



Asamblea General

Distr. general
24 de septiembre de 2021
Español
Original: inglés

Septuagésimo sexto período de sesiones

Tema 13 del programa

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 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.



Resumen

De conformidad con la resolución 74/299 de la Asamblea General, en el presente informe se ofrece un panorama de los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. El informe fue elaborado por la Organización Mundial de la Salud 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.

En el informe se destacan las actividades llevadas a cabo en apoyo del objetivo del Decenio, que consiste en reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % entre 2021 y 2030. Entre esas actividades están la elaboración de un plan de acción mundial que ayude a los países a preparar sus propios planes, las actividades de promoción a fin de mantener la voluntad política a lo largo del Decenio, así como la asistencia a la labor de implementación, en particular mediante financiación, creación de capacidad y apoyo técnico. Por último, el informe proporciona información sobre las vías que existen para hacer un seguimiento de los avances en la consecución de los objetivos del Decenio y concluye con un conjunto de recomendaciones para que las examine la Asamblea General.

I. Introducción

1. Cada año, aproximadamente 1,3 millones de personas mueren en las carreteras. Las lesiones causadas por accidentes de tráfico representan la principal causa de muerte de las personas de entre 5 y 29 años, como se indica en el informe *Global Status Report on Road Safety 2018*.
2. La seguridad vial es intrínsecamente una cuestión de desarrollo y se trata como tal de forma específica en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, que la Asamblea General aprobó en su resolución 70/1 (metas 3.6 y 11.2).
3. En la Declaración de Estocolmo¹, que se aprobó como documento final de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, se hizo especial hincapié en la interdependencia entre la seguridad vial y otras cuestiones de desarrollo. La Asamblea General hizo suya la Declaración en la resolución 74/299, su resolución más reciente sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.
4. En esa resolución, la Asamblea General proclamó el período 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tiene por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030, y exhortó a los Estados Miembros a que siguieran adoptando medidas hasta 2030 con respecto a todas las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial, en particular la meta 3.6, teniendo especialmente en cuenta lo que restaba de la década de acción para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030 en su totalidad.
5. La Asamblea General decidió también incluir en el programa provisional de su septuagésimo sexto período de sesiones el tema titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” y solicitó al Secretario General que la informase en ese período de sesiones sobre los progresos realizados en la consecución de los objetivos del Segundo Decenio de Acción.
6. El presente informe ha sido elaborado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en colaboración con las comisiones regionales de las Naciones Unidas y los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial con el fin de ofrecer un panorama de los progresos realizados desde el inicio del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

II. Elaboración de un plan mundial que oriente a los países hacia la consecución de la meta de reducir en un 50 % las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico

7. En su resolución 74/299, la Asamblea General proclamó el período 2021-2030 Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que tiene por objetivo reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico por lo menos en un 50 % de 2021 a 2030, y solicitó a la OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que, en cooperación con otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros interesados, preparasen un plan de acción para el Segundo Decenio como documento orientativo que facilitara la implementación de los objetivos del Decenio (resolución 74/299, párr. 4).
8. Con vistas a cumplir este mandato, en septiembre de 2020 se creó un equipo de tareas interinstitucional integrado por personal de la sede y las oficinas regionales de la OMS, así como por personal de cada una de las comisiones regionales de las

¹ Disponible en www.roadsafetysweden.com/about-the-conference/stockholm-declaration.

Naciones Unidas. Al elaborar el plan mundial para el Segundo Decenio, el equipo de tareas ha tenido en cuenta el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), la serie de resoluciones de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (por ejemplo, la resolución 74/299), los documentos finales de las tres conferencias de alto nivel sobre seguridad vial (incluida la Declaración de Estocolmo), las orientaciones técnicas existentes y los informes especializados en los que se documentan las principales lecciones aprendidas y las dificultades encontradas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020).

9. La elaboración del plan de acción mundial se ha fundamentado en una serie de consultas. El equipo de tareas interinstitucional solicitó en primer lugar la opinión de los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros organismos de las Naciones Unidas. Posteriormente, en una sesión informativa celebrada con los Estados Miembros el 6 de mayo de 2021 y por medio de una consulta pública, solicitó la opinión de los Estados Miembros y otros asociados. La consulta pública se facilitó a través del sitio web de la OMS del 6 al 28 de mayo de 2021. A fin de recabar las impresiones de una amplia gama de países y regiones, el proyecto de plan mundial se publicó en los seis idiomas oficiales de las Naciones Unidas².

10. La presentación del Segundo Decenio y su plan mundial está prevista para el 28 de octubre de 2021. Las partes interesadas en la seguridad vial en el mundo, entre ellas la OMS, las comisiones regionales de las Naciones Unidas y otros asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, están elaborando planes para apoyar la aplicación del plan a lo largo del Decenio por diversos medios, por ejemplo personal dedicado específicamente a supervisar la aplicación del plan en los países, apoyo técnico y financiero y actividades de promoción.

III. Movilización de apoyo y del compromiso de los gobiernos y los agentes mundiales

A. Aprovechamiento del impulso creado por la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial

11. La Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial fue fundamental a la hora de dirigir la atención política hacia la seguridad vial. En la Conferencia y en su documento final —la Declaración de Estocolmo—, la seguridad vial se presentó como una cuestión de desarrollo que debe encararse como componente integrado de la Agenda 2030 (por ejemplo, en relación con la seguridad en las condiciones de trabajo, la seguridad en las adquisiciones y la seguridad en el diseño de las ciudades). La Conferencia preparó el terreno para que la Asamblea General proclamara el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

12. Desde la Conferencia de 2020 se han celebrado varios actos de seguimiento en aras de la aplicación de la resolución 74/299 de la Asamblea General:

a) El 26 de febrero de 2021, la Comisión Económica para Europa organizó una mesa redonda mundial sobre la seguridad vial coincidente con el 83^{er} período de sesiones del Comité de Transportes Interiores, que se centró en el nuevo modo de

² La información sobre el proceso de elaboración del plan está disponible en www.who.int/teams/social-determinants-of-health/safety-and-mobility/decade-of-action-for-road-safety-2021-2030.

proceder necesario para mejorar los sistemas nacionales de seguridad vial con el fin de alcanzar el objetivo fijado para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

b) La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) convocó en junio de 2021 una reunión regional de alcaldes, funcionarios públicos y otros agentes no estatales de 30 países sobre el tema “Ciudad y transporte: seguridad, eficiencia y sostenibilidad”. Los participantes en la reunión aprobaron la Declaración de Bangkok, cuyo título coincide con el tema de la reunión.

c) En junio de 2021, el Foro Internacional del Transporte, la Administración de Transportes de Suecia, el Instituto Nacional de Investigación sobre Carreteras y Transportes de Suecia, la Federación Internacional de Motociclismo, la Asociación Internacional de Fabricantes de Motocicletas y la Asociación de Constructores Europeos de Motocicletas organizaron, con el apoyo del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, un taller mundial de política³ para elaborar recomendaciones sobre la seguridad de los motociclistas.

B. Coordinación de los agentes mundiales y la promoción de la seguridad vial

13. El Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, acogido por la OMS, ha celebrado reuniones virtuales bimensuales con objeto de coordinar las medidas de apoyo al nuevo Decenio de Acción, entre otros aspectos las aportaciones para la elaboración del plan mundial. Además, se ha puesto en marcha una serie de seminarios web en los que se tratan las cuestiones clave planteadas durante la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, incluidas la financiación y la participación del sector privado. El Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial también está coordinando la presentación del plan mundial, prevista para el 28 de octubre, y contribuyendo a la celebración en noviembre del Día Mundial en Recuerdo de las Víctimas de Accidentes de Tráfico.

14. El Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial siguió colaborando con gobiernos y otros agentes con ánimo de aumentar la atención política que se presta a la seguridad vial y de movilizar e incrementar la financiación. Desde el inicio del Segundo Decenio, ha colaborado con agentes públicos y privados de varios países para dar a conocer el Segundo Decenio y su objetivo.

15. Michael Bloomberg volvió a ser nombrado Embajador Mundial de la OMS para las Enfermedades No Transmisibles y los Traumatismos. Como tal, seguirá apoyando las iniciativas mundiales y regionales de seguridad vial y aprovechará su posición para crear conciencia y alentar inversiones en este ámbito.

C. Llamamiento a los gobiernos durante la Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial para que apliquen un límite de velocidad de 30 km/h en las ciudades

16. La Sexta Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial se celebró del 17 al 23 de mayo de 2021. A partir de las principales recomendaciones formuladas en la Declaración de Estocolmo, el tema de la Semana fue el límite de velocidad de 30 km/h en zonas donde se mezclan las personas y los vehículos. La Semana se celebró bajo el lema “Calles para la vida”, un llamamiento para que los límites de velocidad de 30 km/h sean la norma en las ciudades, pueblos y localidades de todo el mundo. El tema también coincidía con una de las esferas de acción clave

³ Véase www.itf-oecd.org/motorcyclists-safety-workshop-riding-safe-system.

del proyecto de plan mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, a saber, la gestión de la velocidad.

17. Durante la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial se organizaron numerosas actividades a nivel mundial y nacional, como foros de debate, seminarios web, firmas de peticiones, publicación de contenidos en los medios sociales y entrevistas en televisión y radio⁴. Muchas de estas actividades estuvieron a cargo del sistema de las Naciones Unidas y los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, por ejemplo:

a) Antes de la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial se celebró un taller técnico para los parlamentarios de la Red Regional Africana de Legisladores de Seguridad Vial con el fin de exponer los datos relativos a las consecuencias del exceso de velocidad en la seguridad, la movilidad activa y la contaminación en África, y de presentar la pujante campaña de los 30 km/h y su implementación en todo el mundo y debatir su posible aplicación y beneficios en el contexto africano. Esto dio lugar a que varios parlamentarios se sumaran a los actos de promoción celebrados por la Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial con el fin de apoyar el límite de velocidad de 30 km/h en la región y comprometerse a aplicarlo;

b) En un evento mundial⁵ organizado por la OMS y la FIA Foundation for the Automobile and Society se expusieron algunos casos ejemplares de la implantación del límite de velocidad de 30 km/h y los beneficios que reportan las zonas donde se aplica tal límite. En el acto hicieron declaraciones de apoyo, entre otros, el Director General de la OMS, la Directora Ejecutiva del Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat) y el Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial;

c) En los medios de comunicación de las Naciones Unidas se publicó una serie de artículos con ánimo de concienciar sobre la cuestión de la seguridad vial y la necesidad de combatir el exceso de velocidad, entre ellos dos historias en la Crónica ONU tituladas “El papel del sistema de las Naciones Unidas en la mejora de la seguridad vial para salvar vidas y la promoción del desarrollo sostenible”⁶ y “Las muertes y lesiones en la carretera destrozan vidas: un impulso en favor de la reducción de la velocidad y de una respuesta rigurosa tras los accidentes”⁷, así como un artículo sobre las repercusiones de la carga y un llamamiento a la acción que se incluyeron en un boletín de salud mundial publicado por el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF);

d) Las comisiones regionales de las Naciones Unidas también celebraron actos. La Comisión Económica para África (CEPA), en colaboración con la Comisión de la Unión Africana, organizó una pequeña caminata en Addis Abeba y aprovechó la oportunidad para concienciar sobre el hecho de que el exceso de velocidad contribuye a aproximadamente el 30 % de las muertes en la carretera e incide en más del 50 % de los accidentes de tráfico en África. La Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO) produjo un vídeo promocional⁸ para la campaña #Love30, que se difundió a través de sus plataformas de medios y se presentó durante el taller regional sobre la seguridad vial en los países árabes el 18 de mayo de 2021;

⁴ Véase www.unroadsafetyweek.org/en/news/news-item/t/global-events-during-the-un-week.

⁵ Véase www.youtube.com/watch?v=OaadkCpAfg0.

⁶ Disponible en <https://www.un.org/es/cr/C3%B3nica-onu/el-papel-del-sistema-de-las-naciones-unidas-en-la-mejora-de-la-seguridad-vial-para>.

⁷ Disponible en <https://www.un.org/es/cr/C3%B3nica-onu/las-muertes-y-lesiones-en-la-carretera-destrozan-vidas-un-impulso-en-favor-de-la>.

⁸ Véase www.youtube.com/watch?v=hlVoQq7qmRg&feature=youtu.be.

e) El Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial organizó una serie de actividades para la campaña “Calles para la vida” #Love30, entre ellas dos paneles de alto nivel en los que se presentaron una guía sobre las zonas de baja velocidad y, de forma preliminar, una guía mundial de gestión de la velocidad (ambas preparadas junto con el Instituto de Recursos Mundiales);

f) El Departamento de Seguridad pidió a las instancias normativas del sistema de gestión de la seguridad de las Naciones Unidas que tomaran medidas para que hubiera más calles de baja velocidad en todo el mundo, limitando la velocidad a 30 km/h en los lugares donde la gente camina, vive y juega, y abogando por que ese límite sea la norma en las ciudades, pueblos y localidades de todo el mundo;

g) La Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial, con el apoyo financiero de FedEx, la FIA Foundation y la OMS, efectuó donaciones a 63 organizaciones no gubernamentales (ONG) de 44 países con el fin de conseguir compromisos políticos para la aplicación del límite de 30 km/h o respaldo político al tema de la Semana;

h) Las entidades del sector privado también ayudaron de diferentes maneras a promocionar la Semana. Por ejemplo, la Fundación MAPFRE⁹ produjo vídeos y contenidos en apoyo de la campaña. La Federación Internacional del Automóvil otorgó subvenciones para promover la Semana en 31 países y, el 17 de mayo, su panel de alto nivel para la seguridad vial organizó un diálogo intergeneracional en línea sobre seguridad vial entre líderes juveniles y ministros, y 31 miembros del panel respaldaron formalmente la campaña “Calles para la vida”.

18. La Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial ha propiciado varios resultados concretos. En el Brasil, por ejemplo, la implantación de zonas de 30 km/h en el marco de las actividades organizadas para la Semana proporcionó a los alcaldes la oportunidad de poner a prueba las zonas de menor velocidad e ir las ampliando gradualmente sin gran oposición. En ciudades como Campo Grande y Salvador, esa labor dio lugar a la ampliación de las zonas de 30 km/h existentes o previstas a otras calles circundantes. En el Líbano, la CESPAAO cooperó con la Asociación de Jóvenes Libaneses para la Concienciación Social y la Municipalidad de Beirut para inaugurar dos zonas de 30 km/h en Beirut.

19. Con objeto de mantener el impulso generado por la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y favorecer una mayor aplicación del límite de velocidad de 30 km/h en zonas donde se mezclan las personas y los vehículos, los asociados del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial elaboraron planes para que la campaña de velocidad de 30 km/h se mantenga durante el próximo Decenio. Además, la FIA Foundation, también asociada del Grupo de Colaboración, anunció en mayo de 2021 un nuevo centro de promoción de la campaña “Calles para la vida”, dotado con 15 millones de euros, que apoya las campañas y la aplicación del límite de velocidad de 30 km/h en las urbes por parte de ciudades, ONG y organismos de las Naciones Unidas, como el UNICEF y el Programa de las Naciones Unidas para el Medio Ambiente.

D. Movilización de un liderazgo político sostenido mediante una reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial

20. En la resolución 74/299, la Asamblea General decidió convocar una reunión de alto nivel de la Asamblea, a más tardar a fines de 2022, sobre el mejoramiento de la

⁹ Disponible en <https://love30.fundacionmapfre.org/>.

seguridad vial en el mundo con miras a tratar las deficiencias y los problemas, así como a movilizar el liderazgo político y promover la colaboración multisectorial y de múltiples interesados a ese respecto, y decidió además definir el alcance y las modalidades de esa reunión a más tardar en su septuagésimo quinto período de sesiones.

21. En la resolución [75/308](#), la Asamblea General estableció el alcance, las modalidades, el formato y la organización de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. En ese sentido, decidió que la reunión de alto nivel se celebre en Nueva York en 2022, consecutivamente al foro político de alto nivel sobre el desarrollo sostenible, y que el tema sea “El horizonte de 2030 para la seguridad vial: asegurar una década de acción y resultados”.

22. La Asamblea General decidió también que la reunión se celebre durante dos días y estableció la estructura general de los segmentos de la reunión. Asimismo, indicó el tipo de participación prevista y se refirió a la aprobación de una declaración política concisa y orientada a la acción, acordada por consenso de antemano mediante negociaciones intergubernamentales.

23. Antes de la reunión de alto nivel, se celebrará una reunión preparatoria de un día de duración que comprenderá dos segmentos: un diálogo temático interactivo sobre la inversión en seguridad vial y una audiencia interactiva de múltiples partes interesadas. Se está estudiando la fecha de la reunión preparatoria, prevista para antes del fin de 2021.

IV. Ayuda a los países para que refuercen sus marcos jurídicos y elaboren planes nacionales y regionales de seguridad vial

A. Avances en la adhesión a los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y elaboración de nuevos instrumentos

24. La Asamblea General siguió destacando la importancia de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y alentando a los Estados Miembros que aún no lo habían hecho a que considerasen la posibilidad de convertirse en partes contratantes en esos instrumentos (resolución [74/299](#), párrs. 7 y 8). Desde el anterior informe del Secretario General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo ([A/74/304](#)) se ha avanzado en este sentido, en concreto:

a) Otros cinco países (Brunei Darussalam, Croacia, Estonia, Liechtenstein y Malta) se han adherido a la Convención sobre la Circulación por Carretera (1949);

b) Otros cinco países (Honduras, Liechtenstein, Omán, Tailandia y el Estado de Palestina) se han adherido a la Convención sobre la Circulación Vial (1968);

c) Otro país (Liechtenstein) se ha adherido a la Convención sobre la Señalización Vial (1968);

d) Otro país (Uzbekistán) se ha adherido al Acuerdo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera (1957);

e) Otro país (el Pakistán) se ha adherido al Acuerdo relativo a la Adopción de Prescripciones Técnicas Uniformes para Vehículos de Ruedas, Equipos y Repuestos que Puedan Montarse o Utilizarse en esos Vehículos y las Condiciones para el Reconocimiento Recíproco de las Homologaciones Concedidas sobre la Base de esas Prescripciones (1958);

f) Otro país (Túnez) se ha adherido al Acuerdo relativo a la Adopción de Condiciones Uniformes para la Inspección Técnica Periódica de los Vehículos de Ruedas y el Reconocimiento Recíproco de las Inspecciones (1997).

25. En enero de 2021, la Oficina de Asuntos Jurídicos de las Naciones Unidas informó a las partes contratantes en la Convención sobre la Circulación Vial de 1968 de una enmienda que el Foro Mundial para la Seguridad Vial había aprobado en su 81^{er} período de sesiones con objeto de facilitar el uso responsable de los sistemas de conducción automatizada en condiciones aceptables para las partes contratantes. Se prevé que la enmienda entre en vigor en el verano boreal de 2022, una vez que concluya el período de notificación.

26. En su 82^o período de sesiones, celebrado en marzo de 2021, el Foro Mundial para la Seguridad Vial siguió debatiendo un proyecto de resolución sobre las consideraciones de seguridad para las actividades distintas de la conducción que los conductores llevan a cabo cuando el sistema de conducción automatizada ejerce el control dinámico y aprobó una nota orientativa titulada “Prevailing Convention for the issue/use of domestic driving permits and international driving permits issued under the 1949 and 1968 Conventions on Road Traffic” (Convención vigente para la expedición/utilización de permisos de conducción nacionales y permisos de conducción internacionales expedidos en virtud de la Convención sobre la Circulación por Carretera de 1949 y la Convención sobre la Circulación Vial de 1968).

27. En su 183^{er} período de sesiones, celebrado en marzo de 2021, el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos aprobó un nuevo reglamento de las Naciones Unidas sobre los registradores de datos de eventos, que se refiere a la recogida, el almacenamiento y la supervivencia mínimos de los datos de eventos de accidente de tráfico valiosos para investigar eficazmente los accidentes y analizar el rendimiento de los equipos de seguridad (por ejemplo, los sistemas avanzados de retención, el sistema de frenado antibloqueo y el control electrónico de la estabilidad).

28. El 10 de junio de 2021 entraron en vigor dos nuevos reglamentos que el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos había aprobado el 11 de noviembre de 2020, los cuales reducirán el número y la gravedad de las colisiones entre vehículos y usuarios vulnerables de las vías de tránsito (peatones y ciclistas) en las maniobras de inicio de la marcha o en marcha atrás a baja velocidad. Se trata de los siguientes reglamentos:

- *Reglamento núm. 158 de las Naciones Unidas sobre el desplazamiento en marcha atrás (mejora de la detección por el conductor de los usuarios vulnerables de la carretera situados detrás del vehículo en maniobras de inversión de la marcha)*. Este Reglamento introdujo requisitos para que los automóviles, furgonetas, autobuses y camiones (vehículos de las categorías M y N) detecten objetos situados detrás del vehículo que tengan al menos 80 cm de altura y 30 cm de anchura en una zona de entre 20 cm y 1 m detrás del vehículo. Se utilizan dos tecnologías principales: sensores ultrasónicos y cámaras de visión trasera. En lo que respecta a las cámaras, el Reglamento estableció el requisito de garantizar la visibilidad de la zona comprendida entre 30 cm y 3,5 m detrás del vehículo.
- *Reglamento núm. 159 de las Naciones Unidas sobre sistemas de información al inicio de la marcha para la detección de peatones y ciclistas*. Este Reglamento requiere la activación, para los autobuses, autocares y camiones medianos y grandes (vehículos de las categorías M2, M3, N2 y N3), de una señal de aviso de proximidad en caso de que peatones o ciclistas entren en la zona crítica del ángulo muerto delante del vehículo cuando este se esté preparando para iniciar

la marcha en línea recta o esté avanzando de frente a baja velocidad, de hasta 10 km/h. También requiere una señal adicional, que se producirá si la colisión es inminente, por ejemplo, cuando el vehículo acelere desde una posición de parada y el peatón o el ciclista se encuentre delante del vehículo. Los sistemas deben garantizar la detección de peatones del tamaño de un adulto o un niño y de ciclistas del tamaño de un adulto.

29. El Reglamento núm. 152 de las Naciones Unidas sobre sistemas avanzados de frenado de emergencia se modificó para incluir los requisitos de rendimiento, de modo que estos sistemas también se diseñen para evitar la colisión con usuarios vulnerables de la carretera, como los peatones y los ciclistas, o al menos mitigar la gravedad de las colisiones.

30. Además, el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos aprobó en 2020 un nuevo Reglamento núm. 17 de las Naciones Unidas revisado y el Reglamento Técnico Mundial de las Naciones Unidas núm. 7, con los que se introdujeron nuevas disposiciones a fin de prevenir y reducir significativamente las lesiones por latigazo cervical también mediante el uso de maniqués de pruebas más fieles al sistema biológico. Las disposiciones del Reglamento núm. 17 de las Naciones Unidas entraron en vigor en junio de 2021 en el marco del Acuerdo de 1958.

31. El Grupo de Trabajo sobre Transporte de Mercaderías Peligrosas aprobó varias modificaciones del Acuerdo sobre Transporte Internacional de Mercancías Peligrosas por Carretera con el fin de mejorar la seguridad vial. Las modificaciones entraron en vigor el 1 de enero de 2021 y se refieren al transporte de baterías de litio, baterías defectuosas, desechos médicos y material radiactivo. En 2020 se publicó una nueva edición del Acuerdo que incorpora estas modificaciones.

B. Avances en la promulgación de leyes y planes de seguridad vial en distintas regiones y países

32. Se elaboró un Plan de Acción sobre la Seguridad Vial en África para el Decenio 2021-2030, teniendo en cuenta el informe de evaluación del Plan de Acción sobre la Seguridad Vial en África para el Decenio 2011-2020. El nuevo plan, validado por los expertos reunidos en mayo de 2021, se aprobó posteriormente en el tercer período ordinario de sesiones del Comité Técnico Especializado en Transporte, Infraestructura Transcontinental e Interregional y Energía de la Unión Africana, que organizó la Comisión de la Unión Africana, en colaboración con la Agencia de Desarrollo de la Unión Africana-Nueva Alianza para el Desarrollo de África, el Banco Africano de Desarrollo y la CEPA, del 1 al 3 de junio de 2021.

33. A raíz del proyecto “Vehículos usados más seguros y limpios para África”, cuyo objetivo era elaborar y armonizar un conjunto mínimo de normas para el comercio de vehículos usados, los países miembros de la Comunidad Económica de los Estados de África Occidental aprobaron desde enero de 2021, de cara a la importación de vehículos usados, un límite de niveles de emisiones Euro 4 y un límite de antigüedad de 5 años para los vehículos ligeros y de 10 años para los vehículos pesados. Los países miembros de la Comunidad de África Oriental también han iniciado conversaciones con miras a elaborar y armonizar normas mínimas para la importación de vehículos usados en la región.

34. La Unión Europea decidió imponer el uso de los Reglamentos de las Naciones Unidas núm. 158, sobre el desplazamiento en marcha atrás, y núm. 159, sobre sistemas de información al inicio de la marcha para la detección de peatones y ciclistas, a partir del 6 de julio de 2022.

35. La Unión Europea ha hecho progresos importantes de cara a concluir las normas técnicas para el asistente de velocidad inteligente, pues sus Estados miembros han aprobado las normas y han allanado el camino para que se instale ese sistema en todos los nuevos modelos de vehículos que se vendan en la Unión Europea a partir de julio de 2022.

36. La filial india de la Federación Internacional de Carreteras puso en marcha a principios de 2021 una serie de seminarios web titulada “Desafíos de la seguridad vial en la India y preparación de un plan de acción”, en colaboración con el Ministerio de Transporte por Carretera y Autopistas de la India, con el fin de sensibilizar y consultar a un gran número de partes interesadas con vistas a elaborar un plan de acción que ayude a alcanzar el objetivo del Segundo Decenio.

C. Fortalecimiento del papel de los parlamentarios en la seguridad vial a través de las redes de legisladores

37. Por medio de la Red Mundial de Legisladores de Seguridad Vial y sus filiales regionales, algunos parlamentarios participaron activamente en múltiples eventos mundiales con objeto de concienciar en mayor medida a sus pares del papel que pueden desempeñar durante el Segundo Decenio de cara a reducir las lesiones y las muertes causadas por accidentes de tráfico. Durante la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, muchos parlamentarios abogaron por el límite de 30 km/h para proteger a los ciclistas y los peatones en las vías urbanas.

38. Con el propósito de facilitar la comunicación periódica entre los parlamentarios que integran esas redes, la OMS, en calidad de secretaria de estas, ha creado una plataforma de comunicación virtual¹⁰ para que los parlamentarios de la red intercambien experiencias concretas de cada país en materia de legislación y políticas y su aplicación, y como herramienta mediante la cual otros parlamentarios que deseen unirse a la red pueden solicitar su adhesión.

V. Apoyo a la aplicación de las estrategias de seguridad vial a nivel nacional

A. Mejoramiento de la seguridad vial en el contexto de la pandemia de enfermedad por coronavirus

39. Se realizaron estudios para entender los efectos de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) en el transporte y la movilidad, entre otros, uno financiado por el programa High Volume Transport y respaldado por la Federación Internacional de Carreteras y la Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial en el que se examinaron las políticas y prácticas de siete países africanos (el Camerún, Kenya, Marruecos, Mozambique, la República Unida de Tanzania, el Senegal y Uganda) con el fin de comprender las consecuencias que tenían en el transporte y la movilidad¹¹.

40. Se añadió un nuevo repositorio de conocimientos sobre las repercusiones de la COVID-19 al portal de la Global Transport Knowledge Partnership¹², que gestiona la

¹⁰ Disponible en <https://roadsafetylegislators.org/>.

¹¹ Disponible en <https://transport-links.com/download/report-covid-19-impact-on-transport-and-mobility-in-africa-a-review-of-policy-and-practice-in-seven-african-countries/>.

¹² Disponible en www.gtkp.com/.

Federación Internacional de Carreteras con ayuda del programa High Volume Transport.

41. También se elaboraron orientaciones sobre los medios de garantizar la seguridad en el contexto de la pandemia, por ejemplo:

a) La OMS, con el apoyo del Programa Paneuropeo de Transporte, Salud y Medio Ambiente, publicó el documento titulado “Supporting healthy urban transport and mobility in the context of COVID-19”¹³, en el que se facilitan ejemplos de las medidas adoptadas por distintas partes interesadas para garantizar la seguridad de todos los medios de transporte;

b) El UNICEF y la Child Health Initiative publicaron una guía titulada “Orientación para un trayecto seguro y saludable a la escuela durante la pandemia de COVID-19 y más allá”¹⁴. La guía, disponible en los seis idiomas oficiales de las Naciones Unidas, propone medidas prácticas para garantizar un desplazamiento seguro y saludable a medida que reabren las escuelas. En Kazajstán, el Paraguay y Uzbekistán concluyeron sendos proyectos piloto siguiendo esta guía;

c) El Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial ayudó a los países a hacer frente a los problemas de movilidad causados por la pandemia de COVID-19, por ejemplo prestando asistencia técnica al Gobierno de Filipinas para la construcción de infraestructura de transporte activo segura y accesible en algunas de las principales ciudades del país.

42. En respuesta a un llamamiento de la CESPAP, se llevó a cabo una iniciativa interinstitucional que dio lugar a un seminario web de creación de capacidad sobre las futuras consecuencias de la pandemia en la demanda y la oferta de servicios de transporte de mercancías. En él se destacaron los retos, pero también el aumento de la eficiencia gracias a los esfuerzos regionales y nacionales encaminados a agilizar los procedimientos de transporte de mercancías mediante el uso de las tecnologías de la información y las comunicaciones y otras tecnologías.

B. Ejecución de proyectos de seguridad vial en distintos países

43. La CESPAP está ejecutando un proyecto del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial que tiene por objeto mejorar el sistema de concesión de licencias de conducción en la República Democrática Popular Lao, en colaboración con el Departamento de Transporte del Ministerio de Obras Públicas y Transporte de dicho país, el Asian Institute of Transport Development, de la India, y el Instituto Malasio de Investigación sobre Seguridad Vial.

44. La CEPA está participando en la ejecución de los proyectos titulados “Fortalecimiento de la gestión de la seguridad vial para una intervención con base empírica a través de datos fiables sobre accidentes de tráfico, creación de capacidad de investigación y evaluación del seguimiento” y “Tuwurinde: protejamos la cabeza” en Uganda y Rwanda, respectivamente. La CEPA y el Ministerio de Obras y Transportes de Uganda han firmado un acuerdo de cooperación para programas. En el caso de Rwanda, el objetivo del proyecto es aumentar la capacidad local de ensayo y certificación de cascos para los conductores de vehículos motorizados de dos ruedas con vistas a mejorar la calidad de los equipos de protección de la cabeza disponibles en el mercado.

¹³ Disponible en www.who.int/publications/i/item/9789240012554.

¹⁴ Disponible en <https://www.corecommitments.unicef.org/kp/unicef-final-es-safe-journeys-06-10-20.pdf>.

45. La CEPA, con financiación del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y apoyo de la Federación Internacional de Carreteras y el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, está colaborando con el Ministro de Obras y Transportes de la República Unida de Tanzania en un plan de 10 pasos por una infraestructura vial más segura, con el propósito de reducir las muertes y lesiones por accidentes de tráfico mediante la creación de capacidad institucional para mejorar la seguridad de las infraestructuras.

46. El Programa Internacional de Evaluación de Carreteras ha ampliado a 104 países sus alianzas con los Estados Miembros a raíz de nuevas actividades en 2021, por ejemplo la determinación de las zonas de riesgo en otros 90.000 km, que han dirigido Croacia, España, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte y Serbia, y la calificación con estrellas de otros 120.000 km y las evaluaciones de planes de inversión finalizadas por los Gobiernos y las ONG asociadas de Australia, el Brasil, China, Costa Rica, los Estados Unidos de América, la India, México, Panamá, Serbia, Sudáfrica y Tailandia. Asimismo, en Bahrein, Colombia, Costa Rica, Indonesia, Israel, Kazajstán, Marruecos, Nigeria, Qatar, la República Unida de Tanzania, Túnez, el Uruguay, Uzbekistán y Zambia se estaban desarrollando nuevos programas nacionales de evaluación de carreteras dirigidos a nivel local.

47. Se siguieron llevando a cabo varias iniciativas para mejorar la seguridad en torno a los centros escolares, utilizando herramientas como la aplicación Star Ratings for Schools del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras y la metodología de evaluaciones y mejoras de seguridad vial en zonas escolares “School Area Road Safety Assessments and Improvements”. La Alianza Mundial para la Seguridad Vial ejecutó proyectos en Sudáfrica (en colaboración con la South Africa Road Federation y 3M) y en la República Unida de Tanzania (en colaboración con Amend). La AIP Foundation colaboró con el Ministerio de Transporte de Viet Nam para diseñar y poner a prueba una guía de diseño de zonas escolares seguras que oriente a los gobiernos locales y provinciales sobre las normas de infraestructura para la creación de zonas escolares seguras.

48. La OMS está contribuyendo a la elaboración de políticas de seguridad vial en 15 países (la Argentina, Bangladesh, el Brasil, China, Colombia, el Ecuador, Etiopía, Ghana, la India, Kenya, Malasia, México, Ucrania, Uganda y Viet Nam) mediante la Iniciativa de Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial. En 2021, gracias al desarrollo del liderazgo en materia de seguridad vial y la creación de capacidad institucional al respecto, varios parlamentarios de los países participantes en la Iniciativa de Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial colaboraron con distintas organizaciones de la sociedad civil en defensa del límite de 30 km/h durante la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. En relación con la creación de capacidades, la OMS dirigió y facilitó un taller regional sobre el fortalecimiento de la legislación dirigido a representantes gubernamentales y de organizaciones de la sociedad civil de Etiopía, Ghana y Uganda, y dirigió la preparación e impartición de un módulo de legislación del curso de liderazgo para la seguridad vial en el mundo ofrecido por la Universidad Johns Hopkins y la Alianza Mundial para la Seguridad Vial.

49. Se iniciaron varios proyectos sobre la cuestión de la seguridad de las motocicletas. Por ejemplo, el Programa de Cascos Seguros y Asequibles¹⁵, que puso en marcha el Envío Especial para la Seguridad Vial, tiene como objetivo establecer una legislación amplia, reforzar las prácticas de aplicación de la ley y concienciar a los motociclistas sobre la importancia de utilizar cascos de gran calidad. El programa se está ejecutando por medio de 11 proyectos en Asia, África y América Central y del

¹⁵ Véase www.fia.com/news/new-step-forward-kenya-fia-safe-affordable-helmet-programme.

Sur (1 finalizado, 5 en curso y 5 previstos para 2021) en cooperación con los organismos nacionales de seguridad vial, los ministerios de transporte y otras partes interesadas. A través del programa “Safety delivered”, la AIP Foundation trabaja con jóvenes motociclistas sin experiencia en la India, Filipinas, Tailandia y Viet Nam para educar a los conductores y eliminar el hábito de no prestar atención al conducir, así como para incrementar el uso del casco entre los niños.

C. Integración de la seguridad en las políticas internas y las necesidades operacionales

50. El Banco Mundial incluyó la seguridad vial en las salvaguardias obligatorias para todos los proyectos de todos los sectores. Además, formuló requisitos internos detallados de seguridad vial para los proyectos de carreteras y transporte urbano, centrándose en la prevención de la pérdida de vidas en accidentes de tráfico en las carreteras de los proyectos, incluso durante su construcción y funcionamiento. Gracias a eso, otros bancos multilaterales de desarrollo están aplicando también este planteamiento.

51. A finales de 2020, diez bancos multilaterales de desarrollo firmaron un compromiso de alto nivel con la seguridad vial, a saber, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Africano de Desarrollo, el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura, la Corporación Andina de Fomento (el banco de desarrollo de América Latina), el Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Islámico de Desarrollo, el Nuevo Banco de Desarrollo y el Banco Mundial, cada uno de los cuales nombró a un paladín de la seguridad vial para garantizar un liderazgo suficiente dentro y fuera de sus respectivas instituciones. En mayo de 2021 se celebró una reunión inaugural de alto nivel en la que se debatió un enfoque común y planes pormenorizados con miras a garantizar la seguridad en todos los proyectos ejecutados por los bancos multilaterales de desarrollo. Una de las principales decisiones fue que la seguridad vial debe figurar entre los temas principales del transporte sostenible e integrarse en otras agendas de desarrollo, como las de la descarbonización, la resiliencia ante el clima, la igualdad de género, la educación y la salud, de manera que los bancos multilaterales de desarrollo puedan contribuir plenamente durante el Segundo Decenio de Acción.

52. El Grupo de Trabajo de Seguridad Vial de la Red Interinstitucional de Gestión de la Seguridad sigue reuniéndose periódicamente para proseguir sus actividades en favor de la aplicación de la Estrategia de Seguridad Vial de las Naciones Unidas. En el marco de una labor multidisciplinaria que abarca la gestión de la seguridad, los servicios médicos, la capacitación, la administración, los programas y la flota de todo el sistema de las Naciones Unidas, el Departamento de Seguridad, en calidad de presidente del Grupo de Trabajo, sigue coordinando los esfuerzos encaminados a reducir el número de muertes y lesiones de usuarios vulnerables de las carreteras causado por vehículos de la Organización. En 2021, el Grupo de Trabajo ultimó la política de seguridad vial del sistema de gestión de la seguridad de las Naciones Unidas, cuyo objetivo es promover un comportamiento adecuado en materia de seguridad vial por parte del personal del sistema de gestión de la seguridad de las Naciones Unidas, así como la conducción segura de los vehículos de las Naciones Unidas.

D. Aprovechamiento de las adquisiciones y los programas de evaluación de la seguridad de los automóviles para mejorar la seguridad de los vehículos

53. Los programas de evaluación de vehículos nuevos de todo el mundo siguieron haciendo ensayos y publicando los resultados de las nuevas pruebas de choque para ayudar a los consumidores a tomar decisiones de compra con más seguridad, pese a las dificultades y demoras a causa de la COVID-19. En las pruebas se incluyó una gama cada vez más diversa de vehículos, como los eléctricos y también los comerciales. Entre los resultados más notables cabe mencionar las cinco estrellas otorgadas por primera vez a un vehículo de África y el índice de instalación de tecnologías avanzadas de seguridad generalmente escaso en los vehículos comerciales en Europa.

E. Respuesta a las necesidades de creación de capacidad

54. El sistema de las Naciones Unidas y las partes interesadas en la circulación en todo el mundo siguieron llevando a cabo actividades y programas de creación de capacidad que abarcaron esferas muy diversas.

55. Con el fin de crear capacidad sobre el uso de la legislación como herramienta para ampliar las intervenciones de seguridad vial cuya eficacia se haya comprobado, la OMS organizó un taller para los países de África que participan en la Iniciativa de Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial (Ghana, Etiopía y Uganda). El taller, al que asistieron representantes de gobiernos nacionales y municipales y ONG, se centró en la elaboración de un marco legislativo que respalde y posibilite la aplicación de un enfoque de sistema seguro.

56. Se implementaron varios programas dirigidos a mejorar la capacidad de evaluación de la seguridad de la infraestructura vial, a saber:

a) Una serie de seminarios web organizados por el Banco Mundial y el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, en los que se enseñó a los participantes a realizar evaluaciones de seguridad utilizando la metodología del Programa en toda la región africana¹⁶ y la región latinoamericana¹⁷;

b) Una iniciativa de Youth for Road Safety y el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras para dotar a los jóvenes líderes de Belice, Colombia, los Estados Unidos, Kenya y Viet Nam de capacidad para realizar evaluaciones de calificación mediante estrellas, utilizando la aplicación Star Rating for Schools, en las escuelas y universidades;

c) La concesión de becas de capacitación¹⁸, en el marco del Día Internacional de la Mujer en la Ingeniería, a 31 ingenieras de la Argentina, Bangladesh, el Brasil, Colombia, España, la India, el Iraq, Italia, Jordania, Kenya, Namibia, Nepal, el Perú, Polonia, la República Unida de Tanzania, Rumania, Rwanda, Uganda y Viet Nam.

57. También se llevaron a cabo actividades para crear capacidad en los ámbitos de la aplicación de la ley, el uso de datos y la notificación de accidentes:

a) Formación y talleres para la creación de capacidad dirigidos a los organismos encargados de aplicar la ley, impartidos por la Alianza Mundial para la

¹⁶ Véase <https://irap.org/2021/07/bigrs-africa-online-series-world-bank-and-irap-help-to-save-lives-on-african-roads/>.

¹⁷ Véase www.roadsafetyfacility.org/events/saving-lives-infrastructure-world-bank-grsf-regional-course-latin-america.

¹⁸ Véase <https://irap.org/training-grants-for-women-in-engineering/>.

Seguridad Vial en nueve ciudades, sobre temas como la aplicación de la ley basada en la disuasión del exceso de velocidad, las prácticas policiales fundamentadas en la información, el liderazgo policial en las carreteras y la aplicación de la ley basada en datos;

b) La iniciativa “LEARN”¹⁹ (cuyas siglas en inglés representan los conceptos de “aprender, examinar, aplicar, reproducir, crear redes”), que pusieron en marcha la Federación Internacional de Carreteras y la Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial y tiene como objetivo mejorar los datos, los conocimientos, las aptitudes y las acciones mediante la creación de capacidades prácticas y específicas en los países africanos (hasta la fecha, en el marco de la iniciativa se han realizado actividades en el Camerún, Kenya, el Senegal y Uganda);

c) Un programa de notificación e investigación de accidentes creado hace poco, que la Alianza Mundial para la Seguridad Vial imparte a distancia a los organismos policiales de las Islas Salomón, Samoa y Vanuatu, naciones insulares del Pacífico.

58. También se ofrecieron programas de creación de capacidad para mejorar las aptitudes de liderazgo y promoción:

a) Un curso en línea sobre liderazgo en seguridad vial en el mundo dirigido a los profesionales de la seguridad vial y los grupos de la sociedad civil que participan en la Iniciativa de Bloomberg para la Seguridad Vial en América Latina, África y Asia, impartido por la Universidad Johns Hopkins y la Alianza Mundial para la Seguridad Vial;

b) La Incubadora²⁰ de la Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial, un programa de creación de capacidad a medida que ayuda a las ONG a alcanzar sus objetivos de promoción.

F. Creación de coaliciones y comunidades

59. Youth for Road Safety puso en marcha la Coalición Global de Jóvenes para la Seguridad Vial²¹, que actualmente integran 1.500 personas de 70 países. Se trata de una estructura con membresía que brinda apoyo a los jóvenes de todo el mundo para que encabezen iniciativas de base locales y de promoción mundial concretas.

60. La Total Foundation y la Federación Internacional de Carreteras se asociaron para formar coaliciones para la seguridad vial en el sector privado con el fin de consolidar la financiación y las iniciativas del sector y reforzar la colaboración con instituciones internacionales, ONG y administraciones locales. En marzo de 2021 se presentó una primera coalición en la República Unida de Tanzania y a finales de año se pondrán en marcha otras en el Senegal, el Pakistán y Marruecos.

61. En la Cumbre “Movin’ on”, que se celebró del 1 al 4 de junio de 2021, la Federación Internacional de Carreteras, junto con Essilor, Youth for Road Safety y el Instituto de Políticas para el Transporte y el Desarrollo, inició una nueva comunidad de interesados sobre calles seguras y saludables que proporcionará orientación práctica y normativa a las administraciones locales²².

¹⁹ Véase <https://irfnet.ch/2021/05/04/phase-2-of-the-learn-project-kicks-off-in-senegal/>.

²⁰ Véase www.roadsafetynongos.org/what-we-do/alliance-incubator/.

²¹ Véase <https://claimingourspace.org/>.

²² Véase <https://irfnet.ch/event/movinon-michelin/>.

G. Provisión de orientación técnica y recursos en línea

62. El Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial inauguró el centro de gestión de la velocidad Speed Management Hub, una plataforma en línea que facilita recursos basados en datos a las instancias decisorias y los profesionales. En la plataforma pueden consultarse documentos de orientación, preguntas frecuentes y una biblioteca mundial de recursos relacionados con la velocidad.

63. El Servicio, en colaboración con el Foro Internacional del Transporte de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos, ha elaborado una nueva guía de examen de datos sobre seguridad vial para los países de ingreso bajo y mediano. La nueva guía se ha preparado en el marco de un proyecto de evaluación de los datos sobre seguridad vial en Camboya y está a disposición de todos los países interesados en llevar a cabo una evaluación detallada y estructurada de la actividad actual relacionada con los datos de la seguridad vial y detectar deficiencias y necesidades futuras.

64. Amend, en colaboración con el programa High Volume Transport, ha elaborado una guía práctica en la que se exponen brevemente soluciones a los problemas de infraestructura, que será de especial utilidad para los usuarios de las carreteras que no conducen vehículos motorizados. La guía práctica, disponible en francés e inglés, se preparó para el contexto concreto de las ciudades africanas, pero puede aplicarse en otros lugares.

65. El Gobierno del Reino Unido, a través del Ministerio de Relaciones Exteriores, del Commonwealth y de Desarrollo y del Departamento de Atención Sanitaria y Social, redactó por sí solo o con otros autores al menos 14 artículos o manuales, entre ellos una guía para intervenciones de seguridad vial titulada “Guide for road safety interventions: evidence of what works and what does not work”²³. Se celebraron varios talleres sobre seguridad vial, incluso en la conferencia en línea Transforming Transportation, que tuvo lugar en febrero de 2021.

66. La Alianza Mundial para la Seguridad Vial publicó una guía²⁴, disponible en siete idiomas, en la que se ofrecen orientaciones sobre el uso de las sanciones para disuadir a los usuarios de las carreteras de los comportamientos que provocan o agravan las lesiones causadas por los accidentes de tráfico. La guía servirá de referencia para aquellos gobiernos que quieran mejorar sus sistemas de sanciones con vistas a contribuir en la mayor medida posible al mejoramiento de la seguridad vial.

67. La alianza internacional de víctimas de accidentes de tráfico International Road Victims” Partnership publicó una guía²⁵, disponible en siete idiomas, para ayudar a las familias en duelo a entender la respuesta del sistema de justicia en los casos de colisiones de tráfico, incluidos la investigación de la colisión, el enjuiciamiento penal, la indemnización y los servicios de apoyo.

H. Fomento de una cultura de la seguridad mediante la educación para la seguridad vial

68. En 2021 se publicó el manual titulado “LEARN! manual for developing and evaluating traffic safety and mobility education activities”²⁶ como seguimiento del

²³ Disponible en <https://documents1.worldbank.org/curated/en/206691614060311799/pdf/Guide-for-Road-Safety-Interventions-Evidence-of-What-Works-and-What-Does-Not-Work.pdf>.

²⁴ Disponible en https://www.grsproadsafety.org/wp-content/uploads/Guide_to_the_Use_of_Penalties_to_Improve_Road_Safety_vers_ES.pdf.

²⁵ Disponible en <https://www.irvp.org/news/Writing-a-Guide-for-Families-Bereaved-by-Road-Crashes-sp.pdf>.

²⁶ Disponible en www.trafficsafetyeducation.eu/manual/.

informe titulado “Key principles for traffic safety and mobility education”, en el que se formulaban 17 recomendaciones para una educación de gran calidad en pro de la seguridad vial y la movilidad sostenible. El manual, elaborado por el Consejo Europeo de Seguridad en el Transporte, tiene por objeto ayudar a los creadores de material educativo a concebir y evaluar actividades. Otro de sus objetivos es ayudar a los ministerios, las autoridades y las escuelas a decidir qué actividades financiar.

69. La Alianza Mundial para la Seguridad Vial impartió el programa Vía de educación para la seguridad vial en Egipto, Fiji, Marruecos, Mauritania, la República Unida de Tanzania y Tailandia (en este último país, en colaboración con la AIP Foundation). El programa, diseñado para niños de entre 10 y 18 años, refuerza los conocimientos y las habilidades de los niños para que se muevan con más seguridad en los diferentes sistemas de tráfico de la comunidad donde viven.

70. La Federación Iberoamericana de Asociaciones de Víctimas contra la Violencia Vial, con la colaboración de la Fundación MAPFRE, elaboró un vídeo de sensibilización a partir de los testimonios de víctimas y familiares de víctimas de accidentes de tráfico en Iberoamérica. El vídeo, que se grabó en español y portugués, se incorporará al programa de formación tanto de los conductores noveles como de los profesionales que actualicen sus conocimientos.

I. Financiación para mejorar la seguridad vial en distintos países

71. El Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial financia actualmente 15 proyectos que tienen un impacto significativo y sostenible en la seguridad vial en 19 países de ingreso bajo y mediano de cuatro regiones y abarcan aspectos como la mejora del diseño para la movilidad activa, la creación de capacidades, la armonización de normas mínimas seguras y ecológicas para los vehículos usados, la aplicación de políticas y leyes, el refuerzo de los sistemas de recogida de datos y la protección de los más vulnerables en las carreteras, como los niños o las mujeres. En octubre de 2020 se publicó una tercera convocatoria de propuestas con una dotación máxima de 4 millones de dólares para los proyectos aprobados. La selección de los proyectos finalizará en octubre de 2021.

72. Hasta la fecha, el Fondo ha recibido compromisos por un valor de 18 millones de dólares; el 50 % de quienes asumen estos compromisos están financiando por primera vez la agenda de seguridad vial en el mundo. El número de donantes aumentó de 7 en 2018 a 18 en 2021, incluidos 9 gobiernos, 5 fundaciones y 4 empresas. En 2021 concluyó una evaluación externa independiente del Fondo, cuyos resultados, publicados en abril, indican que el Fondo ha demostrado su viabilidad y su potencial para alcanzar los resultados previstos. También se observó que la labor de la secretaría del Fondo era muy pertinente para la consecución de diversos mandatos de las Naciones Unidas y de las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial.

73. El Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial gestionó una cartera de programas de 28 subvenciones que se habían concedido y se estaban aplicando, la mayoría en conjunto con operaciones de préstamo del Banco Mundial. Las subvenciones alcanzaron un valor de más de 6 millones de dólares y llegaron a más de 40 países mediante actividades de colaboración bilateral o regional, y todas ellas incluyeron actividades de investigación y desarrollo. Además, tras la convocatoria de propuestas publicada por el Servicio en 2021, se han financiado otras siete subvenciones; la ejecución de los proyectos comenzará en el segundo semestre de 2021.

74. El programa de subvenciones para la seguridad vial de la Alianza Mundial para la Seguridad Vial concedió 19 nuevas subvenciones a organizaciones de la sociedad civil y gubernamentales con vistas a promover la adopción y aplicación de políticas con base empírica para los usuarios de las carreteras.

75. Varias fundaciones y entidades del sector privado han financiado proyectos y actividades de seguridad vial en distintos países, entre ellas Bloomberg Philanthropies, FedEx, FIA Foundation, la Federación Internacional del Automóvil, Fondation Botnar, Fundación MAPFRE, Johnson and Johnson, Shell, Michelin Corporate Foundation, Total Energies Foundation, Total y UPS Foundation.

76. En particular, Bloomberg Philanthropies, en el marco de la Iniciativa de Bloomberg para la Seguridad Vial Mundial, ha comenzado a prestar apoyo a 15 países como parte de su reinversión de 250 millones de dólares en seguridad vial durante un período de seis años.

VI. Fortalecimiento de los mecanismos de seguimiento, evaluación y presentación de informes

77. La Asamblea General solicitó a la OMS que siguiera supervisando, mediante sus informes sobre la situación mundial de la seguridad vial, los progresos hacia el logro de los objetivos del Decenio de Acción y que aprovechara, según procediese, las iniciativas en curso, incluidas las de los observatorios regionales de seguridad vial, para armonizar los datos sobre seguridad vial y hacer que estuviesen disponibles y fueran comparables (resolución 74/299, párr. 36).

78. Con el fin de mejorar los procesos de recopilación y validación de datos para los informes sobre la situación mundial de la seguridad vial, la OMS creó una nueva plataforma en línea que se pondrá a prueba en todas las regiones. La plataforma facilitará la presentación y validación de los datos de seguridad vial de forma continua y posibilitará un seguimiento más frecuente de los avances de los países.

79. Además, en este momento la OMS presta apoyo técnico a varios países, en particular Côte d'Ivoire, Ghana, Myanmar, Nepal, el Senegal y Túnez, con vistas a reforzar los sistemas de recopilación de datos sobre seguridad vial y mejorar así sus informes sobre las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico.

80. El Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial, en colaboración con la OMS, la Federación Internacional del Automóvil, el Foro Internacional del Transporte, la Unión Africana, el Banco Africano de Desarrollo, el Programa de Políticas de Transporte en África, el Banco Asiático de Desarrollo, la CEPA, la CESPAP, Total Energies y la Unión Europea, entre otros, está contribuyendo a la creación y el funcionamiento de observatorios regionales de datos de seguridad vial en África, América Latina, Asia y el Pacífico y los Balcanes Occidentales con el fin de reforzar la recopilación y el uso de datos que fundamenten las políticas y prácticas de seguridad vial.

81. En un taller regional sobre la seguridad vial en los países árabes²⁷, la CESPAP inició un proceso de consulta con los Estados miembros de cara a crear el Observatorio Árabe Integrado de la Seguridad Vial. Buscaba que se comprometieran a apoyar el proyecto manifestando su interés en hacerse miembros del observatorio, nombrar a coordinadores nacionales y acoger la secretaría técnica del observatorio.

²⁷ Véase www.unescwa.org/events/regional-workshop-road-safety-arab-countries.

82. El Observatorio Europeo de la Seguridad Vial de la Comisión Europea siguió ofreciendo nuevos contenidos en su sitio web²⁸ a través de un consorcio formado por el Instituto Vias (Bélgica) y el Instituto de Investigación sobre Seguridad Vial (Países Bajos).

83. Se crearon varias herramientas para hacer un mejor seguimiento de las colisiones, determinar los factores de riesgo y evaluar el desempeño en materia de seguridad vial. Cabe mencionar las iniciativas del Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial, por ejemplo el sistema “DRIVER” de datos para la visualización, evaluación y notificación de incidentes de tráfico, que reemplaza los sistemas privativos desarrollados en distintos países e incluye una plataforma en línea con los perfiles nacionales de seguridad vial de países de ingreso bajo y mediano²⁹. El Instituto Vias (Bélgica) también coordinó el proyecto Baseline para recopilar datos de ocho indicadores clave del desempeño y la encuesta electrónica sobre las actitudes de los usuarios de carreteras, que se centra en el comportamiento en circulación, las actitudes, la aplicación de las leyes de tráfico y el respaldo a las medidas normativas.

84. El 10 de agosto de 2021, el Commonwealth publicó su Índice de Desarrollo de la Juventud, en el que se incluyó por primera vez un capítulo sobre la importancia de la seguridad vial.

VII. Conclusiones y recomendaciones

85. Desde que comenzó el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) se han llevado a cabo numerosas actividades con el fin de apoyar y orientar a los países en sus esfuerzos por reducir el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en al menos un 50 % para 2030. En particular, se ha elaborado un plan mundial basado en las lecciones aprendidas en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y se han celebrado o se están planificando varios eventos (entre ellos, la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y una reunión de alto nivel y su acto preparatorio) con objeto de lograr un amplio compromiso político en favor de la formulación y la aplicación sostenida de estrategias y planes nacionales y locales de seguridad vial.

86. A fin de mantener este impulso y aprovecharlo, se recomienda que la Asamblea General inste a los Estados Miembros a:

a) Participar en la reunión de alto nivel de 2022, así como en el acto preparatorio de 2021 sobre la inversión en seguridad vial y la participación de múltiples interesados, 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) Proporcionar liderazgo político al más alto nivel de gobierno y dar prioridad, como objetivos de desarrollo para el próximo decenio, a la seguridad vial y a las metas conexas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, incluidas las relacionadas con la salud, el cambio climático, las ciudades sostenibles y la igualdad de género;

c) Aprobar y aplicar el plan mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), incluso mediante la elaboración y aplicación de planes nacionales y locales en que se especifiquen metas hasta 2030;

²⁸ Disponible en https://ec.europa.eu/transport/road_safety/specialist_en.

²⁹ Disponible en www.roadssafetyfacility.org.

d) **Poner en marcha el Decenio oficialmente a nivel nacional y local como medio de movilizar a una amplia gama de agentes, incluidos los círculos académicos, la sociedad civil, los líderes juveniles y el sector privado, con vistas a poner en práctica las recomendaciones del plan mundial y, más concretamente:**

i) **Promover el transporte multimodal e incorporar la planificación del uso de la tierra para obtener una combinación óptima de transporte motorizado y no motorizado, haciendo especial hincapié en el transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta;**

ii) **Elaborar normas técnicas de infraestructura que abarquen la seguridad de los peatones, los ciclistas, los motociclistas, los ocupantes de vehículos, los usuarios del transporte público y otros usuarios de las carreteras, y velar por que estas normas se apliquen en las carreteras nuevas y existentes;**

iii) **Aplicar normas legislativas armonizadas para el diseño y la tecnología de los vehículos con el fin de prevenir colisiones y reducir el riesgo de lesiones para los ocupantes y otros usuarios de las carreteras;**

iv) **Promulgar y hacer cumplir la legislación y complementarla con intervenciones educativas a fin de corregir los comportamientos de alto riesgo y con diseños de las infraestructuras que sean intuitivos y faciliten el cumplimiento de la legislación;**

v) **Dar una respuesta adecuada, integrada y coordinada tras los accidentes, incluida la atención de los proveedores de servicios médicos y otro tipo de proveedores;**

vi) **Velar por que la gestión eficaz de la velocidad se integre en un enfoque de sistema seguro y aplicar un límite máximo de velocidad de 30 km/h en las zonas urbanas donde, de forma previsible y frecuente, se mezclen automóviles, ciclistas, motociclistas, peatones y otros usuarios, como quienes utilizan dispositivos de micromovilidad;**

vii) **De cara a la aplicación de los planes de acción nacionales y subnacionales, garantizar la financiación a largo plazo mediante asignaciones del gobierno central, asignaciones de las administraciones locales, tasas a los usuarios de las carreteras, impuestos sobre los seguros del sector privado o la venta de alcohol, superávit de los seguros públicos, multas de tráfico y bonos de impacto social;**

viii) **Invertir en el desarrollo de la capacidad de los profesionales que trabajan en la seguridad vial mediante el diseño y la acreditación de actividades de capacitación formal en las instituciones de enseñanza superior, así como mediante cursos de corta duración y actividades de educación permanente;**

ix) **Garantizar que los marcos normativos del transporte ofrezcan un entorno propicio tanto para los hombres como para las mujeres, y facilitar una mayor participación de las mujeres en la planificación del transporte a fin de que las diferencias entre los géneros se reflejen en el diseño y la construcción de infraestructura de transporte;**

x) **Estimular el desarrollo y el despliegue de tecnología de seguridad en todos los aspectos del enfoque de sistema seguro, así como supervisar, gestionar y mitigar, según sea necesario, el impacto de la evolución de la tecnología en la seguridad vial;**

e) **Hacer un seguimiento de los progresos en la elaboración y la aplicación de los planes nacionales y participar activamente en la preparación del próximo informe sobre la situación mundial de la seguridad vial, que se publicará en 2023, y seguir reforzando los sistemas de datos con objeto de mejorar los informes sobre las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico;**

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