



Asamblea General

Distr. general
13 de agosto de 2019
Español
Original: inglés

Septuagésimo cuarto período de sesiones
Tema 12 del programa provisional*
Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Nota del Secretario General

El Secretario General transmite por la presente el informe sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en consulta con las comisiones regionales de las Naciones Unidas y otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

* [A/74/150](#).



Resumen

El presente informe fue elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en colaboración con las comisiones regionales de las Naciones Unidas y otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. El informe proporciona información actualizada sobre la aplicación de las recomendaciones incluidas en la resolución [72/271](#) de la Asamblea General y contiene una reseña de las actividades realizadas por la comunidad mundial de la seguridad vial, desde la publicación del informe anterior ([A/72/359](#)), en cumplimiento de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y los Objetivos de Desarrollo Sostenible pertinentes. Entre los hechos ocurridos desde el informe anterior cabe destacar los siguientes: la aprobación, por consenso entre los Estados Miembros, de un conjunto de 12 metas mundiales de seguridad vial de carácter voluntario para orientar las actividades y velar por que se midan los progresos alcanzados en los planos nacional y mundial; el establecimiento del fondo de las Naciones Unidas para la seguridad vial a fin de apoyar el progreso hacia el logro de los Objetivos y metas relacionados con la seguridad vial; la oferta del Gobierno de Suecia de acoger la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en 2020; la aprobación de la resolución 72.16 de la Asamblea Mundial de la Salud sobre la atención de urgencia y traumática; y la publicación del informe mundial sobre la situación de la seguridad vial *Global Status Report on Road Safety 2018*, el cuarto de este tipo publicado por la OMS, en que se destaca el alcance de la carga de lesiones por accidentes de tráfico y se describen las intervenciones que se llevan a cabo para solucionarlas. Se han elaborado iniciativas en el plano regional para facilitar el diálogo normativo, sobre todo mediante el establecimiento de redes regionales de legisladores sobre seguridad vial, fortalecer la recopilación de datos, en particular mediante la creación de observatorios regionales de seguridad vial, mejorar la infraestructura y la seguridad de los vehículos y desarrollar la capacidad. El informe concluye con varias recomendaciones dirigidas a la Asamblea General para orientar la adopción entre los Estados Miembros de las medidas necesarias para lograr los objetivos del Decenio de Acción y las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

I. Introducción

1. Los accidentes de tráfico causan más de 1,35 millones de muertes al año. Los peatones, ciclistas y motociclistas representan el 54 % de las muertes causadas por accidentes de tráfico a nivel mundial. Los países de ingresos bajos y medianos, donde se encuentra el 85 % de la población y el 60 % de los vehículos, representan el 93 % de las muertes causadas por accidentes de tráfico.
2. La Asamblea General, en su resolución [58/289](#), dio a la Organización Mundial de la Salud (OMS) el mandato de coordinar las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas y, en el desempeño de esa función, la OMS sigue cooperando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas.
3. Desde 2004, la Asamblea General ha destacado reiteradamente la crisis mundial de seguridad vial y la necesidad de lograr mejoras. Recientemente, en su resolución [72/271](#) la Asamblea decidió tomar varias medidas para acelerar el progreso hacia el logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas en materia de seguridad vial, incluida la meta 3.6, orientada a reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo para 2020, y la meta 11.2, orientada a proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, para 2030. La Asamblea también acogió con satisfacción el ofrecimiento del Gobierno de Suecia de acoger la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial¹ en 2020, así como el consenso alcanzado sobre 12 metas mundiales de desempeño en materia de seguridad vial y el establecimiento del fondo fiduciario de las Naciones Unidas para la seguridad vial. En la resolución, la Asamblea también pidió a la OMS que siguiera supervisando el progreso, mediante sus informes sobre la situación mundial de la seguridad vial, e invitó a la OMS y las comisiones regionales de las Naciones Unidas a facilitar la organización de actividades para la celebración de la Quinta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial en 2019.
4. Este informe se presenta en virtud de la resolución [64/255](#) de la Asamblea General. En el informe, que abarca el período comprendido entre septiembre de 2017 y agosto de 2019, se describen las actividades realizadas por las entidades de las Naciones Unidas, los organismos mundiales de seguridad vial y las organizaciones gubernamentales, de la sociedad civil y del sector privado desde la publicación del informe anterior.

II. Progreso en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial

5. El objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, proclamado para el período 2011-2020, es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial. El objetivo del Decenio de Acción se reforzó con la aprobación de metas mundiales de seguridad vial en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular las metas 3.6 y 11.2.
6. Para complementar las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial, los Estados Miembros acordaron, en noviembre de 2017, un conjunto de 12 metas mundiales de desempeño de carácter voluntario sobre los principales factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios

¹ El título de la Conferencia se cambió de tercera conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial (véase la resolución [72/271](#) de la Asamblea General) a Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial.

para reducir el número de muertos y heridos como consecuencia de accidentes de tráfico². Las metas se elaboraron para ayudar a los países interesados a ajustar su enfoque y ampliar las actividades nacionales de seguridad vial, según sea necesario, y para proporcionar un medio de supervisar el grado de progreso.

7. Como se señala en el informe mundial sobre la situación de la seguridad vial *Global Status Report on Road Safety 2018*, publicado por la OMS, el número de víctimas mortales de accidentes de tránsito se ha estabilizado en los últimos años con respecto al tamaño de la población mundial, mientras que la tasa de mortalidad en relación con el número de vehículos ha disminuido.

8. El número de actividades, agentes y sectores que participan en la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tráfico ha aumentado desde el comienzo del Decenio de Acción. El Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, facilitado por la OMS, ha seguido actuando como plataforma oficiosa para el intercambio de información y la coordinación de las actividades a nivel mundial, incluida la planificación de la Quinta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, los preparativos para la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial y la coordinación de la elaboración de documentos de orientación sobre seguridad vial. También ha aumentado el nivel de compromiso político con la seguridad vial. Por ejemplo, el Enviado Especial para la Seguridad Vial, nombrado por el Secretario General de las Naciones Unidas en abril de 2015, ha seguido movilizándolo al más alto nivel.

9. La seguridad vial se aborda también como un componente esencial de programas más amplios, como los relativos a la salud de los niños y adolescentes, la actividad física, el desarrollo y la movilidad sostenible. Por ejemplo, las iniciativas Child Health Initiative y Movilidad Sostenible para Todos, la Alianza de Ciudades Saludables y el plan de acción mundial sobre actividad física 2018-2030 de la OMS incluyen un componente de seguridad vial.

10. Para analizar los progresos realizados en el logro de los objetivos del Decenio de Acción y las metas pertinentes de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y brindar a los Estados Miembros la oportunidad de seguir examinando el modo de alcanzarlos para 2030, la Asamblea General, en su resolución 72/271, acogió con beneplácito el ofrecimiento del Gobierno de Suecia de acoger la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebraría los días 19 y 20 de febrero de 2020 en Estocolmo. Se han convocado órganos de planificación, compuestos por representantes de Gobiernos, organizaciones internacionales, organizaciones no gubernamentales (ONG), instituciones académicas y el sector privado, para desarrollar el programa de la Conferencia y el documento final.

III. Instrumentos jurídicos internacionales, resoluciones e instrumentos de política

11. La Comisión Económica para Europa (CEPE), a través del Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial, siguió examinando tanto la Convención sobre la Circulación Vial de 1968 como la Convención sobre la Señalización Vial de 1968, que cuentan con 79 y 67 partes contratantes, respectivamente. Concretamente, el Grupo de Trabajo analizó la coherencia entre la Convención sobre la Circulación Vial y las disposiciones de los reglamentos técnicos de los vehículos relativas a los permisos de conducción y la conducción automatizada. El Grupo de Trabajo también debatió las repercusiones de la conducción automatizada sobre el concepto del conductor de un vehículo, desde dentro y fuera del vehículo, y en septiembre de 2018 aprobó una

² Véase www.who.int/violence_injury_prevention/road_traffic/12GlobalRoadSafetyTargets.pdf?ua=1.

resolución sobre el despliegue de vehículos altamente automatizados y totalmente automatizados en el tráfico por carretera.

12. El Grupo de Trabajo siguió actualizando sus instrumentos de política, como la Resolución consolidada sobre circulación vial, mediante la introducción de cambios que reflejaran el “enfoque de sistemas seguros” en la seguridad vial. Se propusieron otras actualizaciones sobre las distracciones al volante, la seguridad de los vehículos automotores de dos ruedas y los usuarios vulnerables de las vías de tránsito.

13. El Grupo de Trabajo elaboró una versión preliminar de un informe del Grupo de Expertos en Señalización Vial. En el informe definitivo, que se prevé aprobar en septiembre de 2019, se subrayan las incoherencias entre la Convención sobre la Señalización Vial y el Acuerdo Europeo de 1971, que complementa la Convención, y se proponen enmiendas de los anexos I, II y III de la Convención, de las disposiciones del Acuerdo Europeo y del Protocolo sobre el Mercado de Carreteras. En el informe también se proporcionan a las partes contratantes de la Convención y del Acuerdo Europeo conclusiones y recomendaciones sobre su aplicación.

14. La CEPE, por medio del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, siguió elaborando reglamentos técnicos internacionales para la certificación de los vehículos, así como sus subsistemas y piezas. El Foro Mundial también examinó los instrumentos jurídicos de su competencia que son el marco de la labor técnica. El número de países, incluidos los que tienen una importante industria automovilística, que son partes contratantes en los dos principales acuerdos internacionales de las Naciones Unidas³ aumentó a 64. A fin de garantizar la coherencia entre ambos acuerdos, se elaboró una resolución mutua.

15. En mayo de 2019, la Asamblea Mundial de la Salud, en su 72º período de sesiones, aprobó la resolución 72.16 sobre la atención de emergencia y traumatológica a fin de ayudar a los países a asegurar una atención rápida a los enfermos agudos y las personas con traumatismos. La resolución, presentada por los Gobiernos de Eswatini y Etiopía y copatrocinada por más de más de 30 Estados miembros, tiene por objeto solucionar algunos de los principales problemas que enfrentan los países para prestar atención de urgencia a tiempo, entre ellos la coordinación muy limitada de la atención prehospitalaria y hospitalaria, la escasez de personal fijo asignado a las unidades de urgencias y la falta de normas sobre gestión clínica y documentación. En su informe presentado a la Asamblea Mundial de la Salud sobre los sistemas de atención de urgencia, el Director General de la OMS destacó que todos los Estados miembros, independientemente de los recursos de que dispusieran, podían dar pasos para fortalecer sus sistemas de atención de urgencia. La Asamblea pidió que en un futuro próximo se hicieran más esfuerzos a nivel mundial para reforzar la prestación de atención de urgencia en el contexto de la cobertura sanitaria universal e instó a los Estados miembros a actuar mediante varios enfoques, por ejemplo creando políticas para garantizar el acceso universal a la atención de urgencia para todos, realizando una evaluación de los sistemas de atención de emergencia de la OMS para detectar deficiencias y prioridades para la adopción de medidas e impartiendo capacitación sobre la atención de urgencia a todos los proveedores de servicios de salud pertinentes. La Asamblea también invitó a la secretaría de la OMS a ampliar su apoyo técnico a los Estados miembros. Para apoyar la resolución, cinco Estados miembros se reunieron, en colaboración con la OMS, para celebrar un acto paralelo oficial sobre los sistemas de atención de urgencia para la cobertura sanitaria universal.

³ El Acuerdo relativo a la Adopción de Condiciones Uniformes de Homologación y al Reconocimiento Recíproco de la Homologación de Equipos y Repuestos para Vehículos Automotores, de 1958, y el 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.

IV. Asistencia técnica y colaboración

A. Pilar 1: gestión de la seguridad vial

16. La OMS, en colaboración con las comisiones regionales y otras entidades de las Naciones Unidas, tal como le solicitó la Asamblea General en su resolución 70/260, estableció un proceso para facilitar la elaboración de metas mundiales de carácter voluntario sobre los principales factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios. En noviembre de 2017, los Estados Miembros finalizaron un conjunto amplio de 12 metas de seguridad vial que abarcaban los cinco pilares del Decenio de Acción. Para completar esa labor, en febrero de 2018 se celebró una consulta oficiosa entre los Estados Miembros sobre los indicadores de seguridad vial, tras cuya conclusión se estableció un conjunto de indicadores que abarcaba los procesos y resultados para cada una de las 12 metas. Estos indicadores, junto con las metas mundiales, se elaboraron para orientar la adopción de medidas y garantizar la medición del progreso en los planos nacional y mundial. Mediante el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, se ha comenzado a trabajar en la elaboración un documento de orientación para los Estados Miembros sobre el cumplimiento de las 12 metas.

17. En mayo de 2018, la Comisión Europea aprobó un nuevo plan de acción estratégica sobre seguridad vial, en el que se describían las medidas previstas hasta 2030 y se incluía la meta de reducir las muertes y las lesiones graves en un 50 % para 2030 y elaborar indicadores clave del desempeño. El plan contenía también dos nuevas propuestas legislativas, que el Consejo Europeo y el Parlamento Europeo ya han aceptado, para revisar el reglamento sobre la seguridad general de los vehículos, que incluye 16 nuevas tecnologías de seguridad obligatorias para todos los vehículos en 2024 a más tardar, y para revisar la directriz sobre la gestión de la seguridad de las infraestructuras viales, que incluye nuevos procedimientos para la evaluación del impacto, las auditorías y las inspecciones de la seguridad vial, introduce una cartografía activa de las zonas de riesgo y amplía el alcance de la directriz a todas las autopistas y carreteras principales.

18. En febrero de 2019 se puso en marcha la Estrategia de Seguridad Vial de las Naciones Unidas para la Organización y su personal a fin de establecer un enfoque coordinado para prevenir los accidentes de tráfico, que son una de las principales causas de mortalidad del personal de las Naciones Unidas. Para impulsar la aplicación de la política entre las organizaciones de las Naciones Unidas, la OMS estableció una nueva política sobre la gestión de la flota y la seguridad vial durante la Quinta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, celebrada en mayo de 2019.

19. En septiembre de 2017, la Comisión Económica y Social de las Naciones Unidas para Asia y el Pacífico (CESPAP) organizó un taller subregional en Camboya sobre la actualización de los Objetivos y Metas Regionales de Seguridad Vial para Asia y el Pacífico (2016-2020). Los objetivos y las metas fueron aprobados previamente por los ministros de transporte en la Conferencia Ministerial sobre Transporte celebrada en Moscú en diciembre de 2016 y sirven de orientación para formular y aplicar políticas y herramienta de evaluación para determinar el progreso alcanzado para mejorar la seguridad vial en los planos nacional y regional.

20. En diciembre de 2017, en el 18º período de sesiones del Comité de Transporte y Logística de la Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO) se presentó un documento parlamentario sobre la seguridad vial en los Estados árabes y las dificultades para aplicar el Decenio de Acción. El Comité recomendó organizar un taller especial dedicado a la seguridad vial en la región árabe, que la CESPAO organizó posteriormente en Beirut en noviembre de 2018, como parte del 19º período de sesiones del Comité, con el apoyo del Enviado Especial y con la cooperación de la

CEPE y el Banco Mundial. En el taller regional sobre la seguridad vial en los países árabes se especificó un conjunto de prioridades regionales en la gestión de la seguridad vial para el período 2019/20.

21. Se realizaron exámenes del desempeño en materia de seguridad vial para ayudar a los países a reforzar su capacidad de gestión de la seguridad vial y mejorar su desempeño en la seguridad vial nacional. En junio de 2018 se publicaron los resultados de los exámenes sobre Albania, Georgia, la República Dominicana y Viet Nam realizados por la CEPE, la CESPAP y la Comisión Económica y Social para América Latina y el Caribe (CEPAL). También se realizaron exámenes del desempeño en el Camerún y Uganda, con el apoyo del Enviado Especial, la CEPE y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para África (CEPA).

22. Se siguieron elaborando instrumentos para ayudar a los países a seleccionar y aplicar las estrategias más adecuadas, en particular la herramienta SafetyCube (Causas, Beneficios y Eficiencia de la Seguridad), financiada por la Comisión Europea en el marco del Programa Horizonte 2020, y la herramienta SafeFITS (Safe Future Inland Transport Systems), que la CEPE está elaborando con el apoyo de la International Road Transport Union.

23. La Asociación Mundial de la Carretera siguió actualizando periódicamente su manual de seguridad vial en línea, con la colaboración de los asociados internacionales. El manual tiene por objeto aumentar el conocimiento y la comprensión de los principios de los sistemas seguros proporcionando un proceso paso a paso a fin de facilitar la aplicación por los países de prácticas mejoradas de seguridad vial.

24. La Universidad Johns Hopkins y la Asociación para la Seguridad Vial Mundial impartieron tres cursos sobre liderazgo en seguridad vial mundial, en Nairobi, Baltimore (Estados Unidos de América) y Buenos Aires, en los que participaron 195 personas de 30 países de ingresos bajos y medianos que representaban a partes interesadas de la sociedad civil, organismos públicos, instituciones académicas y medios de comunicación.

25. En mayo de 2018 y febrero de 2019 se impartió un programa de liderazgo en seguridad vial organizado por el Programa de Política de Transporte para África Subsahariana, una alianza internacional auspiciada por el Banco Mundial, en colaboración con el Banco Africano de Desarrollo, para desarrollar la capacidad de liderazgo en la planificación, la aplicación, la gestión y las operaciones de seguridad vial.

B. Pilar 2: vías de tránsito y movilidad más seguras

26. En diciembre de 2017, la CESPAP, en colaboración con la Korea Expressway Corporation y el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, completaron un proyecto de tres años de duración sobre la seguridad vial, que dio lugar a la elaboración de un nuevo anexo del Acuerdo Intergubernamental sobre la Red Asiática de Carreteras. El nuevo anexo, que lleva el número II bis y se titula “Asian highway design standards for road safety” (Normas asiáticas sobre el diseño de carreteras para la seguridad vial), fue aprobado por los Estados miembros de la Red Asiática de Carreteras en la séptima reunión del Grupo de Trabajo sobre la Red Asiática de Carreteras, celebrada en Bangkok en diciembre de 2017. En el marco del mismo proyecto, financiado por la Korea Expressway Corporation, la CESPAP elaboró planes de aplicación modelo para sistemas de transporte inteligentes destinados a la Red Asiática de Carreteras que podrían utilizarse para mejorar la seguridad vial a lo largo de las rutas de las carreteras asiáticas.

27. La CEPE siguió avanzando en el desarrollo de una plataforma basada en la web para simplificar la aplicación de la Convención sobre la Señalización Vial de 1968 y el uso correcto de la señalización vial por las partes contratantes.

28. El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, en colaboración con la FIA Foundation for the Automobile and Society, el Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo y los Gobiernos nacionales, realizó evaluaciones de calificación de la seguridad de más de un millón de kilómetros de carreteras en todo el mundo. El análisis indicó que el 88 % de los desplazamientos tiene solo una calificación de una o dos estrellas para los peatones y el 44 % de los desplazamientos de ocupantes de vehículos se realizan en carreteras de una o dos estrellas (cinco estrellas corresponde a las carreteras más seguras). Se subrayó que el 85 % de las carreteras con tráfico de alta velocidad y peatones no tienen aceras y el 81 % de las carreteras de alta velocidad no están divididas, lo que conlleva el riesgo de colisiones frontales.

29. Se elaboraron programas nacionales de evaluación de las carreteras, que ahora abarcan más de 100 países de todo el mundo, entre ellos el Programa de Evaluación de Carreteras de la India, dirigido por el Asian Institute of Transport Development; el Programa de Evaluación de Carreteras de China, dirigido por el Ministerio de Transporte, y gracias al cual se han mejorado más de 100.000 km de carreteras como parte de la iniciativa Highway Safety to Cherish Life; el proyecto Risk Assessment on Danube Area Roads, apoyado por la Unión Europea, para desarrollar la capacidad nacional y realizar actividades de cartografía de las zonas de riesgo, calificación con estrellas y planificación de inversiones para 14 países de la región del Danubio; y la alianza con la Autoridad Nacional de Autopistas del Pakistán, apoyada por el Banco Asiático de Desarrollo, para establecer el Programa de Evaluación de Carreteras del Pakistán y financiar la mejora de carreteras, con la mentoría del equipo del Programa de Evaluación de Carreteras de China.

30. La organización de seguridad vial Amend aplicó el programa de evaluaciones y mejoras de seguridad vial en zonas escolares School Area Road Safety Assessments and Improvements en Botswana, Namibia y Zambia. El programa consiste en la evaluación de zonas escolares donde los niños corren un gran riesgo de sufrir lesiones debido a accidentes de tráfico, la colaboración con las comunidades y los Gobiernos y la aplicación de medidas de infraestructura para separar a los niños del tráfico y reducir la velocidad de los vehículos.

31. Safe Kids Worldwide continuó aplicando el programa Walk this Way para mejorar la seguridad de los niños peatones mediante actividades de sensibilización y promoción, mejoras de la infraestructura y programas de investigación y educación. El programa ha llegado a 566 ciudades de diez países: Brasil, Canadá, China, Estados Unidos, Filipinas, India, República de Corea, Sudáfrica, Tailandia y Viet Nam. En Viet Nam, el programa, ejecutado por la AIP Foundation utilizando la aplicación Star Rating for Schools, dio lugar al compromiso del Gobierno de mejorar la infraestructura de 37 zonas escolares a lo largo del corredor de transporte rápido por autobús de Ciudad Ho Chi Minh. A mayo de 2019, se habían realizado mejoras de infraestructura en cuatro escuelas.

32. Youth for Road Safety y el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras establecieron un programa trienal para dar a los jóvenes líderes de Belice, Colombia, los Estados Unidos, Kenya y Viet Nam la capacidad para realizar evaluaciones de calificación mediante estrellas, utilizando la aplicación Star Rating for Schools, en las escuelas y universidades.

33. Se desarrollaron recursos a fin de aumentar la capacidad y los conocimientos necesarios para mejorar la seguridad de la infraestructura vial, entre ellos una serie de fichas informativas elaboradas por la International Road Federation, Brake y la

Asociación Mundial de la Carretera, que se publicaron en el sitio web de práctica de los conocimientos de transporte mundial. Se desarrollaron otros recursos, como el sistema de capacitación y acreditación del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras para apoyar programas de evaluación de carreteras dirigidos por los países a nivel mundial y los módulos de capacitación sobre la auditoría del diseño de carreteras y la seguridad vial de la International Road Federation. El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras y el Banco Mundial elaboraron una aplicación en línea, Star Rating for Designs, para evaluar la seguridad vial de un diseño y mejorar su calificación antes de que se construya la carretera.

34. En colaboración con el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo y la Safer Roads Foundation, la Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport capacitó a ingenieros viales para realizar auditorías sobre la seguridad de los usuarios no motorizados de las carreteras, indicar los puntos más peligrosos para los peatones y cambiar su diseño para hacerlos más seguros. La International Road Federation organizó, junto con la Asociación de Carreteras de Tanzania, el Centro de Transferencia de Tecnología de Transporte de Tanzania y el Organismo de Carreteras Nacional de Tanzania, un curso internacional sobre ingeniería y auditorías de seguridad vial en Dar es Salam (República Unida de Tanzania) en agosto de 2018. Asimismo, la International Road Federation, junto con el Centro de Transporte y Seguridad Vial de Qatar y la Universidad de Qatar, organizó en diciembre de 2018 en Doha un curso internacional sobre el diseño de calles urbanas seguras para los usuarios vulnerables de las carreteras.

C. Pilar 3: vehículos más seguros

35. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos siguió estableciendo requisitos en materia de desempeño para los sistemas de vehículos convencionales, así como para los sistemas conectados y automatizados, e incorporándolos en los reglamentos de las Naciones Unidas adjuntos al Acuerdo relativo a la Adopción de Condiciones Uniformes de Homologación y al Reconocimiento Recíproco de la Homologación de Equipos y Repuestos para Vehículos Automotores, de 1958, y en los reglamentos técnicos mundiales elaborados en el marco del Acuerdo de 1998. Los nuevos reglamentos de las Naciones Unidas se refieren al desempeño en materia de seguridad de los vehículos de carretera silenciosos, los sistemas de frenado asistido, el control electrónico de la estabilidad, los sistemas de instalación de neumáticos y control de la presión de los neumáticos, la seguridad de los peatones, la seguridad de los vehículos eléctricos, el impacto lateral contra postes, los sistemas mejorados de sujeción de niños y los sistemas de anclaje ISOFIX, entre otros.

36. En octubre de 2017, en colaboración con la CEPAL y la CEPE, el Enviado Especial contribuyó a la celebración de un taller subregional en Montevideo, en respuesta a una petición de asistencia técnica del Gobierno del Uruguay. El taller reunió a más de 40 representantes de la Argentina, el Brasil, Chile, Colombia, México, el Paraguay y el Uruguay y trató sobre los Acuerdos de 1958 y 1998 relativos a la armonización de la reglamentación de los vehículos de motor en la región, así como la gobernanza de la seguridad vial en América Latina, e inspiró un mayor diálogo regional.

37. En cuanto a los sistemas de transporte inteligente, la CEPE y la Unión Internacional de Telecomunicaciones organizaron simposios en 2017 y 2018 sobre el tema del automóvil conectado del futuro. En marzo de 2017, el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos aprobó el primer reglamento de las Naciones Unidas sobre funciones de conducción automatizada, así como directrices sobre ciberseguridad y protección de datos.

38. La CEPAL, junto con el Programa de Evaluación de Vehículos Nuevos para América Latina y el Caribe y la Universidad de Chicago, colaboró con el Banco Interamericano de Desarrollo para ayudar a los Gobiernos de la Argentina, el Brasil, Colombia, el Ecuador, México y el Uruguay a examinar la posibilidad de adoptar el reglamento de las Naciones Unidas en el ámbito del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos. La CEPAL supervisó las repercusiones económicas de la adopción del reglamento a nivel nacional y para el comercio regional. El proyecto también incluyó dos diálogos de alto nivel sobre políticas, celebrados en Ciudad de México y Washington D.C., donde los funcionarios públicos de 15 países de América Latina y el Caribe reflexionaron sobre la necesidad de contar con vehículos más seguros y una mejor política de seguridad vial en la región.

39. El Global New Car Assessment Programme celebró en Delhi (India), en septiembre de 2018, su congreso mundial inaugural, que reunió a representantes de los nueve programas de evaluación de vehículos nuevos que funcionan en todo el mundo para promover calificaciones de seguridad de los consumidores. Los participantes en el congreso subrayaron los progresos realizados por el Gobierno de la India en el establecimiento de normas de seguridad de los vehículos nuevos, que exigirán pruebas de colisión frontal y lateral para todos los automóviles nuevos que se fabriquen a partir de octubre de 2019 y medidas de protección de peatones para todos los automóviles nuevos a partir de octubre de 2020. La asociación Stop the Crash organizó varias demostraciones de seguridad de vehículos en el congreso mundial para poner de relieve las tecnologías más avanzadas para evitar accidentes, así como en Shanghai (China) en octubre de 2017, en la cumbre del Foro Internacional de Transporte celebrada en Leipzig (Alemania) en mayo de 2018, en Buenos Aires en junio de 2018, en Chania (Grecia) en abril de 2019 y en Johannesburgo (Sudáfrica) en mayo de 2019.

40. El Global New Car Assessment Programme puso en marcha el proyecto Safer Cars for Africa, en el que se llevaron a cabo las primeras calificaciones independientes de colisiones realizadas en el continente. Desde noviembre de 2017 se han publicado los resultados correspondientes a 12 nuevos automóviles que se venden en Sudáfrica. Las calificaciones van de cuatro estrellas (buena) a cero (mala), lo que pone de relieve la necesidad de que los países africanos apliquen las normas mínimas de las Naciones Unidas sobre las pruebas de colisiones y exijan la colocación de etiquetas con calificaciones de seguridad en todos los automóviles nuevos y usados.

41. La Fédération Internationale de l'Automobile, junto con la CEPE y el Enviado Especial, colaboraron con fabricantes mundiales de automóviles para explorar la viabilidad de un acuerdo voluntario sobre normas mínimas de seguridad para los fabricantes. Las normas propuestas reflejan el conjunto básico de normas de seguridad presentado en el informe de la OMS *Global Status Report on Road Safety 2018*.

42. Durante la cumbre de 2019 del Foro Internacional de Transporte, la International Motorcycle Manufacturing Association estableció un conjunto de recomendaciones normativas detalladas con prácticas óptimas de las regiones para mejorar la seguridad del motociclismo.

D. Pilar 4: usuarios de vías de tránsito más seguros

43. Como se indica en el informe *Global Status Report on Road Safety 2018*, entre diciembre de 2014 y diciembre de 2017 se lograron las siguientes mejoras legislativas: 10 países mejoraron sus leyes sobre la conducción bajo los efectos del alcohol para adaptarlas a las mejores prácticas; 3 países adaptaron sus leyes sobre el uso del cinturón de seguridad a las mejores prácticas; 5 países adaptaron sus leyes

sobre el uso del casco a las mejores prácticas; y 4 países adaptaron sus leyes sobre los sistemas de sujeción de los niños a las mejores prácticas.

44. La OMS ha seguido aplicando el programa de desarrollo jurídico, un programa de desarrollo de la capacidad para abogados y activistas de China, Filipinas, la India, la República Unida de Tanzania y Tailandia. La OMS organizó talleres anuales para la mejora de la legislación sobre seguridad vial a los que asistieron miembros del programa de desarrollo jurídico, y en el más reciente de ellos se trató el tema del enfoque de sistemas seguros.

45. La Asociación para la Seguridad Vial Mundial administró 38 subvenciones a organizaciones de la sociedad civil y gubernamentales para fomentar la introducción y aplicación de políticas con base empírica para los usuarios de las carreteras en cinco países y normas de seguridad de los vehículos en dos países. La Asociación también impartió talleres de capacitación para organismos encargados de hacer cumplir la ley en nueve países, en los que participaron un total de 3.267 agentes de policía y se trataron temas como la aplicación de la ley basada en la disuasión de la conducción ebria, el exceso de velocidad y la falta de uso de cascos y cinturones de seguridad, así como el liderazgo policial en las carreteras y la aplicación de la ley basada en datos. La Asociación también otorgó 14 subvenciones a grupos de consorcios en seis países (India, México, Rumania, Sudáfrica, Túnez y Viet Nam) para aplicar proyectos multidisciplinarios centrados en mejorar la seguridad vial de los niños.

46. Desde 2017, la Alianza de Ciudades Saludables ha ayudado a diez ciudades a mejorar la seguridad vial. Sus intervenciones incluyen reducir la conducción ebria y el exceso de velocidad y aumentar el uso del cinturón de seguridad y el casco; cada ciudad elige su propio objetivo específico. Por ejemplo, en Bangkok se trabajó para reducir el exceso de velocidad mediante la instalación de sistemas de cámaras de control de la velocidad en tres lugares de la ciudad con gran cantidad de accidentes, mientras que en León (México) se adoptaron cambios normativos en la reglamentación del tránsito local para aumentar las multas por conducción ebria.

47. La organización Safe Kids Worldwide continuó aplicando el programa Safe Kids Buckle Up, que incluyó la distribución e inspección de los sistemas de sujeción de niños. La organización celebró un panel de alto nivel para debatir la cuestión de los niños en vehículos autónomos y en octubre de 2018 publicó un informe en que se emitían cinco llamamientos a la acción para los desarrolladores y ocho recomendaciones para los desarrolladores, los legisladores y los reguladores. Asimismo, la organización siguió impartiendo su curso de certificación de técnicos de seguridad sobre pasajeros infantiles, en particular en México y los Emiratos Árabes Unidos.

48. La AIP Foundation abordó la cuestión de la seguridad de los motociclistas jóvenes y noveles mediante campañas de sensibilización pública y programas educativos y la distribución de cascos en Camboya, Myanmar, Tailandia y Viet Nam, y entregó, como parte del programa Helmets for Kids, más de 10.000 cascos a estudiantes y profesores en Viet Nam. La AIP Foundation amplió el programa Walk Wise a Nanba, en la provincia china de Sichuan.

49. La UPS Foundation siguió apoyando los esfuerzos para capacitar a los conductores noveles mediante la iniciativa UPS Road Code. En 2018 se decidió evaluar el plan de estudios, tarea que se encomendó a la CDC Foundation.

50. La Fundación Gonzalo Rodríguez siguió promoviendo la seguridad infantil en América Latina a través de la investigación, la promoción y la capacitación y, en 2018, publicó un informe sobre el transporte escolar de niños y la seguridad en las zonas de escuelas. La organización apoyó la promulgación y mejora de leyes sobre

los sistemas de sujeción de niños en la Argentina, Chile y Colombia y organizó el Tercer Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil en la Argentina en 2018.

51. En mayo de 2018, la International Road Federation y el Motoring Club Morocco pusieron en marcha el proyecto titulado “Safe Roads, Safe Kids!” para mejorar la seguridad alrededor de las escuelas en Casablanca (Marruecos), con la participación de diferentes agentes e iniciativas, incluidas actividades de reunión y análisis de datos, auditorías de seguridad y educación, para aumentar al máximo su repercusión.

52. La Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport elaboró un conjunto de medidas de educación sobre seguridad vial gratuito dirigido a países de ingresos bajos y medianos, disponible en diez idiomas. Estas medidas están adecuadas a la edad de los niños, se centran en ellos y se adaptan a las necesidades locales. Además, sirven como base para el plan de estudios de educación sobre seguridad vial en la República de Moldova.

53. El Instituto de las Naciones Unidas para Formación Profesional e Investigaciones organizó talleres de capacitación para examinar las campañas de lucha contra el consumo de alcohol durante la conducción y organizó programas educativos y campañas para sensibilizar a la juventud sobre los comportamientos seguros. La Asociación para la Seguridad Vial Mundial, junto con el Consejo Nacional de Seguridad Vial de Namibia, facilitó una serie de talleres de colaboración y formación en ese país para crear y fortalecer alianzas entre partes interesadas clave en materia de seguridad vial. La AIP Foundation, en colaboración con el Centro de Investigación de Accidentes de la Universidad de Monash, el Fondo Nacional de Seguridad Social y el Gobierno de Camboya, capacitó a los trabajadores de importantes fábricas de ropa y calzado y posteriormente observó aumentos en las tasas de uso del casco y descensos en el consumo declarado de alcohol durante la conducción.

E. Pilar 5: respuesta tras los accidentes

54. En diciembre de 2018, la OMS puso en marcha la Iniciativa Mundial para la Atención de Emergencia y Traumatológica, cuyo objetivo es aumentar rápidamente la capacidad de proporcionar atención de emergencia de calidad en países de todo el mundo y fomentar la concienciación mediante una campaña mundial de promoción sobre su potencial de salvar vidas. La OMS y sus asociados ayudarán a los países de ingresos bajos y medianos a evaluar sus sistemas nacionales de atención de emergencia y hacer frente a los problemas de aplicación fundamentales. La iniciativa fomentará la recopilación sistemática de datos hospitalarios sobre las condiciones clínicas y los resultados, en particular a través del registro internacional de atención de emergencia y traumatológica de la OMS.

55. La OMS convocó la Alianza Mundial para Atender a los Heridos en mayo de 2018, con participantes de todas las regiones y numerosas organizaciones internacionales, para examinar varias iniciativas encaminadas a fortalecer la atención a los heridos. Entre las futuras esferas de interés se encuentran la difusión del marco de sistemas de atención de emergencia de la OMS y el correspondiente instrumento de evaluación de los sistemas de atención de emergencia. Se han llevado a cabo evaluaciones en aproximadamente 30 países, principalmente en África y la región del Mediterráneo Oriental. Otras iniciativas son, por ejemplo, la implantación del curso de la OMS sobre atención básica de emergencia y un conjunto integrado de herramientas de priorización de emergencias para su uso en entornos prehospitalarios y centros médicos. La OMS prestó apoyo posterior a los accidentes a los países mediante la asistencia técnica directa y la publicación de diversos documentos normativos, incluido un manual para los participantes y series de diapositivas sobre

la atención básica de emergencia y un manual sobre los recursos esenciales para la atención de emergencia. La OMS también apoyó la aplicación experimental a pequeña escala de esas herramientas en determinados centros, con una reducción significativa de las muertes causadas por lesiones debidas a accidentes de tráfico.

56. Fire AID siguió capacitando al personal de rescate de urgencia para la prestación de servicios tras los accidentes, incluidos los primeros auxilios, el manejo del lugar de los hechos, las técnicas de rescate técnico y la coordinación interinstitucional. Esta labor siguió teniendo repercusión en 53 países gracias a la capacitación de los formadores que transmiten sus aptitudes para mejorar los rescates tras los accidentes.

57. El Instituto Vias y la Federación Europea de Víctimas de Accidentes Viales publicaron en abril de 2018 un estudio titulado *My Life after the Crash – MyLAC: An International Study on Medical, Psychosocial and Economic Consequences of Road Injuries* (Mi vida tras el accidente: estudio internacional de las consecuencias médicas, psicológicas y económicas de las lesiones causadas por accidentes de tráfico), cuyo objetivo era comprender mejor las consecuencias de los accidentes de tráfico en las personas heridas en 20 Estados miembros de la Unión Europea. En el estudio se mostraban los considerables efectos de los accidentes de tráfico en todos los aspectos de la vida de las víctimas y de sus familiares.

58. En colaboración con el Zurich Insurance Group, Nestlé y Thatcham Research, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial celebró dos talleres para el sector de los seguros en el marco de la iniciativa Insurance for Safer Roads, que se centra en promover y reforzar la función del sector de los seguros para apoyar el logro de resultados positivos en la seguridad vial.

59. La Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas Contra la Violencia Vial organizó en noviembre de 2018 el primer foro iberoamericano sobre la justicia en la seguridad vial, en colaboración con la Unidad Nacional de Seguridad Vial del Uruguay, que dio lugar a recomendaciones específicas para lograr una respuesta más eficaz del sistema de justicia penal. La Federación colaboró con las autoridades públicas para crear unidades de atención a las víctimas en Costa Rica, el Ecuador y Panamá. A raíz de los esfuerzos de la Federación, en febrero de 2019 la Argentina estableció la primera red de asistencia para las víctimas de accidentes de tráfico y sus familias.

60. La asociación internacional de víctimas de accidentes de tráfico International Road Victims' Partnership celebró la primera conferencia mundial sobre el tema en Irlanda en marzo de 2018, de la que surgió el Manifiesto Mullingar, en el que se hace un llamamiento a investigar las colisiones y dar una respuesta judicial y médica a las víctimas de accidentes. Posteriormente, esta asociación publicó en 2018 el estudio sobre muertes por accidentes de tráfico *Road Death Investigation Survey Report* y el estudio mundial sobre los derechos de las víctimas *Victims' Rights Global Survey Report 2019*.

V. Actividades de promoción

61. En mayo de 2019 se celebró la Quinta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial y su campaña conexas, titulada "Save Lives: #SpeakUp". En el evento, articulado en torno al tema del liderazgo, se reconoció la importancia crucial de un liderazgo firme para promover la seguridad vial y se catalizaron demandas de intervenciones específicas que han demostrado salvar vidas. Diversas partes interesadas en materia de seguridad vial de las instituciones académicas, el sector privado y las ONG organizaron eventos en todo el mundo. Por ejemplo, la Towards Zero Foundation y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo

organizaron conjuntamente un taller para debatir el papel de las metas de reducción del número de víctimas mortales. La CESPAP cooperó con la Asociación de Jóvenes Libaneses para la Concienciación Social en la celebración de un taller de promoción sobre el liderazgo en pro de una movilidad más segura en las ciudades.

62. El Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico, iniciado por la Federación Europea de Víctimas de Accidentes Viales en 1993, se sigue celebrando cada año. En noviembre de 2017, el evento se centró en las cuestiones de gestión de la seguridad vial y el lema fue “Objetivo 2020: reducir las muertes de tráfico y lesiones graves en un 50 %”. En noviembre de 2018, la atención se centró en hacer las carreteras más seguras y el lema fue “Las calles y carreteras cuentan historias”. Posteriormente se celebró una conferencia internacional sobre seguridad vial en Malta, organizada por la Oficina del Viceprimer Ministro, el Ministerio de Salud y la OMS, para crear conciencia sobre la seguridad vial y las medidas que se pueden tomar para salvar vidas y evitar heridos en las carreteras.

63. El Enviado Especial ha seguido movilizando activamente apoyo político de alto nivel e inversiones internacionales en la seguridad vial. En este sentido, cabe destacar sus siguientes actividades: reuniones con 81 funcionarios gubernamentales de alto nivel de 46 países; facilitación de talleres regionales y nacionales de desarrollo de la capacidad sobre los convenios de seguridad vial de las Naciones Unidas en Nigeria, en colaboración con la CEPE y la CEPA, y en Nepal, en colaboración con la CESPAP, la CEPE y el Ministerio de Infraestructura Física y Transporte; promoción de la seguridad vial en el contexto de los derechos humanos junto a la Alta Comisionada de las Naciones Unidas para los Derechos Humanos y la Alcaldesa de París durante el septuagésimo aniversario de la Declaración Universal de Derechos Humanos; puesta en marcha de una red oficiosa de amigos de la seguridad vial en Ginebra, con el fin de movilizar financiación para la seguridad vial y alentar la cooperación para el desarrollo entre los embajadores, los funcionarios internacionales y las organizaciones pertinentes acreditadas en Ginebra; y organización de una reunión de coordinación con 21 entidades de las Naciones Unidas para hablar sobre las actividades relacionadas con la seguridad vial que llevan a cabo esas entidades.

64. El 25 de marzo de 2019, el Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial conmemoró el quincuagésimo aniversario de la Convención sobre la Circulación Vial de 1968 y la Convención sobre la Señalización Vial de 1968 con un discurso especial pronunciado por el Enviado Especial, un Embajador de Seguridad Vial de la Fédération Internationale de l'Automobile y un conductor de Fórmula 1, que aportaron experiencias de primera mano sobre la importancia de los cascos para salvar vidas y evitar lesiones.

65. La Red Global de Legisladores de Seguridad Vial siguió actuando como una plataforma para que los parlamentarios compartan las mejores prácticas en la legislación sobre seguridad vial y alentando a los países a adoptar políticas amplias y eficaces de seguridad vial. Los parlamentarios reconocieron los distintos contextos regionales y acordaron impulsar la formación de subdivisiones regionales para poner de relieve los desafíos de seguridad vial específicos de cada región e intercambiar mejores prácticas. Como resultado de ello se formaron dos subdivisiones regionales: una en la región de África de la OMS en junio de 2018, en colaboración con el Banco Mundial, y la otra en la región del Mediterráneo Oriental de la OMS, en septiembre de 2018. En marzo de 2019 se celebró una reunión de planificación con miras a establecer una red para los países de la región, que abarca partes de las regiones de Asia Sudoriental y el Pacífico Occidental de la OMS, cuyo lanzamiento está previsto para agosto de 2019. La creación de la subdivisión de las Américas está prevista para septiembre de 2019, durante el Quinto Congreso de Comisiones de Salud de los Parlamentos de las Américas.

66. En mayo de 2019, bajo el patrocinio del Príncipe Michael de Kent, la Towards Zero Foundation puso en marcha la Commonwealth Road Safety Initiative, que reunió a un grupo de expertos para elaborar un marco común para la prevención de lesiones en accidentes de tráfico en el Commonwealth. En diciembre de 2019 se publicará un informe de expertos que contendrá recomendaciones para reducir a la mitad el número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico en los países del Commonwealth para 2030, a fin de que se examinen en la próxima Reunión de Jefes de Gobierno del Commonwealth, que se celebrará en Rwanda en junio de 2020.

67. El proyecto SaferAfrica, financiado por la Comisión Europea, creó una plataforma de diálogo entre África y Europa, que reunió a 16 asociados de varios países europeos y africanos para que formularan recomendaciones de política para apoyar la aplicación del plan de acción de seguridad vial de África. La plataforma funciona mediante varios grupos de trabajo en que se tratan los conocimientos y datos sobre seguridad vial, los exámenes de la capacidad de gestión de la seguridad vial y el tráfico, el fomento de la capacidad y la capacitación y el intercambio de buenas prácticas. Se realizaron exámenes de la gestión de la seguridad vial para Burkina Faso, el Camerún, Kenya, Sudáfrica y Túnez, que conllevaron el desarrollo de estrategias de seguridad vial.

68. Los ministros de ocho países asistieron a un foro de ministros de transporte organizado por la International Road Federation en Delhi (India) en noviembre de 2017. La reunión culminó con la firma de la Declaración de Delhi, en la que se destacaron medidas clave de seguridad vial, como la importancia de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas, el fomento de la capacidad, las normas mínimas de seguridad de los vehículos y la infraestructura vial y la necesidad de movilizar financiación.

69. La Fédération Internationale de l'Automobile siguió apoyando actividades mundiales de promoción a través de su grupo de alto nivel sobre la seguridad vial, que se creó con el fin de que los sectores público y privado impulsaran la adopción de medidas de seguridad vial, especialmente en los países de ingresos bajos y medianos. Esta labor apoyó proyectos y actividades con fines específicos, principalmente en los ámbitos del desarrollo de la capacidad, la financiación y el fomento de alianzas.

70. La colaboración de las ONG en la promoción de la seguridad vial siguió aumentando. La Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial ofreció actividades de desarrollo de la capacidad a sus organizaciones afiliadas. Las reuniones mundiales organizadas en 2017 en Kuala Lumpur con el apoyo del Ministerio de Transporte y la reunión organizada en 2019 en Creta (Grecia) con el apoyo del municipio de Chania fueron eventos clave para aumentar la capacidad de más de 300 representantes de ONG de 76 países.

71. En noviembre de 2018 se estableció la subdivisión de África de la Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial para aprovechar el impulso cada vez mayor entre las ONG, la sociedad civil y los Gobiernos de África en la lucha contra la crisis urgente que afecta a las carreteras del continente y para movilizar a las ONG para realizar actividades de promoción más eficaces. Esta subdivisión servirá como piloto para ampliarla posteriormente a otras regiones. En enero de 2019, la International Road Federation y la Alianza Mundial iniciaron un proyecto titulado "Leveraging education to advance road safety now!" (Aprovechar la educación para impulsar la seguridad vial ahora), con el fin de ampliar los conocimientos, las aptitudes y las acciones de un grupo determinado de profesionales y partes interesadas de la seguridad vial mediante la capacitación práctica sobre los datos en Kenya y el Senegal.

72. Se realizaron iniciativas regionales para aumentar la visibilidad de la seguridad vial y apoyar mejoras en varios países. Una red de organizaciones locales de seguridad vial establecida en 15 países de Europa Oriental, la región del Sur del Cáucaso y Asia Central, apoyada por Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport, ayudó a mejorar la gestión de la seguridad vial.

73. La OMS ha seguido aplicando el programa de becas en medios de comunicación sobre la seguridad vial, orientado al desarrollo de la capacidad de los periodistas en China, Filipinas, la India, la República Unida de Tanzania y Tailandia. El programa tenía por objetivo establecer un mecanismo de participación a largo plazo de un grupo seleccionado de periodistas capacitados en la comunicación sobre seguridad vial. También se llevaron a cabo sesiones de formación para periodistas en eventos mundiales clave, como la conferencia Safety 2018. La Asociación para la Seguridad Vial Mundial impartió capacitación sobre campañas de promoción de políticas de seguridad vial a 205 participantes de la sociedad civil, los medios de comunicación y los organismos gubernamentales.

74. En mayo de 2019, la International Road Federation y la Total Foundation iniciaron una coalición del sector privado para la seguridad vial en la República Unida de Tanzania. El objetivo de la coalición es reunir a las partes interesadas del sector privado, y trabajar en estrecha colaboración con instituciones internacionales, ONG y autoridades locales, para mejorar la seguridad vial.

75. La Fédération Internationale de l'Automobile, en cooperación con la agencia de publicidad mundial JCDecaux y la FIA Foundation for the Automobile and Society, siguió promoviendo la campaña #3500LIVES, que se ha mostrado en más de 80 países.

76. Los colaboradores organizaron varias conferencias: “Every journey, every child”, organizada por la Child Health Initiative y la FIA Foundation for the Automobile and Society en Londres en octubre de 2017; Safety 2018, celebrada en Bangkok en noviembre de 2018; la conferencia internacional titulada “De la visión cero al objetivo cero”, celebrada en España en diciembre de 2018 por iniciativa de la Fundación MAPFRE; la cumbre sobre la seguridad vial en los viajes y el turismo, organizada por la Association for Safe International Road Travel en mayo de 2019; y la Convención para la Prevención de Lesiones en la Infancia, organizada por Safe Kids Worldwide en Washington D.C., en julio de 2019. Los comités técnicos de la Asociación Mundial de la Carretera organizaron varios seminarios en la República Islámica del Irán sobre el enfoque de sistemas seguros y en China y Malasia sobre el tema de la mejora de la seguridad en las carreteras.

VI. Recopilación de datos e investigación y supervisión del Decenio de Acción

77. La OMS publicó el *Global Status Report on Road Safety 2018*, en que se destacaba que los accidentes de tráfico en carretera causan 1,35 millones víctimas mortales al año y que las lesiones provocadas por esos accidentes son actualmente la principal causa de muerte entre los 5 y los 29 años. En el informe se mostraba también que quienes sufren más accidentes son los peatones, ciclistas y motociclistas, especialmente los que viven en países en desarrollo. El número de víctimas mortales de accidentes de tráfico disminuyó en 48 países y aumentó en 104. En el informe se instaba a los países a adoptar un enfoque más integrado de la prevención de las lesiones debidas a accidentes de tráfico y se realizaran más intervenciones eficaces para lograr las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

78. El Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial comenzó a deliberar sobre la definición de las lesiones graves, que se basa en la escala máxima abreviada de lesiones y la escala abreviada de lesiones, en combinación con el concepto del riesgo de incapacidad médica permanente utilizado en Suecia.

79. En noviembre de 2018, la OMS organizó un taller, como parte del primer foro Africano sobre seguridad vial, sobre el fortalecimiento de los sistemas de registro civil y estadísticas vitales en los países para mejorar los datos sobre la mortalidad debida a los accidentes de tráfico. La importancia de esto se reflejó en la Declaración de Marrakech, que fue refrendada por los Estados Miembros participantes. Sobre la base del éxito del primer foro y el interés y compromiso continuos de la región de África en buscar apoyo para mejorar los sistemas de datos, la OMS, en colaboración con asociados internacionales como la Fédération Internationale de l'Automobile, el Banco Mundial y el Foro Internacional de Transporte, organizó el segundo taller de múltiples países en Túnez en abril de 2019.

80. Siguió realizándose actividades para mejorar la calidad de los datos sobre seguridad vial en el plano regional mediante el establecimiento y el fortalecimiento de observatorios regionales de seguridad vial. Sobre la base del éxito del Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial a la hora de elevar la prioridad de la seguridad vial en la agenda política y fomentar la cooperación regional, el Foro Internacional de Transporte, el Banco Mundial y la Fédération Internationale de l'Automobile trabajaron en el desarrollo de otros observatorios regionales de seguridad vial. La creación de un observatorio africano de seguridad vial fue respaldada por los ministros de transporte de los países africanos en abril de 2019, y en junio de 2019 se celebró su primera asamblea general en Sudáfrica, bajo los auspicios de la Unión Africana y el Programa de Política de Transporte para África Subsahariana, con financiación del Servicio Mundial para la Seguridad Vial, apoyado por UKAid. En marzo de 2019, en un taller organizado en Singapur por el Banco Mundial, la Fédération Internationale de l'Automobile, el Banco Asiático de Desarrollo y el Foro Internacional de Transporte, con la participación de la CESPAP, se debatió la creación de un observatorio asiático de seguridad vial que se prevé se establezca en 2020.

81. La International Road Federation elaboró su almacén mundial de datos viales, como contribución a los observatorios regionales de seguridad vial. La plataforma incluye los conjuntos de datos completos que recopila cada año esta institución, así como varias herramientas de agregación y visualización de datos (paneles de información) para facilitar el análisis.

82. La CESPAP realizó un estudio sobre la recopilación y el procesamiento de los datos sobre accidentes de tráfico en los países árabes entre julio y octubre de 2018. Las conclusiones pusieron de relieve la necesidad de crear un observatorio regional de seguridad vial para mejorar la exactitud, fiabilidad y homogeneidad de los datos y la información sobre seguridad vial en la región árabe.

83. El grupo internacional de datos y análisis sobre seguridad vial de la International Road Federation publicó su informe anual de 2019 sobre la seguridad vial, en el que analizaba el desempeño en materia de seguridad vial de 33 países, en su mayoría de ingresos altos. En el informe se mostró que, pese a algunos progresos, las mejoras eran demasiado lentas para alcanzar la meta de reducción del 50 % para 2020.

84. Mediante el programa Safer City Streets, la International Road Federation siguió ayudando a las ciudades a supervisar el progreso alcanzado para mejorar la seguridad vial urbana. El análisis mundial comparado de la seguridad vial urbana *Global Benchmarking for Urban Road Safety*, publicado en noviembre de 2018, presenta indicadores de seguridad vial recopilados en 31 ciudades para facilitar la evaluación, supervisión y el análisis comparado de los resultados en materia de seguridad vial.

85. El proyecto E-Survey of Road Users' Attitudes es una iniciativa mundial del instituto Vias coordinada por 12 organizaciones de seguridad vial de todo el mundo, y tiene por objetivo recopilar, de forma sistemática, datos nacionales sobre el desempeño de la seguridad vial a fin de establecer indicadores del desempeño de la seguridad vial y facilitar el análisis comparado a nivel internacional. Ya se han incorporado a la iniciativa más de 50 países. En junio de 2019 se celebró en Bruselas un simposio, con la asistencia de expertos de 19 países, en el que se presentaron los primeros resultados del estudio.

86. Un informe del grupo internacional de datos y análisis sobre seguridad vial de la International Road Federation investigó la relación entre la velocidad y el riesgo de accidentes. El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras publicó la cuarta edición del documento *Vaccines for Roads*, en que destacaba la condición actual de las carreteras del mundo. La CESPAAO realizó estudios sobre el exceso de velocidad y la conducción ebria en 2018, con financiación de la Federación de Rusia. El Servicio Mundial para la Seguridad Vial y el Instituto de Recursos Mundiales publicaron un informe titulado *Sustainable and Safe: A Vision and Guidance for Zero Road Deaths*, en que proporcionaba orientación para todas las partes interesadas en las decisiones sobre transporte. El Servicio completó también un estudio sobre la evaluación de las repercusiones económicas de las lesiones debidas a accidentes de tráfico, *The High Toll of Traffic Injuries*, en que destacaba los efectos a largo plazo que tienen en los ingresos nacionales y las prestaciones sociales las reducciones sostenidas de las lesiones causadas por accidentes de tráfico. La Fundación MAPFRE y Bosch España realizaron un estudio sobre la falta de percepción de los ciclistas por parte de los conductores.

VII. Apoyo financiero

87. De conformidad con la resolución 72/271 de la Asamblea General, en abril de 2018 se creó en Nueva York el fondo de las Naciones Unidas para la seguridad vial con el fin de ayudar a los Estados Miembros a reducir sustancialmente el número de víctimas mortales y de lesiones causadas por los accidentes de tráfico y limitar las pérdidas económicas que conllevan esos accidentes. Desde que su creación, el fondo ha obtenido casi 20 millones de dólares de los Estados Unidos en promesas de contribuciones y ha puesto en marcha sus cinco primeros proyectos piloto. La secretaria del Fondo, auspiciada por la CEPE, organizó dos reuniones de sus órganos rectores en 2018 y prevé celebrar la próxima ronda de reuniones a finales de 2019, seguida del primer proceso de licitación oficial.

88. El Servicio Mundial para la Seguridad Vial gestionó una cartera de 22 subvenciones, que se otorgaron y se estaban aplicando, en asociación con operaciones de préstamo del Banco Mundial. Las subvenciones alcanzaron un valor de más de 4 millones de dólares y se destinaron a 30 países mediante actividades de colaboración bilateral o regional, y todas ellas incluyeron actividades de investigación y desarrollo. Además, tras la licitación de 2018, la financiación de al menos 12 subvenciones estará garantizada, y su aplicación comenzará el segundo semestre de 2019.

89. La Unión Europea invirtió más de 170 millones de euros en seguridad vial en el contexto de los programas marco sexto y séptimo y del Programa Horizonte 2020. En abril de 2019, la Comisión Europea puso en marcha la plataforma Safer Transport, junto con el Banco Europeo de Inversiones. La Comisión también hizo una contribución financiera al fondo fiduciario de las Naciones Unidas para la seguridad vial y ahora está representada en la Junta. El Banco Europeo de Inversiones está prestando una mayor atención a nivel mundial a la seguridad vial, proporcionando

financiación y asistencia técnica en materia de infraestructura e investigación y desarrollo a proyectos de los sectores público y privado.

90. Con el apoyo del Banco Mundial, los bancos regionales de desarrollo, los Gobiernos nacionales y los operadores privados de carreteras, estas son ahora más seguras gracias a la mejora de la gestión de la seguridad vial tras inversiones por valor de más de 70.000 millones de dólares. Se realizaron mejoras de la infraestructura para la gestión de la seguridad y la velocidad en la Arabia Saudita, Australia, Belice, el Brasil, China, Colombia, Dominica, España, Etiopía, Filipinas, Ghana, la India, Malasia, Nepal, Nueva Zelanda, Portugal, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, la República Unida de Tanzania, Samoa, Santa Lucía y Viet Nam.

91. Varias fundaciones y entidades del sector privado han financiado actividades de seguridad vial relacionadas con los cinco pilares del Decenio de Acción, entre ellos Abertis Foundation, AO Foundation, Bloomberg Philanthropies, FedEx, FIA Foundation, Fédération Internationale de l'Automobile, Foundation Botnar, Fundación MAPFRE, General Motors, Johnson and Johnson, Michelin Corporate Foundation, Michelin, Shell, Total Foundation, Total, Trafigura Foundation y UPS Foundation.

VIII. Conclusiones y recomendaciones

92. Desde la presentación del informe anterior a la Asamblea General, los Estados Miembros y la comunidad internacional han emprendido varias iniciativas de alto nivel nacionales, regionales y mundiales.

93. Se ha informado de actividades realizadas respecto de los cinco pilares del plan mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. La seguridad infantil es un elemento fundamental de muchas de las iniciativas.

94. Pese a que el número de muertes por accidentes de tráfico se ha estabilizado, como se indica en el *Global Status Report on Road Safety 2018* publicado por la OMS, no se han observado reducciones significativas, y las lesiones debidas a accidentes de tráfico son ahora la principal causa de muerte de niños y jóvenes de entre 5 y 29 años.

95. Se deben tomar más medidas para poner fin a las muertes y las lesiones por accidentes de tráfico y mantener entornos viales seguros.

96. En este sentido, tal vez la Asamblea General desee reflexionar sobre el mejor modo de responder al hecho de que el plazo para alcanzar la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible sea 2020. Dado que según las previsiones actuales la meta no se alcanzará, tal vez sea conveniente examinar la posibilidad de ampliar el plazo a 2030 a través del foro adecuado. Este plazo refleja un marco temporal más realista para reducir a la mitad las muertes y lesiones debidas a accidentes de tráfico, se ajusta a metas regionales que se han adoptado o se están examinando actualmente y tiene en cuenta los conocimientos disponibles y la necesidad de cambios sistémicos.

97. Además, se recomienda que la Asamblea General inste a los Estados Miembros a:

a) Proporcionar liderazgo político al nivel más alto del Gobierno, con miras a garantizar la adopción de medidas intersectoriales y coordinadas en múltiples ministerios, entre ellos los de salud, transporte, infraestructura, educación e interior;

- b) Dar prioridad a los cambios sistémicos que favorezcan la seguridad para peatones, ciclistas y usuarios del transporte público en los planos nacional y subnacional;
- c) Promover un enfoque de sistemas seguros en todas las decisiones, en particular en el uso de la tierra y la planificación del transporte, en las especificaciones de seguridad en la adquisición de vehículos de flota y servicios de transporte, en los indicadores clave del desempeño para la seguridad en las inversiones en infraestructura vial, y en las políticas que incentivan la gestión segura del transporte público y los vehículos comerciales;
- d) Eliminar la venta de vehículos nuevos que no cumplan los requisitos mínimos de seguridad de las Naciones Unidas o las normas nacionales equivalentes y apoyar el uso obligatorio de etiquetas de calificación para dar a los consumidores información fiable sobre la seguridad de los vehículos;
- e) Asignar recursos suficientes al desarrollo de capacidad para realizar evaluaciones de la seguridad vial y, cuando sea necesario, mejorar la infraestructura vial para incorporar principios de sistemas seguros;
- f) Adherirse a los instrumentos jurídicos internacionales de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y promover y aplicar las convenciones de las Naciones Unidas;
- g) Mejorar la calidad de los datos, en particular reforzando las actividades de recopilación de datos sobre la gestión de la seguridad vial y sobre la eficacia en función de los costos de las intervenciones, así como sobre las repercusiones sanitarias, sociales y económicas de los accidentes;
- h) Participar activamente en la compilación de la quinta edición del informe sobre la situación mundial de la seguridad vial *Global Status Report on Road Safety*;
- i) Contribuir económicamente al fondo fiduciario de las Naciones Unidas para la seguridad vial u otros mecanismos de financiación;
- j) Participar activamente en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial a fin de examinar los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Decenio de Acción y las metas pertinentes de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y brindar a los Estados Miembros la oportunidad de seguir examinando modos de alcanzar los Objetivos para 2030, incluso, según proceda, mediante la movilización de recursos de los sectores público y privado, como las organizaciones filantrópicas, para apoyar las medidas de seguridad vial;
- k) Solicitar que se presente un informe sobre estas cuestiones a la Asamblea General en su septuagésimo sexto período de sesiones.