



Asamblea General

Distr. general
7 de agosto de 2009
Español
Original: inglés

Sexagésimo cuarto período de sesiones

Tema 48 del programa provisional*

Crisis de 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 y otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial.

* A/64/150.



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

En el presente informe, elaborado por la Organización Mundial de la Salud en consulta con las comisiones regionales y otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, se proporciona información actualizada sobre la aplicación de las recomendaciones contenidas en las resoluciones 58/289, 60/5 y 62/244 de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Se describen las actividades en curso y una serie de acontecimientos relacionados con la seguridad vial en el mundo que han tenido lugar en los últimos dos años y que indican que las actividades de colaboración han tenido un impacto significativo. El aumento de los proyectos de colaboración encaminados a aplicar medidas de seguridad vial, junto con el gran número de medidas de seguridad vial que se están adoptando a escala local, nacional e internacional, ponen de manifiesto que los gobiernos y otras partes interesadas reconocen cada vez más la urgencia de actuar para mejorar la seguridad vial. Sin embargo, en el informe se indica que las lesiones causadas por accidentes de tráfico continúan poniendo en peligro los adelantos conseguidos en la salud y el desarrollo en todo el mundo. Se necesita una ambiciosa visión de la seguridad vial y una financiación acorde para hacer frente con eficacia a esta crisis mundial. El informe concluye proponiendo a la consideración de la Asamblea algunas recomendaciones que podrían facilitar tanto el apoyo internacional a la seguridad vial como la ejecución de intervenciones que hayan demostrado su eficacia para aumentar la seguridad vial en el plano nacional.

Índice

| | <i>Página</i> |
|--|---------------|
| I. Introducción | 3 |
| II. Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial | 5 |
| III. Actividades del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial | 6 |
| A. Apoyo técnico | 6 |
| B. Formulación de políticas | 7 |
| C. Promoción | 7 |
| D. Reuniones regionales | 10 |
| E. Recolección de datos e investigación | 13 |
| F. Conferencia ministerial sobre seguridad vial | 13 |
| G. <i>Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial</i> | 14 |
| H. Apoyo financiero | 14 |
| IV. Conclusiones y recomendaciones | 15 |

I. Introducción

1. Las lesiones causadas por accidentes de tráfico continúan siendo un grave problema de salud pública y una causa importante de las muertes, lesiones y discapacidades que se registran en todo el mundo. Cada año mueren casi 1,3 millones de personas y entre 20 y 50 millones más sufren heridas a consecuencia de accidentes viales. Más del 90% de estas muertes se concentran en los países de ingresos bajos y medianos, a los que corresponde menos de la mitad del parque mundial de vehículos. Las lesiones por accidentes de tráfico son una de las tres causas principales de la muerte de personas entre los 5 y los 44 años de edad.

2. Las lesiones causadas por accidentes de tráfico amenazan con impedir algunos de los logros del desarrollo económico y humano. Se ha estimado que los costos mundiales de las lesiones causadas por accidentes de tráfico ascienden a 518.000 millones de dólares y cuestan a los gobiernos entre un 1% y un 3% del producto nacional bruto. En algunos países de ingresos bajos y medianos, la pérdida es superior al monto total que reciben en asistencia para el desarrollo. Las lesiones por accidentes viales imponen una onerosa carga a la economía de un país en razón de sus efectos directos en los servicios de atención de salud y rehabilitación, así como los costos indirectos. También pueden significar un grave revés financiero para las familias afectadas, que a menudo deben absorber los costos de la atención médica y la rehabilitación, así como los costos funerarios y otros costos, como los derivados de la incapacidad de la víctima para seguir percibiendo haberes, además de sufrir una importante tensión emocional.

3. Las pérdidas económicas, sociales y de salud derivadas de las lesiones causadas por accidentes de tráfico no son inevitables. Hay datos que confirman que las lesiones causadas por accidentes de tráfico pueden prevenirse. La experiencia recogida en todo el mundo ha señalado que la creación de un organismo rector adecuadamente financiado para la seguridad vial y una evaluación precisa de las condiciones de seguridad de las carreteras de un país son medidas importantes que deben adoptarse para tratar de resolver de manera eficaz el problema de las lesiones causadas por accidentes de tráfico. Se han identificado distintos factores que aumentan el riesgo de las lesiones, como la velocidad inadecuada o excesiva, la falta de uso de cinturones de seguridad y sillas protectoras para los niños, la conducción en estado de ebriedad, la falta de uso de cascos protectores por quienes conducen vehículos motorizados de dos ruedas, una infraestructura vial mal diseñada o insuficientemente mantenida y vehículos viejos, mal conservados o que no cuentan con dispositivos de seguridad. Las normas y otras medidas impuestas para hacer frente a esos factores de riesgo han dado lugar a una disminución drástica de los accidentes de tráfico en muchos países. También se ha comprobado que los servicios de atención de emergencia por traumatismos son importantes para mitigar los perjuicios de los accidentes viales.

4. En los últimos 40 años se han puesto en marcha numerosas iniciativas regionales y mundiales de seguridad vial. En el Día Mundial de la Salud celebrado en 2004, la publicación del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* de la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial contribuyó a catalizar la acción. En el informe se hace hincapié en el papel de muchos sectores en la prevención de las lesiones causadas por accidentes de tráfico, se describen los conceptos fundamentales de su prevención, la magnitud y las consecuencias de las lesiones, y los principales determinantes y factores de

riesgo, y se ofrecen estrategias de intervención eficaces. El informe sirve de instrumento de promoción y de documento técnico y contiene seis recomendaciones principales sobre lo que pueden hacer los países para hacer frente al problema de las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

5. Después de la publicación en abril de 2004 del *Informe mundial*, las Naciones Unidas aprobaron la resolución 58/289, patrocinada por Omán y titulada “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, en la que se reconoció la necesidad de que el sistema de las Naciones Unidas apoyara la labor para hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo. En la resolución se invitó a la OMS a que, cooperando estrechamente con las comisiones regionales, coordinara las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas. También subrayó la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional, teniendo en cuenta las necesidades de los países de ingresos bajos y medianos, para tratar de resolver las cuestiones de seguridad vial.

6. En mayo de 2004 la Asamblea Mundial de la Salud aprobó la resolución WHA 57.10, en la que aceptaba la invitación de la Asamblea General para que la OMS coordinara las cuestiones de seguridad vial. En la resolución sobre la seguridad vial y la salud se instaba también a los Estados Miembros a que dieran prioridad a la seguridad vial como una cuestión de salud pública e hicieran lo necesario para aplicar medidas que hubieran demostrado su eficacia en la reducción de las lesiones causadas por accidentes de tráfico.

7. En octubre de 2005 la Asamblea General aprobó la resolución 60/5 en la que puso de relieve la importancia de que los Estados Miembros prestaran especial atención a la prevención de los traumatismos causados por el tránsito. En la resolución, la Asamblea invitó a las comisiones regionales y a la OMS a que organizaran conjuntamente la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial e invitó a los Estados Miembros y a la comunidad internacional a que reconocieran el tercer domingo de noviembre de cada año como el Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico.

8. El 31 de marzo de 2008 la Asamblea General aprobó la resolución 62/244, titulada “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, la tercera resolución importante sobre la cuestión, en la que se reafirmó la importancia de ocuparse de las cuestiones relativas a la seguridad vial en el mundo y la necesidad de seguir fortaleciendo la cooperación internacional y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial, y de aumentar el apoyo financiero conexo, teniendo en cuenta las necesidades de los países en desarrollo. En la resolución la Asamblea también acogía favorablemente el ofrecimiento del Gobierno de la Federación de Rusia de actuar como anfitrión en 2009 de la primera conferencia mundial de alto nivel (ministerial) sobre seguridad vial. La Asamblea pedía además al Secretario General que la informara, en su sexagésimo cuarto período de sesiones sobre los avances realizados en el mejoramiento de la seguridad vial.

9. Los Estados Miembros han adoptado un gran número de medidas para reforzar la legislación, mejorar la recopilación de datos y elaborar estrategias y programas nacionales y locales de seguridad vial. Esas iniciativas son demasiado numerosas para detallarlas en el presente informe; no obstante, algunas de ellas se han descrito en el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, recientemente publicado (véase párr. 37 *infra*). El presente informe se centra, por consiguiente, en la labor relacionada con la seguridad vial en los planos internacional y regional.

II. Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial

10. De conformidad con el mandato que le confirió la Asamblea General, la OMS ha cooperado estrechamente en los últimos cinco años con las comisiones regionales para coordinar el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial (en adelante denominado el Grupo de Colaboración), grupo compuesto por organizaciones de las Naciones Unidas y organizaciones internacionales comprometidas con el mejoramiento de la seguridad vial. En junio de 2009 el Grupo de Colaboración se componía de 12 organizaciones del sistema de las Naciones Unidas, incluida la OMS, el Banco Mundial, las cinco comisiones regionales, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos (ONU-Hábitat), la Oficina del Alto Comisionado de las Naciones Unidas para los Refugiados (ACNUR), el Programa Mundial de Alimentos y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF). También están representados otros 50 organismos que trabajan en el ámbito de la seguridad vial internacional o regional y que cuentan con una amplia gama de aptitudes y experiencia. El número y la diversidad de sectores representados por las organizaciones participantes (gobiernos, organizaciones no gubernamentales, donantes, organismos de investigación y el sector privado) pertenecientes a los sectores del transporte, la salud y la seguridad, pone de manifiesto el amplio apoyo que recibe esta labor de colaboración.

11. Hasta la fecha, el Grupo de Colaboración se ha reunido 10 veces a razón de dos reuniones al año. En la medida de lo posible, las reuniones se han alternado entre la sede de la OMS en Ginebra y las oficinas de una comisión regional. Los miembros del Grupo de Colaboración comparten la visión común de que la muerte y las lesiones no deberían ser el precio de la movilidad. La meta del Grupo de Colaboración, establecido conforme al consenso recíproco de los participantes, es facilitar la cooperación internacional e intensificar la coordinación mundial y regional entre los organismos del sistema de las Naciones Unidas y otros asociados internacionales para aplicar las resoluciones 58/289, 60/5 y 62/244 de la Asamblea General y las recomendaciones que figuran en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y apoyar de este modo los programas en los países.

12. Se han determinado también distintos objetivos para alcanzar esa meta, a saber: apoyar las evaluaciones de la situación de la seguridad vial y los servicios existentes en los países para resolver el problema; elaborar directrices y apoyar actuaciones eficaces en el ámbito de la seguridad vial; difundir prácticas idóneas; fomentar la capacidad sobre cuestiones relativas a la seguridad vial; promover y alentar la demanda de seguridad vial; intensificar la coordinación regional y mundial sobre la seguridad vial, y mejorar la seguridad de los vehículos de las Naciones Unidas para todos los usuarios de carreteras. El mandato del Grupo de Colaboración se aprobó en su novena reunión, celebrada en noviembre de 2008 en Ginebra.

III. Actividades del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial

A. Apoyo técnico

13. El Grupo de Colaboración, a través de un consorcio de cuatro asociados (la Fundación FIA (Fundación para el Automóvil y la Sociedad), la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, el Banco Mundial y la Organización Mundial de la Salud), ha continuado preparando una serie de manuales que proporcionan directrices a los países sobre el modo de aplicar las prácticas idóneas en materia de seguridad vial identificadas en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Además de los manuales iniciales, a saber, *Helmets: a Road Safety Manual for Decision-Makers and Practitioners* (2006) y *Drinking and Driving* (2007), el Grupo de Colaboración ha publicado los manuales tercero y cuarto de la serie: *Speed Management* (2008) y *Seat-belts and Child Restraints* (2009)¹. Se está terminando de elaborar un manual sobre sistemas de datos para la seguridad vial que se prevé que se publique a finales de 2009, al igual que otros productos relacionados con la seguridad de los vehículos y la infraestructura de carreteras más segura.

14. Varios miembros del Grupo de Colaboración están prestando apoyo técnico a los países para la aplicación de los manuales de prácticas idóneas. Los manuales se están utilizando de forma estratégica y práctica para apoyar medidas encaminadas a reducir los accidentes viales y las lesiones graves, en particular en países de ingresos bajos y medianos, como Benin, el Brasil, Camboya, la Federación de Rusia, Indonesia, México, Tailandia y Viet Nam. Camboya y Viet Nam son dos buenos ejemplos de la aplicación práctica de la teoría utilizando los manuales. En Camboya, el Comité Nacional de Seguridad Vial y los principales asociados han utilizado el manual *Helmets* (2006) para orientar un proceso para la elaboración de una norma sobre el uso del casco y las correspondientes leyes que obliguen a los motociclistas a utilizar el casco homologado con el fin de reducir el número de lesiones graves y muertes. En Viet Nam se organizó un seminario con más de 200 participantes del Gobierno, las empresas y la sociedad civil para elaborar un programa para el país basado en las pruebas científicas que ofrece el manual *Drinking and Driving* (2007). El primer paso en Viet Nam ha consistido en enmendar la legislación sobre la conducción en estado de ebriedad mediante el establecimiento y la aprobación de límites de alcohol en la sangre para los conductores de automóviles y motocicletas.

15. Varios asociados han empezado a proporcionar asistencia técnica para la recopilación de datos sobre seguridad vial y el desarrollo de sistemas de datos. En julio de 2009 la Administración Nacional de Seguridad de Tráfico en Autopistas de los Estados Unidos organizó un seminario internacional sobre sistemas de datos de seguridad vial que reunió a delegaciones de diversos sectores procedentes de países de ingresos bajos y medianos. El seminario se basó en el proyecto de manual de prácticas idóneas sobre sistemas de datos y fue organizado conjuntamente por la OMS, los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades de los Estados Unidos y la Alianza Mundial para la Seguridad Vial.

¹ Todos los manuales pueden descargarse gratuitamente en <http://www.who.int/roadsafety/projects/manuals/en/>.

16. El Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial está apoyando una cartera diversificada de actividades de creación de capacidad, ejecución de programas, seguridad de las infraestructuras, investigación y desarrollo, promoción y capacitación y seminarios, y está realizando operaciones en más de 25 países, vinculando los exámenes de la capacidad de gestión de la seguridad vial y los programas de evaluación de infraestructuras patrocinados por el Servicio con las operaciones de inversión en el país. El Servicio también apoya el desarrollo de métodos normalizados para calcular las muertes y las lesiones causadas por los accidentes de tráfico a través de su colaboración con el equipo que se ocupa de la Carga mundial de morbilidad, y la creación de la organización internacional de policía vial, una red mundial de policía de seguridad vial dirigida por el Grupo consultivo para el cumplimiento de la ley e integrado por altos funcionarios de la policía internacional. El Servicio firmó un memorando de entendimiento con el Programa de Evaluación de Carreteras y apoya las actividades llevadas a cabo en los países para elaborar y aplicar metodologías de evaluación de carreteras y para recomendar inversiones asequibles, de rentabilidad y calidad elevadas. Asimismo, ha firmado un memorando de entendimiento con la Federación Internacional de Carreteras para elaborar y aplicar módulos de capacitación sobre tráfico vial, y con el Grupo Internacional de Datos y Análisis sobre Seguridad Vial para facilitar alianzas entre expertos de los Estados miembros de ese Grupo y sus homólogos profesionales en países de ingresos bajos y medianos.

B. Formulación de políticas

17. El Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial de la Comisión Económica para Europa (CEPE) finalizó y publicó las versiones completamente actualizadas de las resoluciones consolidadas relativas al tráfico vial y a la señalización vial. Las resoluciones contienen las prácticas idóneas para la seguridad vial y tienen por objeto complementar las Convenciones sobre la circulación vial y sobre la señalización vial (1968) y los acuerdos europeos de 1971 que las complementan. Esas resoluciones son instrumentos de referencia en los que se ofrecen directrices que deberán ser aplicadas por los países de forma voluntaria para aumentar la seguridad vial, por una parte, y para lograr una mayor armonización de las reglamentaciones a nivel internacional, por otra. Se espera que los gobiernos apliquen de forma generalizada las recomendaciones incluidas en esos instrumentos. El Foro Mundial para la Armonización de las Normas sobre Vehículos también ha adoptado las nuevas normas de la CEPE y normas internacionales sobre diversos componentes para aumentar la seguridad de los vehículos y las motocicletas en todo el mundo.

C. Promoción

18. Desde que, con arreglo a la resolución 60/5, se adoptó el Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, la observancia de este Día se ha extendido a un número cada vez mayor de países en todos los continentes. Este Día se ha convertido en un instrumento importante de los esfuerzos desplegados en todo el mundo para reducir las muertes por accidentes de tráfico. Ofrece una oportunidad de señalar a la atención la escala de devastación económica y emocional causada por los accidentes de tráfico y de reconocer el sufrimiento de las

víctimas de accidentes de tráfico y la labor de los servicios de apoyo y rescate. En 2008 se celebraron ceremonias de rememoración y otros actos en países como Argentina, Australia, el Brasil, Brunei Darussalam, el Canadá, los Estados Unidos, Filipinas, la India, el Japón, México, Nigeria, Sudáfrica y Uganda, y en casi todos los países de Europa. También se creó un sitio web especial para dar mayor difusión a la conmemoración de este Día y para vincular a los distintos países a través de objetivos comunes y del recuerdo de las personas que han muerto o han resultado heridas en accidentes de tráfico.

19. En noviembre de 2007 la OMS organizó una reunión sobre el sector privado y la seguridad vial en oportunidad del Michelin Challenge Bibendum realizado en Shanghai (China). En la reunión participaron 25 representantes de empresas multinacionales privadas con el fin de: mostrar el “valor añadido” del sector privado y el aumento de su implicación en la seguridad vial; intercambiar información sobre el modo en que las empresas del sector privado pueden mejorar la seguridad en la carretera para sus propios empleados y contratistas; analizar el modo en que las empresas del sector privado pueden apoyar las iniciativas nacionales e internacionales en materia de seguridad vial; y estudiar otras medidas que la comunidad internacional puede adoptar para aumentar la conciencia acerca de las actividades de seguridad vial llevadas a cabo por las empresas privadas. Se celebró una reunión de seguimiento en Budapest en noviembre de 2008, organizada por Johnson & Johnson, donde se creó oficialmente el Grupo de colaboración del sector privado para la seguridad vial, y otra reunión en París en mayo de 2009, organizada por Michelin. Los tres principales objetivos de la red son: mejorar las prácticas empresariales con el fin de aumentar la seguridad del personal, sus familias y otros usuarios de las carreteras; dar voz colectiva al sector privado para que trabaje con el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y otras entidades; y apoyar colectivamente las medidas destinadas a mejorar la seguridad vial en el mundo en general.

20. El 4 de julio de 2008 se celebró una conferencia sobre infraestructura vial segura en la sede de Londres del Banco Europeo de Reconstrucción y Desarrollo (BERD), de la que fue anfitrión de esa organización el presidente, Sr. Thomas Mirow, organizada por la Comisión para la Seguridad Vial Mundial. La conferencia congregó a representantes del Banco Mundial, el Banco Africano de Desarrollo, el Banco Asiático de Desarrollo, el Banco Interamericano de Desarrollo, el Banco Europeo de Inversiones, la Comisión Europea y los principales países donantes para estudiar la armonización de los procedimientos de seguridad vial en proyectos de construcción y mejora de carreteras, en línea con las recomendaciones de la Declaración de París sobre la eficacia de la ayuda al desarrollo. El Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial creó un nuevo grupo de trabajo sobre seguridad de las infraestructuras integrado por las principales entidades de ayuda para el desarrollo de infraestructuras viales con el fin de buscar formas de armonizar un enfoque sistemático y coordinado de la calidad que garantice la seguridad de las inversiones en infraestructuras de carreteras en las instituciones financieras internacionales participantes. El grupo de trabajo llevó a cabo una encuesta sobre las prácticas en materia de seguridad de las infraestructuras de sus miembros y está tratando de alcanzar un consenso sobre prácticas idóneas comunes para las futuras operaciones de inversión en infraestructuras.

21. La Comisión para la Seguridad Vial Mundial se reunió en San Petersburgo en septiembre de 2008 por invitación del Gobierno de la Federación de Rusia y

examinó un informe sobre la marcha de los trabajos de la Comisión y de su campaña “Carreteras seguras” de 2006, señalando en particular la aprobación de su propuesta de celebrar la primera reunión ministerial mundial sobre seguridad vial. La Comisión también aprobó una nueva recomendación en la que se proponía que las Naciones Unidas acordaran designar la década de 2020 como Década de Acción para la Seguridad Vial.

22. En diciembre de 2008 la OMS y el UNICEF publicaron el *World Report on Child Injury Prevention*, en el que se proporciona una evaluación exhaustiva de las lesiones infantiles involuntarias y se prescriben medidas para prevenirlas. En particular se destaca la importancia de la seguridad vial para los niños. Las conclusiones del informe indican que las lesiones causadas por los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte de las personas de 10 a 19 años de edad, una causa importante de lesiones no mortales, y una de las principales causas de discapacidad infantil. El informe concluye que si en todo el mundo se adoptaran medidas de prevención eficaces, incluidas varias medidas de seguridad vial, podría salvarse la vida de por lo menos 1.000 niños cada día. La presentación mundial del informe fue organizada por el Gobierno de Viet Nam.

23. En febrero de 2009 se celebró en Washington, D.C. (Estados Unidos) la primera Conferencia internacional sobre seguridad vial en el trabajo. Más de 200 personas asistieron a dicha Conferencia, organizada por el Instituto Nacional de Seguridad y Salubridad Ocupacionales de los Estados Unidos de los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades y copatrocinada por la OMS, la Organización Panamericana de la Salud, la Organización Internacional del Trabajo, el Consejo de Seguridad Nacional, el Departamento de Estado de los Estados Unidos y el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial. Las reuniones iniciales abarcaron una amplia gama de cuestiones, entre otras las políticas de seguridad de los vehículos, las estrategias de gestión del riesgo y la seguridad vial laboral en los mercados emergentes. En esta Conferencia se demostró claramente que las lesiones causadas por accidentes de tráfico son una importante cuestión de seguridad laboral y que las lesiones causadas por accidentes laborales de tráfico son uno de los principales componentes del problema general de seguridad vial. Los gobiernos y las empresas privadas expusieron algunos ejemplos sobre el modo de hacer frente con eficacia a este problema. Los organizadores de la Conferencia esperan celebrar otra conferencia internacional dentro de dos o tres años y están ya planificando reuniones regionales para abordar las prioridades y los problemas locales.

24. Después de la celebración de la Asamblea Mundial de la Juventud en abril de 2007, 75 jóvenes delegados crearon una red mundial de jóvenes promotores de la seguridad vial, con el objetivo de establecer una organización no gubernamental internacional sobre seguridad vial dirigida por jóvenes y orientada a ellos. Se han realizado progresos importantes en la constitución de esa organización no gubernamental. En marzo de 2009 un grupo de jóvenes promotores de la seguridad vial se reunió para definir la misión, los objetivos y las posibles actividades de la organización no gubernamental, que empezará a funcionar en 2010 y se centrará en tres pilares estratégicos: promoción, relación e intercambio, y creación de capacidad. El paso siguiente consistirá en ampliar la red de jóvenes, organizando las estructuras institucionales y desarrollando una estrategia de recaudación de fondos.

25. El 5 de mayo de 2009 Lord Robertson, Presidente de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, publicó un nuevo informe titulado *Carreteras seguras: Década de Acción para la Seguridad Vial*, en el que se propone el objetivo mundial de reducir en un 50% las muertes en carretera para el año 2020 y se estima que el logro de este objetivo podría contribuir a salvar hasta 5 millones de vidas y evitar 50 millones de lesiones graves a lo largo de la década. Para apoyar este objetivo, la Comisión recomendó que la comunidad internacional financiara un plan de acción decenal de 300 millones de dólares de los EE.UU. con un efecto catalizador de creación de capacidad nacional e internacional en la prevención de lesiones causadas por accidentes de tránsito. La campaña “Carreteras seguras” ha dado un impulso a la promoción de la propuesta “Década de Acción para la Seguridad Vial”. La propuesta está refrendada por un gran abanico de personalidades públicas, incluidos, entre otros, el Presidente de Costa Rica, Sr. Arias; el Presidente de las Filipinas, Sr. Arroyo; y el Presidente de Tanzania, Sr. Kikwete; el ex Presidente de los Estados Unidos, Sr. Bill Clinton; el Arzobispo Desmond Tutu; el Presidente del Banco Mundial, Sr. Robert Zoellick; y el Director Ejecutivo del PNUMA, Sr. Achim Steiner. Uno de los elementos de esta campaña de promoción es el nuevo documental sobre seguridad vial en el mundo titulado *Turning Point*, que cuenta con la participación de la actriz y embajadora de la campaña “Carreteras seguras”, Sra. Michelle Yeoh, que se retransmitió en todo el mundo por el canal BBC News en mayo de 2009 y se distribuyó ampliamente a organizaciones y encargados de adoptar decisiones en materia de seguridad vial.

26. En mayo de 2009 la OMS organizó en Bruselas una reunión mundial de organizaciones no gubernamentales para la defensa de la seguridad vial y las víctimas de accidentes de tráfico, en la que participaron 70 organizaciones de 40 países. Los objetivos de la reunión eran fomentar una mayor comprensión de los conocimientos técnicos y las necesidades de las organizaciones no gubernamentales relacionadas con la seguridad vial y las víctimas de accidentes de tráfico; intercambiar conocimientos, experiencias y enfoques para la promoción de la seguridad vial y la protección de las víctimas por accidentes de tráfico; e identificar oportunidades para una mayor colaboración entre esas organizaciones no gubernamentales y otras organizaciones. Los participantes intercambiaron estrategias para movilizar a los responsables de la formulación de políticas, transmitir el mensaje y mejorar los servicios que se prestan a las víctimas y a sus familias, y estudiaron la posibilidad de crear una red mundial de organizaciones no gubernamentales. Los participantes redactaron una declaración de las organizaciones no gubernamentales que se presentará en la primera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial que tendrá lugar en noviembre de 2009.

D. Reuniones regionales

27. Como complemento de la Declaración ministerial sobre el mejoramiento de la seguridad vial en Asia y el Pacífico (noviembre de 2006), la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico (CESPAP) organizó en 2008 y 2009 una serie de reuniones de grupos de expertos sobre el mejoramiento de la seguridad vial. Las reuniones de los grupos de expertos se centraron en el establecimiento de objetivos y metas regionales y nacionales de seguridad vial que, si se alcanzaran, contribuirían a salvar 600.000 vidas para 2015. Los países de la región de Asia enfrentan problemas similares en relación con los traumatismos causados por el

tránsito y en esta región se está creando una sólida red de profesionales y especialistas en seguridad vial para abordar esta cuestión. La Asociación para la Seguridad Vial Mundial organiza todos los años un seminario sobre seguridad vial juntamente con un país anfitrión, en el que todos los países de la región tienen oportunidades de intercambiar y dar a conocer información sobre los progresos realizados y los resultados obtenidos en sus programas y proyectos de seguridad vial. En Kuala Lumpur, más de 230 personas de la región de Asia, incluidos representantes de China y la India, asistieron al seminario de 2008. Las presentaciones se centraron en gran parte en los manuales de prácticas idóneas. Además de intercambiar información sobre las intervenciones realizadas, el seminario también examinó cuestiones generales, los principales documentos e iniciativas que han tenido repercusión en la región y los futuros planes regionales.

28. En noviembre de 2008 el Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial de la Comisión Económica para Europa (CEPE) organizó una reunión conjunta con el Grupo de Colaboración. La labor del Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial reviste importancia a nivel mundial en razón de que está abierto a todos los Estados Miembros de las Naciones Unidas, independientemente de su situación geográfica, y su función principal consiste en actuar como guardián de la Convención sobre la Circulación Vial (1949, Ginebra) y las convenciones sobre tráfico vial y sobre señalización vial (1968, Viena), que son convenciones mundiales. Además, el Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial administra el Acuerdo Europeo, que complementa las convenciones de 1968, elabora y promueve prácticas idóneas de seguridad vial y apoya la organización de las semanas de seguridad vial. La Comisión organizó la reunión conjunta para facilitar el intercambio de información y estudiar la posibilidad de cooperar en cuestiones de interés común. El Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial y el Grupo de Colaboración se pusieron al día sobre diversas actividades y examinaron el Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico, el desafío de la transferencia de conocimientos de los países de ingresos altos a los países de ingresos bajos y medianos, y las estrategias para la próxima conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial.

29. En octubre de 2008 la Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO), la Asociación para la Seguridad Vial Mundial y el sector privado, en colaboración con el Ministerio del Interior de Qatar y con la participación de la Oficina Regional de la OMS para el Mediterráneo Oriental, organizaron un seminario sobre el establecimiento de una asociación del Mashreq árabe para la seguridad vial. El objetivo era analizar los progresos realizados en la esfera de la gestión de la seguridad vial en los Estados Miembros, además de tratar la cuestión del establecimiento de una asociación del Mashreq árabe para la seguridad vial, sus objetivos, estructura y actividades propuestos. El principal resultado fue el inicio de una asociación regional para la seguridad vial que actuaría como “centro de excelencia” para la seguridad vial con miras a facilitar el intercambio de conocimientos y sincronizar las actividades de seguridad vial en toda la región. En la “Declaración de Doha”, que fue uno de los productos del seminario, se expusieron medidas de acción más concretas. Conforme lo acordado por todos los asociados, se cambió el nombre de la asociación por “Asociación de seguridad vial para el Oriente Medio y el África Septentrional”.

30. En febrero de 2009 se celebró en Madrid el Encuentro de Seguridad Vial para Iberoamérica y el Caribe. La reunión fue organizada por la Secretaría General Iberoamericana en estrecha cooperación con la Dirección General de Tráfico de

España, el Banco Mundial a través de su Servicio Mundial para la Seguridad Vial, la Fundación FIA (Fundación para el Automóvil y la Sociedad) y la Fundación MAPFRE, y contó con el apoyo del Real Automóvil Club de Cataluña. En la reunión participaron representantes de más de 35 países, principalmente de la región de América Latina y el Caribe. En el Encuentro se congregaron 680 participantes, entre ellos, 14 ministros y viceministros. El Encuentro allanó el camino para alcanzar un consenso sobre los principios, criterios y prácticas idóneas de seguridad vial en los países pertinentes. Las principales recomendaciones fueron, entre otras, aplicar las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*; hacer de la seguridad vial un factor clave de la planificación del sector del transporte; invertir no menos del 10% de todos los costos de infraestructura de transportes en seguridad vial; lograr que los medios de comunicación desempeñen un papel más activo en las campañas de concienciación; alentar la participación de los países de la región en la primera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial; apoyar la Década de Acción para la Seguridad Vial propuesta; y tratar de asegurar que las crisis financieras actuales no tengan repercusiones negativas en los recursos de seguridad vial.

31. En junio de 2009 se celebró un seminario sobre el establecimiento de objetivos regionales y nacionales para la reducción de las víctimas de tránsito en la región de la Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO), organizado por esa Comisión en colaboración con el Organismo Nacional de Transportes de los Emiratos Árabes Unidos y con la participación activa de la Oficina Regional de la OMS para el Mediterráneo Oriental. El seminario formaba parte de un proyecto más amplio que se materializó como respuesta a la resolución 60/5 (2005) de la Asamblea General, cuyo objetivo era ayudar a los países de ingresos bajos y medianos a establecer sus propios objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito y proporcionarles ejemplos de prácticas idóneas de seguridad vial que pudieran ayudarlos a alcanzar los objetivos fijados para 2015. Entre los participantes figuraban representantes de sectores conexos de más de 10 Estados Miembros, la CEPE, la CESPAO, especialistas y consultores del Consejo Europeo de seguridad en los transportes, la Federación Internacional de Carreteras y la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, junto con representantes de la sociedad civil y de asociaciones para la seguridad vial. El seminario brindó una oportunidad de establecer contactos con asociados de las Naciones Unidas y asociados para el desarrollo, así como con las principales partes interesadas. El seminario concluyó con la formulación de una serie de recomendaciones para trabajar por el objetivo regional de reducir en un 30% las víctimas de los accidentes de tránsito entre 2008 y 2015.

32. El 7 de julio de 2009 se celebró una conferencia sobre el tema de las carreteras seguras para África en Dar es Salam, organizada por la Comisión Económica para África (CEPA), la Comisión para la Seguridad Vial Mundial y el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial, a la que asistieron más de 300 delegados de toda África. Entre los oradores estaban el Vicepresidente de la República Unida de Tanzania, Dr. Ali Mohamed Shein, y los Ministros de Transportes de Kenya, Sudáfrica, la República Unida de Tanzania y Uganda, que apoyaron firmemente la propuesta de Década de Acción para la Seguridad Vial.

E. Recolección de datos e investigación

33. En octubre de 2008 el Centro Conjunto de Investigación sobre los Transportes de la Organización de Cooperación y Desarrollo Económicos (OCDE) y el Foro de Transporte Internacional publicaron el informe *Towards Zero: Ambitious Road Safety Targets and the Safe System Approach*. Este informe era el resultado de una labor de cooperación llevada a cabo a lo largo de tres años por un grupo de expertos en seguridad que representaban a 22 países, así como el Banco Mundial, la OMS y la Fundación FIA. En el informe se evalúan los recientes acontecimientos e iniciativas de los países miembros de la OCDE y del Foro de Transporte Internacional destinados a alcanzar objetivos cada vez más ambiciosos de seguridad vial. En el informe también se hace hincapié en los cambios en la gestión institucional necesarios en muchos países para llevar a cabo intervenciones eficaces concentradas en el logro de resultados, y se promueven las inversiones en seguridad vial desde el punto de vista económico. El informe propugna una visión ambiciosa de la seguridad vial, el establecimiento de objetivos provisionales mensurables para avanzar sistemáticamente hacia esa visión y el uso de un enfoque basado en sistemas de seguridad para alcanzar los objetivos.

34. Las cinco comisiones regionales están ejecutando un proyecto sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo y el establecimiento de objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, financiado por la Cuenta para el Desarrollo de las Naciones Unidas. El objetivo general del proyecto es asistir a los países de ingresos bajos y medianos a establecer objetivos regionales y nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito y proporcionarles ejemplos de prácticas idóneas de seguridad vial que podrían ayudarlos a alcanzar los objetivos fijados para 2015. Es probable que este objetivo se alcance al final del proyecto (diciembre de 2009); algunos países de ingresos bajos y medianos ya se han fijado objetivos. Las conclusiones del proyecto se pondrán a disposición de los Estados Miembros de las Naciones Unidas que deseen establecer objetivos para mejorar la seguridad vial. Es preciso aumentar la conciencia y el compromiso para garantizar el seguimiento y la sostenibilidad del proyecto.

35. La Red para la investigación de los traumatismos por accidentes de tránsito, uno de los asociados del Grupo de Colaboración que cuenta con el apoyo del Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial, realizó un estudio en diferentes países sobre las normas de uso del casco utilizando como punto de partida la metodología de observación de normas que se propone en el Manual sobre la utilización del casco. Además, la Red ha ofrecido nueve becas a jóvenes investigadores en cuestiones de seguridad vial procedentes de países de ingresos bajos y medianos con un futuro prometedor para que realicen investigaciones de nivel de maestría, y tres becas a investigadores experimentados para que disfruten de un retiro en una universidad u organización internacional donde puedan intercambiar sus conocimientos y aprender de otros profesionales de la seguridad vial.

F. Conferencia ministerial sobre seguridad vial

36. Se está preparando la primera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial, de la que será anfitrión el Gobierno de la Federación de Rusia, en Moscú los días 19 y 20 de noviembre de 2009. Se espera que en esta conferencia ministerial

participen hasta 1.000 personas, entre ellas ministros de salud, transporte, educación y relaciones exteriores; representantes de organismos de las Naciones Unidas; personalidades de organizaciones no gubernamentales y de la sociedad civil; representantes de empresas privadas; y otros expertos en seguridad vial. Se prevé que los participantes hagan un llamamiento en favor de la Década de Acción para la Seguridad Vial, que incluya el compromiso de detener y empezar a invertir la tendencia actual de aumento del número de víctimas de accidentes de tránsito. Los objetivos de la conferencia ministerial consistirán en señalar a la atención la necesidad de hacer frente al gran y creciente impacto mundial de los accidentes de tránsito, en particular en los países de ingresos bajos y medianos; examinar los progresos realizados en relación con la aplicación del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y de las resoluciones pertinentes de la Asamblea General; proporcionar una plataforma normativa multisectorial de alto nivel en todo el mundo para intercambiar información y prácticas idóneas sobre la seguridad vial; y proponer una serie de medidas para el futuro, con inclusión de un debate sobre los recursos necesarios para aplicar esas medidas. El comité nacional organizador ha dirigido los preparativos de la conferencia ministerial con el apoyo de un comité consultivo internacional, incluida la elaboración del programa y la preparación de la declaración que los Estados Miembros adoptarán en la reunión. Los miembros del Grupo de Colaboración participan activamente en la planificación y el apoyo de la conferencia ministerial.

G. Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial

37. En junio de 2009 la OMS publicó el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, la primera evaluación mundial realizada a partir de una encuesta normalizada. Más de 1.000 personas, incluidos varios miembros del Grupo de Colaboración, participaron en la elaboración del informe, y se recibieron datos de 178 países. Los resultados indican que los traumatismos causados por el tránsito siguen constituyendo un importante problema económico, social y de salud pública, sobre todo en los países de ingresos bajos y medianos. Casi la mitad de las personas que fallecen a consecuencia de accidentes de tránsito son peatones, ciclistas o motociclistas, lo que pone de relieve la necesidad de prestar más atención a esos usuarios de la carretera en los programas de seguridad vial. Los resultados sugieren que en muchos países las leyes de seguridad vial deben ser más exhaustivas y es preciso reforzar su cumplimiento y perfeccionar los vínculos y los sistemas de datos. En el informe se muestra claramente que aunque muchos países han adoptado medidas para mejorar la seguridad vial, se necesitan muchas más para conseguir que las carreteras del mundo sean más seguras. Los resultados del informe son la base de referencia para medir futuros progresos.

H. Apoyo financiero

38. El Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial está financiando actividades de seguridad vial a nivel mundial, regional y nacional para llevar a cabo su misión y alcanzar los objetivos fijados en el Plan Estratégico 2006-2015. La Asamblea General encomió el establecimiento del primer mecanismo de financiación y alentó la aportación de nuevas contribuciones financieras para apoyar la iniciativa, actualmente financiada por el Fondo de Donaciones para el Desarrollo

del Banco Mundial, la Fundación FIA y los Gobiernos de Australia, los Países Bajos y Suecia. El Gobierno del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte también anunció recientemente su intención de apoyar financieramente al Servicio. La demanda efectiva de donaciones del Servicio excede los fondos disponibles y continúa siendo apremiante aumentar el apoyo financiero al Servicio para alcanzar niveles acordes con el número de muertes y lesiones ocurridas en las carreteras de los países de ingresos bajos y medianos. En una reciente evaluación independiente se llegó a la conclusión de que el Servicio Mundial de Seguridad Vial es el único mecanismo que puede llevar a la práctica el compromiso de lograr la seguridad vial en los países de ingresos bajos y medianos. El Servicio instó al Banco Mundial, la comunidad de donantes bilaterales tradicionales y las entidades filantrópicas interesadas a que redoblaran sus esfuerzos para garantizar que el Servicio contara con los recursos necesarios para apoyar el creciente compromiso mundial, regional y nacional de luchar contra la crisis mundial de la seguridad vial.

39. Durante el período que abarca este informe, Bloomberg Philantropies aportó una nueva contribución importante a la seguridad vial internacional en la forma de un aporte para la elaboración del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* y para proyectos nacionales en México y Viet Nam. El Servicio Mundial de Seguridad Vial, financiado por el sector privado, se centra en la aplicación de los manuales de prácticas idóneas en países de Asia y América Latina y continúa apoyando la transferencia de conocimientos sobre seguridad vial. La Fundación FIA, además del apoyo que presta al Servicio Mundial de Seguridad Vial y de su campaña “Carreteras seguras”, también ha continuado proporcionando financiación a una serie de programas y actividades de promoción. Diversos organismos gubernamentales de desarrollo también prestan apoyo a las actividades de seguridad vial. Se están estudiando otras oportunidades innovadoras en materia de financiación.

40. Los Gobiernos de Suecia y los Estados Unidos, el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial, Michelin, Johnson & Johnson y Scania han proporcionado apoyo financiero al Grupo de Colaboración.

IV. Conclusiones y recomendaciones

41. Desde el informe anterior presentado a la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial, se han adoptado muchas medidas a nivel local, nacional e internacional. Se han mantenido y han cobrado impulso iniciativas, como la red del sector privado para la seguridad vial y el Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico. Además, han tenido lugar diversos “primeros acontecimientos” enfocados en la seguridad vial en todo el mundo, por ejemplo, la primera conferencia internacional sobre seguridad vial en el trabajo, el primer *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, el primer proyecto mundial para el establecimiento de objetivos de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, la primera reunión de organizaciones no gubernamentales para la defensa de la seguridad vial y el llamamiento a la primera Década de Acción para la Seguridad Vial. Todo esto muestra que los Estados Miembros y otras partes interesadas reconocen cada vez más que es urgente adoptar medidas en materia de seguridad vial.

42. Sin embargo, las lesiones por accidentes de tránsito continúan impidiendo los adelantos en la salud y el desarrollo en todo el mundo, y tienen consecuencias

devastadoras para las personas, las familias, las comunidades y la sociedad. Los usuarios vulnerables de la carretera, como peatones, ciclistas o motoristas, que carecen de la estructura de protección de un automóvil y han sido dejados de lado en muchas estrategias de seguridad vial, se encuentran particularmente en situación de riesgo y necesitan protección. Se prevé que las lesiones causadas por accidentes de tráfico sean la quinta causa de muerte en todo el mundo para 2030, a menos que se tomen medidas inmediatas. De hecho, en algunas regiones, las muertes causadas por los accidentes de tráfico ya son la causa principal de muerte en el grupo de edad económicamente más productivo, a saber, el grupo entre 15 y 44 años, y la segunda causa de muerte en el grupo entre 5 y 14 años.

43. Las principales opiniones en materia de seguridad vial han empezado a hacer hincapié en que esos aumentos masivos de muertes en accidentes de tráfico no son inevitables. Se conocen los principales factores de riesgo de las lesiones causadas por accidentes de tráfico y también las medidas efectivas para abordarlos. Se dispone de los conocimientos, pero lo que falta son recursos y voluntad política. Ha llegado el momento de aplicar de forma generalizada a la seguridad vial el enfoque de los sistemas de seguridad. Se necesita una visión ambiciosa de la seguridad vial a escala mundial, regional y nacional.

44. Los montos de la financiación para la seguridad vial aún no guardan proporción con la magnitud del problema, y es preciso redoblar los esfuerzos para recabar apoyo financiero adicional para proyectos de seguridad vial. En particular, las intervenciones en la infraestructura vial destinadas al mejoramiento de la seguridad siguen planteando grandes dificultades para los países en desarrollo, donde los resultados de la insuficiencia de las inversiones se ponen claramente de manifiesto cuando se contraponen a los beneficios sociales elevados de las intervenciones encaminadas a aumentar la seguridad. El Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial es un instrumento importante para movilizar el apoyo que se necesita con tanta urgencia.

45. La primera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial brindará a los Estados Miembros y a todos los interesados en la seguridad vial en el mundo una oportunidad sin precedentes para reforzar su compromiso e intensificar su colaboración mediante la elaboración de planes de acción y la identificación de las próximas medidas que se deberán adoptar para hacer frente a esta crisis mundial.

46. **Por consiguiente, se recomienda que la Asamblea General:**

a) **Reafirme su compromiso de hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo;**

b) **Exhorte a los organismos del sistema de las Naciones Unidas y a otros asociados clave a que mantengan e intensifiquen su cooperación en el contexto del Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial;**

c) **Aliente a los Estados Miembros a que sigan utilizando el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* como marco para las iniciativas de seguridad vial y sigan aplicando sus recomendaciones, incluida la de que se adopte un enfoque basado en sistemas para la seguridad vial;**

d) **Inste a los Estados Miembros a que elaboren estrategias y planes de acción sobre seguridad vial, señalando que esos programas deben considerarse medidas eficaces en función del costo e inversiones beneficiosas para los gobiernos y otras organizaciones, y a que establezcan objetivos ambiciosos y mensurables para esos planes y estrategias, con arreglo a las recomendaciones del proyecto “Improving global road safety: setting regional and national road traffic casualty reduction targets”. En esos planes se habrá de adoptar una perspectiva amplia de la prevención de las lesiones provocadas por accidentes de tránsito, prestando particular atención a las necesidades de seguridad de los usuarios vulnerables de las carreteras, incluso mediante el mejoramiento del transporte público y la creación de un espacio para peatones y ciclistas en las calzadas;**

e) **Aliente a los Estados Miembros a que mejoren sus sistemas nacionales de datos de accidentes de tránsito estableciendo sistemas eficaces de vigilancia de las lesiones en el sector de la salud y sistemas policiales mejorados de datos de accidentes de tránsito para que sea posible determinar la magnitud y las características del problema y los de usuarios de las carreteras que corren mayor peligro, señalar los lugares peligrosos y cuantificar las pérdidas económicas;**

f) **Aliente a los Estados Miembros a que vigilen los progresos realizados en la seguridad vial, utilizando los resultados y poniendo en práctica las recomendaciones del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial*, en particular respecto de la protección de los usuarios vulnerables de la vía pública;**

g) **Aliente a los Estados Miembros a que presten especial atención al aumento de la capacidad del organismo directivo; aborden los factores de riesgo, como la velocidad inadecuada o excesiva, la conducción en estado de ebriedad, el hecho de no usar cinturones de seguridad ni sillas protectoras para niños, el no usar cascos protectores; las normas de seguridad de los vehículos y el aumento de la seguridad de los parques de vehículos; así como el desarrollo de infraestructuras más seguras, entre otras cosas mediante la promulgación y el cumplimiento de leyes amplias, la realización de las campañas de sensibilización que sean necesarias y la instauración de métodos adecuados para supervisar y evaluar las actuaciones que se lleven a cabo;**

h) **Aliente a los Estados Miembros a que introduzcan auditorías obligatorias de la seguridad vial, inspecciones y programas de calificaciones de la seguridad en las etapas fundamentales de la planificación, el diseño y la aplicación de todas las infraestructuras viales, y a que aumenten la capacidad humana para llevar a cabo esas actividades;**

i) **Invite a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que se adhieran a la Convención sobre la Circulación Vial (1968) y la Convención sobre la Señalización Vial (1968) y a que las apliquen con el fin de contribuir a las estrategias fundamentales para el aumento de la seguridad vial en sus países;**

j) **Aliente a los Estados Miembros a que sigan intensificando el diálogo intersectorial sobre la prevención de lesiones causadas por accidentes de tránsito y a que presten apoyo a las medidas encaminadas a mejorar la colaboración intersectorial en las iniciativas de seguridad vial;**

k) **Aliente a los Estados Miembros a que elaboren mecanismos sostenibles para financiar sus programas nacionales de seguridad vial;**

l) **Aliente a las comunidades internacionales de desarrollo y seguridad vial a que apoyen los proyectos de seguridad vial, en particular en países de ingresos bajos y medianos;**

m) **Aliente a los bancos de desarrollo y a los organismos de financiación a que incluyan componentes de seguridad vial en los proyectos de infraestructuras de carreteras que financian y a que exijan auditorías obligatorias de la seguridad vial, inspecciones y programas de calificaciones de la seguridad en las etapas fundamentales de la planificación y el diseño de todos los proyectos viales financiados con las ayudas;**

n) **Reconozca la importancia del Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial como medio de aumentar los recursos necesarios para atender los problemas que plantea la seguridad vial en los países de ingresos bajos y medianos; reconozca la importante contribución de Bloomberg Philanthropies y de la Iniciativa Mundial de Seguridad Vial; y exhorte a que se incrementen las inversiones en seguridad vial de acuerdo a esos lineamientos; y aliente a que se creen nuevos mecanismos innovadores de financiación con la participación de los sectores público y privado;**

o) **Aliente a los Estados Miembros a que redoblen sus esfuerzos por mejorar los sistemas de atención prehospitalaria, la atención de emergencia de traumatismos y los servicios de rehabilitación en sus países;**

p) **Exhorte a los Estados Miembros a que prosigan las campañas de concienciación acerca de la seguridad vial en los planos internacional y nacional mediante la organización de actividades de promoción y la intensificación de las actividades en curso, en particular alentando a que se observe el Día Mundial en recuerdo de las víctimas de los accidentes de tráfico e invitando a la OMS, en colaboración con las comisiones regionales, a que organice la segunda Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial;**

q) **Aliente a los Estados Miembros a que participen en la próxima conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial que se celebrará en Moscú los días 19 y 20 de noviembre de 2009, y a que apoyen los esfuerzos destinados a establecer una década de acción para la seguridad vial en los próximos 10 años, hasta 2020, con el compromiso de detener y empezar a invertir la tendencia actual de aumento del número de víctimas de accidentes de tránsito;**

r) **Pida al Secretario General que le presente un informe al respecto en su sexagésimo sexto período de sesiones.**