las Naciones Unidas (el núm. 22, sobre la duración de las baterías instaladas en los vehículos eléctricos, y el núm. 23, sobre el procedimiento de medición de la duración de los dispositivos de control de la contaminación en los vehículos de dos y tres ruedas equipados con motor de combustión) y se introdujo una enmienda del Reglamento Técnico Mundial núm. 2 (sobre el ciclo mundial de pruebas de emisiones de motocicletas), en consonancia con el Acuerdo de 1998.

16. Se promulgaron varias enmiendas al Acuerdo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera destinadas a mejorar la seguridad vial. Dichas enmiendas entraron en vigor el 1 de enero de 2023 y se refieren al transporte de mercancías peligrosas, e incluyen nuevas disposiciones sobre la protección de cisternas y de determinados vehículos contra el riesgo de incendio. En 2022 se publicó una nueva edición del Acuerdo en la que se incorporaron esas enmiendas.

17. La Comisión Económica para Europa (CEPE) llevó a cabo proyectos de evaluación de los resultados en materia de seguridad vial nacional con el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF) en Uzbekistán y con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en la República de Moldova. El objetivo de estos proyectos consistía en consolidar los sistemas nacionales de seguridad vial y reducir las muertes causadas por accidentes de tráfico. En los dos últimos proyectos de evaluación de los resultados en materia de seguridad vial nacional realizados se utilizó un nuevo marco armonizado con el Plan Mundial.

18. Se han asignado aproximadamente 8 millones de dólares para financiar 20 de las 134 propuestas que cumplían los requisitos presentados al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial en sus convocatorias anuales de propuestas correspondientes a 2022 y 2023. Gracias a estas 20 propuestas recientemente aprobadas, los 50 países siguientes recibirán apoyo directo para aplicar el Plan

Mundial: Antigua y Barbuda, Bangladesh, Belice, Bolivia (Estado Plurinacional de), Bosnia y Herzegovina, Botswana, Brasil, Camboya, Colombia, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Egipto, El Salvador, Etiopía, Filipinas, Ghana, Guatemala, Guinea, Haití, Honduras, Indonesia, Jamaica, Jordania, Kenya, Kirguistán, Líbano, Malasia, Marruecos, Mauritania, Mozambique, Myanmar, Nepal, Nicaragua, Nigeria, Panamá, Paraguay, República Democrática Popular Lao, República Dominicana, República Unida de Tanzania, Rwanda, Senegal, Serbia, Sudáfrica, Tailandia, Tayikistán, Túnez, Uganda, Uzbekistán, Viet Nam y Zambia. En concreto, los asociados del Fondo brindan apoyo a la creación de capacidad de los Gobiernos en los siguientes ámbitos: reforma legislativa y normativa; enfoques eficaces para asegurar el cumplimiento de las normas de tráfico; armonización de las normas de seguridad de los vehículos; protocolos eficaces para la atención posterior a los accidentes; y capacidad, coordinación y recopilación de datos en materia de gestión de la seguridad vial.

19. En el último año, el Fondo ha movilizado a un grupo cada vez mayor y más diverso de contribuyentes financieros resueltos de los sectores tanto público como privado, además de entidades filantrópicas, con lo que se asegura que disponga de la capacidad necesaria para crear un mundo más seguro para los usuarios de la vía pública en un mayor número de países asociados. Ciñéndose al claro objetivo de captar nuevos donantes, en el último año los asociados del Fondo han sacado a la luz más de 47 publicaciones, 27 artículos y vídeos y han organizado cuatro eventos en línea encaminados a ampliar y potenciar la reserva de financiación del Fondo.

20. Varias organizaciones, entre ellas la FIA Foundation for the Automobile and Society y el UNICEF, vienen abogando por que la seguridad vial se integre en mayor medida en la agenda más amplia de salud de la población infantil y adolescente. La labor que han realizado ha incluido la promoción de esta cuestión y la participación en actos importantes, como la reunión del Grupo de los 20 sobre la salud de la juventud como riqueza de las naciones, celebrada en Nueva Delhi en junio de 2023. Así, la seguridad vial, que era uno de los cuatro temas clave de ese acto, fue el tema en torno al cual se celebró una reunión pública y varias sesiones técnicas con jóvenes, a partir de las cuales se formularon una serie de recomendaciones que se incluyeron en un documento final dirigido a los Estados miembros del Grupo de los 20. Estas dos organizaciones también están trabajando para dar visibilidad a la seguridad vial y la salud infantil en la próxima Cumbre sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

21. Se ha elaborado una serie de documentos e informes de orientación técnica para ayudar a los Estados Miembros a poner en práctica las recomendaciones del Plan Mundial. Entre ellos figuran la serie de directrices de la OMS sobre la seguridad peatonal, los vehículos motorizados de dos y tres ruedas y el uso de cascos; las orientaciones técnicas sobre la seguridad vial de niños y adolescentes del UNICEF; y una serie de informes sobre el transporte multimodal y la descarbonización preparados por el Foro Internacional del Transporte y el Instituto de Recursos Mundiales.

22. La OMS, el Banco Mundial y los observatorios regionales de datos han proporcionado asistencia técnica a los Estados Miembros para fortalecer los sistemas de datos y hacer frente al registro insuficiente de muertes causadas por accidentes de tránsito. También se prestó ayuda a los Estados Miembros sobre la forma de hacer un mejor uso de los datos para fundamentar las decisiones y las políticas en materia de transporte y seguridad vial.

23. A través de la Iniciativa de Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial en el Mundo, los asociados internacionales y nacionales, en colaboración con organismos gubernamentales, proporcionaron apoyo legislativo y en materia de promoción a nivel estatal y local en 15 países. La prestación de asistencia técnica se basa en las mejores prácticas existentes en materia de legislación sobre seguridad vial y en el enfoque de sistema seguro descrito en el Plan Mundial.

24. En el último año se pusieron en marcha en 29 países nuevos programas en el marco del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, entre los que se incluyen la cartografía de riesgos viarios, la clasificación mediante estrellas y la planificación de inversiones en infraestructura. Según los análisis elaborados por el Programa, en la actualidad hay 70 estrategias y políticas nacionales y subnacionales de seguridad vial que incorporan, siguiendo las recomendaciones del Plan Mundial, los objetivos de clasificación de la infraestructura viaria mediante estrellas. Con el fin de respaldar las metas mundiales de lograr carreteras de tres estrellas o de mejor calidad para todos los usuarios de la vía pública, los Estados Miembros, los asociados y los operadores de autopistas de peaje del sector privado han ejercido su influencia sobre inversiones viarias realizadas por un valor estimado de 100.000 millones de dólares para obtener mejores resultados en materia de seguridad.

25. El Global New Car Assessment Programme, un proyecto de la organización benéfica Towards Zero Foundation, alcanzó un hito al realizar en 2022 pruebas de choque de 50 modelos de automóviles en el mercado indio. El Gobierno de la India pondrá en marcha en octubre de 2023 su propio programa de evaluación de vehículos nuevos con el objetivo de mejorar la seguridad de los vehículos y reducir así el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico en el país.

26. La organización benéfica Towards Zero Foundation ha establecido una asociación de sistemas antibloqueo de frenos para motocicletas, integrada por 17 asociados regionales y mundiales dedicados a la seguridad vial cuya labor está orientada a aumentar la tasa de instalación de sistemas antibloqueo de frenos para motocicletas en la región de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental y a promover en toda la región la obligación de instalar sistemas antibloqueo de frenos para motocicletas (de conformidad con el Reglamento núm. 78 de la CEPE y el Reglamento Técnico Mundial núm. 3 de las Naciones Unidas) en todos los vehículos de dos ruedas con motor capaces de circular a velocidades superiores a 50 kilómetros por hora.

27. El Grupo de Trabajo de los Bancos Multilaterales de Desarrollo sobre Seguridad Vial, integrado por 10 instituciones miembros, examinó los progresos realizados por los bancos multilaterales de desarrollo a la hora de financiar iniciativas de seguridad vial en los países de ingreso bajo y mediano entre 2018 y 2022. Se estima que los bancos multilaterales de desarrollo destinaron a tal propósito 3.600 millones de dólares a través de sus respectivos proyectos de seguridad vial, lo que equivale a casi el 9 % de todos los préstamos concedidos al sector viario en ese período. Pese a tales avances, el Grupo de Trabajo señaló que era necesario aumentar considerablemente la financiación para lograr un cambio catalizador en los países de ingreso bajo y mediano, y exhortó a los Gobiernos y al sector privado a que incrementaran la financiación en consonancia con los objetivos mundiales de las Naciones Unidas.

28. La Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial preparó un llamamiento mundial a la acción y un conjunto de herramientas de rendición de cuentas para que las organizaciones no gubernamentales pudieran promover la seguridad vial en todo el mundo. La Alianza Mundial se coordina con las partes interesadas de las Naciones Unidas a través del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, auspiciado por la OMS.

29. En 2022 se puso en marcha YOURS Academy como recurso en línea que proporciona información y orientación práctica. En la primera parte de 2022, más de 500 participantes se inscribieron en esta academia. También se elaboró y puso en marcha un conjunto de herramientas para que los responsables de la formulación de políticas logren una participación efectiva de los jóvenes. La Coalición Global de Jóvenes para la Seguridad Vial siguió expandiéndose durante este período, lo cual ha permitido que los jóvenes participen cada vez más en diálogos sobre seguridad vial

que van desde pequeños actos comunitarios hasta reuniones de alto nivel con responsables de formular políticas nacionales.

30. El 18 de noviembre de 2022 se celebró un acto conmemorativo global del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, con el lema “Recuerda, apoya, actúa”. El acto contó con la participación de representantes de alto nivel de las Naciones Unidas, entre ellos el Enviado Especial para la Seguridad Vial y el Director General de la OMS. En las semanas previas y posteriores a dicho acto también se llevaron a cabo otros actos conmemorativos nacionales en todo el mundo. En varios países, como la India, el Día Mundial marcó el comienzo de semanas dedicadas a la seguridad vial.

III. Labor futura

31. El quinto informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, que se publicará a finales de 2023, proporcionará una base empírica más sólida de las estadísticas sobre víctimas mortales en la mayoría de los Estados Miembros, así como información sobre los avances en materia jurídica, normativa y de políticas. El informe ayudará a definir con mayor precisión qué países tendrán prioridad a la hora de recibir asistencia en el transcurso del Decenio y qué medidas y asistencia serán necesarias para alcanzar los objetivos del Plan Mundial.

32. El Gobierno de Marruecos ha propuesto acoger una conferencia ministerial sobre seguridad vial en febrero de 2025, coincidiendo con el punto medio del Decenio, y la red mundial de jefes de organismos nacionales de seguridad vial volverá a reunirse paralelamente a esta conferencia ministerial. Hasta entonces, la OMS y otras partes interesadas organizarán una serie de actividades regionales para impulsar los progresos a nivel nacional y subnacional.

33. En preparación de la próxima reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, que se celebrará en Nueva York, y basándose en los progresos reflejados en el presente informe, se recomienda que la Asamblea General exhorte a los Estados Miembros a que impulsen las actividades para acelerar la aplicación de las medidas establecidas expuestas en el Plan Mundial para salvar vidas y alcanzar el objetivo de reducir el número de víctimas mortales en un 50 %, entre ellas:

(a) **Adoptar buenas prácticas basadas en datos empíricos o científicos para abordar los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, las afecciones y los medicamentos que afectan a la conducción segura, la conducción en estado de ebriedad o bajo los efectos de estupefacientes o sustancias psicotrópicas o psicoactivas, el uso inapropiado de teléfonos móviles y otros dispositivos electrónicos, incluido el envío de mensajes de texto mientras se conduce, el exceso de velocidad, la mala visibilidad, el cansancio del conductor, así como la falta de infraestructura apropiada; y para aplicar la ley, incluida la policía vial, complementada con iniciativas de concienciación y educación, respaldada por infraestructura que sea intuitiva y favorezca el cumplimiento de la ley y un sistema robusto de respuesta en casos de emergencia y atención posterior a los accidentes;**

(b) **Aplicar un enfoque de sistema seguro mediante políticas que promuevan el diseño y la ingeniería de infraestructura vial urbana y rural segura; fijar límites de velocidad adecuados y seguros junto con medidas de gestión de la velocidad apropiadas; permitir el transporte multimodal y la movilidad activa; e instaurar, siempre que sea posible, una combinación óptima**

de transporte motorizado y no motorizado, haciendo especial hincapié en el transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta, mediante, por ejemplo, servicios de bicicletas compartidas e infraestructura peatonal y pasos a nivel seguros, especialmente en las zonas urbanas;

(c) Garantizar que las mejoras y las inversiones en infraestructura vial se realicen en el marco de una política integrada de seguridad vial que, entre otras cosas, tenga en cuenta los vínculos que existen entre la seguridad vial y la erradicación de la pobreza en todas sus dimensiones, la salud física, incluida la deficiencia visual y los problemas de salud mental, el logro de la cobertura sanitaria universal, el crecimiento económico, la educación de calidad, la reducción de las desigualdades dentro de los países y entre ellos, la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres, el trabajo decente, las ciudades sostenibles, el medio ambiente y el cambio climático, así como los determinantes sociales más amplios de la seguridad vial y la interdependencia entre los Objetivos de Desarrollo Sostenible y las metas que están integrados e interrelacionados y son indivisibles, y garantice normas mínimas de seguridad para todos los usuarios de la vía pública;

(d) Reforzar la cooperación internacional en materia de seguridad vial mediante el intercambio de buenas prácticas, mecanismos de aplicación efectivos y normas técnicas; garantizar que los vehículos de segunda mano cumplan las normas nacionales de seguridad y emisión pertinentes, velando por que, en 2030, todos los vehículos producidos y vendidos en todos los mercados tengan un rendimiento adecuado en materia de seguridad, y que se ofrezcan incentivos, cuando sea posible, para que los conductores opten por vehículos con mejores prestaciones en materia de seguridad; alentar a que se proporcione información a los consumidores sobre la seguridad de los vehículos mediante programas de evaluación de vehículos nuevos que sean independientes de los fabricantes, y alentar también a remitir esa información a la Organización Mundial de la Salud y a otros países, en particular los países en desarrollo y los países menos adelantados, entre otros; y armonizar las prácticas, cuando proceda, relativas a la capacitación, las horas de conducción y las condiciones de trabajo, la matriculación de los vehículos, la certificación y la concesión de licencias;

(e) Promover programas e iniciativas de creación de capacidad, intercambio de conocimientos, apoyo técnico y transferencia de tecnología en el ámbito de la seguridad vial en condiciones acordadas por todas las partes, especialmente en los países en desarrollo, que se enfrentan a desafíos únicos y, cuando sea posible, la integración de esos programas e iniciativas en los programas de asistencia para el desarrollo sostenible en el marco de la cooperación Norte-Sur, Sur-Sur y triangular, así como de la colaboración público-privada;

(f) Aprovechar todo el potencial del sistema multilateral, en particular, la OMS, los buenos oficios del Enviado Especial para la Seguridad Vial, las comisiones regionales de las Naciones Unidas y las entidades pertinentes de las Naciones Unidas, así como de otras partes interesadas, incluida la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, para prestar apoyo a los Estados Miembros ofreciendo asistencia técnica específica y, previa solicitud de estos, ayudarlos a aplicar las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario en la esfera de la seguridad vial, según proceda;

(g) Integrar una perspectiva de género en la elaboración y aplicación de todas las políticas de transporte que garanticen a todas las personas una movilidad segura, inclusiva, accesible, fiable y sostenible, así como una participación no discriminatoria en el transporte; y garantizar que las políticas

tengan en cuenta a los usuarios de la vía pública que puedan estar en situación de vulnerabilidad, en particular los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad;

(h) Contribuir a la seguridad vial internacional y nacional fomentando la investigación y mejorando y armonizando la recopilación de datos desglosados sobre seguridad vial, incluidos los datos sobre los accidentes de tráfico, las muertes y lesiones que provocan, y sobre la infraestructura vial, entre ellos los reunidos por los observatorios regionales de seguridad vial, con el fin de fundamentar mejor las políticas y las medidas; mejorar la capacidad de los datos sobre seguridad vial, incluso en los países de ingreso bajo y mediano, y la calidad de la recopilación sistemática y consolidada de datos y su comparabilidad a nivel internacional para formular y aplicar políticas eficaces y con base empírica, teniendo en cuenta al mismo tiempo consideraciones relativas a la privacidad y la seguridad nacional; y solicitar a la Organización Mundial de la Salud que siga supervisando e informando sobre los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Segundo decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030).
