



Asamblea General

Distr. limitada
3 de junio de 2024
Español
Original: inglés

Septuagésimo octavo período de sesiones

Tema 12 del programa

Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

**Antigua y Barbuda, Camerún, Marruecos y Turkmenistán*:
proyecto de resolución**

Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

La Asamblea General,

Recordando sus resoluciones [57/309](#), de 22 de mayo de 2003, [58/9](#), de 5 de noviembre de 2003, [58/289](#), de 14 de abril de 2004, [60/5](#), de 26 de octubre de 2005, [62/244](#), de 31 de marzo de 2008, [64/255](#), de 2 de marzo de 2010, [66/260](#), de 19 de abril de 2012, [68/269](#), de 10 de abril de 2014, [70/260](#), de 15 de abril de 2016, [72/271](#), de 12 de abril de 2018, y [74/299](#), de 31 de abril de 2020, relativas al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, y las recomendaciones incluidas en estas,

Reafirmando su resolución [70/1](#), de 25 de septiembre de 2015, titulada “Transformar nuestro mundo: la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible”, en la que adoptó un amplio conjunto de Objetivos de Desarrollo Sostenible y metas universales y transformativos, de gran alcance y centrados en las personas, su compromiso de trabajar sin descanso a fin de conseguir la plena implementación de la Agenda a más tardar en 2030 asegurándose de que nadie se quede atrás, su reconocimiento de que la erradicación de la pobreza en todas sus formas y dimensiones, incluida la pobreza extrema, es el mayor desafío a que se enfrenta el mundo y constituye un requisito indispensable para el desarrollo sostenible, y su compromiso de lograr el desarrollo sostenible en sus tres dimensiones —económica, social y ambiental— de forma equilibrada e integrada y de que se aprovecharán los logros de los Objetivos de Desarrollo del Milenio y se procurará abordar los asuntos pendientes,

Reafirmando también su resolución [69/313](#), de 27 de julio de 2015, relativa a la Agenda de Acción de Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo, que es parte integral de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, le sirve de apoyo y complemento, ayuda a contextualizar las metas relativas a sus medios de implementación con políticas y medidas concretas y reafirma el resuelto compromiso político de hacer frente al problema de la financiación y de la creación de un entorno propicio a todos los niveles para el desarrollo sostenible, en un espíritu de alianza y solidaridad mundiales,

* Los cambios en la lista de patrocinadores se consignarán en el acta de la sesión.



Recordando la Nueva Agenda Urbana, aprobada en la Conferencia de las Naciones Unidas sobre la Vivienda y el Desarrollo Urbano Sostenible (Hábitat III)¹, en la que, teniendo en cuenta que la mayoría de las muertes y lesiones graves causadas por accidentes de tráfico ocurren en las vías urbanas, se presta la debida consideración a la seguridad vial y al acceso a un transporte público y otros medios de transporte no motorizado seguros, asequibles, accesibles y sostenibles,

Recordando también el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, que proporciona un conjunto de opciones y estrategias para uso de los Gobiernos y otras partes interesadas pertinentes con el fin de orientar las políticas y acciones destinadas a mejorar la seguridad vial,

Reafirmando su compromiso con la declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo de 30 de junio de 2022², en que se reconoció que la seguridad vial era un importante problema de salud pública y un desafío urgente para el desarrollo que requería el compromiso de todos los niveles de gobierno,

Recordando su resolución [78/148](#), titulada “Fortalecer los vínculos entre todos los modos de transporte para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible”, aprobada el 19 de diciembre de 2023, por la que proclamó el Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible, que comenzará en 2026,

Reconociendo la importancia de la Declaración de Moscú aprobada en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en 2009³, la Declaración de Brasilia aprobada en la Segunda Conferencia Mundial de Alto Nivel sobre Seguridad Vial, en 2015, y la Declaración de Estocolmo aprobada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en 2020,

Reafirmando la importancia de seguir adoptando medidas hasta 2030 con respecto a todas las metas de la Agenda 2030 relacionadas con la seguridad vial, como las metas 3.6 y 11.2, y reconociendo su importancia para la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible 3 y el Objetivo de Desarrollo Sostenible 11 y para catalizar la acción con respecto a otros Objetivos de Desarrollo Sostenible, como los relativos a la erradicación de la pobreza, la igualdad de género, el cambio climático, el trabajo decente, la innovación y el transporte,

Reconociendo el quinto *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, publicado por la Organización Mundial de la Salud en diciembre de 2023, que ofreció una evaluación de los progresos realizados por los Estados Miembros durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020),

Observando que, si bien a nivel mundial se produjo una reducción del 5 % en el número de muertes entre 2010 y 2021, no se alcanzó para 2020 la meta general de una reducción del 50 % de las muertes y lesiones por accidentes de tráfico en el mundo, incluida en la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible,

Reconociendo que, a pesar del lento progreso registrado entre 2010 y 2021, 35 Estados Miembros lograron reducciones de entre el 30 % y el 49 % en el número de muertes por accidentes de tráfico y 10 Estados Miembros⁴ alcanzaron de forma encomiable la meta de reducción del 50 % de muertes por accidentes de tráfico durante ese período,

¹ Resolución [71/256](#), anexo.

² Resolución [76/294](#), anexo.

³ [A/64/540](#), anexo.

⁴ Belarús, Brunei Darussalam, Dinamarca, Emiratos Árabes Unidos, Federación de Rusia, Japón, Lituania, Noruega, Trinidad y Tobago y Venezuela (República Bolivariana de).

Observando con preocupación que, pese a las sólidas pruebas que demuestran la eficacia de la legislación, solo 7 países cuentan con una legislación relacionada con la seguridad vial que se ajusta a los criterios de mejores prácticas para los cinco factores de riesgo clave definidos por la Organización Mundial de la Salud (conducción bajo los efectos del alcohol, exceso de velocidad, no utilización del casco de motociclista, no utilización del cinturón de seguridad y no utilización de los sistemas de retención infantil) y solo 16 se han adherido a los siete instrumentos jurídicos fundamentales de las Naciones Unidas relacionados con la seguridad vial,

Reconociendo la enorme carga mundial que los accidentes de tráfico siguen suponiendo para la sociedad en términos de sufrimiento humano, ya que causan cerca de 1,2 millones de muertes evitables y unos 50 millones de heridos por año, y de costo para los países, que, en promedio, representan entre el 3 % y el 5 % de su producto interno bruto, lo que convierte a la seguridad vial en una prioridad urgente en materia de salud pública y desarrollo,

Expresando preocupación por el hecho de que la seguridad vial siga estando gravemente infrafinanciada, tanto con fondos públicos como privados, y de que, a pesar de la existencia de estrategias nacionales de seguridad vial en la mayoría de los Estados Miembros, la mayor parte de ellas carezcan de financiación y no se apliquen,

Teniendo en cuenta el carácter evolutivo del transporte, y observando con preocupación los retos que plantean estos cambios, incluido el creciente número de muertes entre los usuarios de vehículos de dos y tres ruedas, bicicletas eléctricas y dispositivos de micromovilidad,

Teniendo en cuenta también las necesidades del transporte no motorizado, reconociendo al mismo tiempo las repercusiones de los accidentes de tráfico en los niños y los jóvenes, y destacando la importancia de tener en cuenta sus necesidades y las de los usuarios de la vía pública que se encuentran en situaciones de vulnerabilidad, en particular las personas de edad y las personas con discapacidad,

Teniendo en cuenta además los nuevos retos en materia de seguridad y el aumento de las exigencias impuestas a la infraestructura de transporte existente por el crecimiento de los servicios de transporte basados en Internet, incluidas las empresas de viajes compartidos y las plataformas de reparto,

Reconociendo el importante papel que desempeñan las autoridades gubernamentales nacionales y locales para garantizar la aplicación del enfoque de sistema seguro para la seguridad vial, especialmente en la ordenación territorial y la aplicación de la normativa,

Poniendo de relieve la importancia de la policía vial y de la aplicación de las leyes de tráfico, especialmente en los países de ingreso bajo y mediano, donde se produce casi el 90 % de las víctimas de accidentes de tráfico en el mundo, mediante el fortalecimiento de las iniciativas de cooperación mundial y regional en materia de policía vial, para potenciar las capacidades de la policía de tráfico mediante el intercambio de información sobre actividades de capacitación, creación de capacidad y aplicación de la ley,

Poniendo de relieve también la necesidad de adoptar enfoques multisectoriales y de la participación de diversos actores, incluidas las empresas e industrias, que pueden hacer importantes contribuciones a la mejora de la seguridad vial en todo el mundo mediante la gestión de la seguridad vial en toda su cadena de valor,

Encomiando a la Organización Mundial de la Salud por su función de liderazgo en la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tráfico y por su papel en el cumplimiento del mandato que le confirió la Asamblea General para actuar, en estrecha cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, como

coordinadora de las cuestiones de seguridad vial dentro del sistema de las Naciones Unidas,

Acogiendo con beneplácito los esfuerzos del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, con el apoyo de secretaría de la Comisión Económica para Europa, para movilizar efectivamente un sostenido compromiso político de alto nivel respecto de la seguridad vial promoviendo la concienciación acerca de los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y la adhesión a ellos, el intercambio de buenas prácticas, en particular mediante la participación en conferencias mundiales y regionales, y el fomento de la asignación de más fondos para la seguridad vial en el mundo,

Encomiando a las comisiones regionales de las Naciones Unidas por la labor realizada para redoblar las actividades relacionadas con la seguridad vial y la promoción de un mayor compromiso político respecto de la seguridad vial, y para fijar objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de los accidentes de tráfico, en particular a la Comisión Económica para Europa por la labor realizada para elaborar instrumentos jurídicos sobre seguridad vial en el mundo, como los convenios y acuerdos internacionales, las normas técnicas, las resoluciones y las recomendaciones sobre buenas prácticas, así como para prestar servicios en relación con los 59 instrumentos jurídicos mundiales y regionales que constituyen un marco jurídico y técnico generalmente aceptado para el desarrollo del transporte internacional por carretera, ferrocarril, vías de navegación interior y combinado,

Haciendo notar con aprobación los proyectos de examen del desempeño en materia de seguridad vial de la Comisión Económica para Europa, realizados en colaboración con la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico y la Comisión Económica para América Latina y el Caribe en el marco de la Cuenta de las Naciones Unidas para el Desarrollo, y con la Comisión Económica para África con el apoyo del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, así como la labor de la Comisión Económica y Social para Asia Occidental encaminada a priorizar la seguridad vial para fortalecer la capacidad nacional de gestión de la seguridad vial en determinados países, y encomiando la elaboración y aplicación de sistemas de gestión de la seguridad vial para diferentes tipos de organizaciones, como la amplia labor realizada por la Organización Internacional de Normalización (ISO) para elaborar los requisitos de los sistemas de gestión de la seguridad vial,

Recordando que en 2026 se alcanzará el hito de mitad de período del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) y el calendario para conseguir la meta, en 2030, de reducir en un 50 % el número de muertes y lesiones,

1. *Insta* a los Estados Miembros y a los actores pertinentes a acelerar y redoblar los esfuerzos encaminados a aplicar el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, haciendo de la seguridad vial una prioridad política y garantizando su relevancia en la agenda más amplia del desarrollo sostenible;

2. *Acoge con beneplácito* el ofrecimiento del Reino de Marruecos de acoger la Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebrará en Marrakech del 18 al 20 de febrero de 2025 y servirá para facilitar la ampliación de las medidas eficaces destinadas a abordar la seguridad vial, determinar cuáles serán los problemas y oportunidades de los próximos años y detectar los vínculos con otros problemas del desarrollo a fin de obtener beneficios conjuntos y lograr una mayor eficiencia;

3. *Alienta* a los Estados Miembros a establecer mecanismos de coordinación interministerial, especialmente entre los ministerios de salud, transporte, educación, infraestructura, interior y medio ambiente, con el fin de abordar las cuestiones

transversales que repercuten en todos los sectores implicados en los asuntos relacionados con la seguridad vial;

4. *Alienta también* a los Estados Miembros a tomar medidas orientadas a garantizar que se incorporen elementos de seguridad en las fases de diseño, fabricación, uso, funcionamiento y mantenimiento de los vehículos motorizados y no motorizados, en consonancia con las normas y prácticas internacionales, a fin de minimizar los efectos adversos para la seguridad y el medio ambiente del funcionamiento de los vehículos en los usuarios de la vía pública, incluidos peatones y ciclistas, y la infraestructura;

5. *Exhorta* a los Estados Miembros a aplicar un enfoque de sistema seguro mediante políticas que promuevan el diseño y la ingeniería de infraestructura vial urbana y rural segura; fijar límites de velocidad adecuados y seguros junto con medidas de gestión de la velocidad apropiadas; permitir el transporte multimodal y la movilidad activa; instaurar, siempre que sea posible, una combinación óptima de transporte motorizado y no motorizado, haciendo especial hincapié en el transporte público y los desplazamientos a pie y en bicicleta, mediante, por ejemplo, servicios de bicicletas compartidas e infraestructura peatonal y pasos a nivel seguros, especialmente en las zonas urbanas;

6. *Invita* a los Estados Miembros y a las partes interesadas pertinentes a que aprovechen el recientemente proclamado Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible, que comenzará en 2026, como una oportunidad para incorporar la seguridad vial como parte fundamental de la agenda para el transporte sostenible, especialmente más allá de la fecha límite actual, de 2030, establecida en los Objetivos de Desarrollo Sostenible;

7. *Invita* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de aprobar legislación amplia sobre los principales factores de riesgo, como la no utilización de cinturones de seguridad, sistemas de sujeción infantil y cascos, la conducción en estado de ebriedad y el exceso de velocidad, y de poner en práctica leyes adecuadas, efectivas y basadas en datos empíricos o científicos sobre otros factores de riesgo relacionados con la disminución de facultades o las distracciones durante la conducción;

8. *Alienta* a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de ser partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas sobre seguridad vial y, más allá de la adhesión, de aplicar, llevar a la práctica y promover sus disposiciones o normas de seguridad;

9. *Invita* a los Estados Miembros y a las partes interesadas pertinentes, en particular a la sociedad civil, a colaborar con los gobiernos y las autoridades locales para poner en marcha intervenciones y estrategias de prevención específicas para cada contexto que incluyan campañas masivas de sensibilización sobre seguridad vial, hábitos y comportamientos seguros, dirigidas a todas las partes interesadas en el transporte vial, que respondan a las necesidades y problemas de seguridad vial de las comunidades;

10. *Alienta* a las empresas e industrias a supervisar e informar sobre el impacto o huella en la seguridad vial de las operaciones a lo largo de su cadena de valor;

11. *Exhorta* a los organismos internacionales que elaboran directrices para las inversiones de impacto en la seguridad vial como medio de estimular la financiación a gran escala en la seguridad vial, en particular entre los inversores privados y los donantes;

12. *Alienta* a los Estados Miembros y a las partes interesadas pertinentes a que apoyen al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, para el que se

celebrará una conferencia sobre promesas de contribuciones junto con la Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en 2025, y la reposición, según proceda, del Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial;

13. *Reconoce* la importancia de que la financiación internacional sea adecuada, predecible, sostenible y oportuna, sin condicionalidades, a fin de complementar los esfuerzos realizados por los países para movilizar los recursos nacionales, especialmente en los países de ingreso bajo y mediano; y alienta a apoyar las solicitudes de financiación en los países en desarrollo, utilizando el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y otros mecanismos específicos, según proceda, con miras a promover la seguridad de la infraestructura vial y facilitar la aplicación de las medidas necesarias para cumplir las metas mundiales de desempeño de carácter voluntario, incluso apoyando la reposición voluntaria de todos los fondos y mecanismos de seguridad vial del sistema de las Naciones Unidas;

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

15. *Acoge con beneplácito* la iniciativa de la Organización Mundial de la Salud de establecer una red mundial de organismos nacionales de seguridad vial, y alienta a los Estados Miembros a participar activamente en el intercambio de conocimientos y la mentoría entre homólogos de manera oficial y oficiosa;

16. *Exhorta* a los actores pertinentes y a las entidades de las Naciones Unidas a supervisar y realizar investigaciones sobre los efectos de las tecnologías en evolución, incluida la inteligencia artificial, en el transporte terrestre y la seguridad vial con el fin de nutrir la elaboración de directrices y recomendaciones encaminadas a abordar las oportunidades y los desafíos planteados por estas cuestiones;

17. *Exhorta* a los Estados Miembros a reforzar la recopilación, notificación y utilización de datos relacionados con la seguridad vial como medio de generar información en tiempo real que sirva de base en la implementación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030;

18. *Solicita* al Secretario General que, en consulta con la Organización Mundial de la Salud y otros organismos pertinentes, durante el octogésimo período de sesiones de la Asamblea General, conforme a lo indicado en la declaración política de 2022, presente un informe sobre los progresos realizados que servirá de base para la reunión de alto nivel que la Asamblea celebrará en 2026.