



Asamblea General

Distr. general
24 de agosto de 2017
Español
Original: inglés

Septuagésimo segundo 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/72/150.



Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Resumen

El presente informe, elaborado por la Organización Mundial de la Salud en cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas y otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, proporciona datos actualizados sobre la aplicación de las recomendaciones que figuran en las resoluciones de la Asamblea General [58/289](#), [60/5](#), [62/244](#), [64/255](#), [66/260](#), [68/269](#) y [70/260](#). En el informe se da cuenta de las actividades llevadas a cabo y los logros alcanzados por la comunidad mundial de la seguridad vial en la consecución de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y de la meta 6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 —de aquí a 2020, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico— desde la publicación del informe anterior ([A/70/386](#)). Durante este período tuvo lugar una serie de eventos notables de alto nivel, entre ellos la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial organizada por el Brasil; la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), celebrada en el Ecuador y cuya Nueva Agenda Urbana incluye una declaración sobre seguridad vial; la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible, celebrada en Turkmenistán; y la 12ª Conferencia Mundial sobre Prevención de Traumatismos, celebrada en Finlandia. Junto con la publicación del Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015, la propuesta de la Comisión Económica para Europa (CEPE) de crear un Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y la aprobación por parte de la Asamblea Mundial de la Salud de una nueva resolución sobre seguridad vial (WHA69.7), en la que se aceptó la petición formulada por la Asamblea General en su resolución [70/260](#) de que la OMS facilitase el proceso de elaboración de objetivos mundiales de aplicación voluntaria sobre los principales factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios, esos acontecimientos hacen que en todo el mundo se siga prestando atención a la seguridad vial. El informe concluye con una serie de recomendaciones a la Asamblea, con vistas a la consecución de los objetivos del Decenio de Acción y la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

I. Introducción

1. Las lesiones causadas por accidentes de tráfico constituyen la décima causa de muerte en todo el mundo, y la principal entre las personas de 15 a 29 años. Los accidentes de tráfico provocan más de 1,3 millones de muertes al año, y se calcula que la carga de las lesiones no mortales oscila entre los 20 y los 50 millones. La mitad de los fallecidos en accidentes de tráfico son usuarios vulnerables de las vías de tránsito: peatones, motociclistas y ciclistas. Los países han tratado de abordar mediante la legislación y otras medidas los factores de riesgo fundamentales, es decir, la velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol, el hecho de no utilizar cascos de motocicleta, cinturones de seguridad y sillas de seguridad para niños y la mala calidad de las vías y los vehículos. Sin embargo, en muchas esferas, la aplicación de dichas medidas sigue siendo insuficiente.

2. La Asamblea General, en su resolución [58/289](#), invitó a la Organización Mundial de la Salud (OMS) a que coordinase las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas y, en el desempeño de dicha función, la OMS sigue cooperando estrechamente con las comisiones regionales de las Naciones Unidas. En marzo de 2017, la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) organizó la 24ª reunión del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial en Bangkok, donde los debates se centraron en la aplicación de las resoluciones de la Asamblea General y la Asamblea Mundial de la Salud, las actividades necesarias para alcanzar la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y los avances de los cinco grupos de proyectos creados en relación con los pilares del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), otro grupo relacionado con el seguimiento y la evaluación y otro relativo a la seguridad vial laboral.

3. Desde 2004, en varias resoluciones de la Asamblea General se ha destacado la crisis de seguridad vial en el mundo y la necesidad de introducir mejoras. Recientemente, en la resolución [70/260](#), la Asamblea reafirmó las metas y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluidos dos sobre seguridad vial, aprobados en virtud de su resolución [70/1](#); hizo suya la Declaración de Brasilia, el documento final de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, celebrada en noviembre de 2015; invitó a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que intensificasen la colaboración; alentó a los Estados Miembros a que considerasen la posibilidad de ser partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas; solicitó a la OMS que, en colaboración con las comisiones regionales y otros organismos de las Naciones Unidas, siguiese facilitando, por conducto de los mecanismos existentes, entre otros el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, un proceso transparente, sostenible y participativo con todas las partes interesadas para ayudar a los países interesados a formular objetivos mundiales de desempeño de carácter voluntario sobre los principales factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios; y solicitó al Secretario General de las Naciones Unidas que considerase la posibilidad de establecer un fondo fiduciario de seguridad vial.

4. El presente informe es el cuarto que se presenta en respuesta a la resolución [64/255](#) de la Asamblea General, en la que se proclamó el período 2011-2020 “Decenio de Acción para la Seguridad Vial”, con el objetivo de estabilizar y finalmente reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tráfico en todo el mundo. En este informe, que abarca el período comprendido entre septiembre de 2015 y agosto de 2017, se describen las actividades llevadas a cabo por las organizaciones de las Naciones Unidas, los organismos mundiales de seguridad vial, el sector privado y la sociedad civil desde la publicación del informe anterior.

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

5. En septiembre de 2015, el objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial se amplió con las metas mundiales contenidas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular, la meta 6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3, reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico, de aquí a 2020. La seguridad vial también se contempla en la meta 11.2, proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, de aquí a 2030.

6. En noviembre de 2015, la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial reunió a ministros y representantes de Transporte, Salud e Interior para hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo. Se aprobó la Declaración de Brasilia para orientar la adopción de medidas mediante el Decenio de Acción y otras iniciativas. En esta reunión, la OMS también dio a conocer el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015.

7. En su resolución 70/260, la Asamblea General solicitó a la OMS que facilitase, con la plena participación de los Estados Miembros y en colaboración con las comisiones regionales y otros organismos del sistema de las Naciones Unidas, por conducto de los mecanismos existentes (entre otros el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial), un proceso transparente, sostenible y participativo para ayudar a los países interesados a formular objetivos mundiales de desempeño de carácter voluntario sobre los principales factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios para reducir el número de muertos y heridos como consecuencia de accidentes de tráfico. En mayo, la Asamblea Mundial de la Salud, en su resolución WHA69.7, aceptó la solicitud de la Asamblea General.

8. En la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III), celebrada en Quito en octubre de 2016, se aprobó la Nueva Agenda Urbana (aprobada por la Asamblea General en su resolución 71/256), un marco mundial de políticas destinadas a las ciudades que abarca un período de 20 años. Con el apoyo del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, la Nueva Agenda Urbana sienta las bases de un ideal de movilidad y transporte sostenibles, con la seguridad vial como un factor clave en la planificación urbana y el diseño de infraestructura y contempla como prioridad el objetivo de un viaje seguro y saludable a la escuela para todos los niños.

9. La Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible, celebrada en noviembre de 2016 en Ashgabat, brindó una nueva oportunidad para garantizar que la seguridad vial esté presente en los debates sobre cuestiones de desarrollo más generales, y permitió examinar la propuesta de un Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

10. La 12ª Conferencia Mundial sobre Promoción de la Seguridad y Prevención de Traumatismos se celebró en septiembre de 2016 en Tampere (Finlandia) y se centró especialmente en la seguridad vial. Esta conferencia reunió a los principales investigadores, profesionales, encargados de la formulación de políticas y activistas mundiales del ámbito de la prevención de lesiones para debatir, examinar e intercambiar datos y experiencias.

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, que cuentan con 78 y 65 partes contratantes, respectivamente. En particular, el Grupo de Trabajo analizó la coherencia entre la Convención sobre la Circulación Vial y los reglamentos técnicos aplicables a los vehículos, las disposiciones sobre los permisos de conducción y la conducción automatizada. Con respecto a la Convención sobre la Señalización Vial, se formularon recomendaciones para mejorar la Convención y su aplicación por las partes contratantes.

12. El Grupo de Trabajo también siguió actualizando sus instrumentos de política, como la Resolución consolidada sobre circulación vial, mediante la introducción de cambios que reflejen la aplicación del enfoque de “sistemas seguros”¹ a la seguridad vial. Además, se redactó un nuevo capítulo para explicar la investigación multidisciplinaria de los accidentes. Continuaron los debates 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 WP.1 aprobó un informe sobre la evaluación de la seguridad de los pasos a nivel, y un marco estratégico para aumentar su seguridad en los Estados miembros de la CEPE y otros países. El informe ofrece recomendaciones y un enfoque exhaustivo para que los países aumenten de forma continua la seguridad de los pasos a nivel.

14. Mediante las actividades del Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos, la CEPE siguió elaborando reglamentos técnicos internacionales sobre la construcción de vehículos, subsistemas y piezas, aplicables a la seguridad vial y de los vehículos. El Foro Mundial también examinó los instrumentos jurídicos de su competencia que son el marco de la labor técnica. En total, 58 países, incluidos aquellos que cuentan con un sector automovilístico de gran envergadura, son partes contratantes en los dos acuerdos internacionales principales de las Naciones Unidas: el Acuerdo relativo a la Adopción de Requisitos Técnicos Uniformes para los Vehículos con Ruedas, el Equipo y los Repuestos que puedan colocarse o utilizarse en Vehículos con Ruedas y las Condiciones necesarias para el Reconocimiento Recíproco de la Homologación Basada en Estos Requisitos, 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. A fin de garantizar la coherencia entre ambos acuerdos, se elaboró una resolución mutua.

15. El ámbito de aplicación del 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 amplió para incluir a automóviles y camionetas para pasajeros, además de camiones y autobuses.

16. Durante el bienio, el Grupo de Trabajo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas aprobó varias modificaciones al Acuerdo Europeo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera, con vistas a mejorar la seguridad vial. Estas modificaciones quedaron reflejadas en la nueva versión del Acuerdo, publicada en 2016, que entró en vigor en enero de 2017 y en el que ahora hay 49 partes contratantes, tras la adhesión de una nueva.

17. La CEPE organizó dos eventos regionales en el marco del Programa Especial de las Naciones Unidas para las Economías de Asia Central (SPECA), para crear

¹ El enfoque de sistemas seguros ofrece un marco viable para examinar, desde una perspectiva holística, los factores de riesgo de las lesiones debidas a accidentes de tráfico y las intervenciones relacionadas con ellas. El enfoque de sistemas seguros se basa en la estrategia sueca Vision Zero, cuyo objetivo a largo plazo es erradicar los fallecimientos y las lesiones graves dentro del sistema de transporte.

conciencia acerca de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas y prestar asistencia técnica en materia de adhesión a los países. Dos talleres del SPECA, uno sobre desarrollo de la capacidad en materia de seguridad vial celebrado en Almaty (Kazajstán) en septiembre de 2015 y otro sobre estadísticas del transporte por carretera y de la seguridad vial celebrado en Ashgabat en septiembre de 2016, reunieron a participantes de los Estados miembros del SPECA y de otros países de Europa Oriental y Sudoriental para intercambiar experiencias sobre la elaboración de marcos jurídicos y reglamentarios en materia de seguridad vial, las estrategias nacionales y la recopilación y difusión de estadísticas fiables sobre seguridad vial.

IV. Asistencia técnica y colaboración

A. Pilar 1: gestión de la seguridad vial

18. La OMS, en colaboración con las comisiones regionales y otros organismos de las Naciones Unidas, y tal como le había solicitado la Asamblea General en su resolución 70/260, estableció un proceso para facilitar la elaboración de metas mundiales de aplicación voluntaria sobre los principales factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios. Una reunión con expertos técnicos en seguridad vial celebrada en septiembre de 2016 resultó en la elaboración de un proyecto de documento de debate, que se sometió a una consulta en línea entre octubre y diciembre de 2016, y a un debate oficioso entre los Estados Miembros en noviembre de 2016. El documento se revisó a principios de 2017 y se sometió a nuevas consultas en las que participaron, entre otros, el Comité de Transportes Interiores (CTI) (en febrero), organizaciones de la sociedad civil (en marzo) y el sector privado (en junio). La segunda revisión del documento se presentará durante las reuniones de los comités regionales de la OMS y, posteriormente, se debatirá en una reunión oficial de los Estados Miembros y las organizaciones del sistema de las Naciones Unidas en noviembre de 2017.

19. En julio de 2016, la CESPAP organizó en Seúl la Reunión Regional sobre la Renovación de los Objetivos, las Metas y los Índices Regionales de Seguridad Vial en Asia y el Pacífico. En la reunión se acordó actualizar los objetivos y las metas regionales de seguridad vial aplicables a Asia y el Pacífico entre 2016 y 2020, en consonancia con el Decenio de Acción y los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Estos objetivos y metas fueron aprobados en la tercera sesión de la Conferencia Ministerial sobre Transporte celebrada en Moscú en diciembre.

20. La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) y la CEPE proporcionaron asistencia técnica al Gobierno de la República Dominicana para promover las mejores prácticas y adoptar las convenciones de las Naciones Unidas relacionadas con el transporte sostenible y la seguridad vial. La CEPAL también promovió la seguridad vial como componente clave de la Ley de Movilidad, Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial de la República Dominicana.

21. La CEPE, la CEPAL y la CESPAP colaboraron en un proyecto financiado por la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo, con el fin de fortalecer la capacidad de gestión de la seguridad vial nacional en cuatro países: Albania, Georgia, República Dominicana y Viet Nam. En todos ellos se llevaron a cabo exámenes de la actuación en materia de seguridad vial para ayudar a los gobiernos a definir las prioridades en dicho ámbito, y al mismo tiempo se organizaron actividades de desarrollo de la capacidad y sensibilización del público, estas últimas para informar a la población y la sociedad civil sobre cuestiones relativas a la seguridad vial. En cooperación con el Enviado Especial para la Seguridad Vial, la

Comisión Económica para África (CEPA) está llevando a cabo exámenes similares en el Camerún y Uganda.

22. En mayo de 2017, la OMS publicó *Salve VIDAS: paquete de medidas técnicas de seguridad vial*, que ofrece un inventario de carácter práctico de las intervenciones prioritarias, centrado en el control de la velocidad, el liderazgo en seguridad vial, el diseño y la mejora de las infraestructuras, las normas de seguridad de los vehículos, el cumplimiento de las leyes de tránsito y la supervivencia tras un accidente. El paquete de medidas técnicas de seguridad vial tiene por objeto servir de guía para la adopción de decisiones sobre intervenciones prioritarias, a fin de perfeccionar las respuestas en materia de seguridad vial con vistas a la consecución de las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

23. La CEPE, con el apoyo de International Road Transport Union, creó Futuros Sistemas Seguros de Transporte Interior (conocido como SafeFITS), un instrumento basado en los conocimientos cuya finalidad es ayudar a los gobiernos y a los encargados de la formulación de políticas a decidir qué políticas e intervenciones en materia de seguridad vial resultan más adecuadas, en función de los datos que se conocen. El instrumento se está poniendo a prueba en dos países.

24. El Banco Mundial anunció una salvaguardia de la seguridad vial en 2016, ideada para mejorar las intervenciones y vigilar las posibles repercusiones relacionadas con el tráfico y la seguridad vial sobre los trabajadores, las comunidades y los usuarios de carreteras de los proyectos del Banco Mundial. Además, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial llevó a cabo intervenciones destinadas a aumentar la capacidad de gestión institucional en materia de seguridad vial en el Brasil, Marruecos, México, Nepal, el Paraguay, Rumania, la República Unida de Tanzania y varios países insulares del Pacífico.

25. Los países de la Cooperación Económica Regional para Asia Central (CAREC), en su 15ª conferencia ministerial, celebrada en octubre de 2016, hicieron suya una estrategia de seguridad vial denominada *Safely Connected: A Regional Road Safety Strategy for CAREC Countries, 2017-2030*². La estrategia se fundamenta en los puntos fuertes actuales y aborda problemas singulares a los que se enfrenta la región de Asia Central y Occidental.

26. Con financiación de la Comisión Europea, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial puso en marcha el proyecto Seguridad Vial II del Corredor Europa-Cáucaso-Asia (TRACECA), que reunió a gobiernos y organizaciones de la sociedad civil de Europa Oriental, el Cáucaso y Asia Central, y prestó apoyo a la ejecución del Plan de Acción sobre seguridad vial regional del TRACECA. El Plan pretende velar por que el sistema del Corredor Europa-Cáucaso-Asia promueva activamente la seguridad y la protección de los usuarios, los bienes, el público en general y el medio ambiente.

27. Con el apoyo de Bloomberg Philanthropies, World Resources Institute (WRI) prestó asistencia técnica en los ámbitos nacional y municipal para institucionalizar un enfoque sistémico de la seguridad vial. Bogotá finalizó su primer Plan Estratégico de Seguridad Vial, fundamentado en un enfoque de sistemas seguros, y actualizó su *Manual de Auditorías de Seguridad Vial*. Ciudad de México publicó un Programa Integral de Seguridad Vial basado en el enfoque de sistemas seguros.

28. La Iniciativa de Seguridad Vial de los Bancos Multilaterales de Desarrollo siguió acelerando la adopción de medidas destinadas a cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible, al tiempo que la Corporación Andina de Fomento incorporó auditorías de seguridad vial a todos los proyectos de infraestructura que financió.

² Banco Asiático de Desarrollo, Manila 2017.

29. Se organizaron varios talleres y sesiones de formación para abordar las cuestiones de gobernanza y liderazgo en materia de seguridad vial. En marzo de 2017, más de 150 participantes de 17 países de América Latina asistieron a un taller sobre el fortalecimiento de la gobernanza de la seguridad vial, organizado por el Enviado Especial para la Seguridad Vial, la CEPAL, la CEPE, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Agencia Nacional de Seguridad Vial de la Argentina; la Asociación para la Seguridad Vial Mundial organizó seminarios regionales anuales en África y Asia para reunir a los gobiernos, la sociedad civil y representantes del sector privado y, junto con el Centro Internacional de Investigación sobre Lesiones de la Universidad Johns Hopkins, a finales de 2016 puso en marcha el curso de liderazgo en seguridad vial en el mundo, para los profesionales de la seguridad vial de países de ingresos bajos y medianos.

30. El Enviado Especial para la Seguridad Vial, en colaboración con la CESPAP, la CEPE y el Instituto de Investigación sobre Seguridad Vial de Malasia, organizó un taller regional sobre el uso seguro de la motocicleta, que se celebró en abril de 2017 en Kuala Lumpur, al que asistieron representantes de 15 países de Asia Meridional y Sudoriental y del Pacífico. Los participantes reconocieron que los accidentes de motocicleta eran una de las principales causas de muerte por accidente de tráfico en la región, y examinaron las formas de evitar esas muertes mediante el uso obligatorio de un casco adecuado, de conformidad con las disposiciones uniformes relativas a la homologación de los cascos de protección y sus pantallas para conductores y pasajeros de motocicletas y ciclomotores, y el cumplimiento efectivo de dicha obligación.

31. La Asociación Mundial de la Carretera publicó su *Manual de Seguridad Vial* en línea en septiembre de 2015. En él, se ofrece un enfoque exhaustivo y sistémico que integra todos los componentes del sistema de la seguridad vial, desde la infraestructura hasta los conductores, pasando por la formación y los vehículos. En 2016, el Foro Internacional de Transporte de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos publicó el informe “Zero Road Deaths and Serious Injuries: Leading a Paradigm Shift to a Safe System”, que recoge la opinión de que las colisiones son previsibles y evitables, y presenta estudios de casos de países punteros de todo el mundo.

32. La reunión conjunta del Comité de Expertos sobre el Reglamento relativo al Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Ferrocarril y el Grupo de Trabajo sobre el Transporte de Mercancías Peligrosas continuó su labor sobre la utilización de sistemas inteligentes de transporte para aumentar la seguridad en el transporte de mercancías peligrosas.

33. En 2016 se inició el proyecto de tres años SaferAfrica, financiado por la Unión Europea, que reúne a 16 colaboradores de Europa y África, incluidos la Federación Internacional de Carreteras y el Instituto de Seguridad Vial de Bélgica, a fin de formular recomendaciones para actualizar el Plan de Acción de Seguridad Vial de África y la Carta de Seguridad Vial Africana, y de fomentar la adopción de iniciativas concretas. En diciembre de 2016, el Enviado Especial para la Seguridad Vial, en colaboración con la CEPA, el Programa de Política de Transporte para África del Banco Mundial y la Autoridad Nacional de Seguridad y Transporte de Kenya, organizó un taller sobre la gestión de los datos de seguridad vial y las convenciones de las Naciones Unidas, prioridades en las que hace hincapié el Plan de Acción de Seguridad Vial de África.

34. La Federación Internacional de Carreteras convocó una conferencia regional sobre seguridad vial de dos días de duración denominada “Acelerar las iniciativas sobre seguridad vial en África: una necesidad ineludible”, que se celebró en Dar es Salam (República Unida de Tanzania) en marzo de 2017 y a la que asistieron

representantes de toda África para debatir medidas concretas que podían adoptarse para alcanzar metas relativas a la seguridad vial.

35. En noviembre de 2016, la Comisión Europea nombró un nuevo consorcio, dirigido por PAU Education y del que forman parte el Instituto de Seguridad Vial de Bélgica y el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, a fin de seguir promoviendo la Carta Europea de la Seguridad Vial, una gran plataforma de la sociedad civil sobre seguridad vial en la que participan 3.400 entidades públicas y privadas de toda Europa.

36. En diciembre de 2017, se organizó un seminario en la región del golfo Pérsico, concretamente en Doha, para examinar diversas actividades del sistema de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial. También se señalaron las enseñanzas extraídas y las mejores prácticas con que abordar la cuestión de la seguridad vial, especialmente en el contexto de la Copa Mundial de Fútbol de 2022.

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

37. En el marco del Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial, se formularon recomendaciones para ayudar a los países a mejorar la aplicación de la Convención sobre la Señalización Vial de 1968, con el objetivo de perfeccionar la señalización vial y hacerla compatible con la Convención. Además, se creó una plataforma en línea de la Convención para simplificar su aplicación y la correcta utilización de las señales viales por parte de los países.

38. La CESPAP prestó asistencia técnica a varios Estados miembros para que incrementasen la seguridad de la infraestructura vial, por ejemplo, mediante la vigilancia de los puntos negros y la asistencia en materia de desarrollo de capacidades en Fiji en noviembre de 2016. Además, la CESPAP llevó a cabo un estudio en el que se proponían normas regionales para las instalaciones de seguridad de la infraestructura vial situada a lo largo de las carreteras asiáticas, y organizó reuniones de expertos para examinar las conclusiones y definir las acciones futuras.

39. En el marco de la Iniciativa para la Seguridad Vial en el Mundo 2015-2019 de Bloomberg Philanthropies, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial y World Resources Institute mejoraron la seguridad de la infraestructura vial en 10 ciudades y 5 países mediante la evaluación de más de 1.300 km de carreteras, la capacitación de unos 2.700 interesados y la concesión de 315 millones de dólares en préstamos del Banco Mundial. World Resources Institute publicó una guía titulada *Ciudades más seguras mediante el diseño* con directrices para promover la seguridad vial mediante el diseño urbano y vial. El Institute analizó datos sobre accidentes de tráfico ocurridos en Bandung, Indonesia y Bogotá para ayudar a estas ciudades a priorizar intervenciones específicas, y también apoyó la elaboración y el perfeccionamiento de la metodología de recopilación de datos sobre accidentes, concretamente en el caso de los sistemas de transporte en autobús de varias ciudades brasileñas, Belo Horizonte, Río de Janeiro y Fortaleza, y de Mumbai (India).

40. Los gobiernos y los bancos de desarrollo siguieron invirtiendo en mejoras de las carreteras de alto riesgo, a fin de cumplir los objetivos de política con calificaciones de estrellas fijados por el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras. Ello incluye una inversión de Highways England destinada a que el 90% de los viajes se realice por autopistas de cuatro y cinco estrellas y por carreteras de tres estrellas o más; las mejoras llevadas a cabo por Nueva Zelanda para conseguir carreteras nacionales de cuatro estrellas; la inversión de los Países Bajos para llegar a la meta de que, en 2020, no quede ninguna carretera de una o dos estrellas; inversiones específicas del Ministerio de Transporte de Malasia para alcanzar la meta de que el 75% de la red de carreteras con gran volumen de tráfico tenga tres

estrellas o más en 2020; y las inversiones a gran escala de Australia en la autopista Bruce de Queensland para que, en 2020, el 85% de los viajes se realice por carreteras de tres estrellas o más. En Rumania se promulgaron leyes que exigían la elaboración de proyectos de seguridad vial en carreteras nuevas y antiguas, y se capacitó a 50 ingenieros de tráfico de acuerdo con el manual de la Asociación Mundial de la Carretera.

41. Millennium Challenge Corporation está aumentando el número de viajes por carreteras de tres estrellas o más, en proyectos en El Salvador, Filipinas y el Senegal. El Banco Mundial ha apoyado el establecimiento por parte del estado de un requisito mínimo de tres estrellas para el diseño de proyectos de vías de tránsito en Karnataka y otros estados de la India. El Ministerio de Transporte de China ha evaluado la calificación con estrellas de más de 150.000 km de carreteras, y se han modernizado unos 30.000 km de vías de tránsito. El Ministerio de Desarrollo Económico, Petróleo, Inversión y Comercio de Belice, en colaboración con el Banco de Desarrollo del Caribe, mejoró las autopistas principales para que alcanzasen una calificación mínima de tres estrellas. En total, se han invertido unos 14.000 millones de dólares en proyectos destinados a hacer las carreteras más seguras en más de 20 países de ingresos medianos y bajos.

42. Los resultados en materia de seguridad de la infraestructura mundial y el estudio de viabilidad de las carreteras más seguras quedaron documentados en la publicación *Vacunas para las Carreteras* del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, donde se destaca que más del 50% de las carreteras actuales tiene una calificación de una o dos estrellas en cuanto a la seguridad de todos sus usuarios, y que las mejoras selectivas liberarán ocho dólares de beneficios en materia de seguridad por cada dólar invertido en todo el mundo.

43. Siguieron emprendiéndose varias iniciativas destinadas a mejorar la seguridad de la infraestructura vial en el entorno de las escuelas. El sistema de calificación con estrellas para la seguridad del entorno de las escuelas, creado por el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras con el apoyo de FedEx, fue utilizado por organizaciones no gubernamentales pertenecientes a la Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial para medir y controlar el riesgo para escolares en el camino a la escuela. A fin de respaldar el ideal de que el desplazamiento hasta la escuela sean de tres estrellas o más para todos los niños, estará disponible en todo el mundo una aplicación móvil gratuita que probará la Fundación Gonzalo Rodríguez en la Argentina y el Uruguay, como parte de su proyecto “Niños de América Latina seguros en la carretera”, financiado por FIA Foundation. Asia Injury Prevention Foundation diseñó y ejecutó el proyecto de zonas escolares seguras en Viet Nam durante los años 2015 y 2016 y, en colaboración con la Junta de Investigación Vial de Australia, proporcionó apoyo técnico en China, como parte de su programa Walk Wise.

44. El Ministerio de Transporte por Carretera y la Red de Carreteras de la India organizó un curso de seis semanas con expedición de certificado para auditores de seguridad vial, en colaboración con la Federación Internacional de Carreteras y la Junta de Investigación Vial de Australia. El curso incluyó formación en ingeniería de la circulación y prácticas de auditoría. En mayo de 2017, la Federación Internacional de Carreteras presentó un programa mundial de acreditación para jefes de equipos de auditoría en materia de seguridad vial, reconociendo el papel esencial de las auditorías y las inspecciones de seguridad vial para impulsar un cambio de prácticas en el diseño de carreteras seguras.

45. En 2015 y 2016, la Municipalidad de Abu Dhabi y el Departamento de Asuntos Municipales y Transporte elaboraron un nuevo conjunto exclusivo de

normas unificadas para garantizar la coherencia entre las normas sobre diseño, construcción y mantenimiento de las carreteras de todo el Emirato.

C. Pilar 3: vehículos más seguros

46. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos siguió estableciendo requisitos sobre rendimiento para los sistemas de vehículos convencionales, y también para los conectados y automatizados, e incorporándolos a los reglamentos de las Naciones Unidas adjuntos al Acuerdo de 1958 relativo a la Adopción de Requisitos Técnicos Uniformes para los Vehículos con Ruedas, el Equipo y los Repuestos que puedan colocarse o utilizarse en Vehículos con Ruedas y las Condiciones necesarias para el Reconocimiento Recíproco de la Homologación Basada en Estos Requisitos y a 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 freno, el control electrónico de la estabilidad, los sistemas de control de la presión de los neumáticos, la instalación de neumáticos, las colisiones frontales con énfasis en los sistemas de sujeción, la seguridad de los vehículos eléctricos de dos ruedas y los choques laterales contra postes.

47. En cuanto a los sistemas de transporte inteligente, la CEPE y la Unión Internacional de Telecomunicaciones organizaron simposios sobre el tema “El automóvil conectado del futuro” en 2016 y 2017. 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. Junto con los fabricantes de automóviles, se llevaron a cabo distintas demostraciones en el recinto del Palacio de las Naciones (Ginebra) para mostrar la utilidad de innovaciones como el estacionamiento mediante control remoto y los minibuses autónomos, así como los avances en la seguridad de los vehículos en general.

48. Global New Car Assessment Programme prestó apoyo financiero y técnico a nuevos programas de evaluación de vehículos en Asia Sudoriental y América Latina. En la India, el proyecto Safer Cars ha servido de catalizador para que el Gobierno establezca nuevas pruebas de choque desde octubre de 2017 e instale sistemas de frenado antibloqueo en las motocicletas a partir de 2018, así como para que promueva su propio programa de evaluación de vehículos. Además, Global New Car Assessment Programme puso en marcha la campaña #NoZeroStarCars y una hoja de ruta para aumentar la seguridad de los vehículos de aquí a 2020 que incluye un calendario recomendado para la aplicación de reglamentos mejorados sobre seguridad de los vehículos. La hoja de ruta propone la aplicación universal de los reglamentos de las Naciones Unidas sobre pruebas de choques frontales, laterales y contra peatones, y la obligatoriedad de que todos los nuevos automóviles de pasajeros tengan control electrónico de la estabilidad en 2020. Global New Car Assessment Programme también encabeza Stop the Crash Partnership, una iniciativa de múltiples partes interesadas que promueve los sistemas de prevención de accidentes más importantes.

49. En el plano nacional, la policía de Abu Dhabi hizo obligatoria la descripción de la marca y el modelo de los vehículos implicados en colisiones con el fin de mejorar la educación de los conductores las pruebas y las especificaciones de los vehículos. Por otra parte, el Departamento de Transporte de los Estados Unidos publicó nuevas normas para garantizar que las flotas de autobuses escolares sean seguras y aptas para la carretera.

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

50. En el marco de la Iniciativa para la Seguridad Vial en el Mundo 2015-2019 de Bloomberg Philanthropies, la OMS ejecutó el Programa de Desarrollo Jurídico, un programa de desarrollo de la capacidad para abogados y activistas de China, la India, Filipinas, la República Unida de Tanzania, Tailandia y Viet Nam. En la sede de la OMS organizaron talleres anuales sobre la mejora de la legislación en materia de seguridad vial, a los que asistieron miembros de programas de desarrollo local, y se puso en marcha una serie de seminarios web sobre programas de desarrollo local, a disposición de un público mundial. Para seguir respaldando el desarrollo de la capacidad en ese ámbito, la OMS creó una plataforma de aprendizaje virtual sobre legislación en materia de seguridad vial, en colaboración con el Centro Internacional de Investigación sobre Lesiones de la Universidad Johns Hopkins.

51. En mayo de 2017, Bloomberg Philanthropies, en asociación con la OMS y Vital Strategies, puso en marcha la Alianza para las Ciudades Saludables, una red mundial de ciudades decididas a salvar vidas mediante la aplicación de una de las 10 intervenciones de eficacia demostrada en la prevención de las enfermedades no transmisibles y los traumatismos; tres de esas intervenciones se refieren a la seguridad vial.

52. El Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), en colaboración con FIA Foundation, amplió su Programa de Prevención de Lesiones Infantiles Debidas a Accidentes de Tráfico, a fin de que este abarque nueve países: China, Cuba, Filipinas, Jamaica, Mongolia, Papua Nueva Guinea, Paraguay, Sudáfrica y Viet Nam. El programa se centra en el programa sobre un “viaje seguro a la escuela” elaborado en el marco de la Iniciativa Mundial para la Salud y la Movilidad del Niño, y combina la programación nacional con la promoción mundial.

53. El Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial de la CEPE apoyó al Instituto Indio de Educación Vial en la organización de conferencias sobre la seguridad de los vehículos automotores de dos ruedas, celebradas en países de Asia Sudoriental en febrero y noviembre de 2016. Estas conferencias, a las que asistieron representantes de todos los países de la región, dieron lugar a la preparación de un documento de política destinado a mejorar la seguridad de los vehículos automotores de dos ruedas en los países de Asia Sudoriental y en otros países de ingresos medianos bajos.

54. La Federación Internacional de Carreteras, con el apoyo de Shell y Michelin, puso en marcha en mayo de 2017 una iniciativa de conducción segura en la India, cuyo objetivo era elaborar un código voluntario del sector para reducir los accidentes de tráfico y las muertes debidas a ellos mediante la transformación de las normas de los vehículos comerciales, la atención a los conductores y su formación, la financiación de los vehículos, los seguros y los contratos de transporte por carretera³.

55. Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport, con el apoyo de FIA Foundation y el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, ha creado una red de organizaciones colaboradoras en materia de seguridad vial en 11 países de Europa Oriental y Sudoriental, el Cáucaso y Asia Central. Desde septiembre de 2015, esta red llevó a cabo más de 60 iniciativas para mejorar la seguridad de los peatones, el uso del cinturón de seguridad, la educación vial de los niños, el uso de sistemas de retención para niños, la movilidad segura de los grupos vulnerables y la reducción de la velocidad, así como unas operaciones policiales eficaces.

56. Asia Injury Prevention Foundation siguió cooperando con empresas colaboradoras en Viet Nam para realizar programas escolares de seguridad sobre el

³ <http://www.drivesafeindia.org/>.

uso del casco. Con el apoyo de Johnson & Johnson, esta Fundación puso a prueba su programa sobre guías escolares, cuya implantación nacional ha sido aprobada por el Gobierno de Viet Nam, con miras a fomentar la capacidad de las comunidades para realizar programas de seguridad vial a largo plazo. Con el respaldo de Abbott Laboratories, la Fundación trabajó con alumnos, padres y profesores de 15 escuelas de tres provincias entre 2015 y 2017. Durante el año escolar 2016-2017, la tasa de utilización de cascos en las escuelas de los programas pasó del 31% anterior a la intervención al 79% tras ella.

57. Safe Kids Worldwide, con el apoyo de FedEx, siguió ejecutando el programa de seguridad peatonal Walk This Way, que llegó a más de 1,5 millones de estudiantes en 420 ciudades en el Brasil, el Canadá, China, los Estados Unidos de América, Filipinas, la India, la República de Corea, Sudáfrica, Tailandia y Viet Nam. El programa abarcó mejoras de la infraestructura en el entorno de las escuelas y actividades de promoción —entre ellas la celebración del Día de los Niños Seguros en la India y la del Día Internacional de Ir a la Escuela Caminando en el Canadá, China, los Estados Unidos de América, Filipinas, Sudáfrica y Viet Nam—, así como programas de formación y la elaboración de materiales educativos.

58. Safe Kids Worldwide diseñó y elaboró un curso internacional de certificación técnica sobre seguridad de pasajeros infantiles a finales de 2016, que posteriormente se ensayó en México con representantes de 11 países de América Latina, y en Qatar. El curso forma parte de un plan de capacitación de tres años que crea un núcleo de expertos en la materia y puede emitir certificados a 45 técnicos y 2 o más instructores quienes, a su vez, podrán certificar de forma independiente a los futuros técnicos en seguridad de pasajeros infantiles de Safe Kids en los países.

59. En junio de 2016, la Fundación Gonzalo Rodríguez organizó el segundo Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil, cuyos anfitriones fueron la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile y el Automóvil Club de Chile, y que reunió a expertos en seguridad vial de todo el mundo. En mayo de 2017, la Fundación Gonzalo Rodríguez, el Banco Mundial, la Corporación Andina de Fomento, UPS Foundation y el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial presentaron un estudio sobre las condiciones de transporte de los niños que viajan en motocicleta en América Latina, que se llevó a cabo en 45 ciudades de la Argentina, el Brasil, Colombia, el Paraguay, la República Dominicana y el Uruguay.

60. World Resources Institute, con el apoyo de FedEx, siguió ejecutando el programa de capacitación de conductores Safety First, dirigido a conductores de autobús y agentes de tráfico, en el Brasil, México y la República Unida de Tanzania.

61. En octubre de 2016, International Road Transport Union Academy, la Universidad de Cranfield y Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport pusieron en marcha un curso en línea sobre seguridad vial ocupacional (“Road Safety at Work: Online Course for Managers”), que orienta al personal directivo para desarrollar la capacidad de liderazgo necesaria para aplicar estrategias de seguridad vial apropiadas.

E. Pilar 5: respuesta tras los accidentes

62. La OMS convocó la reunión bienal de la Alianza Mundial para Atender a los Heridos, con participantes de 11 Estados miembros y 15 organizaciones internacionales que examinaron una serie de iniciativas encaminadas a fortalecer la atención a los heridos. Entre las futuras esferas de interés se encuentran la difusión de los Sistemas de Atención de Emergencia de la OMS y el correspondiente instrumento de evaluación de sistemas de atención de emergencia, diseñado para ayudar a detectar lagunas y fijar prioridades. Se han llevado a cabo evaluaciones en

más de 25 países, en su mayoría de África y el 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 prehospituarios y centros médicos. Los colaboradores prestaron apoyo postsiniestro a los países mediante asistencia técnica directa, así como con la publicación de diversos documentos normativos, incluido el informe de la OMS titulado “Post-Crash Response: Supporting Those Affected by Road Traffic Crashes”; una guía técnica titulada *Primera respuesta a accidentes viales*, publicada por la Asociación para la Seguridad Vial Mundial y el Centro Mundial de Referencia en Primeros Auxilios de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja; un manual para mejorar la capacitación en materia de primeros auxilios de los conductores comerciales, elaborado por la Federación Internacional de Carreteras; y la *Guía iberoamericana de atención integral a víctimas de siniestros de tránsito*, publicada por la Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial, la Fundación MAPFRE y la Corporación Andina de Fomento.

63. En 2016, la Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial puso en marcha un programa de capacitación que fomenta la capacidad de los miembros para realizar actividades prácticas y en el que han participado más de 3.000 representantes de organizaciones no gubernamentales. En abril de 2017, la Alianza celebró su quinta reunión mundial en Malasia, bajo los auspicios del Instituto de Investigación en Seguridad Vial de Malasia y patrocinada por la OMS, el Enviado Especial para la Seguridad Vial, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial, el Banco Mundial, FedEx y FIA Foundation. Asistieron más de 200 delegados de unos 64 países y su objetivo principal de la reunión fue alentar a los miembros a implicarse de manera permanente en la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y preparar la cuarta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, que se celebró en mayo de 2017.

64. En 2013 se creó FIRE AID and International Development, que ha contribuido activamente a mejorar las destrezas y los equipos de la respuesta postsiniestro en países que se enfrentan a algunas de las peores situaciones en materia de seguridad vial. La labor de FIRE AID en un proyecto en la República de Moldova permitió rescatar a 94 víctimas cuyas vidas no se habrían salvado sin las donaciones y la capacitación proporcionadas por FIRE AID.

65. El George Institute for Global Health siguió prestando apoyo técnico a la India para la creación de un sistema nacional de vigilancia de lesiones, la evaluación de los planes de seguro médico de los heridos en colisiones de tráfico en las carreteras nacionales. Junto con la Universidad Monash, el Jai Prakash Narayan Apex Trauma Centre y todos los institutos de ciencias médicas de la India, está estudiando las intervenciones de asistencia en caso de traumatismo.

66. Axa Winterthur, Zurich Insurance Group, Nestlé, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial y la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja crearon el grupo de trabajo Insurance for Safer Roads en el que colaboran para, mediante una mayor participación del sector de los seguros, lograr resultados positivos en materia de seguridad vial.

67. El Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos aprobó disposiciones técnicas sobre los sistemas eCall teniendo en cuenta los países y las organizaciones regionales de integración económica que podían exigir la instalación de ese tipo de sistemas. Los sistemas eCall deben proporcionar asistencia para responder con eficacia tras un accidente de tráfico.

V. Promoción

68. Desde el inicio de su mandato, el Enviado Especial para la Seguridad Vial ha celebrado reuniones con funcionarios gubernamentales y partes interesadas pertinentes en más de 50 países, especialmente en países de ingresos bajos y medianos con historiales de seguridad vial deficiente. Como consecuencia de ello, la Secretaría de la CEPE ha recibido varias solicitudes de asistencia técnica de, entre otros, Bhután, Camboya, el Camerún, Colombia, Mongolia, Myanmar, Nepal y Uganda. Entre los resultados de esa colaboración se encuentra la adhesión del Iraq a la Convención sobre la Circulación Vial de 1968. En junio de 2017, el Enviado Especial, en colaboración con la CEPE, organizó en Mongolia un taller para partes interesadas del país relacionadas con la seguridad vial acerca de los acuerdos de las Naciones Unidas relativos a los reglamentos sobre vehículos y transporte de mercancías peligrosas. El Ministerio de Desarrollo Vial y del Transporte de Mongolia acogió el taller, que reunió a más de 50 funcionarios de la seguridad vial para debatir las convenciones de las Naciones Unidas, las consecuencias para las partes contratantes y el proceso de adhesión de los Estados Miembros. El Enviado Especial organizó un curso práctico sobre las mejores prácticas y colaboraciones clave para la seguridad vial durante el 78º período de sesiones del Comité de Transportes Interiores de la CEPE, al que asistieron funcionarios de los Gobiernos de Grecia, Kenya, Jordania, Túnez, Uganda y la Unión Europea. El Enviado Especial también convocó una reunión con representantes de 14 organismos de las Naciones Unidas para destacar la importancia de la seguridad vial en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y explorar posibles oportunidades de colaboración, en particular acerca de las políticas internas de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y de un posible Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

69. La cuarta Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial y su correspondiente campaña “Salvemos vidas: #Reduzca la velocidad” se celebraron en mayo de 2017, con alrededor de 1.000 actividades en unos 125 países en las que se insistió en los peligros del exceso de velocidad y se destacaron las medidas necesarias para afrontar este riesgo. Gobiernos, ONG, organismos de las Naciones Unidas, fundaciones y el sector privado participaron en dichas actividades, que adoptaron la forma “días de reducción de la velocidad”, campañas escolares, debates sobre las políticas nacionales, programas de entrevistas en la televisión y la radio y vigiliadas por las víctimas de los accidentes de tráfico. La OMS publicó *Control de la velocidad*, un documento promocional que demuestra que la velocidad es uno de los motivos de una de cada tres muertes por accidente de tráfico en el mundo y que existen intervenciones con base empírica. Entre las actividades celebradas en todo el mundo figuran la “vacuna contra la velocidad”, una campaña de promoción puesta en marcha por la Iniciativa Mundial para la Salud y la Movilidad del Niño, la publicación de un número especial sobre el control de la velocidad en el *Journal of the Australasian College of Road Safety*, de publicación semestral, eventos organizados por Asia Injury Prevention Foundation en Camboya, China, Tailandia y Viet Nam y la elaboración, por parte de Network of Employers for Traffic Safety, de un conjunto de material para los empleadores en apoyo de la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial.

70. El Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico de 2015 se centró en mejorar el comportamiento de los usuarios viales y en mantener o aumentar la aplicación de las leyes de seguridad vial, bajo el lema “Es hora de recordar: di NO a la delincuencia vial”, mientras que la reunión de 2016 se centró en lo que ocurría después de los accidentes, bajo el lema “Actuaciones vitales tras un accidente: atención médica, investigación, justicia”.

71. La Global Network for Road Safety Legislators se creó como una plataforma abierta en la que los parlamentarios pudieran compartir las mejores prácticas de las políticas y la legislación en materia de seguridad vial, y para alentar a más países a adoptar estrategias amplias y eficaces de seguridad vial. La OMS, junto con Towards Zero Foundation, celebró en Londres un taller internacional para legisladores de seguridad vial en diciembre de 2016, a lo que siguió la presentación del manifiesto internacional #4RoadSafety en mayo de 2017. El manifiesto contiene 10 recomendaciones fundamentales para alentar a los parlamentarios a que apoyen el Decenio de Acción, la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el paquete de medidas de seguridad vial *Salve VIDAS* de la OMS.

72. En marzo de 2017, los ministros de transporte de los Estados miembros de la Unión Europea emitieron la Declaración de La Valetta sobre seguridad vial, que exige nuevas medidas sobre seguridad vial y la creación de un fondo para carreteras más seguras, un objetivo mensurable para la Red Transeuropea de Transporte y proyectos de seguridad vial más ambiciosos.

73. En febrero de 2017, la CEPE colaboró con Laser International Foundation for Engagement (LIFE) y el Enviado Especial para la Seguridad Vial, con el fin de organizar el Festival de Cine sobre Seguridad Vial en el Mundo de 2017 en el Palacio de las Naciones en Ginebra, en conjunción con el 70º aniversario del Comité de Transportes Interiores. El festival recibió 232 películas, de las cuales más de 100 se proyectaron públicamente para concienciar a la población en materia de seguridad vial.

74. La Federación Automovilística Internacional, en asociación con JCDecaux, puso en marcha la primera campaña mundial de publicidad al aire libre sobre seguridad vial. En la campaña participan 13 figuras famosas que presentan mensajes sencillos y universales para salvar vidas en la carretera.

75. En el marco de la Iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial en el Mundo 2015-2019, la OMS ejecutó el programa de becas de comunicación en materia de seguridad vial, un programa de desarrollo de la capacidad para periodistas de China, Filipinas, la República Unida de Tanzania, Tailandia y Viet Nam. 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 organizaron sesiones de formación de periodistas en los principales eventos mundiales, como la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial de 2016. El George Institute for Global Health, en colaboración con la OMS, celebró más sesiones de capacitación para periodistas de la región del Pacífico Occidental, al tiempo que la Asociación para la Seguridad Vial Mundial formó a más de 300 activistas en nueve países acerca del diseño y la ejecución de campañas de promoción.

76. La Asociación para la Seguridad Vial Mundial, en el marco de la Iniciativa Bloomberg Philanthropies para la Seguridad Vial en el Mundo 2015-2019, capacitó a más de 3.300 agentes de policía en nueve países sobre temas como los medios más eficaces para disuadir a la población de conducir bajo los efectos del alcohol y a gran velocidad, y para mejorar la utilización del cinturón de seguridad y el casco.

77. Los colaboradores organizaron distintas conferencias. La Asociación Mundial de la Carretera organizó el Congreso Mundial de la Carretera en noviembre de 2015, y talleres y seminarios periódicos. Youth for Road Safety, junto con Child Injury Prevention Alliance y el Gobierno del Senegal, organizó una conferencia sobre seguridad vial para niños y jóvenes durante la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial. La Conferencia sobre Seguridad Vial de Australasia se celebró en Canberra en septiembre de 2016 e incluyó un programa de becas, financiado por la Asociación para la Seguridad Vial Mundial y el Gobierno

de Australia, gracias al cual nueve delegados de países de ingresos bajos y medianos asistieron a la Conferencia. El Institute of Road Traffic Education, en colaboración con la Administración Nacional de Seguridad del Tráfico en las Carreteras de los Estados Unidos, el Ministerio de Transporte por Carretera y la Red de Carreteras de la India, la CESPAP y la CEPE, celebró una conferencia sobre vehículos automotores de dos ruedas. Safe Kids Worldwide, junto con General Motors Foundation, FedEx, FIA Foundation y otros, acogió la segunda cumbre sobre seguridad vial mundial Safe Roads: Safe Kids en diciembre de 2016 y su Convención sobre Prevención de Lesiones Infantiles en Baltimore (Estados Unidos) en julio de 2017.

78. En Viet Nam, Asia Injury Prevention Foundation coordinó en 2017 la puesta en marcha de la campaña de seguridad vial SAFE STEPS, una iniciativa pública panasiática encabezada por Prudence Foundation en colaboración con National Geographic y la Federación Automovilística Internacional. Las actividades de la campaña de seguridad vial SAFE STEPS también se están llevando a cabo en Camboya, Indonesia, Malasia, Myanmar, Filipinas y Tailandia.

79. En colaboración con Volvo, International Road Transport Union puso en marcha la iniciativa Échanos una Mano, destinada a concienciar a los niños sobre la seguridad vial, al tiempo que FedEx inició una serie de seminarios en Namibia con el Consejo Nacional de Seguridad Vial, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial y la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, con vistas a reforzar la seguridad vial en el sector empresarial.

80. Se generaron diversos documentos y plataformas de orientación. La Asociación para la Seguridad Vial Mundial puso en marcha el Centro de Recursos Promocionales, una base de datos en línea que permite a los usuarios acceder a una serie de recursos técnicos, mientras que, por su parte, FIA Foundation y el UNICEF publicaron un informe promocional titulado “Rights of Way: Child Poverty and Road Traffic Injury in the SDGs” que pone de relieve el modo en que las lesiones debidas a accidentes de tráfico agravan la pobreza infantil. La OMS publicó un documento de políticas sobre el consumo de drogas y la seguridad vial y un documento titulado *Road Safety Mass Media Campaigns: A Toolkit*, en el que se compartían las enseñanzas extraídas de las campañas de mercadotecnia social realizadas en países de ingresos bajos y medianos.

81. En mayo de 2017, la Federación Internacional de Carreteras publicó un nuevo repositorio de conocimientos sobre la seguridad vial en el contexto de la aplicación mundial de los conocimientos sobre transporte. La nueva sección —sobre el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial— recopila los conocimientos generados por las organizaciones reunidas en el marco de los grupos de proyectos de los pilares 1 y 2 del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

VI. Recopilación de datos e investigación y supervisión del Decenio

82. La OMS publicó el “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015” antes de la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial. El informe citó pocos avances en lo que respecta a la reducción de las muertes y las lesiones, pero expuso algunas mejoras en la promulgación de leyes idóneas de seguridad vial. En él se pidió que se adoptaran más medidas nacionales para alcanzar la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

83. El Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial publicó datos de seguridad vial de 40 países (principalmente de ingresos altos) en 2016. Se registraron avances en 32 países, aunque el número de muertes aumentó en los demás. También se puso de relieve que, en esos países, el número de muertes entre las personas de edad era cada vez mayor.

84. El Foro Internacional de Transporte, en colaboración con el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial y la Federación Automovilística Internacional, inició un estudio comparado sobre el desempeño en materia de seguridad vial en 10 países de América Latina. Se prevé que los hallazgos de este proyecto ofrezcan a los encargados de la formulación de políticas de América Latina un instrumento con el que evaluar los puntos fuertes y débiles de cada país y determinar qué esferas merecen atención política.

85. Varias organizaciones han celebrado talleres y sesiones de capacitación para mejorar la recopilación de datos y la supervisión de las actividades relacionadas con la seguridad vial en todo el mundo. La CEPAL, junto con la Organización Panamericana de la Salud, la Agencia Nacional de Seguridad Vial de la Argentina y la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile, impartió varios talleres sobre mejoras de los sistemas de datos; el Programa de Política de Transporte para África del Banco Mundial organizó dos talleres en colaboración con el Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial acerca de los datos de seguridad vial: desde la recopilación de datos hasta el análisis de políticas, para países africanos anglófonos y francófonos; y los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades de los Estados Unidos prestaron asistencia técnica a China y Tailandia para mejorar sus sistemas de vigilancia de lesiones.

86. El Foro Internacional de Transporte y la Federación Automovilística Internacional presentaron la red Safer City Streets durante la conferencia Hábitat III. La iniciativa perfeccionará las capacidades relativas a los datos y analíticas de las ciudades, para supervisar los avances con el apoyo del Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial. El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras creó herramientas de *software* libre para analizar la seguridad de la infraestructura vial en todo el mundo. Este programa informático —denominado ViDA— incluye los resultados publicados de las evaluaciones de carreteras llevadas a cabo en todo el mundo. El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras está elaborando instrumentos interactivos para analizar la clasificación por estrellas y los resultados de la cartografía de riesgos de más de un millón de kilómetros de carreteras de todo el mundo.

87. Se han hecho varios estudios en distintos países. Los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades y Amend realizaron una evaluación aleatoria de control de un programa de mejora de la infraestructura escolar en la República Unida de Tanzania, que puso de manifiesto una reducción del 26% en las lesiones como consecuencia del programa, al tiempo que una base de datos sobre accidentes creada en Abu Dhabi permitió al Gobierno determinar las conductas de riesgo y orientar las actividades de educación pública. International Road Transport Union y la Liga de los Estados Árabes publicaron un estudio titulado “The Impact of Professional Training on Commercial/Freight Drivers in the Arab World”, en el que se subrayó que la capacitación profesional afectaba positivamente a la disminución de las colisiones.

VII. Apoyo financiero

88. La Asamblea General, en su resolución 70/260, solicitó al Secretario General que considerase la posibilidad de establecer, con cargo a contribuciones voluntarias,

un Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. La CEPE elaboró una propuesta, y su Secretaría Ejecutiva y el Enviado Especial para la Seguridad Vial iniciaron un proceso de consulta durante la Conferencia Mundial sobre el Transporte Sostenible en noviembre de 2016. La propuesta también se presentó en el 79º período de sesiones del Comité de Transportes Interiores de la CEPE en febrero de 2017 y se actualizará durante los próximos meses para incorporar los comentarios de los Estados Miembros y las partes interesadas pertinentes.

89. El Servicio Mundial para la Seguridad Vial, integrado en el Banco Mundial, aprobó 25 proyectos nuevos y se comprometió a destinar 2 millones de dólares a la seguridad vial de los países de bajos ingresos, como parte de las reuniones de 2016 de la Iniciativa Mundial Clinton.

90. En mayo de 2017, Bloomberg Philanthropies anunció una iniciativa de 5 millones de dólares denominada “Asociación de Ciudades Saludables”, que abarca tres intervenciones en materia de seguridad vial.

91. Todos los miembros de la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) recibieron apoyo de su Programa de Subvenciones para la Seguridad Vial. Desde 2010, ha concedido un total de 4,8 millones de euros a más de 300 iniciativas de seguridad vial de 75 países. Gracias a una dotación anual de 1,2 millones de euros de FIA Foundation, los miembros de la Federación pueden afrontar los problemas locales de seguridad vial.

92. Se hicieron inversiones a gran escala y mejoras de las carreteras de alto riesgo para aumentar su categoría hasta las tres estrellas o más en varios países de ingresos altos: Australia, Eslovaquia, los Estados Unidos, Nueva Zelanda, Qatar y el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, con el apoyo de FIA Foundation, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial, los bancos multilaterales de desarrollo, los gobiernos, FedEx, los clubes de la Federación Internacional de Automovilismo, la Asociación de Fabricantes Europeos de Automóviles y otros colaboradores nacionales y regionales, sigue investigando, perfeccionando y respaldando la aplicación mundial de la cartografía de los riesgos, la calificación mediante estrellas y la planificación de las inversiones. Sigue creciendo la elaboración dinámica de planes de inversión en carreteras más seguras que se optimizan para aumentar al máximo las vidas salvadas por cada dólar gastado y mejorar la calificación con estrellas de las redes viales nacionales. A finales de 2017, se habrá evaluado alrededor de 1 millón de kilómetros de carreteras en 77 países.

93. La Asociación para la Seguridad Vial Mundial repartió cerca de 4,5 millones de dólares entre más de 50 organizaciones gubernamentales y de la sociedad civil para promover el fortalecimiento de las políticas de uso de las carreteras y las normas de seguridad de los vehículos.

94. Con la financiación y la asistencia técnica de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades, pasantes del programa de capacitación en epidemiología sobre el terreno (beneficiarios de pequeñas becas que oscilan entre los 3.000 y los 5.000 dólares) trabajan en cuestiones relacionadas con la seguridad vial en Côte d'Ivoire, Georgia, Nigeria, Sudáfrica, Uganda y Viet Nam.

95. Shell, Total y Toyota apoyaron financieramente proyectos comunitarios de seguridad vial como Safe to School – Safe to Home, en el marco de la Iniciativa para la Seguridad Vial Mundial, administrada por la Asociación para la Seguridad Vial Mundial.

96. En la sede del Banco Mundial, se presentó un informe titulado “Investing to Save Lives: An Impact Investment Case for Preventing Road Trauma” en septiembre de 2016. Con el apoyo de la Agencia de los Estados Unidos para el

Desarrollo Internacional, FIA Foundation, los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades y UPS Foundation, el estudio determinó que, por ejemplo en Camboya, un bono de impacto ayudaría a evitar 14 lesiones mortales y 260 traumatismos de otro tipo a lo largo de tres años, si se aplicase junto con un programa sobre el uso del casco.

VIII. Conclusiones y recomendaciones

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

98. Es necesario adoptar más medidas, como se pone de manifiesto en el “Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2015”, a fin de cumplir el objetivo del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible de reducir a la mitad, de aquí a 2020, el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.

99. Se necesitan más fondos para que los países lleven a cabo las intervenciones necesarias, como las recomendadas en el paquete Salve VIDAS de la OMS, durante el Decenio de Acción y después.

100. Para garantizar la consecución de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, se recomienda a la Asamblea General que exhorte a los Estados Miembros a:

a) Aumentar considerablemente la adopción de medidas en todos los ámbitos de la seguridad vial;

b) Abordar la seguridad vial de manera integral, implantar un buen sistema de gestión de la seguridad vial, que incluya un organismo coordinador, fomentar la cooperación entre los departamentos de carreteras/transporte, policía/justicia, sanidad y educación, elaborar planes nacionales de seguridad vial en consonancia con el Plan Mundial para el Decenio de Acción, y fijar objetivos cuantitativos para reducir las lesiones y las muertes;

c) Conseguir apoyo político y compromiso financiero para los Objetivos de Desarrollo Sostenible, a fin de alcanzar la ambiciosa meta de reducir a la mitad el número de muertes causadas por accidentes de tráfico, de aquí a 2020;

d) Adherirse a los instrumentos jurídicos internacionales de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y promover y aplicar las convenciones de las Naciones Unidas;

e) Redactar legislación amplia sobre los factores de riesgo y protección, proteger a los transeúntes y al equipo de respuesta inicial, y reforzar el cumplimiento para alcanzar la meta fijada por la Asamblea General de incrementar la proporción de países que cuentan con legislación amplia hasta el 50%, de aquí a 2020;

f) Respalda el proceso encabezado por la OMS para elaborar metas mundiales de aplicación voluntaria sobre los factores de riesgo y los mecanismos de prestación de servicios en el ámbito de la seguridad vial;

g) Reforzar el cumplimiento de la legislación vigente y potenciar la labor de promoción para reducir las lesiones y las muertes;

h) Mejorar la infraestructura, en particular el 10% de las carreteras con más volumen de tráfico, y establecer unos objetivos apropiados respecto a la infraestructura viaria en relación con todos los usuarios pertinentes, además de llevar a cabo auditorías de la seguridad vial en todas las carreteras de nueva construcción;

i) Fortalecer y mejorar la atención previa a la hospitalización y los servicios de tratamiento de traumatismos y de rehabilitación;

j) Mejorar la calidad de los datos sobre seguridad vial, lo que supone intensificar los esfuerzos para recopilar datos apropiados para la gestión de la seguridad vial, como los relativos a los efectos económicos, sociales y para la salud, y a la eficacia de las intervenciones en función de los costos, y hacer un seguimiento de los progresos realizados en materia de seguridad vial;

k) Incrementar la financiación destinada a iniciativas relativas a la seguridad vial e idear mecanismos sostenibles e innovadores de financiación;

l) Conmemorar el Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

101. La Asamblea General también alienta a los Estados Miembros a:

a) Participar en la encuesta del cuarto informe sobre la situación mundial de la seguridad vial;

b) Elaborar y aplicar estrategias en las que se preste especial atención a los usuarios vulnerables de las vías de tránsito;

c) Participar en programas de evaluación de nuevos modelos de automóviles;

d) Contribuir a que dejen de fabricarse automóviles inseguros y aplicar los reglamentos de las Naciones Unidas sobre seguridad de los vehículos o las normas nacionales equivalentes;

e) Reconocer el papel decisivo que los parlamentarios pueden desempeñar en la adopción de políticas y leyes amplias y eficaces en materia de seguridad vial;

f) Solicitar que se presente un informe sobre estas cuestiones a la Asamblea General en su septuagésimo cuarto período de sesiones.