



Septuagésimo sexto período de sesiones
Tema 13 del programa
Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Resolución aprobada por la Asamblea General el 30 de junio de 2022

[sin remisión previa a una Comisión Principal (A/76/L.70)]

76/294. Declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

La Asamblea General

Aprueba la declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, que figura en el anexo de la presente resolución.

*90ª sesión plenaria
30 de junio de 2022*

Anexo

Declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

El horizonte de 2030 para la seguridad vial: asegurar una década de acción y resultados

Nosotros, los Ministros, las Ministras y otros representantes de Estados y Gobiernos, reunidos en las Naciones Unidas los días 30 de junio y 1 de julio de 2022 para celebrar una reunión de alto nivel centrada en el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo:

Reconocemos que la seguridad vial es una prioridad urgente en materia de desarrollo, un importante problema de salud pública y una cuestión de equidad social, en particular en los países de ingreso bajo y mediano, donde más del 90 % de las muertes y lesiones por accidentes de tráfico son consecuencia, entre otras cosas, del aumento del tráfico, la rápida expansión de las infraestructuras y la composición heterogénea del tráfico, y que la seguridad vial es a la vez una parte de nuestro objetivo común de lograr el desarrollo sostenible y un elemento que lo facilita, lo que



tiene implicaciones transversales que requieren medidas intersectoriales de colaboración, y subrayamos, a este respecto, la importancia de reforzar la cooperación internacional para sensibilizar y abordar las cuestiones de seguridad vial;

Recordamos las resoluciones de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, reconocemos la importancia de las tres últimas Conferencias Ministeriales Mundiales sobre Seguridad Vial y sus documentos finales, y acogemos con satisfacción la declaración del Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, y el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030;

Reafirmamos además la importancia de la aplicación oportuna, durante esta década de acción y resultados en favor del desarrollo sostenible, de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible¹ y la Agenda de Acción de Addis Abeba de la Tercera Conferencia Internacional sobre la Financiación para el Desarrollo², y reafirmamos la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático³ y el Acuerdo de París, aprobado en virtud de la Convención⁴;

Reafirmamos la decisión de la Asamblea General de invitar a la Organización Mundial de la Salud, a que actúe, 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; recordamos la resolución 57.10, de 22 de mayo de 2004, aprobada por la Asamblea Mundial de la Salud⁵, en la que esta aceptó la invitación de la Asamblea General; y recordamos también el nombramiento del Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial y la creación del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial;

Reafirmamos también 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 reconocemos su importancia para la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 3 y 11 y para catalizar la acción con respecto a otros Objetivos, como los relativos a la erradicación de la pobreza, la igualdad de género, el cambio climático, el trabajo decente, la innovación y el transporte;

Reconocemos la enorme carga mundial que los accidentes de tráfico siguen suponiendo para la sociedad en términos de sufrimiento humano, ya que causan cerca de 1,3 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 anual, lo que convierte a la seguridad vial en una prioridad urgente en materia de salud pública y desarrollo;

Reafirmamos el derecho de todo ser humano, sin distinción alguna, al disfrute del más alto nivel posible de salud física y mental;

Reconocemos las repercusiones de los accidentes de tráfico en los niños y los jóvenes, y destacamos 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;

Reconocemos también que abordar la cuestión de la seguridad vial es principalmente responsabilidad de los Gobiernos, y reconocemos asimismo que las partes interesadas pertinentes, como los sectores público y privado, el mundo académico, las organizaciones profesionales, las organizaciones no gubernamentales,

¹ Resolución 70/1.

² Resolución 69/313, anexo.

³ Naciones Unidas, *Treaty Series*, vol. 1771, núm. 30822.

⁴ Véase [FCCC/CP/2015/10/Add.1](#), decisión 1/CP.21, anexo.

⁵ Véase Organización Mundial de la Salud, documento WHA57/2004/REC/1.

los ciudadanos y los medios de comunicación, comparten la responsabilidad de avanzar hacia un mundo sin muertes ni lesiones graves causadas por accidentes de tráfico;

Reconocemos además la necesidad de promover la seguridad vial y el transporte sostenible para garantizar la resiliencia y la conectividad eficiente de la cadena mundial de suministro, en particular de los suministros médicos, así como para facilitar los viajes a fin de lograr una recuperación sostenible, resiliente e inclusiva de la pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19);

Acogemos con beneplácito la elaboración del plan mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), que ofrece a los Gobiernos y otras partes interesadas pertinentes un conjunto de opciones y estrategias prácticas, al tiempo que reconocemos que la aplicación de medidas específicas a nivel nacional e internacional debe estar respaldada por compromiso, liderazgo y asociaciones, financiación sostenida a largo plazo, tanto pública como privada, legislación adecuada, fortalecimiento de las instituciones, condiciones propicias a todos los niveles, educación y formación, creación de capacidad, intercambio de conocimientos y promoción, y debe estar guiada por tecnología e innovación, datos, pruebas y mejores prácticas;

Reconocemos también que no existe una fórmula única para todos los casos y que la ambición mundial requiere tener en cuenta la situación específica de cada país, con sus diferentes necesidades, realidades, capacidades, políticas y prioridades, y alentamos a que se intensifiquen los esfuerzos, por ejemplo, intercambiando mejores prácticas y mecanismos de aplicación eficaces y prestando asistencia técnica pertinente para contribuir a acelerar y promover el logro de todos los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial;

Nos comprometemos a intensificar nuestros esfuerzos y a aplicar las medidas siguientes:

1. Impulsar la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), en el que se describen las medidas clave que se recomiendan para reducir el número de muertes por accidentes de tráfico al menos un 50 % para el año 2030 y se pide que se definan metas nacionales para reducir las muertes y las lesiones graves de todos los usuarios de la vía pública, prestando especial atención a las necesidades de los usuarios más vulnerables a los accidentes de tráfico, como los peatones, los ciclistas, los motociclistas y los usuarios del transporte público, y teniendo en cuenta las circunstancias, las políticas y las estrategias nacionales;

2. Elaborar y aplicar planes regionales, nacionales y subnacionales que podrían incluir metas de seguridad vial u otros indicadores con base empírica, en los casos en que se hayan establecido, y poner en marcha procesos de aplicación con base empírica adoptando un enfoque pangubernamental y pansocial y creando una entidad de enlace nacional dedicada a la seguridad vial que instaure redes para facilitar la cooperación con la Organización Mundial de la Salud a fin de hacer un seguimiento de los avances logrados en la aplicación del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030;

3. Promover la colaboración sistemática con las partes interesadas pertinentes, en especial de los sectores del transporte, la salud, la educación, las finanzas, el medio ambiente y las infraestructuras, y alentar a los Estados Miembros a que consideren la posibilidad de convertirse en partes contratantes en los

instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas⁶ sobre seguridad vial y, después de adherirse, a que apliquen, pongan en práctica y promuevan las disposiciones o normas de seguridad que figuran en ellos;

4. 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;

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

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

7. Garantizar planes de seguro adecuados para los usuarios de la vía pública y mejorar la asistencia a todas a las víctimas de los accidentes de tráfico y a su familia; reforzar la atención prehospitalaria y la respuesta después de los accidentes; y promover el acceso de las personas heridas o con discapacidad a los servicios apropiados de rehabilitación y reintegración social tempranas;

8. Mejorar las condiciones de trabajo de los conductores profesionales, en particular los conductores de vehículos comerciales, mediante, por ejemplo, la aplicación de normas estrictas sobre seguridad y salud en el trabajo, seguridad vial y condiciones adecuadas de carreteras y vehículos, e invitar a los Estados Miembros a establecer marcos de calificación profesional para conductores, basados en normas

⁶ Las referencias a instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relativos a reglamentos o normas no implican que los reglamentos elaborados en el marco de estos acuerdos sean “normas internacionales” en el sentido del Acuerdo sobre Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización Mundial del Comercio y de las decisiones pertinentes del Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio de la Organización.

reconocidas en materia de capacitación, certificación y concesión de licencias, idoneidad y evaluación de la conducción;

9. Integrar una perspectiva de género en la elaboración y aplicación de todas las políticas de transporte que garanticen a todas las personas una movilidad segura, inclusiva, accesible, fiable y sostenible, así como una participación no discriminatoria en el transporte; y garantizar que las políticas tengan en cuenta a los usuarios de la vía pública que puedan estar en situación de vulnerabilidad, en particular los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad;

10. Impartir programas de educación y concienciación en materia de seguridad vial con base empírica para promover una cultura de la seguridad entre todos los usuarios de la vía pública y abordar los comportamientos de alto riesgo, especialmente entre la juventud, y la comunidad de usuarios de la vía pública en general, mediante la promoción, la formación y la educación, y fomentar la participación del sector privado para complementar los esfuerzos nacionales dirigidos a aumentar la conciencia sobre la seguridad vial como parte de la responsabilidad social empresarial;

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

12. Reconocer 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; 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;

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

14. Promover el desarrollo, el intercambio de conocimientos y la automatización de los vehículos y las nuevas tecnologías en la gestión del tráfico, utilizando sistemas de transporte inteligentes tanto individuales como cooperativos,

en consonancia con los requisitos nacionales, para mejorar la accesibilidad y todos los aspectos de la seguridad vial, al tiempo que se supervisan, evalúan, gestionan y mitigan los problemas relacionados con la rápida evolución tecnológica y la creciente conectividad;

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

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

17. Solicitamos al Secretario General que, en consulta con la Organización Mundial de la Salud y otros organismos pertinentes, durante los períodos de sesiones septuagésimo octavo y octogésimo de la Asamblea General, presente un informe sobre los progresos realizados que incluya recomendaciones sobre la aplicación de la presente declaración con el fin de mejorar la seguridad vial en el mundo, el que servirá de base para la reunión de alto nivel que se celebrará en 2026;

18. Decidimos organizar una reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo que se celebrará en Nueva York en 2026 con el propósito de llevar a cabo un examen exhaustivo de mitad de período sobre la aplicación de la presente declaración para detectar deficiencias y buscar soluciones que permitan acelerar los progresos hacia el logro de las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionadas con la seguridad vial para 2030, cuyo alcance y modalidades se decidirán a más tardar en el octogésimo período de sesiones de la Asamblea General, teniendo en cuenta la revitalización de la labor de la Asamblea.