



Asamblea General

Sexagésimo octavo período de sesiones

82^a sesión plenaria

Jueves 10 de abril de 2014, a las 10.00 horas

Nueva York

Documentos oficiales

Presidente: Sr. Ashe (Antigua y Barbuda)

En ausencia del Presidente, el Sr. Khiari (Túnez), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.

Se abre la sesión a las 10.15 horas.

Tema 12 del programa

Crisis de seguridad vial en el mundo

Nota del Secretario General (A/68/368)

Proyecto de resolución (A/68/L.40)

El Presidente interino (*habla en árabe*): Tiene ahora la palabra el representante de la Federación de Rusia para presentar el proyecto de resolución A/68/L.40.

Sr. Kiryanov (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): La seguridad vial ha sido y sigue siendo una de las cuestiones más apremiantes de hoy en día. Las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito son una amenaza grave para la salud mundial e inciden de manera muy negativa en el progreso social y económico y el desarrollo sostenible.

La inclusión de la seguridad vial en el programa de la Asamblea General ha contribuido a que la comunidad internacional entienda mejor la magnitud del problema y, en consecuencia, ha llevado a una aceleración de las medidas gubernamentales y a un mayor apoyo de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales a los niveles nacional, regional y mundial. En ese sentido, cabe destacar la función crucial de la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada

en Moscú en 2009, que revistió suma importancia. En la declaración de Moscú aprobada al término de la Conferencia se invitaba a los Estados Miembros a declarar 2011-2020 el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Las resoluciones 64/255 y 66/260, aprobadas en 2010 y 2012, respectivamente, por iniciativa de la Federación de Rusia, desencadenaron el lanzamiento en el marco del Decenio de una campaña a gran escala para estabilizar y reducir el índice mundial de víctimas a causa de los accidentes de tránsito. Las medidas selectivas de la comunidad internacional para reducir las lesiones debidas a los accidentes de tránsito ya han dado resultados positivos. Por ello, en los últimos años, hemos observado en varios países una tendencia a la baja en ese sentido. Una cooperación constante en ese ámbito no solo evitará centenares de miles de muertes en la carretera, sino que además contribuirá a un progreso social y económico mundial y sostenible.

Garantizar la seguridad vial es un aspecto importante de la aplicación efectiva de los objetivos internacionales de desarrollo, incluidos los relativos a la esfera del transporte sostenible. Esperamos que el acceso universal a sistemas de transporte seguros, asequibles y ambientalmente racionales se reconozca como una de las prioridades de la agenda mundial para el desarrollo después de 2015. Ese objetivo puede entrañar el desarrollo de sistemas de transporte sostenible, que lleven en particular a un mejor acceso a los servicios de transporte, a la estabilización y a una mayor reducción del índice previsto de víctimas a causa de accidentes de tránsito en

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y de la interpretación de los demás discursos. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y se enviarán firmadas por un miembro de la delegación interesada e incorporadas en un ejemplar del acta, al Jefe del Servicio de Actas Literales, oficina U-506. Dichas correcciones se publicarán después de finalizar el período de sesiones en un documento separado.



todo el mundo, así como a una reducción drástica de las emisiones de gases de efecto invernadero.

También apoyamos los esfuerzos del Secretario General por reforzar la coordinación del sistema de las Naciones Unidas en relación con el transporte sostenible. Suponemos que en esos esfuerzos se tendrá en cuenta la seguridad vial y se le dará prioridad.

Por su parte, la Federación de Rusia reafirma su compromiso con los esfuerzos internacionales conjuntos para combatir la mortalidad y las lesiones en la carretera. Hoy, mi país emprende una serie de actividades en el marco de su programa de objetivos federales para la seguridad vial hasta 2020, entre ellas medidas para prevenir el comportamiento peligroso de los usuarios de las vías de tránsito, garantizar la seguridad vial para los niños, mejorar las condiciones técnicas de los vehículos, desarrollar sistemas de gestión del tránsito para vehículos y peatones y proporcionar asistencia a las víctimas de la carretera. En consecuencia, la disminución del riesgo en el transporte se ha duplicado.

Este otoño se celebrará en San Petersburgo el quinto congreso internacional sobre el tema “La seguridad en la carretera para la seguridad en la vida”, organizado por el Consejo de la Federación de la Asamblea Federal de la Federación de Rusia. Invitamos a las delegaciones de todos los países a participar en él.

Es un gran honor para nosotros presentar el proyecto de resolución titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” (A/68/L.40) a la Asamblea General para que lo examine. El proyecto de resolución se basa en las resoluciones pertinentes de la Asamblea General aprobadas en años anteriores. Refleja el progreso logrado por la comunidad internacional en materia de seguridad vial y tiene por objetivo fortalecer la cooperación multilateral en todos los grandes aspectos para reducir las lesiones causadas por accidentes de tránsito, que actualmente se consideran un desafío grave para la salud pública y el desarrollo socioeconómico en general. Es muy importante que en el proyecto de resolución se recalque que una respuesta enérgica a los desafíos mundiales en la seguridad vial es posible a través de una cooperación multilateral que incluya al sector privado y a las organizaciones no gubernamentales.

En el proyecto de resolución se valoran sumamente los esfuerzos emprendidos por las entidades de las Naciones Unidas, ante todo la Organización Mundial de la Salud (OMS), pero también las comisiones regionales, los bancos multilaterales de desarrollo y otras organizaciones internacionales. En el proyecto de resolución se

acogen con agrado las medidas adoptadas por los Estados Miembros para suscribir los instrumentos jurídicos internacionales pertinentes e introducir una legislación nacional integral sobre la seguridad vial, teniendo en cuenta los principales factores de riesgo.

Es de importancia capital que en el proyecto de resolución se inste a los Estados Miembros a que aborden los problemas de la seguridad vial a través de enfoques integrales, lo cual supone la introducción de sistemas eficientes de gestión de la seguridad vial, el fortalecimiento de la cooperación entre organismos y el desarrollo de estrategias públicas sobre seguridad vial acorde con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020).

En el proyecto de resolución se solicita a la OMS y a las comisiones regionales de las Naciones Unidas que sigan apoyando los esfuerzos por lograr los objetivos del Decenio de Acción, facilitando entre otras cosas la organización de la tercera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, prestando particular atención al mejoramiento de la seguridad de los niños en las vías de tránsito.

Se invita a la OMS a que continúe dando seguimiento a los progresos realizados en la consecución del objetivo del Decenio de Acción de estabilizar y reducir los accidentes de tránsito. A este respecto, en el proyecto de resolución se hace notar la importancia de las metas y los indicadores que servirán para medir los progresos de manera sistemática.

Se invita al Secretario General a que siga promoviendo la cooperación internacional eficaz en relación con los problemas de la seguridad vial, incluso en el contexto más amplio del transporte sostenible. En ese sentido se alienta a que se redoblen los esfuerzos para coordinar mejor las actividades del sistema de las Naciones Unidas en el ámbito del transporte sostenible. Se alienta a los Estados Miembros de las Naciones Unidas y a la comunidad internacional a que tengan debidamente en cuenta la seguridad vial al elaborar la agenda para el desarrollo después de 2015.

En el proyecto de resolución se acoge con beneplácito el ofrecimiento del Gobierno del Brasil de acoger la segunda conferencia mundial de alto nivel en 2015 con objeto de examinar los progresos conseguidos en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Deseamos éxito a nuestros colegas brasileños en la organización de ese importante foro.

El proyecto de resolución se trató detalladamente durante las consultas intergubernamentales, con la plena

participación de todas las partes interesadas. Tomamos nota con profunda satisfacción de que las negociaciones se celebraron en un clima constructivo de apertura y transparencia, que nos permitió llegar a un consenso.

Transmitimos nuestra sincera gratitud a todas las delegaciones que participaron en las negociaciones sobre el proyecto de resolución. En particular, quisiéramos dar las gracias a nuestros colegas de la OMS y a la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa por su importante contribución a nuestra labor.

Instamos a todas las delegaciones a que apoyen el proyecto de resolución e invitamos a los Estados Miembros a que lo patrocinen.

Sra. Yeoh (Malasia) (*habla en inglés*): Es un honor para mí comparecer ante la Asamblea en representación de Malasia. Quisiera aprovechar esta oportunidad para felicitar a la Federación de Rusia por haber dirigido los debates que llevaron a un proyecto de resolución concreto sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/68/L.40).

Nos estamos acercando rápidamente a la mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Este es el momento oportuno para proceder a una evaluación calculada. Sin lugar a dudas, se han logrado muchos éxitos y avances. Muchas naciones compartieron sus prácticas sobre los esfuerzos por reducir el número de víctimas de accidentes de tránsito. El Decenio de Acción ha dado más prominencia a la seguridad vial, ha motivado a más países a crear planes estratégicos u organismos coordinadores y ha alentado nuevas iniciativas importantes.

Malasia desea reafirmar su compromiso continuo con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y con los esfuerzos por reducir las lesiones causadas por los accidentes de tránsito. Estamos aumentando e intensificando continuamente nuestras iniciativas y programas de seguridad vial con ese fin, lo que ha llevado a una reducción del índice de mortalidad por cada 10.000 vehículos matriculados de 3,55 a 2,9 en el período de 2009 a 2013.

En mayo de 2013, Malasia celebró la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, durante la cual se organizaron a nivel nacional diversos programas de seguridad vial destinados a los peatones. Entre las actividades, el departamento de seguridad vial aprobó servicios peatonales, se organizaron concursos de dibujo de murales en las escuelas, se repintaron pasos de cebras desgastados y se pusieron en marcha programas de concienciación.

Malasia introdujo con éxito la educación vial en todas las escuelas primarias a partir de 2007 y ha

incluido una campaña de concienciación sobre la seguridad vial en sus programas de capacitación para el servicio nacional, con el objetivo de educar y concienciar a los jóvenes sobre la importancia de la seguridad vial. Malasia también ha puesto en marcha programas de promoción semanales dirigidos a los usuarios de la vía pública expuestos a un mayor riesgo, en particular los motociclistas, y a los peatones con el fin de aumentar el conocimiento y la concienciación de los actuales usuarios de las vías públicas. Ese esfuerzo se complementa con la sensibilización a través de diversos medios de comunicación, a saber, la televisión, la radio, la prensa y las redes sociales.

Consciente del valor de la participación de la comunidad, Malasia también ha puesto en marcha programas comunitarios de seguridad vial. Con el lema “Por la comunidad, para la comunidad”, todos los estados de Malasia van a trabajar con un distrito específico para proporcionar orientación y apoyo a las iniciativas de seguridad vial de esa comunidad.

A través de la cooperación entre el Instituto Malaio de Investigación sobre la Seguridad Vial y el Programa Mundial de evaluación de nuevos modelos de automóviles, el programa de evaluación de nuevos modelos de automóviles de la Asociación de Naciones de Asia Suroriental completó dos fases de pruebas de 25 modelos populares en el mercado de la región en 2013.

Dado que la seguridad vial es responsabilidad de todos, el Gobierno coopera activamente con el sector privado, las organizaciones no gubernamentales y el público en general para que participen y contribuyan a las iniciativas de seguridad vial. Consciente de la importancia de la participación pública, Malasia escucha en todo momento a esos grupos antes de la formulación de nuevas políticas de seguridad vial y les pide la opinión.

Debemos —y podemos— hacer mucho más. Una movilidad segura debe ser algo que todos podamos esperar, independientemente de si somos ricos o pobres, del norte o del sur. Todos debemos tener un acceso seguro a nuestras calles, igual que al agua potable o a la educación. Esto debe valer para todos, pero especialmente para nuestros niños.

En la Convención de las Naciones Unidas sobre los Derechos del Niño se declara de manera clara y específica que los niños deberían tener derecho a un entorno limpio y seguro. La Convención está en vigor desde hace más de 21 años, que es un plazo suficiente para que un niño haya nacido y llegado a la madurez amparado por su protección.

Sin embargo, en muchos países los derechos del niño siguen sin aplicarse en el trayecto de ida y vuelta de la escuela ni en las calles donde los niños juegan cerca del domicilio. Con este proyecto de resolución, la Asamblea aprobará la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial para 2015, a fin de centrarse en las necesidades y los derechos de los niños en nuestras calles y carreteras. El año que viene, centenares de organizaciones y centenares de miles de personas harán campaña para lograr que las vías sean más seguras para nuestros niños.

Debemos considerar prioritario el establecimiento de velocidades seguras en nuestras calles para proteger a todos los usuarios de la vía pública, especialmente los niños, promover un estilo de vida saludable y velar por que los ciudadanos puedan transitar a pie o en bicicleta de manera segura y cómoda. Debemos esforzarnos más para apoyar el concepto de la escuela segura y hacer de las comunidades escolares un lugar de empoderamiento para la acción local sobre el transporte seguro y sostenible. Debemos conferir a este programa la prioridad que merece e incorporarlo en los programas nacionales. En ese sentido, debe incluirse un objetivo de seguridad vial en los nuevos objetivos de desarrollo sostenible para después de 2015.

En mi función de Embajadora Mundial de la campaña Carreteras Seguras, me he reunido con muchas familias que han sufrido la pérdida de un hijo o de un padre en un accidente de tránsito. Cuando uno visita hogares y hospitales y ve de primera mano las repercusiones de esas tragedias y la manera en que sumen a las personas en el dolor y la desesperación, uno no se puede desvincular ni quedarse de brazos cruzados. Las víctimas de los accidentes de tránsito no han tenido una voz que las representara.

Eso está cambiando. Para apoyar el Decenio de Acción, la campaña Carreteras Seguras, encabezada por el Sr. Robertson y coordinada por el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial; la excelente labor que están llevando a cabo en todo el mundo los clubes automovilísticos de la Fédération internationale de l'automobile, dirigida por su Presidente, Sr. Jean Todt; y las resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas están poniendo de manifiesto la necesidad de que se actúe.

En mis visitas a muchos países, además de la tristeza y la pérdida, también he visto las muchas maneras en que se están aplicando soluciones y se está protegiendo la vida: la obligación de llevar casco en Viet Nam; los

nuevos carriles para bicicleta en Costa Rica; una nueva estrategia de seguridad vial en Camboya; proyectos piloto para rutas escolares más seguras en Sudáfrica; las grandes reducciones de muertes y lesiones que se están logrando en Rusia; y, en mi propio país, soluciones para el diseño de las carreteras y programas de pruebas de choque de automóviles, que demuestran el compromiso de Malasia con la seguridad vial.

Es fantástico que el Brasil se ofrezca a auspiciar la próxima Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que permitirá a ese país buscar maneras de garantizar una mayor seguridad vial. En los meses previos a la Conferencia Ministerial debemos ser ambiciosos con nuestras expectativas.

La seguridad vial requiere de una voz más enérgica en las Naciones Unidas. Necesitamos nuevas fuentes de financiación para apoyar la campaña de seguridad vial y necesitamos un nuevo impulso a favor de nuestro objetivo común para el Decenio de Acción, empezando por la inclusión de la seguridad vial en los objetivos posteriores a 2015. Entre todos debemos volver a comprometernos con ese desafío y trabajar juntos para que nuestras vías públicas sean más seguras.

Lord Robertson (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) (*habla en inglés*): Es un gran honor para mí representar en esta sesión de hoy al Reino Unido y quisiera dar las gracias al Gobierno de mi país por brindarme esta oportunidad.

Soy Presidente de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial. Como ex Secretario de Defensa del Reino Unido y Secretario General de la OTAN, creo que puedo hablar con cierta autoridad para calificar la masacre que se produce en las carreteras del mundo de algo parecido nada menos que a una guerra.

Desde la última vez que intervine en la Asamblea General hace seis años (véase A/62/PV.87), se ha avanzado mucho para unir al mundo en torno a la lucha contra las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito. Partiendo del liderazgo anterior de la Sultanía de Omán, la Federación de Rusia organizó la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en Moscú. Se proclamó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y se acordó un Plan Mundial para el Decenio. Quisiera rendir homenaje a todos aquellos que han trabajado para impulsar ese proceso.

Desde el inicio del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, en mayo de 2011, muchos países se han visto inspirados a redoblar sus esfuerzos para impedir

las lesiones causadas por los accidentes de tránsito. En una serie de países se han puesto en marcha nuevas estrategias nacionales y, según estimaciones de Bloomberg Philanthropies, más de 1.500 millones de personas están actualmente protegidas por nuevas leyes de seguridad vial en los países donde se ha puesto en marcha. Con el apoyo de la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad, en Latinoamérica y el Asia Sudoriental se han creado programas para realizar choques de prueba entre vehículos a fin de alentar a los consumidores a que exijan coches seguros. Actualmente se están utilizando las evaluaciones de seguridad en algunos proyectos financiados por el Banco Mundial para influir en el diseño de las carreteras.

Sin embargo, debo decir que aún no hemos llegado tan lejos como algunos de nosotros habríamos querido o, ciertamente, esperado. En 2010, cuando la Asamblea General estableció el Decenio de Acción, más de 100 países aprobaron el objetivo de estabilizar y, posteriormente, reducir el número de muertes debidas a accidentes de tránsito para 2020. No obstante, seguimos sin ver los niveles de cooperación internacional o de liderazgo político o disposición de recursos que son necesarios para lograr realmente ese objetivo. Por lo tanto, felicito al Brasil por ofrecerse a acoger la Conferencia Ministerial de examen de mitad de periodo. Será una importante oportunidad para reiterar el compromiso respecto del Decenio de Acción, para forjar nuevas asociaciones entre los países, tanto en las regiones como con los donantes filantrópicos y las empresas, y para generar el impulso necesario a fin de lograr progresos reales en la segunda mitad del Decenio de Acción.

En el último informe de la Organización Mundial de la Salud sobre la situación mundial se muestra una línea divisoria muy clara entre los países de altos ingresos, en los que las cifras de las muertes debidas a accidentes de tránsito están reduciéndose, y el resto del mundo. Por consiguiente, la cooperación entre los países que han desarrollado conocimientos concretos sobre seguridad vial y los que necesitan asistencia debe ser una prioridad. La necesidad de hallar medios de cooperación fue un tema que planteó la Presidenta del Brasil, Sra. Rousseff, cuando el Primer Ministro del Reino Unido, Sr. David Cameron, visitó el país el año antepasado, y es claramente importante para numerosos países del Grupo de los 20 que están experimentando una rápida motorización.

Mejorar la seguridad vial puede parecer una tarea inmensa, pero si se centra en los elementos principales, a saber, la gestión de los datos, la manera en que se diseñan y utilizan las carreteras, las normas para los

vehículos y las nuevas tecnologías, el cinturón de seguridad y la aplicación obligatoria del uso del casco y, sobre todo, el control de la velocidad, los países pueden reducir el número de muertes y lesiones. Esa ha sido la experiencia del Reino Unido durante numerosos decenios. El Reino Unido ha tenido la suerte de ser capaz de elaborar políticas que ponen un énfasis constante en la seguridad vial, lo cual nos ha llevado a que, formando parte de los líderes del mundo en seguridad vial, tengamos uno de los índices más bajos de muertes.

Este año celebramos en el Reino Unido 30 años de lucha contra el consumo de alcohol mientras se conduce, que se estima ha salvado cerca de 2.000 vidas. Ello ha mostrado las repercusiones positivas que las comunicaciones pueden tener cuando se llevan a cabo de manera eficaz, como por ejemplo, abordando actitudes respecto del consumo de alcohol y la conducción, la aceptación y el rechazo social.

Al mismo tiempo, somos pioneros en cuanto a la elaboración del programa europeo de evaluación de nuevos vehículos y también hemos desarrollado nuestro sistema de evaluación de la seguridad de cascos, que contribuye a informar a los motociclistas sobre la medida en que un casco los protegerá de una lesión en la cabeza. Ese sistema es exclusivo del Reino Unido y últimamente se le ha otorgado el Premio internacional a la seguridad vial “Príncipe Michael”.

El Reino Unido sigue adoptando un enfoque firme para fortalecer las leyes en materia de seguridad vial. Sin embargo, para algunas infracciones menores, también hemos impartido algunos cursos de formación correctiva, cuyo objetivo es cambiar el comportamiento del conductor.

A escala internacional, el Reino Unido también apoya la seguridad vial. El Departamento de Desarrollo Internacional proporciona 1,5 millones de libras esterlinas al Servicio Mundial para la Seguridad Vial, con sede en el Banco Mundial. Como miembro de la Junta del Servicio Mundial para la Seguridad Vial, el Reino Unido ha impulsado la integración de la seguridad vial en todo el Banco Mundial y la participación cada vez mayor con otros bancos de desarrollo multilaterales. Recientemente, la Junta del Sector del Transporte del Banco Mundial acordó que la Junta no aprobará ningún proyecto de construcción de carretera si no se lleva a cabo un examen amplio del contexto de la seguridad vial en el país prestatario.

Además, el Departamento de Desarrollo Internacional trabaja directamente para mejorar la seguridad vial en países asociados. Por ejemplo, en Nepal, donde casi

medio millón de personas sufrieron lesiones por accidentes de tránsito en 2010, el Departamento está mejorando las condiciones de seguridad en las carreteras de montaña de alta vulnerabilidad y garantizando su sostenibilidad colaborando con el Gobierno para fortalecer su capacidad para aplicar medidas de seguridad vial. A través del Programa de acceso de la comunidad africana, el Departamento de Desarrollo Internacional lleva a cabo una investigación aplicada para mejorar la seguridad vial. Por ejemplo, en Tanzania sus programas han valorado la eficacia de las diferentes medidas de seguridad vial para aumentar la seguridad para niños y adultos.

La semana pasada, el Banco Mundial y el Instituto de Métrica y Evaluación de la Salud publicaron un nuevo e importante análisis sobre la carga mundial de morbilidad causada por el transporte motorizado. En ese informe se calcula —y ello es realmente notable— que las muertes combinadas por lesiones causadas por accidentes de tránsito y por la contaminación del aire causada por vehículos motorizados ascienden a 1,5 millones de personas al año, lo que es un porcentaje muy superior al del SIDA o la malaria. Sin embargo, a diferencia de esas enfermedades terribles, la tendencia global de las muertes relacionadas con vehículos es ascendente. Esos datos corroboran el punto de vista de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial de que centrarse en la seguridad vial también puede desempeñar un papel vital para mejorar el entorno urbano y abordar algunas de las condiciones, como la pobre calidad del aire y la falta de ejercicio, que son responsables del rápido aumento de las enfermedades no transmisibles.

Agradezco a la Asamblea General que en este proyecto de resolución (A/68/L.40) haya tomado conocimiento del último informe de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, *Safe Roads for All: A Post-2015 Agenda for Health and Development*. Se trata de un informe que, en lo esencial, presenta un argumento sencillo pero convincente: las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito son una lacra para los jóvenes de este planeta, el sufrimiento humano se puede prevenir, y disponemos de una estructura poderosa y un argumento económico para adoptar medidas.

Para finales de este año, cuando llegaremos a la mitad del Decenio de Acción, es necesario que veamos que se reitera el compromiso político y financiero con la seguridad vial. Como parte de las reuniones del Grupo de Trabajo de composición abierta celebradas la semana pasada, el Reino Unido, representado en una troika compuesta por Australia y los Países Bajos, dentro de la discusión temática sobre el crecimiento económico, la

infraestructura de industrialización y la energía, tomó conocimiento de la importancia del acceso cada vez mayor al transporte seguro y sostenible.

Como señaló el Primer Ministro Cameron, cada seis segundos alguien muere o resulta gravemente herido en las carreteras del mundo. Abordar ese asunto debe constituir una prioridad urgente para la comunidad internacional. Rindo homenaje a Michelle Yeoh como Embajadora de seguridad vial mundial, quien me precedió en el uso de la palabra en este debate. Ha aportado su talento y su poder de comunicación para transmitir este mensaje a una audiencia más amplia. Sin embargo, debemos redoblar nuestros esfuerzos para garantizar la adopción de medidas urgentes para la seguridad vial.

El reto que abordamos, que aún no hemos logrado superar, es cómo convertir las palabras y las buenas intenciones contenidas en este proyecto de resolución y en resoluciones previas de las Naciones Unidas en cooperación y acción reales y prácticas en nuestras calles y autopistas. Debemos hacerlo para cumplir la promesa del Decenio de Acción y sentar así las bases para una movilidad segura y más sostenible para todos.

Sr. Al-Hajri (Omán) (*habla en árabe*): En nombre del Gobierno de la Sultanía de Omán, quisiera expresar mi sincero agradecimiento y gratitud a Su Excelencia el Secretario General por su informe (A/68/368) sobre las iniciativas para mejorar la seguridad vial en todo el mundo. En el informe examina los últimos avances en la aplicación de las recomendaciones que figuran en las resoluciones de la Asamblea General sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo. Además, quisiera felicitar a la comunidad internacional por su labor constructiva en el ámbito del tráfico y la seguridad vial.

Estamos orgullosos de que nuestro país fuera pionero en el lanzamiento de la campaña mundial Carreteras Seguras, que presentamos a la Asamblea General cuando abogamos por que se incluyera un tema sobre seguridad vial en el programa, en beneficio de las generaciones venideras. La Asamblea General incluyó dicho tema en su programa por primera vez en su quincuagésimo séptimo período de sesiones. En la sesión plenaria celebrada el 22 de mayo de 2003 (véase A/57/PV.86), la Asamblea aprobó una resolución (resolución 57/309) presentada por la Sultanía de Omán sobre la base de nuestra firme convicción de la importancia de lograr la seguridad vial en el plano internacional.

La comunidad internacional está sacando a relucir algunos incidentes trágicos con el fin de concienciar acerca de la necesidad de mejorar la seguridad vial. La

Asamblea General ha aprobado una serie de resoluciones relativas a la seguridad vial, y se han celebrado diversas reuniones ministeriales para sensibilizar sobre la tragedia de las víctimas mortales de los accidentes de tráfico y la necesidad de construir carreteras más seguras y brindar asistencia técnica en materia de seguridad en los planos regional y mundial.

Como demuestra el hecho de que la seguridad vial se haya convertido en un tema importante del programa de las Naciones Unidas y de otras organizaciones internacionales, la comunidad internacional considera que es muy importante colaborar con todas las partes pertinentes para poner fin a este fenómeno tan pernicioso. Según las estadísticas de las Naciones Unidas, todos los años mueren alrededor de 1,2 millones de personas en accidentes de tráfico, además de los millones que resultan heridos o quedan discapacitados. Eso tiene un costo social, económico, financiero y humano para la comunidad internacional.

La Sultanía de Omán está haciendo grandes esfuerzos para mejorar la seguridad vial. Por ejemplo, ha emitido un decreto por el que se ha creado un comité nacional sobre seguridad con el fin de establecer una única estrategia integral para reducir los accidentes de tráfico y viales y elaborar normas que se adapten a los criterios internacionales. En lo que respecta a las tareas de concienciación, periódicamente examinamos las estadísticas de tráfico y todos los años publicamos aproximadamente 1 millón de folletos que se distribuyen en todos los distritos de la Sultanía y que van dirigidos a los conductores, los escolares y todos los sectores de la sociedad. También hemos producido películas de sensibilización que han ganado premios internacionales. A fin de concienciar a las generaciones venideras sobre la seguridad vial, hemos creado una escuela de tráfico para niños que incluye un modelo ideal de ciudad integrada. Por otro lado, el cuerpo de policía de la Sultanía de Omán, en colaboración con las autoridades gubernamentales pertinentes, ha planificado medidas de seguridad vial y ha hecho un seguimiento de su aplicación. Con cierta regularidad, actualiza el manual de tráfico para adaptarlo a las normas de seguridad locales e internacionales. Además, hemos creado una página web para que la dirección de tráfico pueda ofrecer información detallada sobre seguridad vial y responder a las preguntas del público.

Para concluir, quisiéramos expresar nuestro agradecimiento y gratitud a la Federación de Rusia por haber presentado el proyecto de resolución titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”. Con el fin de mejorar la labor internacional a este respecto,

y partiendo de nuestro deseo de trabajar de manera conjunta para lograr el objetivo común de salvaguardar los derechos humanos y aumentar la cooperación internacional en materia de seguridad vial, exhortamos a la Asamblea General a aprobar el proyecto de resolución por consenso.

Sr. Mamabolo (Sudáfrica) (*habla en inglés*): Mi delegación acoge con satisfacción este importante debate para examinar el proyecto de resolución titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” (A/68/L.40). Apoyamos su aprobación y confiamos en que el mundo, en particular los países en desarrollo, siga presenciando mejoras en la seguridad de nuestras carreteras.

De hecho, la mejora de la seguridad vial es una cuestión necesaria en nuestros países, puesto que millones de personas sufren graves heridas —y muchos pierden la vida— en accidentes de tráfico. Coincidimos con la opinión de que los accidentes de tráfico son un problema grave de salud y desarrollo que tiene consecuencias sociales y económicas muy diversas que suponen una carga considerable para nuestros sistemas nacionales.

Por ese motivo, es sumamente importante que, en su afán por lograr un desarrollo sostenible, nuestros Gobiernos continúen invirtiendo en infraestructuras de carreteras que sean resistentes a los elementos climatológicos y que puedan soportar las inusuales pautas climatológicas de nuestros tiempos y de satisfacer las necesidades de nuestra población nacional, que va en aumento. También es crucial que pongamos en práctica el proyecto de resolución reforzando nuestro marco normativo nacional.

En 1996, Sudáfrica promulgó la Ley de Tráfico Nacional, que regula el uso de las carreteras y fomenta la seguridad vial. La ley también faculta a los agentes de tránsito para detener a los conductores en la carretera, examinar sus coches, comprobar la validez de sus permisos de conducir e imponerles multas cuando sea necesario. En consonancia con nuestras políticas de no discriminación, cabe mencionar que las leyes de tránsito en Sudáfrica se aplican sin discriminación a todos los conductores, sobre la base de los principios de igualdad y no discriminación.

Por otro lado, en 1997, nuestro Departamento de Transporte nacional puso en marcha la campaña de seguridad vial “Llegue vivo” como iniciativa a corto plazo destinada a reducir las muertes en la carretera. La campaña ha tenido un papel importante a la hora de propiciar un cambio positivo en la actitud de los conductores. Gracias a ella, el Gobierno de Sudáfrica ha

logrado reducir drásticamente el número de muertes por accidentes de tránsito y ha mejorado la preparación y la capacidad de respuesta rápida de los organismos encargados del orden público y los servicios de salud, en particular durante los períodos de más tráfico según el calendario nacional. Gracias a sus buenos resultados, “Llegue vivo” se ha convertido en una campaña permanente durante todo el año, que se intensifica durante los períodos vacacionales.

En 2006, nuevamente haciendo gala de su compromiso con la seguridad vial, el Gobierno de Sudáfrica declaró el mes de octubre Mes del Transporte. Este es ahora un proyecto anual que sirve para evaluar los avances del país en materia de seguridad vial y las modalidades de transporte seguro para todos los usuarios de las carreteras del país. Durante dicho mes, el Gobierno evalúa la infraestructura del transporte y establece maneras de mejorar el sistema de transporte público y la red de carreteras. El Departamento de Transporte concluirá pronto un plan maestro nacional a largo plazo destinado a mejorar el papel del transporte para fomentar el desarrollo social y económico creando una infraestructura y unos servicios que respondan a las necesidades de los que circulan por carretera.

En agosto de 2013, el Departamento de Transporte también creó el Certificado de la Beca de Seguridad Vial Zenani Mandela y la Iniciativa de Seguridad Vial. La beca es una iniciativa de la Fundación de la Federación Internacional del Automóvil, con sede en el Reino Unido, que trabaja con las Naciones Unidas en colaboración con el Departamento de Transporte de Sudáfrica y el Centro de la Memoria de Nelson Mandela. Su finalidad es ofrecer a los jóvenes sudafricanos la oportunidad de aprender del talento de profesionales de todo el mundo, con el objetivo común de mejorar la seguridad vial de la población en sus países de origen.

La Beca Zenani Mandela también trata de alentar a los jóvenes líderes de Sudáfrica a sumarse al movimiento mundial promovido por el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial (2011-2020), que se estableció con el objetivo de estabilizar y reducir en un 50% el número de muertes en accidentes de tránsito hacia el año 2020 y posteriormente. Hacemos un llamamiento para que toda la comunidad internacional brinde su apoyo a esa iniciativa.

En el plano mundial, Sudáfrica es Estado parte en una serie de convenciones internacionales relacionadas con el transporte y la seguridad vial. Cabe agregar que Sudáfrica es parte en el Decenio de Acción de las

Naciones Unidas, que tiene por objeto sensibilizar a la opinión pública y apoyar las medidas internacionales encaminadas a reducir los efectos de la seguridad vial insuficiente, centrándose en los cinco pilares de seguridad vial del Decenio, junto con la revitalización de la campaña “Llegue vivo”.

En ese sentido, Sudáfrica ha desarrollado su propia estrategia para el Decenio de Acción, que tiene como objetivos mejorar la educación y la aplicación de la ley con el fin de abordar el problema de la mala conducta al utilizar la carretera, de conformidad con las mejores prácticas internacionales.

Sigamos trabajando juntos para apoyar el cumplimiento de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Sr. Rodríguez Laguens (Argentina): Sr. Presidente: En primer lugar, quisiera agradecerle el haber convocado este importante debate sobre la seguridad vial en el mundo.

La Argentina se adhirió al Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), declarado por las Naciones Unidas en 2010, cuyo objetivo es estabilizar y, posteriormente, reducir las cifras previstas de víctimas mortales en accidentes de tránsito en todo el mundo, aumentando las actividades en los planos nacional, regional y mundial.

En 2008, en nuestro país, la Presidenta de la Argentina, Sra. Cristina Fernández de Kirchner, envió un proyecto de ley al Congreso nacional con el consenso político y multisectorial de toda la nación, a partir del cual se sancionó la ley que creó la Agencia Nacional de Seguridad Vial en el marco del Ministerio del Interior y Transporte, posicionando la seguridad vial como una política de Estado. La ley dotó a este organismo de institucionalidad y presupuesto para trabajar interjurisdiccionalmente en un país federal. Desde su creación, implementamos el Plan nacional de educación vial, llegando a todas las escuelas públicas y privadas de nuestro país; el plan de la licencia nacional única de conducir; el plan de control de velocidad, aplicando tecnología en todas las rutas nacionales; el plan de control del consumo de alcohol al volante; los planes de uso del cinturón de seguridad y el casco para el gran problema de los motovehículos, y, además, en uno de los hechos más importantes de la Agencia, se creó el Observatorio Nacional de Seguridad Vial, cuya información fue homologada por el Foro de Transporte Internacional. En estos cinco años se han logrado resultados concretos, que figuran en el informe de la Organización Mundial de

la Salud. Reducimos en un 14% la cantidad de víctimas fatales por cada 100.000 habitantes, y en un 50% la cantidad de víctimas en el mismo período por cada 10.000 vehículos. Esto representó haber evitado en este período de cinco años que murieran 5.900 personas, casi la cantidad de víctimas que tenemos en un año.

Hablamos de víctimas y debemos decir que todas estas políticas aplicadas a nivel nacional tuvieron el acompañamiento de las organizaciones de la sociedad civil, que son parte integrante de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, en particular los familiares y amigos de víctimas de accidentes de tránsito, a quienes quiero brindar en esta ponencia un homenaje. Siempre estamos cerca de ellos y son nuestra luz y nuestra guía.

Estas políticas y sus resultados han sido reconocidos a nivel internacional, en particular con motivo de la reciente reunión del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, en apoyo del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Fue reconocido el Ministro del Interior y Transporte de la Argentina, Sr. Florencio Randazzo, por su relación y su trabajo con la sociedad civil, a partir del Servicio Mundial para la Seguridad Vial, que le hizo entrega de una distinción. Además, debemos reconocer que la tarea desarrollada por el Ministro Randazzo ha sido reconocida por la Federación Automovilística Internacional, el Banco Mundial y otras organizaciones, como la Organización Mundial de la Salud.

La República Argentina apoya el proyecto de resolución que hoy se encuentra a consideración de la Asamblea General y lo ha copatrocinado (A/68/L.40). Algunos de los elementos clave de este proyecto de resolución deben tener mayor énfasis, por ejemplo, la necesidad de que los gobiernos nacionales impulsen acciones concretas en materia de seguridad vial en el corto plazo, la sugerencia de que se establezcan organismos líderes en cada país y los doten de presupuesto e institucionalidad. Además, el involucramiento de todos los sectores es una necesidad importante hoy.

No podemos esperar más tiempo para tomar determinaciones concretas en esta materia. Es necesario comenzar a trabajar ya, con el establecimiento de metas concretas e indicadores efectivos y comparables, tales como la cantidad de víctimas por cada 100.000 habitantes y la cantidad de víctimas por cada 10.000 vehículos. También debemos observar algunos indicadores, por ejemplo, el uso de casco, el uso de cinturón de seguridad, los estudios de velocidad y la prevalencia de alcohol y drogas, creando una línea de base en cada país que

sea comparable regionalmente entre países. Sabemos que para ello contamos con el apoyo de la Organización Mundial de la Salud.

Además, es muy importante impulsar iniciativas regionales, como el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial (OISEVI), que nuclea a los responsables de seguridad vial de los países de Iberoamérica, sobre todo de América Latina. Sabemos que, además, con el apoyo de las Naciones Unidas, estas medidas o iniciativas podrán ser implementadas en otras regiones. Este instrumento de cooperación técnica del OISEVI ha sido destacado por el Secretario General, Sr. Ban Ki-moon, en su último informe, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” (A/68/368).

El Observatorio tiene como objetivo central coordinar acciones estratégicas en el marco del Plan de Acción del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020). En ese contexto, consideramos que la educación vial, la formulación de estadísticas y el establecimiento de planes de control, así como abordar la gran problemática para nuestra región de las motos, son prioridades en las que debemos focalizar nuestros esfuerzos en el corto plazo.

En la Argentina hemos logrado progresos tangibles. Somos conscientes de que nos queda un largo camino por recorrer; pero, como señala la Embajadora Mundial de las Naciones Unidas de la campaña “Carreteras seguras”, Sra. Michelle Yeoh —es el eslogan del Decenio y lo toma nuestro Ministro del Interior y Transporte— “Juntos podemos salvar millones de vidas.”

Sr. Jawha (República Árabe Siria) (*habla en árabe*): Para comenzar, en nombre de mi delegación, deseo expresar nuestra gratitud a la delegación de la Federación de Rusia por el éxito de sus esfuerzos y su liderazgo en las negociaciones oficiales sobre el proyecto de resolución relativo al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/68/L.40). El proyecto de resolución se refiere a uno de los temas más importantes del programa de las Naciones Unidas y del mundo en general, a saber, la seguridad de las personas.

Mi delegación participó en las consultas oficiosas sobre el proyecto de resolución y, como en años anteriores, somos uno de sus patrocinadores. Creemos que es un proyecto de resolución importante en lo que se refiere a la proclamación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), que acogimos con beneplácito. En el proyecto de resolución se alienta la cooperación entre los Estados Miembros y los organismos de las Naciones Unidas, el sector privado y las organizaciones

no gubernamentales en los esfuerzos por lograr el mayor grado posible de seguridad vial. En ese sentido, quisiéramos hacer hincapié en la importancia de tener en cuenta este importante tema en todos los próximos programas de las Naciones Unidas para el desarrollo. También quisiéramos recalcar que un sector del transporte sostenible y el mejoramiento de la seguridad vial exigen el compromiso de los países desarrollados de ayudar sin demora a los países en desarrollo, sobre todo los que encaran circunstancias excepcionales, mediante el fomento de la capacidad, la financiación y la tecnología.

Mi Gobierno apoya firmemente todos los esfuerzos encaminados a garantizar la seguridad vial en todo el mundo. Nos hemos adherido a las convenciones pertinentes de las Naciones Unidas en materia de transporte por carretera y señalización vial. El Gobierno también presta gran atención a la cuestión de la seguridad en las carreteras y sus repercusiones para la vida de los seres humanos y el desarrollo. El Gobierno también ha establecido un comité de alto nivel, presidido por el Primer Ministro y con la participación de varias entidades gubernamentales, así como de organizaciones de la sociedad civil, con el fin de elaborar una estrategia nacional de seguridad vial. El consejo de la autoridad pública para la seguridad vial en Siria dirige los esfuerzos encaminados a mantener las condiciones técnicas de todas las carreteras de acuerdo con las especificaciones mundiales y garantizar la seguridad vial. También promueve los esfuerzos para reunir datos sobre la seguridad vial y los sistemas administrativos y concienciar sobre las reglas de seguridad vial, en cooperación con los agentes y las organizaciones de la sociedad civil pertinentes.

A pesar de todos los esfuerzos que el Gobierno de Siria despliega para mejorar la seguridad vial, hemos experimentado una serie de dificultades que obstaculizan esos esfuerzos, entre ellas la actual imposición por parte de algunos países y entidades regionales de medidas económicas unilaterales y coercitivas ilícitas contra el pueblo y el Gobierno de mi país. Lamentablemente, esas medidas afectan a sectores vitales, como el transporte, la energía, la generación de electricidad, las finanzas y el comercio, y perjudican los esfuerzos de los sectores público y privado en todas las esferas de desarrollo, especialmente los planes para construir una infraestructura sólida, incluidas las carreteras, así como el mejoramiento de las especificaciones para carreteras, teniendo en cuenta las normas de seguridad.

Los grupos terroristas armados que son entrenados, financiados y equipados por Estados extranjeros atacan indiscriminadamente a pasajeros civiles y

convoyes comerciales y de transporte. También han colocado minas y bombas a los lados de las carreteras, que se cobran la vida de miles de pasajeros, incluidos niños, y han causado numerosas discapacidades físicas. También han generado temor y horror entre los sirios cuando viajan en las carreteras, después de haber gozado de seguridad en las carreteras durante decenios. Además, este terror catastrófico ha afectado considerablemente a la economía de Siria y obstaculiza el importante papel de las redes viales, desde el punto de vista económico y comercial, como el medio principal para el transporte comercial dentro de Siria y a través de las fronteras.

Por último, deseamos afirmar la importancia de una verdadera voluntad política de todos los Estados Miembros para ayudar al Gobierno de Siria a enfrentar esos dos grandes problemas, y asegurar el éxito de los planes de desarrollo del Gobierno, incluidos los encaminados a mejorar la seguridad vial.

Sr. Botto (Mónaco) (*habla en francés*): Mi delegación agradece al Secretario General su informe sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/68/368). Este informe nos recuerda el sombrío panorama de 2010, cuando los accidentes de tránsito causaron más de 1 millón de muertes. En la resolución 66/260, copatrocinada por Mónaco y aprobada el 19 de abril de 2012, se pidió a los Estados Miembros que llevaran a cabo actividades de promoción de la seguridad vial en los cinco ámbitos del Plan Mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020). En la mayoría de los accidentes, la culpa recae en el comportamiento de los conductores, es decir, la velocidad excesiva, la imposibilidad de controlar el vehículo, la alcoholemia y el incumplimiento de las reglas básicas de la carretera.

Esa conclusión mundial es bien conocida. Es especialmente urgente fortalecer la prevención de accidentes y la protección de los usuarios de las vías de tránsito, en particular los más vulnerables, como los motociclistas y los peatones. En 2011, solo en el Principado de Mónaco hubo 232 heridos y dos muertos. Declarado prioridad nacional hace dos años por el Príncipe Alberto II, el mejoramiento de la seguridad vial es evidente. En 2012 y 2013 no hubo muertes, y el número de accidentes acusa una tendencia descendente. Sin embargo, en 2013 los vehículos de dos ruedas representaron las dos terceras partes de los accidentes. Por tanto, el Gobierno del Principado ha puesto en marcha varias campañas de sensibilización de los conductores, a saber, en los medios de comunicación, por una parte, y mediante la colocación de una nueva señalización vial, por la otra. Además, los esfuerzos de planificación en la ciudad incluyen, entre

otros, las cámaras de advertencia de la velocidad para recordar a los conductores los límites de velocidad en los tramos más peligrosos de las carreteras. Además, en el plano jurídico, el código penal de Mónaco impone una multa o condenas de encarcelamiento a cualquier persona que conduzca un vehículo en estado de ebriedad manifiesta o bajo la influencia del alcohol.

Por último, la educación de los niños y los jóvenes es un aspecto clave de la política de seguridad vial de Mónaco. Desde la edad de asistencia a la escuela primaria, se imparten clases teóricas y prácticas de sensibilización para que los niños respeten el código básico de circulación y señalización vial. Las clases obligatorias para los niños de 12 años y la educación facultativa para los de 14 dan lugar al otorgamiento de un certificado de estudios en seguridad vial. Además, para conducir un ciclomotor se necesita una licencia de conducción especial, que puede obtenerse a partir de los 14 años y también es válida en el extranjero. Mónaco fue uno de los primeros países que exigieron la realización de un examen a los candidatos en esta categoría.

Sra. Power (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): Los Estados Unidos se complacen en patrocinar este proyecto de resolución global relativo a la seguridad vial (A/68/L.40) e instan a su aprobación. Patrocinamos el proyecto de resolución porque los accidentes automovilísticos causan la muerte de más de 1,2 millones de personas cada año y muchas de esas muertes podrían evitarse mediante mejoras en el diseño de las carreteras, la gestión del tráfico, el equipo de seguridad y la respuesta en casos de emergencia.

Lo más importante, sin embargo, es el comportamiento de los conductores. La velocidad excesiva y el incumplimiento de las normas de tránsito son factores desencadenantes de muertes. El papel del alcohol en las muertes a consecuencia de accidentes de tránsito también está bien documentado, y nunca debe subestimarse. En los últimos años, sin embargo, hemos encarado una nueva amenaza mortífera, a saber, las personas que conducen mientras envían mensajes de texto o hablan por teléfono. Las investigaciones demuestran que los usuarios de teléfonos celulares tienen cinco veces más probabilidades de tener un accidente que los conductores que no están distraídos, y que enviar mensajes de texto mientras se conduce puede retrasar las reacciones de los conductores en la misma medida que un nivel de alcoholemia de 0,08, que es el mismo nivel de un conductor ebrio. En los Estados Unidos mueren más adolescentes por enviar mensajes de texto mientras conducen que por haber estado bebiendo. Sin embargo, el problema no se

limita tampoco a los adolescentes ni a los países altamente industrializados. Se está difundiendo tan rápido como la tecnología.

A nivel mundial, 6 de cada 7 personas tienen acceso a teléfonos celulares, y hay más de 1.000 millones de automóviles en las carreteras. En condiciones de congestión, con carreteras angostas y una infraestructura deficiente, los ciclistas y los peatones están especialmente en riesgo. Demasiados conductores sencillamente no entienden cuán peligroso es apartar la vista, aunque sea brevemente, de la carretera. Mientras que beber es un acto esporádico, utilizar dispositivos portátiles es una práctica crónica. Nadie debería morir ni matar a causa de un mensaje de texto.

Esa es una lección que estamos empezando a aprender. A principios de esta semana, el estado de Maryland, aquí en los Estados Unidos, promulgó sanciones más severas para los conductores que causan un accidente mientras envían mensajes de texto o hablan por un teléfono celular. La nueva ley lleva el nombre de Jake Owen, un niño de cinco años que no llegó a cumplir los seis, porque un conductor distraído chocó el vehículo de su familia. En 2010, el Secretario General prohibió que los empleados de las Naciones Unidas enviaran mensajes de texto mientras conducían. El Presidente Obama aprobó una norma similar para los empleados de los Estados Unidos. A escala mundial, más de 70 países han aprobado leyes que limitan a los conductores que utilizan dispositivos portátiles. Debemos aprovechar ese impulso, y velar por el cumplimiento de esas leyes.

Un vehículo motorizado es un medio de transporte, pero es también un arma en potencia. En comparación con otros conductores, un conductor distraído tiene al menos cuatro veces más probabilidades de tener un accidente. Cuando un conductor envía mensajes de texto, la probabilidad de un accidente aumenta en un factor de 20. Eso es pura imprudencia, y hay que poner fin a esa práctica.

Hace dos años, Taylor Sauer, de 18 años, se dirigía a su casa después de dejar a un amigo en la universidad. Enviando mensajes constantemente, viajaba a 88 millas por hora cuando su automóvil embistió un semirremolque. Inmediatamente, antes de morir, envió el siguiente mensaje a un amigo: “No puedo hablar de este asunto ahora. Conducir y comunicarse por Facebook a la vez no es seguro. Ja, ja”.

La seguridad vial en todas sus dimensiones es un asunto sumamente serio. Hay que aprender muchas lecciones sobre la manera de minimizar el peligro. El

desafío para todos nosotros y el imperativo que contiene el proyecto de resolución que examinamos hoy es asegurar que se aprendan esas lecciones antes, y no después, de que sea demasiado tarde.

Sr. Patriota (Brasil) (*habla en inglés*): Doy las gracias al Presidente interino por presidir estos debates sobre el tema tan importante de la seguridad vial. Tenemos que concienciar en las Naciones Unidas en el sentido de que los accidentes viales y de tránsito son una causa de muerte importante en muchos países muy populosos, incluido el mío. Día tras día, miles de personas mueren o quedan mutiladas en las calles y carreteras de todo el mundo.

Felicitemos a la Federación de Rusia por su liderazgo y su facilitación con éxito de las negociaciones sobre el proyecto de resolución A/68/L.40, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, que la Asamblea General tiene hoy ante sí. El Brasil es copatrocinador del proyecto de resolución y se complace en ofrecer su pleno apoyo a este importante tema del programa, como país anfitrión de la próxima conferencia de alto nivel sobre la seguridad vial en el mundo en 2015. Asumimos este compromiso con honor y responsabilidad. Sabemos que abordar este tema en los planos internacional, nacional y local ayudará a salvar vidas, mejorar la salud y promover el desarrollo, como mencionó la Presidenta, Sra. Dilma Rousseff, en el discurso que pronunció en la apertura del debate general del actual período de sesiones de la Asamblea General (véase A/68/PV.5).

Aprovecho también esta oportunidad para reconocer la presencia del congresista brasileño, Sr. Hugo Leal, que preside el frente parlamentario en defensa de la seguridad vial y redactó la ley nacional que impone límites al consumo de alcohol por parte de los conductores de vehículos mediante una aplicación más rigurosa y un aumento de las sanciones penales.

El nivel actual de accidentes de tránsito en el mundo es inaceptablemente elevado y apunta a situaciones hipotéticas alarmantes en el futuro inmediato. Las muertes y las lesiones graves ocasionadas por los accidentes de tránsito se han convertido en uno de los problemas de salud pública más urgentes que enfrenta hoy la comunidad internacional, ya que la tasa de letalidad relacionada con el sistema vial es considerablemente mayor que la tasa de letalidad relacionada con otros sistemas de transporte. Según los informes de la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tránsito cobran la vida de 1,3 millones de víctimas y

de 20 a 50 millones de heridos todos los años. Si no cambiamos el rumbo de los acontecimientos, las víctimas mortales de los accidentes de tránsito llegarán a 2,3 millones y se convertirán en la sexta causa principal de muerte en 2020. La disminución de la tasa de mortalidad de los accidentes de tránsito es un problema mundial que afecta a los países desarrollados y en desarrollo por igual. Si hay un objetivo que podría fácilmente tipificarse como universal, es éste, y no es coincidencia que se reconociera como un ámbito de prioridad en el documento compilado por los cofacilitadores del Grupo de Trabajo de Composición Abierta sobre los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

En marzo de 2010, las Naciones Unidas proclamaron el período de 2011 a 2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y exhortaron a los Estados Miembros a que estabilizaran, y luego redujeran, el nivel previsto de víctimas mortales de los accidentes de tránsito aumentando las actividades a los niveles nacional, regional y mundial. La iniciativa ha generado una conciencia mayor acerca de la importancia de aumentar la infraestructura de transporte, aprobar medidas preventivas, sanciones y otras normas de seguridad vial y prestar atención de urgencia adecuada a los heridos en accidentes de tránsito —y no solo a los adultos, sino más importante aún, a los niños, que tienden a ser desproporcionadamente afectados, bien sea de manera directa o indirecta, debido a la pérdida de sus padres o tutores.

A pesar de las señales visibles de progreso, la realidad cotidiana sigue atrayendo a nuestra atención el hecho de que es necesario hacer más. En estos momentos, alrededor del 27% de los muertos y heridos en los accidentes de tránsito son peatones y ciclistas. Sin embargo, esa cifra aumenta a más de 75% en los países en desarrollo. Los peatones, los ciclistas y los motociclistas constituyen un grupo vulnerable importante, y merecen adecuada atención en las políticas públicas dirigidas a prevenir los accidentes de tránsito.

La vida humana es inestimable y su pérdida irremediable. El dolor que aflige a los familiares es insostenible y debería llevarnos a adoptar medidas enérgicas a todos los niveles. Los heridos de los accidentes de tránsito son una pesada carga en la sociedad. Según el Instituto de Investigaciones Económicas Aplicadas, instituto económico brasileño, los costos que se desprenden de los accidentes de tránsito en las vías federales, estatales y municipales se estimaron en aproximadamente 8.000 millones de dólares en 2005. Estimados anteriores, en 2003, revelaron costos de aproximadamente 2.000 millones de dólares. En 2012, los accidentes

relacionados con el tránsito en el Brasil dieron lugar a más de 150 millones de ingresos hospitalarios en instituciones públicas, a un costo de 90 millones de dólares. Los ingresos de motociclistas representaron 80.000 casos, que ascendieron a 45 millones de dólares por concepto de costos de atención médica. En 2011, se aprobó un plan nacional renovado, bajo el cual ya se puede enviar socorro con mayor rapidez a los lugares afectados por desastres mediante una red de unidades móviles a los niveles de alerta máxima.

Consideramos que la mejora de la seguridad vial requiere de la acción multidisciplinaria y de los esfuerzos por hacer frente a los principales factores de riesgo como la no utilización de cinturones de seguridad y dispositivos protectores para los niños, la no utilización de cascos, la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, la velocidad inadecuada y excesiva, el envío de mensajes de texto y el uso inadecuado de teléfonos móviles mientras se conduce, como se pone de relieve en el proyecto de resolución que examinamos hoy. La aprobación y cumplimiento de la legislación que aborda esos factores de riesgo más comunes ha sido prioridad para las autoridades brasileñas. Los mejores ejemplos a tal efecto han sido el establecimiento, desde junio de 2008, de una política de tolerancia cero en cuanto a los niveles de concentración del alcohol en la sangre para los conductores de vehículos y la utilización obligatoria de sistemas antibloqueo de frenos y bolsas de aire en los nuevos vehículos a partir de enero de 2014. Otro ejemplo más es la movilización mediante el Pacto Nacional para Reducir los Accidentes, creado por el Ministerio de Ciudades y el Ministerio de Salud en 2011 y fortalecido por la Presidenta Dilma Rousseff en septiembre de 2012 mediante las asociaciones con la sociedad civil.

El Brasil participa activamente en una serie de iniciativas internacionales para aumentar la cooperación en cuanto a la seguridad vial de conformidad con el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, creado por la OMS. Estamos también convencidos de que el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) ofrece el marco ideal para la cooperación internacional y el apoyo tan necesario a la elaboración de planes nacionales, posiblemente, y esperamos que así sea, en el marco más amplio de una agenda para el desarrollo después de 2015.

Por último, damos las gracias a todos los miembros por haber aceptado el ofrecimiento del Gobierno del Brasil de celebrar la próxima Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en 2015, con toda probabilidad a finales de noviembre o principios

de diciembre. El procedimiento para el establecimiento de un comité preparatorio se anunciará de manera oportuna, y esperamos contar con el apoyo activo de los asociados y las organizaciones en este esfuerzo para que la conferencia del próximo año pueda contribuir al objetivo general de mejorar la seguridad vial mediante una mayor cooperación internacional.

Sr. Rattray (Jamaica) (*habla en inglés*): Jamaica agradece al Secretario General que haya transmitido el informe de la Organización Mundial de la Salud (A/68/368) sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Observamos la descripción muy amplia de la gama de actividades y programas que se realizan en todo el mundo para promover las metas y los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

A Jamaica le complace realmente que sus propias actividades y sus propios programas reflejen las tendencias mundiales y se complace en patrocinar el proyecto de resolución (A/68/L.40). Cabe mencionar que se reconoce ampliamente la necesidad de prestar mayor atención a la seguridad vial en el mundo como medio para promover el desarrollo nacional y de hecho el desarrollo mundial.

Jamaica coincide en que es necesario hacer más para abordar la seguridad vial de manera integral, incluso mediante una mayor aplicación y cumplimiento de las leyes y reglamentos sobre el uso seguro de las carreteras, la mejora de las normas de seguridad vehicular, el aumento de la conciencia de los usuarios de vías de tránsito, la atención a los cinco factores de riesgo y la inversión en el tratamiento y los servicios después de los accidentes.

Nuestra experiencia nos ha enseñado la gran importancia que reviste la colaboración multisectorial para hacer frente a la epidemia de lesiones y muertes a causa de los accidentes de tránsito. Ello ha redoblado los esfuerzos y ha aumentado la sensibilidad acerca de la necesidad de fortalecer la capacidad y poner en vigor políticas y programas coordinados en el que participen todos los interesados, con el objetivo de mejorar la seguridad vial en el país. En 2013, Jamaica tuvo el honor de recibir el prestigioso Premio Internacional de Seguridad Vial Príncipe Michael en reconocimiento de su éxito al reducir el número de letalidades en las carreteras del país. Se reconoció al Consejo Nacional de Seguridad Vial como ejemplo de las mejores prácticas de un organismo principal sobre seguridad vial sumamente eficaz.

Las lesiones causadas por los accidentes de tránsito son ya la causa número uno de muertes de jóvenes entre las edades 15 y 29 en el mundo. A pesar de las recientes

mejoras, corremos el riesgo de revertir los logros en la reducción de letalidades. Habiendo reducido las letalidades anuales de 434 en 1993 a 260 en 2012, Jamaica alcanzó su meta de letalidades por debajo de 300, que se trazó en 2008. Luego se revisó la meta a menos de 240, a lograrse en un período de tres años que culmina en 2015. Sin embargo, en 2013, esas cifras aumentaron a 308. Además, durante el primer trimestre de 2014, hemos visto un aumento de un 25% del número de muertes en comparación con el primer trimestre de 2013.

No podemos permitirnos que esa epidemia empeore más. La acción y la atención sostenidas son necesarias a los niveles nacional, regional y mundial para acelerar el progreso hacia la consecución de la meta de reducir el nivel previsto de víctimas mortales de los accidentes de tránsito en un 50% en 2020 e impedir que esas víctimas mortales de los accidentes de tránsito se conviertan en la causa número uno de muertes prevenibles. Es necesario que la seguridad vial sea más una prioridad internacional. La financiación y el apoyo a nivel mundial siguen siendo insuficientes para alcanzar los objetivos del Decenio de Acción para salvar 5 millones de vidas e impedir 50 millones de lesiones graves en 2020. En ese sentido, acogemos con satisfacción el ofrecimiento del Gobierno del Brasil de celebrar la segunda conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial en 2015 para examinar el progreso que se haya alcanzado en la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

El número cada vez mayor de muertes a causa de accidentes de tránsito impone una carga pesada en países en desarrollo como Jamaica. Los costos de atención médica y la repercusión en la productividad son solo los ejemplos más evidentes. Deberíamos también tener presente el costo indecible y el sufrimiento de las víctimas y sus familiares, las discapacidades resultantes y el efecto negativo en el disfrute del derecho al desarrollo. Esos elementos sirven únicamente para reiterar por qué es necesario que ese objetivo de prestar atención al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo deba reflejarse adecuadamente en la agenda para el desarrollo después de 2015.

A medida que analicemos el nuevo programa mundial para el desarrollo, hay que garantizar que el transporte sea seguro y sostenible. Por lo tanto, Jamaica apoya los esfuerzos por abordar ese objetivo con una sencilla meta en el marco de los nuevos objetivos de desarrollo. Reiteramos el llamamiento formulado por nuestro Primer Ministro para respaldar la campaña “The Long Short Walk” en septiembre de 2013 para luchar porque

se incluyan los accidentes de tránsito entre los objetivos sostenibles para el desarrollo después de 2015 en el marco de un transporte seguro y sostenible.

Sra. Gunnarsdóttir (Islandia) (*habla en inglés*): La seguridad vial es importante para todos los Estados por igual. Islandia se complace en haber patrocinado una vez más, este año, el proyecto de resolución A/68/L.40, que tenemos ante nosotros. Estamos ya en el cuarto año del Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Nos hemos trazado objetivos ambiciosos para mejorar la seguridad vial, evitando así graves lesiones que alteran la vida y pérdidas de vida, además de los costos económicos que hay que incurrir en cuanto a los accidentes de tránsito.

Me complace señalar que la prevención y los esfuerzos de seguridad en Islandia han dado lugar a una disminución considerable de las víctimas mortales y lesiones a causa de los accidentes de tránsito. Desde 2005, se ha puesto en vigor un plan nacional de seguridad vial y el progreso alcanzado es evidente. Entre las medidas más eficaces hasta la fecha figuran la medida legislativa dirigida a los conductores jóvenes, el énfasis especial que se hace en el cumplimiento de los límites de velocidad, la planificación del riesgo en las carreteras y las campañas específicas de prevención, incluso contra el uso de teléfonos móviles mientras se conduce. Sobre la base del Decenio de Acción, se han identificado nuevos ámbitos que requieren mejoras para su posible inclusión en el plan nacional.

Si bien Islandia ha logrado disminuir el número real de víctimas mortales, el progreso alcanzado a nivel internacional ha sido en términos proporcionales. El número de víctimas mortales ha seguido siendo el mismo aun cuando el número de vehículos ha aumentado en un 15% de 2007 a 2010. Sin embargo, es necesario hacer más si queremos lograr nuestro objetivo.

Es necesario también que centremos la atención en los supervivientes de los accidentes de tránsito, que suelen sufrir lesiones graves de efectos prolongados. En particular, mi Gobierno se compromete a elevar la sensibilización acerca de las lesiones de la médula espinal, que recibieron mención especial en el proyecto de resolución que tenemos ante nosotros. Los accidentes de tránsito ocasionan casi la mitad de todas las lesiones de la médula espinal. Se calcula que entre 4 y 5 millones de personas en todo el mundo viven hoy con lesiones en la médula espinal, la mayoría de ellas en edades entre 20 y 40 años.

El Gobierno de Islandia ha respaldado el Instituto de Lesiones de la Médula Espinal en Islandia en su labor para aliviar el sufrimiento de los que viven con ese tipo de

lesiones. El Instituto tiene por objeto recopilar información sobre los nuevos tratamientos para esas lesiones. Esa iniciativa ha recibido el apoyo del Consejo Nórdico, el cual ha acordado organizar un proyecto conjunto para buscar una solución eficaz a las lesiones de la columna vertebral.

Exhortamos a los Estados Miembros, como parte de sus esfuerzos nacionales, a que adopten medidas similares para aumentar los conocimientos sobre las lesiones graves ocasionadas por los accidentes de tránsito y a que intenten encontrar la manera de tratarlas con más eficacia o hasta curarlas. Además, estamos dispuestos a compartir nuestros conocimientos con todos los que estén interesados por conducto de nuestra Dirección Nacional de Seguridad Vial y el Instituto de Lesiones de la Médula Espinal en Islandia.

Por último, quisiéramos dar las gracias a Omán por haber incluido inicialmente la cuestión de la seguridad vial en el programa de las Naciones Unidas, y a la Federación de Rusia por haber seguido promoviendo nuestros esfuerzos colectivos para garantizar la seguridad y las necesidades de todos los usuarios viales. Sabemos de primera mano que se pueden alcanzar resultados reales para salvar vidas y aliviar el sufrimiento de los que quedan con lesiones graves.

Sr. Roet (Israel) (habla en inglés): El Talmud sagrado nos dice que el que salva una vida salva al mundo entero. Habida cuenta de ello, el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial puede salvar el universo.

Quisiera dar las gracias al Presidente por haber convocado esta sesión sobre un tema importante que exige mayor atención para salvar vidas. Quisiera también dar las gracias a la Organización Mundial de la Salud (OMS) por sus constantes actividades y apoyo en la esfera de la seguridad vial en el mundo. Israel se enorgullece de apoyar el actual proyecto de resolución (A/68/L.40), como lo ha hecho con todas las resoluciones anteriores sobre seguridad vial.

Las víctimas mortales de los accidentes de tránsito siguen siendo sumamente elevadas en todo el mundo. Las personas probablemente mueran dos veces más en un accidente de tránsito que de malaria. En todo el mundo, los accidentes de tránsito son la causa principal de muerte entre las personas de 15 y 29 años de edad. Los usuarios viales vulnerables, a saber, los peatones, los ciclistas y los motociclistas, representan más de la mitad de todas las víctimas mortales. Sin hablar de las decenas de millones de personas que sufren lesiones graves cada año, muchas de las cuales sufren discapacidades a largo plazo o permanentes. Se trata de una epidemia.

Por lo tanto, es sorprendente que dicha epidemia no haya generado una protesta pública. La mayoría de esas muertes y lesiones son previsibles y prevenibles. Sin embargo, solo 28 países, que representan el 7% de la población mundial, cuentan con la protección de leyes generales de seguridad de tránsito.

Por fortuna, la comunidad internacional comienza a adoptar medidas. Los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial esclarecen la situación y establecen esferas de atención para las autoridades nacionales que intentan mejorar la seguridad vial nacional. Queda claro que se está avanzando. El último informe de la OMS titulado *Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo* pone de relieve el aumento de las actividades de las organizaciones regionales que tienen por objeto fortalecer la seguridad vial entre sus miembros. El número y la variedad de programas regionales, como los talleres de capacitación, indican que las organizaciones regionales pueden contribuir considerablemente a la aplicación de los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

Quisiera aprovechar esta ocasión para mencionar brevemente los beneficios secundarios del aumento de la seguridad vial. Es evidente que, además de salvar vidas, la aplicación de los pilares del Plan Mundial reduciría la congestión del tránsito, aumentaría la productividad y disminuiría el tiempo de transporte de mercancías y personas y reduciría la contaminación, solo por mencionar algunos resultados positivos. Aunque, naturalmente, esos efectos son insignificantes en comparación con la importancia de salvar vidas y evitar lesiones catastróficas, sirven para rebatir el argumento de que los gobiernos sencillamente no pueden permitirse poner en práctica las medidas necesarias.

Quisiera exponer algunas de las numerosas medidas que ha adoptado el Estado de Israel para mejorar la seguridad vial en el país. En 2006, cuatro años antes de que la Asamblea General proclamara el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), Israel creó una dirección nacional de seguridad vial con el objetivo de elaborar y, sobre todo, aplicar un plan nacional. Dicho organismo promueve normas y políticas, prepara programas piloto de educación y transmite a la población mensajes relacionados con la seguridad. Guarda una estrecha relación de trabajo con otros órganos del Gobierno, como el cuerpo de policía, así como con las organizaciones no gubernamentales que se ocupan de la seguridad vial. La más importante de ellas es Or Yarok —que en hebreo significa “luz verde”— que patrocina la investigación sobre la gran diversidad de factores

que influyen en la seguridad vial y pone en práctica sus conocimientos para salvar vidas, como, por ejemplo, enviando información directamente a los hogares de los nuevos conductores para promover prácticas de conducción segura. Or Yarok es un excelente ejemplo de cooperación eficaz entre el Gobierno y las organizaciones no gubernamentales.

La dirección nacional de seguridad vial de Israel y sus asociados están trabajando conjuntamente para aumentar la seguridad vial desde una perspectiva integral, entre cuyas medidas se encuentran la aplicación de excelentes normativas técnicas para mantener una buena infraestructura, la promoción de sólidos programas de educación, el mantenimiento de una política firme de ejecución de las normas y otras medidas que dan seguimiento a los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio. El objetivo final de las iniciativas de Israel es, evidentemente, salvar vidas. Las cifras reflejan nuestros buenos resultados. Gracias a los esfuerzos del Gobierno, el número de muertes causadas por accidentes entre los conductores jóvenes se redujo en un 60% entre 2006 y 2012. Como resultado de ello, ahora el historial de seguridad vial de Israel ya supera al de otros países de ingresos altos con sólidas leyes y normas de tránsito, y su tasa de mortalidad por accidentes de tránsito se encuentra entre las más bajas del mundo. Naturalmente, esto no es suficiente, y debemos hacer más, y lo haremos.

Los Estados Miembros pueden y deben abordar con urgencia este problema mundial mediante la educación, así como promulgando y aplicando leyes eficaces de seguridad vial. Es importante recordar que los accidentes de tráfico y las muertes se pueden reducir y prevenir si los gobiernos intervienen de manera adecuada. Aún quedan por transcurrir siete años del Decenio de Acción. Tenemos la capacidad de hacer que nuestros logros en este ámbito sean un modelo de decisión colectiva y actuación nacional. Tenemos la capacidad de hacer que las cosas cambien. Tenemos la capacidad y la obligación de salvar el mundo, persona a persona.

El Presidente interino (*habla en árabe*): De conformidad con la resolución 49/2, de 19 de octubre de 1994, tiene ahora la palabra el observador de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja.

Sr. Boulanger (Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja) (*habla en inglés*): Dicho en términos de desarrollo económico y sostenible, todos los días mueren en accidente de tránsito 3.300 personas, aproximadamente la capacidad

de 10 aviones comerciales, o 1,3 millones de personas al año. Casi la mitad de los que mueren en las carreteras del mundo son peatones, ciclistas y motoristas. Los accidentes de tránsito también causan graves lesiones, a menudo permanentes, a entre 20 y 50 millones de personas al año. El costo financiero mundial de los accidentes de tránsito es de 518.000 millones de dólares al año, lo que equivale a pérdidas del tamaño de la economía anual de Suiza. Se calcula que aproximadamente el 85% de las muertes anuales por accidente de tránsito ocurren en los países de ingresos bajos y medianos, y que para esos países ello supone entre el 2% y el 3% de su producto nacional bruto anual, o 65.000 millones de dólares, más que toda la asistencia para el desarrollo que reciben. Se prevé que, si no se toman medidas, para el año 2020 los accidentes de tránsito aumentarán casi 65%. Esos costos económicos, sociales y, lo que es más importante, humanos que sufren padres, jóvenes, familias, las personas que son el único sostén de la familia y la población en general son inaceptables, sobre todo porque ese tipo de tragedias se pueden evitar.

Desde 1998, cuando en el *Informe Mundial sobre Desastres* de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (FICR) se consideraron los accidentes de tránsito por primera vez como una emergencia humanitaria mundial, el movimiento de la Cruz Roja Internacional y la Media Luna Roja vienen demostrando su compromiso con la seguridad vial, en particular por medio de los innumerables esfuerzos de la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, en colaboración con los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil para aplicar programas de seguridad vial durante el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), que ahora está en su tercer año.

Acogemos con satisfacción el informe del Secretario General (A/68/368), en el que se describen varios actos importantes que atestiguan el reconocimiento del problema en todo el mundo y las soluciones que los gobiernos y otras partes interesadas deben aplicar a fin de reducir los accidentes de tránsito y sus consecuencias para la salud pública y el desarrollo. También queremos hacernos eco del *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013* de la Organización Mundial de la Salud (OMS), en el cual se informa de que se han hecho auténticos progresos en la mejora de la seguridad vial y en los esfuerzos por salvar vidas. Por ejemplo, la cifra anual de muertes por accidentes de tránsito no ha aumentado en los últimos tres años. Se han promulgado nuevas leyes de seguridad vial en 35 países. Ochenta y nueve países, que representan el 66% de la población mundial, cuentan con

leyes integrales sobre el consumo de alcohol al volante. Noventa países, que representan el 77% de la población mundial, disponen de una ley integral sobre el uso del casco que abarca a todo tipo de conductores, carreteras y motores, y aplican una norma relativa al uso del casco. También se ha avanzado respecto de la ampliación de las leyes relativas al uso del cinturón de seguridad para incluir a los pasajeros de los asientos traseros.

Sin embargo, falta mucho por hacer para alcanzar las metas y los objetivos del Decenio de Acción. Por ejemplo, en el *Informe sobre la situación mundial* se hace hincapié en que solo hay 59 países, que representan solo el 39% de la población mundial, que han establecido un límite de velocidad urbana de 50 kilómetros por hora o inferior y que permiten que los ayuntamientos reduzcan esos límites. Asimismo, en él se señala que las políticas de transporte no tienen en cuenta a los peatones y ciclistas. Por otra parte, si bien es cierto que la cifra total anual de muertes por accidentes de tránsito no ha aumentado en los últimos tres años, en 87 países dicha cifra sí aumentó durante el mismo período, y si bien es cierto que se han promulgado nuevas leyes de seguridad vial en 35 países, solo el 7% de la población mundial está protegida por una ley integral. Son 1,2 millones de vidas las que se pierden todos los años, por lo que la cifra mundial de muertos sigue siendo demasiado alta.

La FICR apoya la recomendación urgente realizada por el Secretario General y la OMS a los gobiernos de promulgar una legislación integral que siga las buenas prácticas con respecto a todos los factores de riesgo con el fin de abordar esta causa de muertes, lesiones y discapacidades evitable. También queremos animar a los Estados Miembros a elaborar políticas y leyes aplicables que protejan a los transeúntes y a los socorristas que prestan asistencia a los heridos. Las normas de buen samaritano son muy importantes para salvar vidas, como también lo es que las víctimas de accidentes puedan ser atendidas por socorristas debidamente formados. A tal efecto, el Movimiento de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja está estableciendo medidas de colaboración con las asociaciones de automovilistas y de turismo de la Federación Internacional del Automóvil. El Centro de Referencia Mundial de Primeros Auxilios de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja pretende desempeñar un papel importante respecto del fortalecimiento de la relación tan esencial y directa que existe entre los primeros auxilios y la seguridad vial.

Para subrayar la vital importancia de los primeros auxilios en la seguridad vial, el tema del Día Mundial de

los Primeros Auxilios de este año, que fue presentado por el Movimiento de la Cruz Roja Internacional y la Media Luna Roja en 2000, fue “Los primeros auxilios y la seguridad vial”. Hasta la fecha, más de 17 millones de personas han aprendido primeros auxilios por medio de cursos, y 46 millones de personas han recibido primeros auxilios y mensajes preventivos. Actualmente, en las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja hay más de 36.000 formadores de primeros auxilios y 770.000 voluntarios en activo. El número total de horas de voluntariado en primeros auxilios prestado a nivel mundial es de al menos 40 millones al año.

La FICR está firmemente convencida de que al Movimiento de la Cruz Roja Internacional y la Media Luna Roja, con sus 189 Sociedades Nacionales y aproximadamente 15 millones de voluntarios activos, le corresponde desempeñar un papel muy importante en la consecución de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020). Hace tan solo unos meses, en nuestra Conferencia General celebrada en Sydney, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial realizó dos talleres, en los que se destacó el papel que pueden desempeñar y que desempeñan las Sociedades Nacionales en el Decenio de Acción. Algunas Sociedades Nacionales, como la Cruz Roja de Viet Nam y la Media Luna Roja de Túnez, trabajan como auxiliares de sus Gobiernos y abogan satisfactoriamente por la mejora de la legislación de seguridad vial. Trabajan sobre el terreno y en contacto directo con la población para educar a los niños sobre la seguridad vial y a los adultos y los adolescentes sobre la atención posterior a un accidente. Los talleres se centraron también en la promesa de la FICR de trabajar para mejorar los resultados en materia de seguridad vial en los cinco pilares del Decenio de Acción. A los talleres asistieron delegados de aproximadamente 100 Sociedades Nacionales, y los resultados fueron muy positivos.

Es cierto que la situación de la seguridad vial goza de un alto grado de reconocimiento dentro del Movimiento. Existen innumerables ejemplos de iniciativas de buenas prácticas que se están aplicando en todo el mundo y existe un gran compromiso de parte de los dirigentes de fomentar la capacidad de las Sociedades Nacionales para ampliar y mejorar su labor sobre el terreno mediante la colaboración con la Asociación Mundial para la Seguridad Vial.

Sin embargo, además de la labor de la Cruz Roja y la Media Luna Roja en el ámbito nacional, también reconocemos la necesidad de contar con iniciativas mundiales que tengan efectos a escala mundial. Por ese

motivo, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y la Federación Internacional de Automovilismo (FIA) están buscando la manera de colaborar y están buscando oportunidades en las que las decenas de Sociedades Nacionales y los millones de voluntarios puedan trabajar junto con los 235 clubes de automóviles y sus 60 millones de afiliados a la FIA. Este tipo de colaboración podría dar lugar a iniciativas con efectos a escala mundial.

Aún queda mucho por hacer para alcanzar la meta del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), como se pone de manifiesto en el *Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial 2013: apoyo al Decenio de Acción*, en particular con respecto a la protección de los usuarios de las carreteras vulnerables, la promulgación y aplicación de buenas leyes de seguridad vial y la reducción del número de accidentes de tránsito y víctimas mortales. Como dijo el Secretario General:

“Debe adoptarse un enfoque más sistemático para abordar las cuestiones de seguridad vial en los cinco pilares descritos en el Plan Mundial para el Decenio” (A/68/368, párr. 66).

No obstante, la FICR cree que la crisis humanitaria, con su enorme magnitud y sus graves efectos en nuestra vida económica, comunitaria y familiar, exige que exista una cooperación internacional que vaya más allá de la puesta en práctica de buenas prácticas. La FICR considera que las asociaciones y la colaboración a nivel mundial podrían tener los efectos necesarios para lograr cambios sustantivos en la segunda mitad del Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

El Presidente interino (*habla en árabe*): Hemos oído al último orador en relación con este tema. La Asamblea General pasará ahora a examinar el proyecto de resolución A/68/L.40, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

Tiene la palabra el representante de la Secretaría.

Sr. Zhang Saijin (Departamento de la Asamblea General y de Gestión de Conferencias) (*habla en inglés*): Quisiera anunciar que, desde que se presentó el proyecto de resolución, además de las delegaciones que figuran en el documento A/68/L.40, los siguientes países se han sumado a la lista de patrocinadores: Argelia, Andorra, Australia, Azerbaiyán, Bosnia y Herzegovina, la República Checa, la India, la República Islámica del Irán, el Iraq, Israel, Italia, Jamaica, Kirguistán, el Líbano, Malasia, Mongolia, Montenegro, Mozambique, Noruega, Qatar, la República de Moldova, San Marino, la Arabia Saudita, Túnez, los Estados Unidos de América, Uzbekistán y el Yemen.

El Presidente interino (*habla en árabe*): ¿Puedo considerar que la Asamblea General desea aprobar el proyecto de resolución A/68/L.40?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/68/L.40 (resolución 68/269).

El Presidente interino (*habla en árabe*): ¿Puedo considerar que la Asamblea General desea dar por concluido el examen del tema 12 del programa?

Así queda acordado.

Se levanta la sesión a las 11.55 horas.