



Asamblea General

Distr. limitada
10 de julio de 2026
Español
Original: inglés

Octogésimo período de sesiones

Tema 12 del programa

Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Proyecto de resolución presentado por la Presidencia de la Asamblea General

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

La Asamblea General

Aprueba la declaración titulada “Declaración de progresos 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.

Anexo

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

Ampliar la gobernanza, la financiación y la implementación a fin de reducir a la mitad, para 2030, las muertes y lesiones causadas por el tráfico

Los Jefes de Estado y de Gobierno y representantes de alto nivel, reunidos en las Naciones Unidas en Nueva York los días 20 y 21 de julio de 2026 con motivo de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo,

Reafirmamos nuestro compromiso con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible¹ y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible, en particular la meta 3.6, de reducir a la mitad, para 2030, el número de muertes y lesiones causadas por colisiones de tráfico en el mundo, la meta 11.2, de proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, y la meta 9.1, de desarrollar infraestructuras fiables, sostenibles, resilientes y de calidad, incluidas infraestructuras regionales y transfronterizas, para apoyar el desarrollo económico y el bienestar humano, haciendo especial hincapié en el acceso asequible y equitativo para todos, reconociendo que la seguridad vial es fundamental para el desarrollo sostenible y contribuye al progreso en las dimensiones económica, social y ambiental,

Recordamos las resoluciones de la Asamblea General relativas al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, incluida la resolución [74/299](#), de 31 de agosto de 2020, en la que la Asamblea proclamó el período 2021-2030 Segundo Decenio de

¹ Resolución [70/1](#).



Acción para la Seguridad Vial, que tendría por meta prevenir para 2030 las muertes y lesiones causadas por el tráfico en al menos un 50 %, y las resoluciones [76/294](#), de 30 de junio de 2022, y [78/290](#), de 24 de junio de 2024, que reafirmaron esta meta y pidieron que se reforzaran la implementación, la gobernanza, la financiación y la rendición de cuentas, y acogemos con beneplácito la declaración política aprobada en la primera reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, celebrada en 2022, en la que los Estados Miembros se comprometieron a intensificar la acción de conformidad con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, guiándose por la información empírica, los datos, la tecnología y las mejores prácticas, y solicitaron que se presentaran informes periódicos sobre los progresos realizados que sirvieran de base para esta reunión de alto nivel,

Encomiamos a la Organización Mundial de la Salud por su función de liderazgo en la prevención de las lesiones causadas por el 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,

Encomiamos al Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial por su liderazgo y contribución a la movilización del compromiso político y la promoción de la seguridad vial en el mundo, y las contribuciones del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, las comisiones regionales de las Naciones Unidas y otras entidades pertinentes de las Naciones Unidas, en el marco de sus respectivos mandatos, incluidos el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos y el Foro Mundial para la Seguridad Vial, para ayudar a los Estados Miembros a fomentar la seguridad vial, entre otras cosas mediante actividades de promoción de alto nivel, la cooperación regional, la creación de capacidad y la elaboración y promoción de normas, estándares y buenas prácticas,

Tomamos nota de la Cuarta Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Marrakech (Marruecos) del 18 al 20 de febrero de 2025, y sus resultados, incluida la aprobación de la Declaración de Marrakech y los compromisos nacionales renovados de acelerar las medidas encaminadas a lograr el objetivo de reducir a la mitad, para 2030, el número de muertes y lesiones en la carretera en el mundo, y reconocemos la importancia de la Declaración de Moscú aprobada en la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, en 2009², 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,

Tomamos nota también del informe del Secretario General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo³, en el que se resalta que las lesiones causadas por el tráfico siguen siendo uno de los problemas más importantes para la salud y el desarrollo en el mundo, que los progresos para alcanzar la meta de 2030 son insuficientes y desiguales, y que las lesiones causadas por el tráfico siguen siendo una de las principales causas de muerte entre los niños y jóvenes de 5 a 29 años y la 12ª causa de muerte en el conjunto de todos los grupos de edad, provocan cada año millones de lesiones graves y secuelas permanentes e imponen considerables costos sociales y económicos, y que el 92 % de las muertes se registra en países de ingreso bajo y mediano, aunque ningún país está exento de esa carga,

² [A/64/540](#), anexo.

³ [A/80/638](#).

Tomamos nota además del quinto *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* de la Organización Mundial de la Salud, en el que se evaluaron los progresos realizados por los Estados Miembros durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, y reconocemos 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 colisiones de tráfico y 10 Estados Miembros⁴ alcanzaron de forma encomiable la meta de reducción del 50 % de muertes causadas por el tráfico durante ese período,

Reconocemos la importancia de promover la innovación en la seguridad vial, por ejemplo mediante galardones, premios, mecanismos de reconocimiento y otras iniciativas pertinentes que alienten los proyectos científicos y técnicos y faciliten el intercambio de las mejores prácticas, y encomiamos, a este respecto, la Alta Decisión de Su Majestad el Rey Mohammed VI de crear el Premio Internacional Mohammed VI de Seguridad Vial, que se otorgará en cada Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial,

Reconocemos también que los sistemas de transporte sostenibles —entre los que se cuentan la circulación segura de peatones y ciclistas, el transporte público por carretera de gran calidad, los vehículos seguros, la infraestructura segura y resiliente y la gestión adecuada de la velocidad— son fundamentales para mejorar la seguridad vial, al tiempo que contribuyen a la salud pública, la equidad, la inclusión social, el desarrollo económico, la resiliencia de las cadenas de suministro, la acción climática y la sostenibilidad ambiental, y que las muertes y lesiones graves evitables no son un costo aceptable de la movilidad,

Recordamos la proclamación del Decenio de las Naciones Unidas del Transporte Sostenible⁵ (2026-2035) y su plan de actividades, y reconocemos que la seguridad vial y el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 son componentes esenciales del transporte sostenible, que requieren una planificación integrada que abarque tanto el transporte de pasajeros como el de carga, la armonización con la planificación urbana y del uso de la tierra, y la coordinación con las políticas de salud, educación, energía, medio ambiente y clima,

Reconocemos que los países se encuentran en fases diferentes de desarrollo en lo que respecta a los sistemas de seguridad vial, la capacidad institucional y la disponibilidad de datos en esa esfera, y que para lograr mejoras duraderas es necesario combinar principios comunes con una aplicación gradual y adaptada al contexto, respaldada por la cooperación internacional, la financiación sostenible, el desarrollo de la capacidad y las alianzas inclusivas,

Reconocemos también que para mejorar la seguridad vial se necesita responsabilidad compartida, es decir que los Gobiernos tienen la responsabilidad de adoptar medidas de reglamentación y hacerlas cumplir, así como de educar al público, y los usuarios de la vía pública deben cumplir las normas y actuar de manera responsable, mientras que los responsables del diseño, el funcionamiento y la reglamentación del sistema de transporte por carretera desempeñan un papel central a la hora de garantizar la seguridad, y que los sistemas deberían diseñarse y gestionarse de manera que se reduzca la exposición al riesgo de lesiones mortales y graves y se garantice que el error humano, el incumplimiento de las normas y otros comportamientos humanos previsibles no den lugar a lesiones mortales y graves, y que podrían emplearse otras estrategias eficientes, como requisitos mínimos de visión para los conductores de vehículos motorizados y vehículos de motor de dos y tres

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

⁵ Resolución 78/148.

ruedas y campañas nacionales de seguridad vial, entre otras cosas para fomentar el comportamiento sin distracciones en la carretera,

Reconocemos además que los Gobiernos tienen la responsabilidad primordial de mejorar la seguridad vial, y que el mejoramiento de la seguridad vial exige rendición de cuentas y es una responsabilidad compartida por todos los sectores de la sociedad, incluidos el gobierno a todos los niveles, el sector privado, la sociedad civil, el mundo académico, los movimientos juveniles, las organizaciones filantrópicas, el sistema de las Naciones Unidas y los usuarios de la vía pública, cuyas decisiones influyen en la seguridad del sistema de transporte por carretera,

Por lo tanto, nos comprometemos a ampliar y acelerar la implementación durante el resto del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y a emprender las siguientes acciones:

1. Reafirmar la meta mundial de reducir las muertes y lesiones causadas por el tráfico en al menos un 50 % para 2030 y comprometerse a tomar las medidas necesarias para alcanzar los objetivos, como introducir metas nacionales mensurables, entre otras cosas en lo que respecta a las muertes y lesiones graves;

2. Esforzarse por alcanzar esta meta mediante la reducción acelerada del número de muertes y lesiones graves, poniendo el acento en la reducción de los riesgos para los usuarios de la vía pública en situaciones de vulnerabilidad, incluidos los peatones, los ciclistas y los usuarios de vehículos de motor de dos y tres ruedas, y prestando especial atención a la protección de los niños, los jóvenes, las personas de edad y las personas con discapacidad, y los usuarios ocupacionales de la vía pública, incluidos los recuperadores de residuos, que se ven afectados de manera desproporcionada;

3. Comprometerse a reforzar el desempeño en la esfera de la seguridad vial y la armonización de los sistemas de movilidad y transporte, cuando corresponda, y reducir progresivamente la exposición al riesgo de lesiones mortales y graves en todo el sistema de transporte por carretera mediante medidas que abarquen todo el sistema, como la infraestructura segura, las velocidades seguras, los vehículos seguros, el uso seguro, la respuesta segura tras las colisiones y la promoción de un transporte seguro y sostenible;

4. Afirmar que ninguna muerte ni lesión grave en las carreteras es aceptable y comprometerse a transformar progresivamente los sistemas de transporte por carretera aplicando un enfoque de sistema seguro y otras estrategias eficientes que generen una reducción del número de muertes y lesiones;

5. Establecer o designar un organismo principal nacional o entidad equivalente, considerando las circunstancias nacionales, que tenga la facultad legal de coordinar la seguridad vial en todo el gobierno, incluidos los datos, la planificación, la implementación, el seguimiento y la presentación de informes, apoyado por la cooperación regional y mundial, y que rinda cuentas al respecto;

6. Garantizar que ese organismo reciba financiación pública nacional previsible y sostenible, mediante partidas presupuestarias específicas, y tenga la capacidad humana y técnica adecuada para desempeñar sus funciones;

7. Garantizar que ese organismo ejerza un liderazgo visible en el ámbito de la seguridad vial en el gobierno y la sociedad, entre otras cosas informando sobre los riesgos, promoviendo políticas con base empírica y fomentando la rendición de cuentas entre todos los actores del sistema, y que tenga las facultades y la financiación para conseguir resultados y la obligación de rendir cuentas al respecto;

8. Apoyar mecanismos eficaces de coordinación interministerial, en particular entre las carteras de transporte, salud, policía, hacienda, educación y medio ambiente y las autoridades, que tengan funciones y responsabilidades claramente definidas y la capacidad necesaria para garantizar la coherencia entre las políticas, los planes y la implementación;

9. Adoptar y aplicar estrategias nacionales de seguridad vial financiadas, teniendo en cuenta las circunstancias y prioridades nacionales, con metas, plazos, presupuestos y marcos de rendición de cuentas claros, entre otras cosas, que abarquen la ingeniería, la aplicación de la normativa, la educación y la atención de emergencia, se basen en datos y se ajusten a las prioridades nacionales de desarrollo más generales;

10. Alentar la integración de la seguridad vial en la planificación del desarrollo a nivel nacional, regional y local, incluidas las políticas de transporte, salud, educación, clima, medio ambiente y urbanismo, y el funcionamiento eficaz de los mecanismos de coordinación en todos los niveles de gobierno;

11. Reforzar los arreglos de gobernanza a nivel nacional, regional y local, reconociendo que, en los sistemas descentralizados, la implementación eficaz puede requerir organismos principales o entidades equivalentes que cuenten con las facultades necesarias y el respaldo de marcos, orientación y supervisión a nivel nacional;

12. Garantizar que el sistema de las Naciones Unidas implemente sistemas de gestión de la seguridad vial, en particular en lo que respecta a la seguridad del parque de vehículos y del personal;

13. Comprometerse a establecer sistemas nacionales de datos y capacidad nacional de presentación de informes o reforzar los existentes, reconociendo que el seguimiento a nivel mundial depende de que se disponga de datos nacionales oportunos, fiables, comparables e interoperables sobre las muertes y lesiones graves causadas por el tráfico, los factores de riesgo, las intervenciones y el desempeño en lo relativo a la seguridad;

14. Establecer sistemas nacionales de datos, información y seguimiento de las lesiones causadas por el tráfico, o reforzar progresivamente los existentes, con el fin de respaldar la planificación, la implementación y el seguimiento, incluso mediante la integración de fuentes de datos policiales, de salud y de otras fuentes administrativas pertinentes, y el uso de definiciones, clasificaciones y metodologías acordadas a nivel internacional, pero adaptadas al contexto y la capacidad nacionales;

15. Promover un enfoque secuencial para el desarrollo de los sistemas de datos, pasando de indicadores básicos y sólidos a sistemas más completos e integrados con el tiempo, en consonancia con la capacidad y las prioridades nacionales;

16. Invertir adecuadamente en los sistemas nacionales de investigación y conocimiento, incluidas las universidades y las instituciones de investigación, con el fin de reforzar la capacidad nacional para generar datos empíricos, fundamentar las políticas y la implementación, y fomentar la conciencia y la implicación sostenidas respecto a los retos que plantea la seguridad vial;

17. Alentar a los Estados Miembros que hayan logrado mejores resultados en el ámbito de la seguridad vial a que compartan sus mejores prácticas con otros países, facilitando así el intercambio de conocimientos y permitiendo la creación de capacidad para alcanzar colectivamente el objetivo mundial de las Naciones Unidas sobre seguridad vial;

18. Aplicar un enfoque integral de la gestión de la velocidad basado en principios compartidos de tolerancia humana a las lesiones, reconociendo que la

velocidad de supervivencia varía en función del entorno vial, el tipo de colisión y el usuario de la vía pública, y que el riesgo de sufrir lesiones mortales o graves viene determinado por la energía cinética;

19. Comprometerse a alinear progresivamente los límites de velocidad, el diseño de las carreteras y el uso de la tierra, las normas de tráfico y la señalización vial, las tecnologías de diseño de vehículos y los sistemas de control del cumplimiento con las velocidades de supervivencia, de acuerdo con el contexto y la capacidad nacionales, garantizando al mismo tiempo que se respeten en la práctica;

20. Garantizar que la infraestructura vial se planifique, diseñe y opere de manera que se eviten las lesiones mortales y graves, y que las redes de carreteras y calles se desarrollen de forma compatible con los principios de planificación urbana y uso de la tierra seguros y sostenibles, entre otras cosas mediante infraestructura peatonal y pasos a nivel seguros y accesibles, sobre todo en las zonas urbanas y los alrededores de las escuelas, y mediante medidas para pacificar el tráfico, medianas de separación, arcenes seguros y la gestión de entornos de alto riesgo, y que esa infraestructura se diseñe de acuerdo con los reglamentos nacionales y las normas mínimas de seguridad y directrices técnicas reconocidas internacionalmente;

21. Garantizar que los sistemas de transporte público por carretera, incluidos los sistemas rápidos por autobús y otros similares, sean seguros, asequibles, accesibles e inclusivos, también para los niños, las personas de edad y las personas con discapacidad, y que estén diseñados con acceso seguro para que los usuarios de la vía pública no queden expuestos al tráfico de alta velocidad al acceder a los servicios;

22. Institucionalizar las auditorías independientes de la seguridad vial como componente del ciclo de vida de los proyectos de infraestructura —que abarca la fase de diseño, la fase previa a la puesta en servicio y la fase de funcionamiento— para detectar y subsanar de forma sistemática los peligros viales antes y después de la puesta en servicio, basándose en metodologías de auditoría reconocidas internacionalmente adaptadas a los contextos y la capacidad nacionales;

23. Promover la construcción y el mantenimiento de carreteras más seguras en los alrededores de las escuelas y entornos de transporte adaptados a los niños mediante la gestión adecuada de la velocidad, infraestructura peatonal, medidas para pacificar el tráfico, educación sobre seguridad vial y control del cumplimiento de la normativa;

24. Garantizar que los vehículos ofrezcan un alto nivel de desempeño en lo que respecta a la seguridad, entre otras cosas mediante la información al consumidor, como los programas de evaluación de vehículos nuevos, mediante el control de las importaciones y exportaciones de vehículos usados y mediante la aplicación de reglamentos, normas y mejores prácticas en materia de seguridad vehicular acordadas a nivel internacional, teniendo en cuenta las circunstancias nacionales;

25. Poner en uso tecnologías de seguridad de eficacia comprobada que fomenten el comportamiento seguro y reduzcan el riesgo de lesiones, y apoyar el desarrollo y la difusión de nuevas tecnologías de seguridad en condiciones convenidas de mutuo acuerdo con los países en desarrollo;

26. Adoptar legislación relativa a los factores de riesgo clave y hacerla cumplir, con el respaldo de infraestructura idónea, tecnologías de vehículos armonizadas a nivel internacional y un diseño de sistemas que hagan que el comportamiento seguro sea el resultado esperado y por defecto;

27. Desarrollar una cultura de la seguridad en la población, lo que incluye el uso de equipo de protección personal por parte de los conductores y también de los

pasajeros, como cinturones de seguridad, cascos, indumentaria de protección, guantes y botas, y airbags personales, respetando a los demás usuarios en la carretera, especialmente aquellos que se encuentran en situaciones de vulnerabilidad, y anticipándose a los errores de otros usuarios de la vía pública;

28. Reforzar los sistemas de respuesta tras las colisiones, entre otras cosas garantizando que los pacientes accedan a tiempo a hospitales, atención de urgencia y traumatológica, rehabilitación y cuidados a largo plazo adecuados, incluso desarrollando redes de derivación de pacientes y sistemas de transporte, teniendo en cuenta las necesidades específicas de las personas con discapacidad como consecuencia de las lesiones causadas por colisiones de tráfico;

29. Alentar la gestión de los accidentes de tráfico graves o los accidentes con un gran número de víctimas mediante un centro integrado de operaciones de emergencias de salud pública, u otros mecanismos adecuados, para fomentar la coordinación y la colaboración sistemáticas entre las organizaciones pertinentes a todos los niveles;

30. Abordar los retos de la seguridad vial relacionados con los vehículos de motor de dos y tres ruedas adoptando un enfoque integral, que incluya una infraestructura más segura, entornos con límites de velocidad más bajos, el uso de cascos protectores de calidad certificada que cumplan las normas reconocidas a nivel nacional, una mejor protección de los conductores, educación y formación, la seguridad vehicular y la promoción de alternativas de movilidad segura y sostenible;

31. Reconocer las pruebas sólidas y uniformes a nivel mundial que demuestran que la acción integral y sostenida para abordar los principales factores de riesgo conductuales, como el exceso de velocidad, la conducción bajo los efectos del alcohol y otras sustancias psicoactivas, incluido el consumo de drogas y el uso de medicamentos, el desacondicionamiento físico, la conducción distraída y el uso de dispositivos distractores, y la no utilización de cascos, cinturones de seguridad y sistemas de retención infantil, se cuenta entre los medios más eficaces y eficientes en función de los costos para reducir significativamente el número de muertes y lesiones graves causadas por el tráfico, y reafirmar la importancia de aplicar y hacer cumplir leyes con base empírica, respaldadas por normas de seguridad infraestructural y vehicular, incluida la puesta en uso de sistemas avanzados de asistencia al conductor, como la automatización de vehículos y otras tecnologías de seguridad avanzadas;

32. Promover la educación sobre seguridad vial, la cultura de la seguridad, los conocimientos básicos sobre salud y la concienciación, por ejemplo a través de las escuelas, las comunidades, los lugares de trabajo y las plataformas digitales, y alentar la participación significativa de la juventud y las comunidades locales en el diseño y la implementación de iniciativas de seguridad vial;

33. Alentar a las organizaciones, incluidos los actores del sector privado, a que implementen políticas y sistemas de gestión de la seguridad vial en todas sus operaciones, parques de vehículos y cadenas de suministro, entre otras cosas mediante la gestión segura del riesgo vial ocupacional, la adquisición responsable de vehículos y servicios de transporte y movilidad, y medidas para garantizar que los empleados y contratistas usen el sistema de transporte de forma segura, evitando incentivos que den lugar a comportamientos de riesgo;

34. Alentar a las organizaciones cuyos modelos de negocio dependen del transporte por carretera, incluidos los prestadores de servicios de logística, entrega y movilidad, a que integren la seguridad vial en sus operaciones principales y gestión del desempeño, y a que den prioridad a la seguridad en el diseño y la prestación de sus servicios;

35. Apoyar la capacidad de los gobiernos locales y regionales para gestionar la velocidad, garantizar una infraestructura segura, incluida la señalización adecuada, e integrar la seguridad vial en la planificación urbana y la prestación de servicios urbanos;

36. Garantizar que la seguridad vial se financie como responsabilidad pública fundamental a través de los presupuestos públicos nacionales, con recursos adecuados y sostenidos, acordes con la magnitud del problema, complementados, según corresponda, por mecanismos de financiación internacionales, nacionales y locales;

37. Aumentar la inversión en seguridad vial en todos los sectores, reconociendo que los niveles actuales de financiación a escala mundial siguen siendo insuficientes en relación con la carga de salud, social y económica que suponen las lesiones causadas por el tráfico y las metas de los Objetivos de Desarrollo Sostenible;

38. Integrar la seguridad vial en las decisiones relativas a las finanzas públicas y las inversiones en transporte e infraestructura, incluso a través de los procesos de planificación, evaluación y presupuestación;

39. Garantizar que todos los proyectos de infraestructura vial y de transporte financiados con recursos nacionales e internacionales cumplan las normas mínimas de seguridad y contribuyan a reducir la exposición al riesgo de lesiones mortales y graves, incluso para los usuarios de la vía pública que se encuentren en situaciones de vulnerabilidad, y se atengan a la reglamentación nacional aplicable y las normas de seguridad vial reconocidas internacionalmente a lo largo del ciclo de vida de los proyectos;

40. Reforzar las medidas de protección, las normas y los mecanismos de rendición de cuentas para prevenir la construcción o la mejora de infraestructura que exponga a los usuarios de la vía pública a riesgos inaceptables y para garantizar que la seguridad se tenga en cuenta sistemáticamente a lo largo del ciclo de vida del proyecto;

41. Alentar a los Estados Miembros y otros interesados pertinentes a que aprovechen y refuercen diversos mecanismos de financiación, incluidas fuentes públicas, privadas, filantrópicas e internacionales, y a que amplíen y diversifiquen las contribuciones para movilizar recursos sostenibles, entre ellos el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, destinados a intervenciones de seguridad vial con base empírica y al desarrollo de la capacidad en ese ámbito, sobre todo en los países de ingreso bajo y mediano;

42. Exhortar a los Estados Miembros a que informen periódicamente sobre los progresos en la aplicación de las estrategias nacionales de seguridad vial y el cumplimiento de los compromisos conexos, incluido el progreso para alcanzar las metas nacionales relativas a las muertes y lesiones graves, y a que lo hagan participando en el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial* de la Organización Mundial de la Salud;

43. Alentar a que se integre la seguridad vial en los informes nacionales sobre desarrollo sostenible, incluidas las agendas relativas al clima, la salud y el desarrollo urbano, para garantizar la coherencia y la visibilidad en todos los ámbitos normativos, y promover la transversalización de las consideraciones relativas a la seguridad vial en las políticas de transporte sostenible, infraestructura resiliente, sostenibilidad ambiental e inclusión social, reconociendo la contribución transversal de la seguridad vial a la implementación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y al logro de múltiples Objetivos de Desarrollo Sostenible;

44. Alentar la participación activa del sector privado, la sociedad civil, el mundo académico, los movimientos juveniles, los voluntarios y el voluntariado

formales e informales y las comunidades en la promoción de la seguridad vial, la concienciación y el apoyo a la rendición de cuentas por el cumplimiento de los compromisos;

45. Solicitar al sistema de las Naciones Unidas, liderado por la Organización Mundial de la Salud y con el apoyo de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, que siga apoyando a los Estados Miembros, reforzando el seguimiento y la presentación de informes a nivel mundial y facilitando el intercambio de conocimientos y buenas prácticas;

46. Alentar a los Estados Miembros que aún no lo hayan hecho a que consideren la posibilidad de pasar a ser Partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relativos al tráfico y la reglamentación vehicular, y de aplicar y promover sus disposiciones en favor de la seguridad vial;

47. Resolver traducir los compromisos en mejoras mensurables del desempeño y los resultados relativos a la seguridad, e incorporar la seguridad vial como componente básico del desarrollo sostenible y el bienestar humano;

48. Decidir examinar los progresos a través de los procesos establecidos de la Asamblea General para la presentación de informes y llevar a cabo otro examen exhaustivo a más tardar en 2030.
