



Asamblea General

Septuagésimo sexto período de sesiones

90^a sesión plenaria

Jueves 30 de junio de 2022, a las 10.00 horas

Nueva York

Documentos oficiales

Presidente: Sr. Shahid (Maldivas)

Se abre la sesión a las 10.05 horas.

Reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Tema 13 del programa (*continuación*)

Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

Proyecto de resolución (A/76/L.70)

El Presidente (*habla en inglés*): Declaro abierta la reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Esta reunión se celebra de conformidad con la resolución 75/308, de 21 de julio de 2021, en relación con el tema 13 del programa, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

Declaración de la Presidencia

El Presidente (*habla en inglés*): Quisiera comenzar guardando un minuto de silencio por todas las personas que han muerto o han resultado gravemente heridas en carreteras de todo el mundo.

Los miembros de la Asamblea General guardan un minuto de silencio.

El Presidente (*habla en inglés*): Las estadísticas sobre seguridad vial son tan desalentadoras como inquietantes. Cada año, los accidentes de tráfico se cobran cerca de 1,3 millones de vidas. En algunos países, hasta el 3 % del producto interno bruto anual se pierde debido a los accidentes de tráfico. Además, las lesiones por accidentes de tráfico son la principal causa de muerte

entre los niños y entre los jóvenes de 15 a 29 años. Esta tendencia puede cambiar. Esta tendencia debe cambiar. La reunión de alto nivel de hoy sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo es un paso para lograr precisamente ese objetivo. Bajo el lema “El horizonte de 2030 para la seguridad vial: asegurar una década de acción y resultados”, podemos crear la voluntad política necesaria y tomar medidas concretas que ayuden a salvar vidas. Al comenzar nuestras deliberaciones, quiero transmitir cinco mensajes fundamentales.

En primer lugar, cualquier muerte en nuestras calles es intolerable. Durante demasiado tiempo, hemos tolerado demasiadas muertes. Hemos desaprovechado los enormes beneficios de los sistemas de transporte seguros. Ya basta. La seguridad vial se enmarca en el derecho universal a la salud, que es un derecho fundamental de todo ser humano, esté donde esté y sea cual sea su situación. La seguridad es primordial.

En segundo lugar, el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 es fundamental para reducir las muertes e impulsar el desarrollo. En el Plan se pide cambiar fundamentalmente la forma en que entendemos la movilidad, se aprovechan al máximo nuestras inversiones en sistemas de transporte seguros y se pretende reducir a la mitad las muertes evitables para 2030. En el enfoque de sistemas seguros se reconoce que el transporte por carretera es un sistema complejo de elementos interconectados que se refuerzan entre sí. Por consiguiente, la seguridad debe ocupar un lugar central a la hora de determinar la manera en que organizamos, diseñamos y construimos los sistemas de movilidad. Todos

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y la traducción de los demás discursos. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y deben enviarse con la firma de un miembro de la delegación interesada, incorporadas en un ejemplar del acta, a la Jefatura del Servicio de Actas Literales, oficina U-0506 (verbatimrecords@un.org). Las actas corregidas volverán a publicarse electrónicamente en el Sistema de Archivo de Documentos de las Naciones Unidas (<http://documents.un.org>)

22-40691 (S)



Documento accesible

Se ruega reciclar



los asociados y las partes interesadas que participan en la creación de sistemas de transporte seguros deben colaborar en la elaboración de estrategias en materia de seguridad vial.

En tercer lugar, esta reunión de alto nivel puede constituir un momento decisivo para abordar la cuestión de la seguridad vial en el mundo. Los Gobiernos deben respaldar el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y actuar con urgencia de conformidad con sus recomendaciones, entre otras cosas, estableciendo objetivos de reducción nacionales y subnacionales, elaborando planes de acción detallados, empleando un enfoque pangubernamental, garantizando una financiación sostenible y estableciendo políticas y prácticas que tengan en cuenta las cuestiones de género y no sean discriminatorias. Ante todo, la aplicación del Plan Mundial es fundamental y debe guiarse por prácticas basadas en pruebas.

En cuarto lugar, el liderazgo transformador y la buena gobernanza son fundamentales. Para que eso funcione, la seguridad vial debe ser una prioridad política en las más altas instancias del Gobierno. Los Gobiernos deben liderar y facilitar la estrategia de seguridad vial de cada país. Deben establecer y mantener mecanismos de coordinación amplios e inclusivos para que todos los ministerios y asociados participen plenamente en la creación de sistemas de transporte seguros. Los Gobiernos son fundamentales a la hora de proporcionar marcos jurídicos y financiación. Además, se necesitan inversiones sostenibles a largo plazo para aprovechar las inversiones existentes en ámbitos más amplios del sector del transporte.

En quinto y último lugar, todo el mundo tiene un papel que desempeñar. Según el enfoque de sistemas seguros, todos los implicados deben compartir la responsabilidad de garantizar la seguridad vial y participar en la elaboración de las políticas sobre la materia. Debemos incluir a los jóvenes, que son los más afectados por los incidentes de seguridad vial. Debemos adoptar una perspectiva de género a la hora de formular todas las políticas, en particular garantizando que se escuchen las voces y las opiniones de las mujeres a la hora de diseñar políticas que proporcionen una movilidad segura, inclusiva y protegida. Debemos tener presentes las opiniones de las personas en situación de vulnerabilidad, como las personas con discapacidad y las personas mayores. Desde los planificadores urbanos hasta los ingenieros, pasando por las instituciones académicas y la sociedad civil, todos tienen un papel importante que desempeñar. Debemos procurar que

todas las partes interesadas asuman sus responsabilidades y que se establezcan mecanismos para ayudarlas. Esto incluye a todos los que participan en el diseño y el mantenimiento de nuestras carreteras, la fabricación de nuestros vehículos y la gestión de nuestros programas de seguridad. El papel que desempeña el sector privado es fundamental.

La reunión de alto nivel sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo constituye una oportunidad y una plataforma clave para que realicemos los cambios necesarios para reforzar la voluntad política, aumentar la inversión y aprovechar las lecciones aprendidas con el fin de impulsar la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. La trágica cifra de incidentes en nuestras carreteras va en aumento, por lo que ha llegado el momento de que los Gobiernos, las sociedades y las comunidades actúen. Los sistemas de movilidad seguros ofrecen la promesa de un futuro más seguro, saludable y mejor para todos, en todos los lugares. Aprovechemos esa oportunidad.

Tiene ahora la palabra el Secretario General, Excmo. Sr. António Guterres.

El Secretario General (*habla en francés*): Permítame comenzar dando las gracias a los miembros por su presencia hoy aquí para promover la seguridad vial, uno de los numerosos desafíos cruciales a los que se enfrenta el mundo. Asimismo, quisiera encomiar a mi Enviado Especial para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt, y darle las gracias por su liderazgo y su compromiso inquebrantable.

Los accidentes de tráfico son una epidemia silenciosa y generalizada. La sesión de hoy es una oportunidad fundamental para mejorar la situación, adoptar medidas concretas y trabajar en pro de un cambio duradero. Cada año, 1,3 millones de personas mueren en nuestras carreteras y 50 millones más resultan gravemente heridas. En la actualidad, los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte en todo el mundo entre los jóvenes de 5 a 29 años. Nueve de cada diez víctimas viven en países de ingresos bajos o medianos. La tragedia es aún más inaceptable si se tiene en cuenta que muchas de esas muertes son totalmente evitables.

(*continúa en inglés*)

Las muertes en las carreteras están estrechamente relacionadas con las infraestructuras deficientes, la urbanización no planificada, los sistemas de protección social y asistencia sanitaria poco rigurosos, los limitados conocimientos sobre seguridad vial y las desigualdades persistentes, tanto dentro de los países como entre ellos. Al

mismo tiempo, las carreteras inseguras son un obstáculo fundamental para el desarrollo. Los accidentes de tráfico pueden hundir en la pobreza a familias enteras, ya sea por la pérdida del sostén de la familia o los costos asociados a la pérdida de ingresos y una atención médica prolongada. Los países en desarrollo pierden cada año entre el 2 % y el 5 % de su producto interno bruto a causa de los accidentes de tráfico.

El hecho de contar con carreteras más seguras promueve el desarrollo sostenible. Nuestros objetivos son claros: reducir a la mitad las muertes y lesiones por accidentes de tráfico para 2030 y promover una movilidad sostenible, con la seguridad como eje central. Cuento con los miembros para atraer la atención y aumentar la concienciación, así como fomentar una colaboración más inclusiva y una coordinación más estrecha entre los sectores y las partes interesadas. Necesitamos adoptar medidas más ambiciosas y urgentes para reducir los principales riesgos, como el exceso de velocidad; conducir un vehículo bajo los efectos del alcohol o de cualquier sustancia psicoactiva o droga; no utilizar los cinturones de seguridad, los cascos y los dispositivos protectores para los niños; la infraestructura vial y los vehículos no seguros; la falta de seguridad para los peatones, y la aplicación inadecuada de las leyes de tráfico.

Debemos aumentar la financiación de infraestructuras sostenibles y seguras, así como invertir en una movilidad menos contaminante y una planificación urbana más ecológica, en particular en los países de ingresos bajos y medianos. Debemos adoptar un enfoque más global de la seguridad vial. Eso significa integrar mejor la seguridad vial en las políticas nacionales, desde la educación, la salud y el transporte hasta la mitigación del cambio climático, la planificación del aprovechamiento de la tierra y la respuesta en casos de desastre.

Animo a todos los Estados Miembros a que se adhieran a los convenios de las Naciones Unidas sobre la seguridad vial y apliquen planes de acción para toda la sociedad, adoptando al mismo tiempo un enfoque sólido de prevención. Insto a todos los donantes a que aumenten sus contribuciones financieras y técnicas, tan necesarias, a través del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Cada uno de nosotros tiene un papel que desempeñar para que las carreteras sean más seguras para todos, en todas partes. Juntos podemos salvar vidas, apoyar el desarrollo y lograr que el mundo cuente con unas carreteras más seguras, sin dejar a nadie atrás.

El Presidente (*habla en inglés*): Doy las gracias al Secretario General por su declaración.

Antes de continuar, tal y como anuncié en mi carta distribuida el 29 de junio, se propone que en la sesión de apertura de esta reunión también se incluya una declaración del Director General Adjunto de la Organización Mundial de la Salud y Representante Especial del Director General para la Reforma de las Naciones Unidas, Sr. Stewart Simonson, en nombre del Director General de la Organización Mundial de la Salud.

¿Puedo considerar que la Asamblea desea decidir que en la sesión de apertura de su reunión de alto nivel sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo, celebrada de conformidad con la resolución 75/308, se incluya una declaración del Director General Adjunto de la Organización Mundial de la Salud y Representante Especial del Director General para la Reforma de las Naciones Unidas, Sr. Stewart Simonson, en nombre del Director General de la Organización Mundial de la Salud?

Así queda acordado (decisión 76/570 A).

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Director General Adjunto de la Organización Mundial de la Salud y Representante Especial del Director General para la Reforma de las Naciones Unidas, Sr. Stewart Simonson, para hacer una declaración en nombre del Director General de la Organización Mundial de la Salud.

Sr. Simonson (Organización Mundial de la Salud) (*habla en inglés*): Es para mí un honor formular esta declaración en nombre del Director General de la Organización Mundial de la Salud, Dr. Tedros Ghebreyesus.

Los sistemas de transporte que utilizamos todos los días nos abren al mundo, pero son demasiado peligrosos, contaminantes y derrochadores. Cada año, casi 1,3 millones de personas pierden la vida en accidentes de tráfico, es decir, unas 3.500 vidas al día. Los accidentes de tráfico son la principal causa de muerte entre los niños y jóvenes. El aumento de la motorización de los sistemas de transporte conlleva muertes, lesiones, emisiones de gases de efecto invernadero, contaminación atmosférica y dependencia de los combustibles fósiles. Los peatones y los ciclistas, que suelen ser los miembros más desfavorecidos de la sociedad, circulan por las carreteras junto al tráfico de alta velocidad, lo que aumenta considerablemente el riesgo de accidentes de tráfico. Es un precio demasiado elevado para la movilidad.

Situar la seguridad en el centro de nuestros sistemas de transporte es un imperativo moral urgente. En el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, presentado el año pasado por

el Dr. Ghebreyesus, se pide adoptar un enfoque amplio, equilibrado y viable para mejorar la seguridad de las carreteras, haciendo de la seguridad el elemento central de las políticas en materia de transporte, medio ambiente, planificación urbana y desarrollo. En el Plan se promueve la seguridad de los desplazamientos a pie, en bicicleta y en transporte público. Se pide la adopción de medidas para gestionar la velocidad y se hace hincapié en la importancia del diseño de las infraestructuras viales, las normas de seguridad de los vehículos y la legislación como elementos clave de un marco de sistema seguro para prevenir las muertes y las lesiones.

El sector de la salud desempeña un papel fundamental a la hora de evitar muertes y discapacidades a largo plazo. En el Plan Global se destaca la necesidad de mejorar la respuesta inmediata después de los accidentes, como los servicios de tratamiento de traumatismos de emergencia y los servicios de rehabilitación. También se pide una respuesta justa para las víctimas y sus familias. De hecho, el Plan impulsará la aplicación del segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. En este sentido, reducir en un 50 % las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico para 2030 es un objetivo ambicioso pero alcanzable. De hecho, una reducción de tan solo un 7 % cada año durante el próximo decenio supondrá una reducción general de más del 50 %. Es importante que los responsables de formular políticas tengan siempre presente que la movilidad segura es básicamente un derecho humano.

La reunión de alto nivel que celebra hoy la Asamblea General sobre la seguridad vial en el mundo es importante y oportuna. Necesitamos que los Presidentes, los Primeros Ministros, los Alcaldes y los Ministros lideren el esfuerzo facilitando la coordinación entre todos los sectores para que las carreteras sean seguras. Para mejorar el diseño de los entornos urbanos y los sistemas de transporte para proteger y promover la salud y el bienestar se necesita un enfoque multisectorial integral, guiado por marcos normativos, para que la salud humana y la ambiental vayan de la mano.

La Organización Mundial de la Salud alienta a la sociedad civil, las instituciones académicas y el sector privado a que hagan lo que les corresponde para que nuestras carreteras sean seguras. Como grupo más afectado por los accidentes de tráfico, los jóvenes deben participar de manera significativa en la planificación del futuro de su movilidad. La Organización Mundial de la Salud invita a los dirigentes a que se inspiren en el Plan Mundial como cimiento de sus propias políticas y programas nacionales en materia de seguridad. Los

sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles están a nuestro alcance. Los debates de los dos próximos días serán decisivos para promover la acción de todo el Gobierno en torno a una idea compartida del futuro de la movilidad y sus vínculos con la salud humana y del planeta. Esto es especialmente importante a medida que nos recuperamos y reconstruimos tras la pandemia de enfermedad por coronavirus.

Quisiera dar las gracias al Presidente de la Asamblea General por su liderazgo al conseguir que se aprobase el importante proyecto de declaración política (A/76/L.70), que mira al futuro e invita a la acción, y por haber organizado esta reunión de alto nivel. Quisiera también dar las gracias al Secretario General y a su Enviado Especial para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt, por su liderazgo y su visión.

Por último, quisiera expresar mi agradecimiento a todos los miembros de la Asamblea por su dedicación y compromiso respecto de la seguridad vial. La Organización Mundial de la Salud, que ha recibido el mandato de la Asamblea General de liderar los esfuerzos en materia de seguridad vial del sistema de las Naciones Unidas espera con interés colaborar con todos los miembros para que las carreteras seguras sean una realidad en todos los países de la Tierra.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Enviado Especial para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt.

Sr. Todt (*habla en inglés*): Es un verdadero honor inaugurar esta primera reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre la seguridad vial en el mundo. El hecho de que hayamos logrado celebrar esta reunión indica que la seguridad vial se considera una cuestión mundial urgente que exige nuestro esfuerzo conjunto. Durante el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que comenzó en 2010, adquirimos mucha experiencia sobre la manera de abordar esta cuestión urgente que salva vidas. Pero incluso hoy, los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte y lesiones en todo el mundo, ya que cada año mueren más de 1,3 millones de personas y 50 millones más resultan heridas, y el 90 % de esas muertes se producen en los países en desarrollo. Solo aunando los esfuerzos en todas partes se puede poner freno a esa destrucción que va en aumento en nuestras carreteras.

Mientras asistimos a las mesas redondas y los actos de los próximos dos días, debemos tener muy presente el tema de asegurar una década de acción y resultados. La acción y los resultados son realmente necesarios. El

mundo se está uniendo para atacar la amenaza invisible y omnipresente de los accidentes de tráfico. El aumento de la financiación para la seguridad vial en los últimos años es alentador, pero no suficiente. Además, ahora contamos con muchos más asociados, por ejemplo, a través del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, las convenciones de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, el Servicio Mundial de Seguridad Vial del Banco Mundial, el Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial y muchos otros. Pero debemos hacer más.

Antes de dedicarme a la seguridad vial, hace más de un decenio, tuve una larga carrera en el automovilismo. El éxito en las carreras es fácil de medir: cuando alguien gana, ha hecho su trabajo; cuando alguien no gana, no lo ha hecho. Lamentablemente, medir el éxito en materia de seguridad vial no es tan sencillo. No es tan fácil saber a quién hemos salvado la vida. Puede que incluso a algunos de los que estamos hoy aquí. Lo que es seguro es que todos conocemos a alguien que ha perdido la vida en un accidente de tráfico. Debemos tener fe en que, mediante un trabajo constante en pos de nuestro objetivo, veremos disminuir el espantoso número de muertes y lesiones por accidentes de tráfico.

Incluso si hemos avanzado en algunos países, sigue habiendo una discrepancia inaceptable entre lo que ocurre en el mundo desarrollado con respecto al mundo en desarrollo. En los últimos 45 años, en Europa se ha triplicado el número de vehículos, pero ha habido cinco veces menos víctimas. Sin embargo, en el mundo en desarrollo, tanto el número de vehículos como el de víctimas van en aumento. África, por ejemplo, con solo el 2 % de los vehículos a nivel mundial, tiene la mayor tasa de mortalidad en accidentes de tráfico del mundo. Algunas de las soluciones son sencillas, como reducir la velocidad y usar el casco o el cinturón de seguridad. Otras son más complicadas. Por ejemplo, la construcción de carreteras con mucho tráfico lejos de las escuelas reduce drásticamente las muertes. Pero para que una solución de ese tipo sea eficaz, debemos participar en las primeras fases de planificación de la ciudad y las carreteras. Exige la participación de todos. Por eso, durante nuestro segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, que finaliza en 2030, estamos trabajando al máximo para combinar nuestros esfuerzos en la lucha por los objetivos de seguridad vial con los que buscan alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible. De ese modo, podremos alcanzar también muchas de nuestras metas mundiales en materia de cambio climático, género, ciudades, educación, salud infantil y derechos humanos.

La historia ha demostrado que, si el mundo colabora de esa manera, podemos lograr lo que parece imposible. Hace apenas un siglo y medio, la esperanza media de vida al nacer, a nivel mundial, era de unos 32 años. Hoy, gracias sobre todo a la ciencia médica, es de 73 años, lo que supone un aumento de más del 50 % de la esperanza de vida. Nuestro objetivo es lograr un 50 % menos de muertes en la carretera. Nos queda mucho menos tiempo para conseguirlo, pero ya tenemos muchas de las soluciones. Trabajando de consuno para aplicar un enfoque sistemático en todos nuestros medios de transporte, podemos alcanzar ese objetivo.

La Asamblea puede contar con mi compromiso de cumplir nuestro objetivo juntos. Deseo a los miembros un excelente par de días de eventos por venir, aquí en Nueva York.

El Presidente (*habla en inglés*): Hemos escuchado al último orador de la sesión de apertura de la reunión de alto nivel. Deseo dar las gracias al Secretario General por haber dedicado su tiempo a acompañarnos esta mañana. El Secretario General se marchará ahora debido a otros compromisos.

La Asamblea procederá ahora a examinar el proyecto de resolución A/76/L.70, titulado “Declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

A ese respecto, doy la palabra a la representante de la Secretaría.

Sra. Norman-Chalet (Departamento de la Asamblea General y de Gestión de Conferencias) (*habla en inglés*): La presente declaración oral se formula de conformidad con el artículo 153 del Reglamento de la Asamblea General. La presente declaración también se distribuirá a los Estados Miembros.

En virtud de lo dispuesto en el párrafo 18 del proyecto de resolución A/76/L.70, la Asamblea General

“[d]ecidiría organizar una reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo que se celebrará en Nueva York en 2026 [...] cuyo alcance y modalidades se decidirán a más tardar en el octogésimo período de sesiones de la Asamblea General”.

La aprobación del proyecto de resolución no entrañaría consecuencias presupuestarias con cargos al presupuesto por programas. Tras una decisión sobre el formato, el alcance y las modalidades de la reunión de alto nivel, el Secretario General evaluaría las consecuencias

presupuestarias y asesoraría a la Asamblea, de conformidad con el artículo 153 del Reglamento de la Asamblea General. Además, de conformidad con la práctica establecida, la fecha de la reunión de alto nivel se determinaría en consulta con el Departamento de la Asamblea General y de Gestión de Conferencias.

La declaración a la que acabo de dar lectura estará disponible en el *Diario de las Naciones Unidas* en el enlace de e-statements correspondiente a esta sesión.

El Presidente (*habla en inglés*): La Asamblea adoptará ahora una decisión sobre el proyecto de resolución A/76/L.70. ¿Puedo considerar que la Asamblea decide aprobar el proyecto de resolución A/76/L.70?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/76/L.70 (resolución 76/294).

El Presidente (*habla en inglés*): Antes de dar la palabra a las delegaciones que deseen formular explicaciones de posición o de voto, quisiera recordarles que esas explicaciones se limitarán a diez minutos y deberán formularlas desde su asiento.

Tiene ahora la palabra el representante de la Federación de Rusia.

Sr. Chumakov (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): Le doy las gracias, Sr. Presidente, por sus esfuerzos personales para garantizar la aprobación de la declaración política relativa al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (resolución 76/294). Asimismo, damos las gracias al Jefe de Gabinete de su Oficina, Embajador Nagaraj Naidu Kakanur, y a la oficina de la Organización Mundial de la Salud en las Naciones Unidas en Nueva York por su extraordinaria contribución a la preparación de ese documento positivo.

Rusia respalda la declaración política y acoge con beneplácito su aprobación por la Asamblea General. En el texto se establecen una serie de principios fundamentales para la aplicación del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, como el derecho a la salud, el enfoque intersectorial de todo el sistema respecto de la seguridad vial, con la participación de todos los sectores de la sociedad, la importancia de la planificación y el establecimiento de objetivos específicos. En el documento figuran importantes mandatos, entre ellos el de llevar a cabo un examen de mitad de período en 2026 de la aplicación del Segundo Decenio de Acción, y el de reforzar la labor especializada de la Organización Mundial de la Salud.

Al mismo tiempo, lamentamos que la Asamblea no haya podido aprobar un texto más completo, que se

preparó bajo el mandato del Presidente de la Asamblea tras un proceso abierto de seis meses. Por lo tanto, en el documento no se reflejan plenamente una serie de temas importantes, como, entre otros, la concienciación y la educación, la atención a los usuarios vulnerables de las carreteras, los límites de velocidad, la financiación, la tecnología avanzada, la investigación, la normalización, el papel del transporte público, la asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico, las contribuciones de la alianza entre el sector privado y las Naciones Unidas para la seguridad vial, las consecuencias de la pandemia de enfermedad por coronavirus y otros.

Quien lo desee puede comprobar esas deficiencias consultando la página web de las Naciones Unidas, que incluye la versión original del documento presentado mediante el procedimiento de acuerdo tácito el 24 de mayo. La responsabilidad de esas deficiencias recae en un grupo de países que bloqueó absurdamente el texto basándose en motivos políticos ajenos al tema de la reunión, violando la práctica establecida y sin respetar la labor realizada por otros Estados. La consecuencia es que la seguridad vial se ha visto perjudicada, sobre todo en los países en desarrollo. Condenamos esa acción destructiva y sin sentido, que no pasará inadvertida. No obstante, celebramos que se haya aprobado la declaración política, que supone un avance significativo en la materia.

El Presidente (*habla en inglés*): Hemos escuchado al último orador que ha hecho uso de la palabra para explicar su voto después de la votación.

Aprovecho esta oportunidad para expresar, una vez más, mi sincero agradecimiento a todos los Estados Miembros por su compromiso constructivo y su apoyo durante el proceso, que ha permitido llegar a un acuerdo sobre una declaración política concisa y orientada a la acción, conforme al mandato de la resolución 75/308. Asimismo, quisiera expresar mi agradecimiento por su labor al Representante Permanente Adjunto de Côte d'Ivoire ante las Naciones Unidas, Excmo. Sr. Gbolié Désiré Wulfran Ipo, y al Representante Permanente Adjunto de la Federación de Rusia ante las Naciones Unidas, Excmo. Sr. Dmitry Chumakov. También doy las gracias a mi Jefe de Gabinete, Embajador Nagaraj Naidu Kakanur, que facilitó de manera competente la segunda etapa de las negociaciones intergubernamentales y completó con éxito el trabajo sobre una declaración política final.

Antes de comenzar con la lista de oradores de la sesión plenaria, quisiera recordar a las delegaciones que, como se establece en la resolución 75/308, el límite de tiempo para las intervenciones será de tres minutos

para las declaraciones de las delegaciones formuladas a título individual y de cinco minutos para las declaraciones formuladas en nombre de un grupo de Estados.

Tiene la palabra el Viceprimer Ministro y Ministro de Movilidad y Obras Públicas de Luxemburgo, Excmo. Sr. François Bausch.

Sr. Bausch (Luxemburgo) (*habla en inglés*): En primer lugar, permítame darle las gracias, Sr. Presidente, por haber convocado esta reunión de alto nivel de la Asamblea General relativa al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, y por sus esfuerzos que nos han permitido aprobar la declaración política por consenso esta mañana (resolución 76/294). A pesar de todas las demás crisis a las que nos enfrentamos hoy en día, como el cambio climático, la pobreza, el hambre, las crisis sanitarias como la pandemia mundial, así como las crisis geopolíticas y las guerras, hay una crisis que las personas tienden a olvidar, a saber, la de la seguridad vial.

Cada día mueren personas en nuestras calles. ¿Qué delito están cometiendo? Ninguno. Solo quieren ir del punto A al punto B. En algunos países, los accidentes de tráfico son la causa más común de muerte, en particular entre los jóvenes. Es una catástrofe. Es inaceptable. La gran mayoría de las muertes en carretera en todo el mundo tienen lugar en los denominados países de ingreso bajo y mediano. En Europa se produjo una situación similar a mediados del decenio de 1970, cuando las muertes en carretera aumentaron de forma drástica. Los problemas eran muy parecidos en todos los países. La mayoría de las víctimas mortales se debieron a personas que conducían a alta velocidad o en estado de ebriedad. El exceso de velocidad era el principal motivo de las muertes en carretera y lo sigue siendo. A pesar de todos nuestros esfuerzos por construir carreteras más seguras, y a pesar de toda la innovación para la seguridad de los vehículos, el exceso de velocidad es el principal problema en lo que respecta a la seguridad vial.

Si pensamos en la infraestructura vial actual, la percibimos principalmente como una infraestructura concebida para los automóviles. Sin embargo, las carreteras deberían ser corredores multimodales seguros para todas las modalidades de transporte, incluidos el transporte peatonal, el ciclístico y el motorizado. Eso es especialmente válido en las zonas urbanas, donde están los usuarios más vulnerables de la infraestructura vial. Tenemos que ralentizar el tráfico en esas zonas. Debemos devolver nuestras ciudades a la población, a los peatones, a los ciclistas y a todos los demás usuarios que tienen una movilidad lenta.

Es necesario reorganizar el espacio público de nuestras ciudades. Tenemos que crear ciudades para las personas. Es importante generar conciencia de que el espacio público es de todos. Una de las tendencias nuevas y más preocupantes en materia de seguridad vial es la tendencia a la distracción. Elementos como un teléfono móvil, una tableta o un dispositivo de navegación pueden hacer que los conductores no presten la atención debida. Enviar mensajes de texto mientras se conduce es tan peligroso como conducir en estado de ebriedad. Si queremos reducir las muertes en carretera y los accidentes de tráfico, necesitamos un plan de acción integral y una voluntad política firme.

Con el fin de alcanzar el objetivo fijado por las Naciones Unidas para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, Luxemburgo ha puesto en marcha planes de acción en materia de seguridad vial. Los dos planes, para los períodos 2014-2018 y 2019-2023, respectivamente, comprenden un total de 57 medidas específicas para reducir las muertes en carretera. Esos planes incluyen una combinación de medidas preventivas y educativas, así como medidas de cumplimiento obligatorio. Mediante esos programas, en los últimos diez años hemos conseguido reducir casi en un 50 % el número de muertes en carretera. Luxemburgo registra ahora 38 muertes en carretera al año por cada millón de habitantes, lo que coincide con la media europea.

Todavía tenemos mucho que hacer y nos queda mucho trabajo por delante. Por ello, nuestro objetivo principal es lograr la Visión Cero, es decir, cero muertos y cero heridos. Para eso se necesitará tiempo, perseverancia política y, por supuesto, dinero. Por lo tanto, cuando oí hablar por primera vez de los planes para crear el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, tuve totalmente claro que Luxemburgo debía formar parte de él. Todas las medidas necesarias para mejorar la seguridad vial tienen un costo, desde la capacitación y la realización de exámenes hasta la educación de los conductores y la concienciación sobre la seguridad vial, pasando por hacer cumplir de manera eficaz las normas de circulación y por el mejoramiento de la infraestructura. El nuevo Fondo es de vital importancia para ayudar a los países a desarrollar sus propios programas de seguridad vial y a luchar contra las desgracias que se producen a diario en nuestras carreteras. Por ello, quisiera dar las gracias a todos los que han contribuido a su creación y confío en que en los próximos años salve muchas vidas.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene la palabra el Ministro de Transportes de Malasia, Excmo. Sr. Wee Ka Siong.

Sr. Siong (Malasia) (*habla en inglés*): Permítaseme mencionar con brevedad los esfuerzos de Malasia para mejorar la seguridad vial.

En consonancia con nuestras obligaciones en el marco del segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y los Objetivos de Desarrollo Sostenible para 2030, nuestro Gobierno, en colaboración con los Gobiernos regionales, los asociados industriales, los organismos no gubernamentales y otros asociados en materia de seguridad vial, se esfuerza sobremanera para garantizar que la seguridad vial se afiance como parte de las normas de nuestra vida cotidiana y se mantenga como la máxima prioridad en la rutina de viaje de todos.

En Malasia, las muertes de usuarios de motocicletas representan más de la mitad de las muertes anuales por accidentes de tráfico, el 64 % para ser exactos. Por lo tanto, dar respuesta a los aspectos de seguridad relativos al uso de motocicletas se ha convertido en algo primordial para lograr el objetivo de reducir las muertes en carretera un 50 % para el año 2030. El elevado número de usuarios y la cifra casi idéntica de motocicletas en comparación con otros vehículos de motor que circulan por las carreteras nos plantean un enorme desafío a la hora de formular políticas de seguridad eficaces para los motociclistas.

Prestamos mucha atención a las nueve recomendaciones que formula el Grupo de Expertos Académicos del Ministerio de Transportes de Suecia en su informe de alto nivel, en especial las relativas a vehículos más seguros y a la proliferación de tecnologías más seguras en la construcción de vehículos y el diseño de la infraestructura. En ese sentido, estamos estudiando con seriedad la posibilidad de impulsar el uso de tecnologías para la seguridad de los vehículos al generar demanda de estas y sostener las cadenas de producción. El programa para la evaluación de vehículos nuevos de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental (ASEAN), dirigido a lograr que en las carreteras malasias circulen coches más seguros, ha tenido repercusiones muy positivas en los fabricantes de vehículos. Asimismo, nos esforzamos para que, en los próximos dos años, sea obligatorio instalar sistemas antibloqueo de frenos en todos los modelos nuevos de motocicletas, inicialmente para las que tengan una cilindrada igual o superior a 150 cc.

Hemos participado en el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras desde 2016 y ahora, en el marco del Programa de Malasia de Evaluación de las Carreteras, estamos poniendo en marcha un programa que se centra más en la seguridad de las motocicletas,

sobre todo al hacer hincapié en que en las nuevas carreteras existan carriles exclusivamente dedicados a la circulación de esos vehículos. Además, el Instituto Malasio de Investigación sobre Seguridad Vial también está forjando alianzas estrechas con muchas organizaciones pertinentes de la región de la ASEAN para reunir a la comunidad en torno al objetivo común de aumentar la seguridad del transporte por carretera. Esas alianzas pueden dar lugar a una colaboración más amplia, a la ejecución de proyectos de mejora de la seguridad vial y al intercambio de competencias especializadas, conocimientos y experiencias con miras a conseguir unas carreteras más seguras para todos.

Todos esos esfuerzos se han institucionalizado mediante el Plan de Seguridad Vial de Malasia 2022-2030, elaborado por el Ministerio de Transporte y apoyado por todas las partes interesadas. El Plan se preparó en consonancia con las recomendaciones que formularon las Naciones Unidas en la resolución 74/299, en la que se declaró el período 2021-2030 como el segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Además, en el Plan también se han fijado metas relacionadas con la seguridad vial, como las descritas en los Objetivos de Desarrollo Sostenible 3.6 y 11.2, con el objetivo principal de lograr una reducción de al menos el 50 % en el número de víctimas mortales causadas por accidentes de tráfico para 2030. El Plan incluye diez esferas prioritarias que se han identificado como las más importantes para reducir de forma considerable el riesgo de muerte y de lesiones graves en las carreteras de Malasia. En particular, en dos esferas prioritarias, la de la seguridad en la conducción de motocicletas y la de la seguridad de esos vehículos, se incluirán estrategias y acciones esenciales para mejorar la seguridad de los motociclistas y las motocicletas en Malasia.

Para concluir, nos complace observar que la Asamblea General ha aprobado hoy la declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (resolución 76/294), en la que se reafirma nuestro respaldo colectivo a la cooperación internacional en materia de seguridad vial. Debemos aunar esfuerzos para alcanzar los objetivos principales en materia de seguridad, con el fin de mejorar nuestras vidas en los planos nacional y mundial.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Ministro de Transportes de la Argentina, Excmo. Sr. Alexis Guerrero.

Sr. Guerrero (Argentina): Quiero agradecer al Secretario General, Sr. António Guterres, y al Presidente de la

Asamblea General, Ministro Abdulla Shahid, por convocar esta reunión de alto nivel tan importante para resguardar la seguridad y la vida de nuestros ciudadanos y ciudadanas.

En la Argentina, hemos hecho un gran trabajo en materia de seguridad vial. Las últimas estadísticas nos indican que la cantidad de víctimas fatales por siniestros viales sigue estando un 25 % por debajo de las cifras que teníamos antes de la pandemia. Esto fue posible gracias a que venimos trabajando y cooperando con la Organización Mundial de la Salud, la Organización Panamericana de la Salud y las organizaciones no gubernamentales argentinas en políticas concretas de fiscalización, concientización y acompañamiento del Estado, a través de sus organismos, por ejemplo, con campañas de comunicación y con la prevención del consumo de alcohol al volante a través de 19 operativos de control simultáneos en las 24 provincias del país.

La reducción de los casos de alcoholemia al volante a la mitad, que reflejan las estadísticas actuales, es el ejemplo de lo que pasa cuando una política pública que busca generar conciencia es sostenida en el tiempo. En ese sentido, vigilamos el exceso de velocidad, realizamos operativos para evitar la circulación por las banquetas, aunamos esfuerzos con otras carteras ministeriales políticas para erradicar las carreras clandestinas, fomentamos el uso obligatorio del casco para conductores de motos y controlamos el uso del cinturón de seguridad en los autos y el transporte público de larga distancia, además de los dispositivos de seguridad infantil, entre otras acciones.

Trabajamos en forma articulada con las jurisdicciones locales en la educación, haciendo posible que las y los docentes de todas las asignaturas tengan como obligación incorporar la seguridad vial en sus programas. Los chicos y las chicas que incorporan conocimientos desde temprana edad son grandes replicadores de buenas prácticas y, a través de ellos, estamos llegando también al resto de las familias. Para educar también a los adultos en una mejor cultura vial, menos violenta y más inclusiva, en la licencia nacional de conductor hemos incorporado un módulo con perspectiva de género. El proceso de obtención del permiso cuenta con contenidos que ayudan a desterrar estereotipos y garantizar que las mujeres y los diversos segmentos de la población accedan a los mismos derechos y oportunidades como usuarios del entramado vial. Desde su implementación, más de 190.000 personas completaron la capacitación, y en las 23 capitales de provincia del país ya se está desarrollando un programa para hacer posible que las mujeres de bajos recursos y que sostienen el hogar cuenten con

las herramientas necesarias para acceder a su primera licencia de conducir.

La contención en un momento de dolor es una necesidad muy grande en muchas familias tras un siniestro vial, y el Estado puede poner sus recursos a disposición para aliviar su sufrimiento. Por eso, contamos con una red federal de asistencia a las víctimas de accidentes de tráfico y a sus familiares, con una línea de teléfono específica: la 149. El servicio acompaña y asesora de forma gratuita a las personas una vez pasada la emergencia, con asistencia psicológica y jurídica, asesoramiento sobre servicios sociales, asistencia médica y rehabilitación, traslados y hospedajes, y ayuda económica, entre otros recursos. Las políticas que estamos impulsando ya hicieron posible evitar, en promedio, cinco muertes en carretera todos los días, comparado con las cifras de los últimos diez años, lo que implica que 1.825 personas, todos los años, siguen estando junto a sus seres queridos.

Aún falta mucho por hacer y cada víctima vial nos duele profundamente. Por eso seguimos trabajando para mejorar cada vez más los estándares de nuestro país. Ya estamos poniendo en marcha, junto con las autoridades provinciales, un sistema federal de puntuación para que los ciudadanos de todo el país sean iguales ante la ley y que sus infracciones no solo se resuelvan con dinero. De este modo, cada licencia contará con 20 puntos, que se irán descontando en la medida en que cada conductor o conductora cometa infracciones, sin importar en qué lugar del país lo hagan. Gracias a este sistema, las infracciones dejan de tener un fin meramente recaudatorio, pues también le va a permitir al Gobierno nacional contar con mejores estadísticas sobre el cumplimiento de las normas en cada una de las jurisdicciones del país.

Estamos impulsando la ley de alcohol cero, que ya está siendo tratada en el Congreso Nacional, para eliminar cualquier margen de tolerancia al alcohol con el que se puede conducir un vehículo en todo el país. Ya hay algunas regiones de la Argentina que la aplican con éxito, donde las estadísticas nos indican que bajaron las muertes y las lesiones por accidentes de tráfico. Los informes nos muestran que el alcohol está presente en una de cada cuatro muertes en carretera, y el hecho de tener el margen de tolerancia más alto de la región invita a las conductoras y los conductores argentinos a especular con las cantidades que pueden consumir, lo que lleva a poner en peligro sus vidas y la del resto de la ciudadanía.

También estamos impulsando una ley que tipifica los delitos penales de homicidio vial y lesiones viales,

con penas de prisión de entre 8 y 25 años e inhabilitación perpetua para conducir en los casos más graves, como en los que haya víctimas mortales durante carreteras clandestinas. Queremos endurecer las penas y generar conciencia en las conductoras y los conductores temerarios que ponen su vida y la de los demás en peligro.

Todas estas acciones se enmarcan en un horizonte claro que nos marca nuestro Presidente y pone a la Argentina en consonancia con el objetivo mundial de reducir a la mitad las muertes y lesiones por accidentes de tráfico para el año 2030. Es un compromiso que asumimos como Estado a través de nuestra Agencia Nacional de Seguridad Vial y que tenemos la obligación de cumplir, porque hacerlo es proteger la vida de nuestros ciudadanos y nuestras ciudadanas.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene la palabra el Ministro de Transporte y Minería de Jamaica, Excmo. Sr. Audley Shaw.

Sr. Shaw (Jamaica) (*habla en inglés*): Jamaica se complace en participar en la reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, con el fin de hacer frente a la plaga de accidentes y muertes en las carreteras. Acogemos con beneplácito los esfuerzos sinceros de ese órgano.

En el plano mundial, los accidentes de tráfico causan casi 1,3 millones de muertes evitables y unos 50 millones de heridos cada año, y son la principal causa de muerte de niños y jóvenes en todo el mundo. Jamaica no se ha librado de los efectos destructivos de los accidentes de tráfico, ya que, desde 2012, ha venido registrando un aumento constante de las tasas de mortalidad. Como promedio, las muertes aumentaron un 10 % entre 2012 y 2019. En 2021, 487 personas fallecieron en la red de carreteras de nuestro país, lo que representa un aumento del 12 % en comparación con las 433 muertes de 2020. Por lo general, se acepta que, a escala mundial, los países en desarrollo, pese a contar con menos vehículos que los países desarrollados, tienen una mayor proporción de víctimas mortales. Las repercusiones socioeconómicas que sufren los Estados en desarrollo son devastadoras.

En octubre de 2021, como orador principal en la presentación del segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), el Primer Ministro de Jamaica, Excmo. Sr. Andrew Holness, anunció la adopción del enfoque de sistemas seguros, que sigue constituyendo la esencia del segundo Decenio de Acción, lo que demuestra con claridad que Jamaica respalda el objetivo de las Naciones Unidas de reducir a la mitad las muertes en las carreteras para 2030. Reafirmamos nuestro apoyo

al Decenio de Acción con el fin de priorizar y formular una política que sirva de modelo para el desarrollo de planes y objetivos nacionales y locales.

Las Naciones Unidas estiman que 13 millones de muertes y 500 millones de lesiones durante el próximo decenio obstaculizarán el desarrollo sostenible, en particular en los países de ingreso bajo y mediano. Para ayudar a revertir la marea de muertes y lesiones en accidentes de tráfico, será necesaria la cooperación entre organismos multilaterales, países desarrollados y en desarrollo, alianzas público-privadas y organizaciones no gubernamentales, en especial con el fin de lograr el objetivo de reducir en un 50 % las muertes y las lesiones en las carreteras. La labor del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial es fundamental para apoyar ese esfuerzo. El Fondo se beneficia de la cooperación fiscal y técnica para financiar intervenciones estratégicas de seguridad vial que mejoren la infraestructura vial, la gestión del transporte, la educación pública y la atención posterior a los accidentes.

Jamaica es optimista respecto de los resultados de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo y su primera reunión sobre promesas de contribuciones. Acogemos con beneplácito las oportunidades para forjar alianzas con miras a alcanzar el objetivo común de reducir las muertes en carretera en el plano mundial. Sabemos que, siempre que todos aunemos esfuerzos, podemos alcanzar el objetivo de cero vidas perdidas por accidentes de tráfico.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Ministro de Obras Públicas y Transportes de Camboya, Excmo. Sr. Chanthol Sun.

Sr. Sun (Camboya) (*habla en inglés*): Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte en Camboya. Cada día, una media de cinco personas mueren y diez resultan heridas en las carreteras camboyanas. Según un estudio del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, Camboya sufre una pérdida de aproximadamente entre el 2,5 % y el 3 % de su producto interno bruto (PIB) al año debido a los accidentes de tráfico.

El Real Gobierno de Camboya creó el Comité Nacional de Seguridad Vial, que está presidido por el Vice Primer Ministro y Ministro del Interior, mientras que el Ministro de Obras Públicas y Transporte es Vicepresidente permanente y el Jefe de la Policía Nacional ocupa el cargo de Vicepresidente. El Vicepresidente permanente es responsable de determinar la política de seguridad vial y el Jefe de la Policía Nacional se encarga

de su cumplimiento. Además, se han creado subcomités presididos por los Gobernadores de las provincias para aplicar la política de seguridad vial en el plano provincial. El Comité Nacional de Seguridad Vial se reúne cada mes para examinar las estadísticas de accidentes de tráfico y definir planes de acción para combatirlos. El Real Gobierno de Camboya respeta las directrices y las normas mundiales de seguridad vial para prevenir y reducir los accidentes de tráfico.

Según los informes anuales de nuestro Sistema de Información sobre Accidentes de Tráfico y Víctimas correspondientes al período de 2010 a 2020, las principales causas de los accidentes de tráfico son el exceso de velocidad, los adelantamientos peligrosos, el incumplimiento de la preferencia de paso y la conducción en estado de ebriedad. También se demostró que los diseños defectuosos de las carreteras y los fallos técnicos de los vehículos contribuyen a ello. Hemos trabajado muy duro para reforzar el cumplimiento de las leyes de tráfico y de nuestra política nacional relativa a la seguridad vial y el decenio de acción 2011-2020. Además, me complace informar de que se han salvado casi 5.000 vidas, lo que supone una tendencia positiva, aunque todavía no llega a nuestro objetivo de salvar aproximadamente 7.400 vidas.

Tras la declaración formulada en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que se celebró en Estocolmo, así como el establecimiento del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), que pusieron en marcha la Organización Mundial de la Salud y las comisiones regionales de las Naciones Unidas el 28 de octubre de 2021, Camboya presentó su propio plan de acción para el decenio de 2021-2030, con el objetivo de reducir los accidentes de tráfico un 50 %. Recientemente hemos dado a conocer una nueva aplicación para dispositivos móviles que permite a nuestros agentes de tráfico deducir puntos del permiso de conducir en tiempo real en el lugar de la infracción. La instalación de cámaras para captar los casos de exceso de velocidad y conducción temeraria en nuestras carreteras nacionales se ha sumado al aumento continuo de la conciencia de que no se tolerarán las infracciones de tráfico.

Nuestro Primer Ministro emitió una declaración para recordar a nuestros ciudadanos que “ni hoy ni mañana, toleraremos los accidentes de tráfico”. Todas las partes interesadas tienen la responsabilidad de reducir los accidentes de tráfico. Los Gobiernos no pueden hacerlo solos. Necesitamos que tanto el sector público como el privado, las organizaciones no gubernamentales y los

medios de comunicación aúnen esfuerzos con el Gobierno para educar a los usuarios de las carreteras sobre las leyes de tráfico. A ese respecto, el Comité Nacional de Seguridad Vial ha colaborado con diversas cámaras de comercio de Camboya para que los miembros concienticen a sus empleados sobre las leyes de tráfico. Asimismo, el Comité ha aplicado y adaptado las mejores prácticas de otros países en materia de seguridad vial.

Si bien los accidentes de tráfico nos cuestan una media de entre el 2,5 % y el 3 % de nuestro PIB, lo que convierte la seguridad vial en un problema grave de salud pública, no se ha asignado una financiación adecuada para responder a la cuestión debido a limitaciones presupuestarias. En ese sentido, insto a todos los asociados para el desarrollo a que contribuyan a sufragar el costo de la aplicación eficaz de los programas de seguridad vial en todos los Estados Miembros.

Ciertamente apreciamos el tema y el concepto de esta sesión, así como las tres mesas redondas organizadas al respecto. Nuestra delegación espera con interés aprender de esta sesión sobre los diversos mecanismos y el apoyo técnico disponibles para reducir los accidentes de tráfico.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la Ministra de Transportes y Aviación Civil de Maldivas, Excma. Sra. Aishath Nahula.

Sra. Nahula (Maldivas) (*habla en inglés*): Permítame, Sr. Presidente, darle las gracias por haber convocado esta reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, en el marco del segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030). Además, quisiera felicitar a los Estados Miembros y a todas las partes interesadas por haber aprobado con éxito una declaración política orientada a la acción (resolución 76/294). Confío en nuestra capacidad para generar una mayor voluntad política para aumentar la seguridad de nuestras carreteras. Maldivas acoge con satisfacción el establecimiento del objetivo de reducir el número de muertos y heridos por accidentes de tráfico en al menos un 50 % para 2030. Nos alienta mucho el compromiso de los miembros en este sentido.

La movilidad desempeña un papel fundamental en todos los aspectos de nuestra vida. Los sistemas de transporte por carretera seguros y eficientes son fundamentales para nuestra vida cotidiana, ya que mejoran el acceso a los alimentos, la educación, el empleo y los servicios de salud. Cada año, aproximadamente 1,3 millones de personas pierden la vida en accidentes de tráfico, y hasta 50 millones más sufren lesiones no

mortales. Según la Organización Mundial de la Salud, más del 90 % de las muertes relacionadas con el tráfico se producen en países de ingreso bajo y mediano, como Maldivas. Estas estadísticas abrumadoras dejan claro que, si bien la seguridad vial es un problema de salud pública, también tiene repercusiones socioeconómicas. Las lesiones por accidente de tráfico causan considerables pérdidas económicas entre las personas, sus familias y las naciones. A la mayoría de los países les cuesta el 3 % de su producto interno bruto.

Maldivas observa con preocupación que las lesiones por accidente de tráfico son la principal causa de muerte entre los niños y los adultos jóvenes. Esto es así incluso en Maldivas. Lamentablemente, las víctimas tienen en su mayoría entre 18 y 30 años. Normalmente, los accidentes son el resultado de una conducción temeraria. Habida cuenta de estos hechos, Maldivas apoya firmemente la implantación de un límite de velocidad de 30 kilómetros por hora en las calles donde coexisten los peatones y el tráfico rodado. Además de ser cruciales para que nuestras carreteras sean más seguras, los límites de velocidad también fomentan las opciones de transporte sostenible que podrían ayudar a reducir las emisiones nocivas de los vehículos que contribuyen al cambio climático.

El cambio climático es la amenaza que define este siglo y sigue suponiendo un riesgo importante para los pequeños Estados insulares en desarrollo como Maldivas. Representa la amenaza más grave para nuestra supervivencia y viabilidad, entre otras cosas, debido a la pérdida de territorio. Tenemos que hacer más para fomentar comunidades urbanas seguras y habitables, con barrios diseñados para promover la movilidad con cero emisiones de carbono, en los que se favorezcan los desplazamientos a pie y en bicicleta.

La seguridad vial desempeña un papel cada vez más importante a la hora de facilitar el acceso al empleo y la educación y reducir la pobreza y las desigualdades, así como para mitigar el impacto del cambio climático. Está vinculada indirectamente con la consecución de varios Objetivos de Desarrollo Sostenible. Maldivas apoya el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), e insta a los Estados Miembros a elaborar planes y marcarse metas a nivel nacional.

Mejorar la seguridad vial es una responsabilidad compartida. La reducción del número de accidentes de tráfico requiere una acción concertada y de colaboración por parte de varios sectores. El liderazgo y la claridad en la atribución de responsabilidades a nivel institucional y

la rendición de cuentas son cruciales. También debemos involucrar al sector privado, la sociedad civil y el mundo académico. Al impulsar el establecimiento de medidas y acciones proactivas, debemos afrontar la cruda realidad. La política de una nación no debe interponerse en el camino de las políticas que pueden dar lugar a comunidades más seguras. Una pequeña acción puede tener un efecto duradero en la vida de alguien. Se puede salvar una vida abandonando los hábitos imprudentes. Es hora de ponerse a trabajar con determinación.

Maldivas se mantendrá firme junto a otros Estados Miembros en el liderazgo de iniciativas que hagan más seguras nuestras carreteras y garanticen la prosperidad, la igualdad de oportunidades y el éxito económico para todos en el mundo.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Ministro de Transporte, Movilidad Urbana y Seguridad Vial de Burkina Faso, Excmo. Sr. Mahamoudou Zampaligre.

Sr. Zampaligre (Burkina Faso) (*habla en francés*): Ante todo, quisiera expresar mi reconocimiento y gratitud a las Naciones Unidas por haber invitado a Burkina Faso a participar en esta reunión de alto nivel, que nos brinda la grata oportunidad de compartir nuestros puntos de vista sobre la seguridad vial en el mundo a través de nuestras propias experiencias, las experiencias de los demás y el papel de las Naciones Unidas en ese ámbito.

Permítame saludarlo cordialmente, Sr. Presidente, y felicitarlo por la distinción con la que ha presidido nuestros trabajos. Que su sabiduría y su vasta experiencia iluminen y guíen nuestros trabajos para que podamos cumplir plenamente los objetivos que nos hemos fijado. Por mi parte, quisiera asegurarle el pleno apoyo y la sincera colaboración de mi delegación en estos esfuerzos.

Esta reunión de alto nivel se celebra en un contexto de incertidumbres asociadas a las consecuencias de la pandemia de enfermedad por coronavirus, la grave coyuntura económica internacional y las crecientes amenazas a la paz y la seguridad internacionales. Los numerosos desafíos a los que se enfrenta el mundo nos atañen a todos y nos exigen más valor, esfuerzo, creatividad y solidaridad. En paralelo a los desafíos mucho más conocidos, se propaga una amenaza igualmente grave que pone en peligro la vida humana y obstaculiza el desarrollo sostenible: se trata, por supuesto, de la seguridad vial.

A principios de este Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), se calcula que los accidentes

de tráfico siguen causando cada año 1,3 millones de muertes y más de 50 millones de heridos graves en todo el mundo. El 90 % de las muertes por accidente de tráfico se producen en países de ingreso bajo o mediano, y más del 55 % de ellas corresponden a usuarios de las vías vulnerables, como peatones, ciclistas y motociclistas.

En Burkina Faso, entre 2019 y 2021, el número de accidentes de tráfico pasó de 20.578 a 25.118, lo que supone un aumento medio del 15,13 % anual. El número de heridos aumentó de 13.653 a 15.340, mientras que el número de muertos pasó de 978 a 1.272, lo que supone un aumento medio anual del 5,62 % y el 0,9 %, respectivamente. Las consecuencias socioeconómicas de los accidentes de tráfico son enormes. En concreto, se calcula que el coste económico es del 3 % del producto interno bruto, lo que equivale a nuestra asistencia oficial para el desarrollo. Por ello, la seguridad vial se ha convertido en una de las principales preocupaciones tanto de los Estados como de las Naciones Unidas. A este respecto, quisiera elogiar los numerosos esfuerzos realizados por el sistema de las Naciones Unidas para apoyar las medidas adoptadas por los Estados para hacer frente a los siguientes retos: elevar la seguridad vial a la categoría de prioridad nacional; alentar a los Gobiernos a que elaboren y pongan en práctica políticas para mejorar la seguridad vial; establecer normas y elaborar orientaciones técnicas basadas en pruebas científicas; movilizar a los agentes del sector privado, el mundo académico y la sociedad civil para que adopten medidas efectivas que mejoren la seguridad vial; y alentar a los Estados Miembros a que examinen e informen periódicamente sobre las iniciativas de seguridad vial que han emprendido y los progresos realizados.

No es necesario insistir en la urgencia de afrontar esos desafíos, dado que la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible depende en parte de ello. En efecto, una red de carreteras segura, eficiente y que satisfaga las necesidades de todos los ciudadanos contribuye a facilitar el acceso a la educación, la atención sanitaria y la alimentación en condiciones de igualdad. También permite conectar todas las partes de un país y, por tanto, promueve el establecimiento de vínculos económicos, sociales y medioambientales entre las zonas urbanas, suburbanas y rurales.

Por su parte, Burkina Faso desea reafirmar su disposición a continuar la cooperación fructífera que siempre ha existido entre nuestro país y el sistema de las Naciones Unidas, sobre todo en lo que respecta a la mejora de la seguridad vial. Espero que el intercambio de hoy nos permita reforzar esta alianza y examinar

otros tipos de cooperación a nivel regional e internacional. En cualquier caso, mi país está presente hoy aquí para inspirarse en las experiencias de otros países que se enfrentan más directamente a la cuestión, así como compartir nuestros puntos de vista sobre la aplicación de iniciativas en materia de seguridad vial.

Por lo tanto, somos conscientes de la necesidad imperiosa de aplicar soluciones urgentes y adecuadas. En este sentido, desde 2009 el Gobierno de Burkina Faso cuenta con una política nacional de seguridad vial, que se articula en torno a cuatro enfoques estratégicos relativos a la gestión institucional de la seguridad vial, la capacitación y sensibilización de los usuarios de las carreteras, el estado técnico de los vehículos y la seguridad de las infraestructuras viales. A pesar de nuestro compromiso de mejorar la seguridad vial mediante la aplicación de una política nacional respecto de esa cuestión, nos hemos encontrado con diversas dificultades, como la falta de un mecanismo de financiación sostenible para la seguridad vial, la mala gestión de los datos sobre accidentes de tráfico, la falta de aplicación de los textos normativos y la ausencia de controles periódicos de seguridad vial y de sanciones.

Para hacer frente a esos desafíos, Burkina Faso necesita el apoyo de sus asociados en cuanto a la financiación de las actividades de seguridad vial y el refuerzo de las capacidades técnicas de su Oficina Nacional de Seguridad Vial. Por otra parte, el Gobierno de Burkina Faso tiene la intención de continuar los esfuerzos de reforma ya en curso y no escatimará esfuerzos para mejorar día a día su enfoque de la cuestión con el fin de cumplir sus compromisos en materia de seguridad en beneficio de la población.

Por último, quisiera reiterar mi profundo agradecimiento y las sinceras felicitaciones de mi delegación por la perfecta organización de esta sesión.

El Presidente (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Sr. Tomas Eneroth, Ministro de Infraestructura de Suecia.

Sr. Eneroth (Suecia) (*habla en inglés*): Cada año, 1,3 millones de personas pierden la vida en accidentes de tráfico. Las lesiones por accidentes de tráfico son la causa más común de muerte entre los jóvenes en todo el mundo. Eso es inaceptable. Debemos insuflar un sentido de urgencia en nuestras ambiciones en materia de seguridad vial. Anteriormente, la seguridad vial quedaba aislada de otros ámbitos políticos y se trataba casi como un proceso independiente. Sin embargo, ahora hemos aprendido que se puede lograr más si consideramos la

seguridad vial como parte de un panorama más amplio, como un medio para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible y como una vía para construir sociedades más seguras y sostenibles para todos.

Cuando Suecia tuvo el privilegio de acoger la tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en Estocolmo en 2020, mi objetivo era que la Declaración de Estocolmo nos brindara la oportunidad de mostrar nuestro compromiso firme tanto con el fortalecimiento de la seguridad vial como con el intercambio de nuestras experiencias y, al hacerlo, trabajar de consuno para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible a nivel mundial, sobre todo en lo que respecta al clima y la igualdad de género.

En un mundo cada vez más polarizado, en el que a menudo las diferencias entre los países, y no los desafíos comunes, están en el centro de la atención, necesitamos más foros multilaterales para la colaboración, no menos. Los países del mundo deben reunirse en torno a nuestros desafíos comunes, como estamos haciendo hoy aquí en Nueva York, porque el carácter global del problema de la seguridad vial exige una cooperación internacional. Ahora es el momento de actuar. Llegar a un consenso sobre una declaración política en las circunstancias actuales muestra la firme voluntad política de todos nosotros. Sobre todo quiero darle las gracias a usted, Sr. Presidente, por el liderazgo de que ha dado muestras para que eso sea posible.

Ha llegado el momento de reunirnos en el marco del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 con el fin de que las muertes por accidentes de tráfico sean cosa del pasado. Es tiempo de cumplir nuestras promesas de crear sistemas de transporte más seguros, sostenibles y accesibles para nosotros y para las generaciones venideras. Desde la aprobación de la Visión Cero en 1997, Suecia ha recorrido un largo camino. Hemos sido testigos de una reducción significativa en el número de muertes en la carretera, y considero que nuestro éxito se basa en tres enfoques.

En primer lugar, concebimos nuestro sistema de transporte de una manera que tiene en cuenta el error humano. En un sistema de transporte seguro, se pueden cometer errores sin que eso suponga que alguien resulte muerto o gravemente herido. En segundo lugar, en cuanto a la participación de las partes interesadas, construimos nuestro sistema de transporte en estrecha colaboración con el sector privado, las instituciones académicas y la sociedad civil. La seguridad vial es una

responsabilidad compartida y hay que tener en cuenta perspectivas diversas. En tercer lugar, utilizamos la tecnología y la innovación. Nuestros fabricantes de vehículos trabajan en estrecha colaboración con otros asociados a fin de introducir soluciones innovadoras que permitan crear vehículos más seguros y sostenibles.

La Sra. Fatima (Bangladesh), Vicepresidenta, ocupa la Presidencia.

Recuerdo que, hace 20 o 30 años, pensábamos que la transición ecológica no sería posible. Pero ahora vemos que la industria del transporte está asumiendo el liderazgo en la transición ecológica y creando nuevos puestos de trabajo. La misma actitud de cambio se debe aplicar a la seguridad vial. Juntos podemos lograr una reducción del 50 % de las muertes en nuestras carreteras para 2030, y ofrezco mi pleno compromiso y el de Suecia para hacerlo realidad. Vamos a salvar vidas y dar esperanza a las generaciones venideras. Ha llegado el momento de pasar a la acción.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Ministro de Obras Públicas y Comunicaciones de la República Dominicana, Excmo. Sr. Deligne Ascención Burgos.

Sr. Ascención Burgos (República Dominicana): Las últimas décadas han demostrado que unas estrategias de seguridad vial efectivas e integrales pueden reducir el número de personas que mueren o resultan lesionadas en accidentes de tráfico. La gran mayoría de los accidentes de carretera a nivel mundial ocurren en países de ingresos bajos y medianos afectando de manera desproporcionada a los más pobres, y son la principal causa de muerte entre los jóvenes de entre 15 y 29 años, lo que significa que están en mayor riesgo.

La República Dominicana cuenta con una población de aproximadamente 10,5 millones de habitantes –de los cuales el 80 % reside en el área urbana y el 20 % en el área rural, en un espacio de algo más de 48.000 kilómetros cuadrados, con un Producto Interno Bruto ligeramente superior a los 80.000 millones de dólares. Sin embargo, el impacto de los accidentes de tránsito en la República Dominicana, y las muertes ocasionadas por esos accidentes, nos colocan entre los niveles más altos a escala mundial. Aproximadamente 34,6 vidas por cada 100.000 habitantes se pierden en las carreteras de la República Dominicana. Esto representa más de 3.500 personas que fallecen todos los años como consecuencia de accidentes de tránsito, lo que supera el número de personas que murieron como consecuencia de la pandemia de enfermedad por coronavirus en

nuestro país. Por esa razón, el Gobierno de la República Dominicana ha hecho suyo el objetivo consagrado en la resolución 74/299, a saber, el objetivo de reducir a la mitad el número de accidentes de tráfico en el decenio 2021-2030. Para lograrlo, ha identificado las principales causas que provocan esta situación.

En el año 2021, se aplicó el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras en los tres principales ejes viales de la República Dominicana, cuya calificación es de estrella. En esos tres principales ejes obtuvimos calificaciones de una y dos estrellas, lo que revela la alta probabilidad de que se produzca un accidente de tráfico en las mismas. Por eso, estamos trabajando en tres ejes esenciales definidos por el Gobierno: el primero, el marco legal; el segundo, la mejora de nuestra infraestructura vial y de transporte, y el tercero, trabajar en el aspecto de la educación.

En cuanto al primer eje, que tiene que ver con el aspecto legal, el Instituto Nacional de Tránsito de la República Dominicana ha venido desarrollando toda una amplia gama de programas centrados en la inclusión, el refuerzo de la educación vial en las escuelas y otras iniciativas destinadas a reducir el número de accidentes en los que están implicadas las motocicletas. Las motocicletas representan el 50 % del parque vehicular en la República Dominicana. En lo que respecta a la infraestructura vial, estamos desarrollando un amplio programa para mejorar el estado de nuestras carreteras y crear nueva infraestructura vial, como lo es una serie de circunvalaciones para evitar el paso de los vehículos pesados por el centro de nuestras ciudades y mejorar la comunicación interregional. Igualmente, hemos puesto en marcha con mucho éxito un programa de asistencia vial, que se dirige desde el Ministerio, que, en los principales corredores viales de la República Dominicana, proporciona asistencia a los usuarios.

Todas esas inversiones del Gobierno dominicano tienen por objeto reducir, en el plazo descrito y señalado por la resolución 74/299 de esta Asamblea, el número de muertes como consecuencia de los accidentes de tránsito. Por ello, el Gobierno de la República Dominicana trabaja para cumplir el compromiso de reducir en un 50 % el número de muertes y lesiones, y para salir de la situación en la que lamentablemente nos encontramos.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Secretario del Gabinete de Transporte, Infraestructura, Vivienda y Obras Públicas de Kenya, Excmo. Sr. James Macharia.

Sr. Macharia (Kenya) (*habla en inglés*): Los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte en Kenya. En 2021, los accidentes de tráfico causaron 4.579 muertes en las carreteras kenianas. En los dos días en los que estamos celebrando esta reunión de alto nivel, 25 kenianos perderán la vida como consecuencia de accidentes de tráfico evitables, mientras que docenas más sufrirán lesiones que alterarán su vida con efectos duraderos. Cada vida es importante, y espero que llegue el día en que ya no tengamos que debatir ni abordar esta cuestión.

La ampliación de la red de carreteras de Kenya ha impulsado la actividad económica y transformado la vida de muchos kenianos. Sin embargo, los mayores volúmenes de tráfico también han provocado el aumento en el número de accidentes e incidentes de tráfico. El Gobierno de Kenya está comprometido con la promoción de la seguridad vial y estamos implementando numerosas iniciativas con ese fin. Esas iniciativas se avienen con el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, cuyo objetivo es reducir el número de accidentes, muertes y lesiones graves en las carreteras en un 50 % entre 2021 y 2030. Un pilar que resulta fundamental para mejorar la seguridad vial es asegurarnos de que disponemos de datos sólidos y oportunos sobre los accidentes e incidentes de tráfico. En este sentido, hemos establecido un sistema de información sólido que reúne información sobre el transporte por carretera con miras a apoyar la elaboración de una política basada en evidencias y para facilitar una supervisión e implementación rigurosas.

La construcción, el diseño y el mantenimiento de carreteras desempeñan un papel importante en la seguridad vial. Todas las carreteras de Kenya están sujetas a auditorías en materia de seguridad durante su diseño y construcción, así como en la etapa posterior a la construcción. Las obras de mantenimiento de carreteras propuestas también se someten a evaluaciones de seguridad vial a fin de garantizar que en ellas se incorporen elementos de seguridad vial. Ese proceso incluye la determinación de puntos de escasa visibilidad y de tramos peligrosos, así como la puesta en práctica de medidas correctivas apropiadas. Entre esas medidas se cuenta la construcción de elementos que contribuyen a la reducción de velocidad y de puentes peatonales, así como la instalación del equipamiento vial adecuado.

El aumento de la seguridad vial exige un liderazgo y una colaboración sólidos. Quisiera expresar mi agradecimiento al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial por haber colaborado con el Gobierno de

Kenya en la mejora de la infraestructura peatonal y para ciclistas en las ciudades y pueblos del país. Acogemos con beneplácito la perspectiva de que otras instituciones colaboren con nosotros en la mejora de la seguridad en las carreteras kenianas.

Para concluir, permítaseme reiterar el compromiso del Gobierno de Kenya de trabajar con la comunidad internacional a fin de mejorar la seguridad vial. Espero con interés que esta sesión tenga un resultado positivo.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la Ministra del Interior de Mozambique, Excm. Sra. Arsénia Felicidade Félix Massingue.

Sra. Massingue (Mozambique) (*habla en portugués; interpretación al inglés proporcionada por la delegación*): Es un gran honor para mí participar, en nombre del Gobierno de Mozambique, en esta reunión de alto nivel de la Asamblea General, en la que se aborda un tema de especial importancia en la evaluación del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

La seguridad vial es una prioridad urgente, ya que está estrechamente vinculada con el desarrollo económico y el bienestar social de las personas. Sin embargo, el aumento del tráfico vial da lugar a determinados problemas a los que las sociedades tienen que hacer frente en la actualidad, como la pérdida de vidas y la destrucción de infraestructura como resultado de los accidentes de tráfico, así como a la degradación del medio ambiente y al debilitamiento de los esfuerzos encaminados a promover el desarrollo sostenible. Quisiéramos felicitar a las Naciones Unidas por haber designado los Decenios de Acción para la Seguridad Vial —el primero de 2011 a 2020 y el segundo de 2021 a 2030— y haber establecido el objetivo de reducir a la mitad el número de muertos y heridos graves causados por accidentes de tráfico para 2030. Esas medidas contribuyen en gran medida a la concienciación social sobre la importancia de contar con un entorno vial seguro.

En Mozambique, la situación de la seguridad vial es preocupante. Solo entre 2015 y 2021, el país registró alrededor de 11.000 accidentes de tránsito, que dejaron un gran número de víctimas mortales y heridos, la mayoría de ellos niños. Ante esta situación, Mozambique ha venido aplicado las recomendaciones de la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, que tuvo lugar en Estocolmo en febrero de 2020, y que han entrañado las siguientes reformas estructurales.

Creamos el Instituto Nacional de Transporte Terrestre, un instituto estatal encargado de coordinar y

aplicar las iniciativas y los programas relacionados con la seguridad vial. También creamos el Comité Técnico y Científico para la Seguridad Vial, entidad que asesora y orienta al Gobierno en la búsqueda de soluciones a los problemas de la seguridad vial en el país. Formulamos y adoptamos una Estrategia Nacional de Seguridad Vial, que sirve de guía a las iniciativas de seguridad vial y ha servido de inspiración para la preparación, actualmente en curso, de un Plan Nacional de Seguridad Vial. Pusimos en marcha un programa que establece el cobro de tarifas a los usuarios en las carreteras de Mozambique, lo que genera recursos financieros para el mantenimiento y la reparación de la infraestructura vial, y para garantizar su sostenibilidad. También dispusimos la obligatoriedad de las inspecciones periódicas de vehículos, como automóviles y remolques. Asimismo, creamos servicios médicos de emergencia para brindar atención previa a la hospitalización, que comprende el traslado después de un accidente.

Los resultados de las acciones mencionadas nos animan a seguir adoptando medidas de ese tipo. Esos resultados han tenido buena aceptación entre nuestros asociados para la cooperación, sobre todo en lo que respecta a la elaboración de normas de seguridad vial y para la prevención. Por último, me gustaría reafirmar la voluntad de Mozambique de aplicar decisiones y medidas que favorezcan la seguridad vial a fin de fomentar el desarrollo sostenible. También deseamos reafirmar nuestra disposición y voluntad para intercambiar y compartir experiencias en esta materia con otros Estados Miembros.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Doy ahora la palabra al Ministro de Transportes y Obras Públicas de Malawi, Excmo. Sr. Jacob Hara.

Sr. Hara (Malawi) (*habla en inglés*): Permítaseme expresar la gratitud de mi delegación por la convocación de esta sesión.

Las muertes y lesiones por accidentes de tránsito han dado lugar a una grave crisis de salud pública en Malawi. Entre 2011 y 2020, Malawi registró 10.265 muertes y 8.326 heridos graves por accidentes de tránsito, con una relación de 1 a 50 entre vehículos y personas. Por consiguiente, con el fin de promover los objetivos del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, Malawi está trabajando para aplicar las siguientes medidas.

En primer lugar, estamos elaborando una estrategia nacional multisectorial de seguridad vial, que se basa en el Plan Mundial para el Decenio de Acción y que se completará a finales de este año. En segundo

lugar, estamos realizando estudios de referencia sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, el exceso de velocidad y el uso del cinturón de seguridad. En tercer lugar, tenemos previsto adherirnos, antes de 2024, a la Convención de las Naciones Unidas sobre la Circulación Vial de 1968. En cuarto lugar, Malawi está trabajando para garantizar que todos los vehículos importados, ya sean usados o nuevos, cumplan con normas de seguridad estrictas. En quinto lugar, nos hemos propuesto garantizar que la mayoría de los motociclistas usen cascos homologados. En sexto lugar, estamos trabajando para garantizar que la seguridad de la infraestructura vial sea una prioridad en todo momento, desde la etapa de diseño, tanto para las carreteras nuevas como para las existentes. En séptimo lugar, estamos mejorando los servicios de respuesta en caso de accidentes en nuestras principales redes de carreteras. Por último, proveemos una financiación constante para la realización de acciones a favor de la seguridad vial.

De manera que el Gobierno de la República de Malawi reafirma su determinación de alcanzar los objetivos del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, y está decidido a implementar las siguientes medidas. En primer lugar, pondremos en marcha nuestra Estrategia Nacional de Seguridad Vial a más tardar en 2030. Fijaremos y aplicaremos metas nacionales para reducir en al menos en un 50 % el número de víctimas mortales y de heridos graves que son consecuencia de accidentes de tránsito antes de 2030. Prepararemos y adoptaremos intervenciones con base empírica para hacer frente a los principales factores de riesgo relacionados con la seguridad vial. Pondremos en marcha programas de concienciación y capacitación sobre seguridad vial basados en pruebas para inculcar la cultura de seguridad entre todos los tipos de usuarios de las vías terrestres. Por último, nos aseguraremos de que todos los vehículos cumplan los requisitos mínimos de seguro para ofrecer apoyo adecuado a las víctimas de accidentes de tránsito.

A pesar de todos los desafíos que puedan surgir, Malawi reafirma su voluntad de hacer de las cuestiones de seguridad vial una parte integral de la Agenda 2063 de Malawi. Malawi coincide en que este es el momento de actuar. El número intolerable de muertos y heridos impulsa a la comunidad mundial a hacer las cosas de forma diferente. Malawi está más decidido que nunca a conseguir los objetivos del Decenio de Acción.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la Viceministra y Directora Ejecutiva de la

Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial del Paraguay, Excma. Sra. María del Carmen González del Porro.

Sra. González Del Porro (Paraguay): En nombre del Paraguay, saludamos a las autoridades de la Asamblea General, a los representantes de los Estados Miembros, a la sociedad civil y a todos los presentes. Celebramos esta oportunidad de reflexionar sobre la seguridad vial mundial.

A partir de mi experiencia, primeramente como socia fundadora de la Asociación de Familiares, Amigos y Víctimas de la Inseguridad Vial de mi país, y a causa de haber perdido a una hija muy joven, de 16 años, en un siniestro vial, comprendí que todos estamos obligados a humanizar las estadísticas recabadas por nuestros observatorios. Por eso, hoy, como autoridad gubernamental y con suficiente autoridad sentimental, vengo a la Asamblea para pedir que todos, desde el lugar en el que estemos, hagamos mucho por conservar la vida de nuestros jóvenes en las calles.

El Estado paraguayo, por medio de la recientemente creada Agencia Nacional de Tránsito y Seguridad Vial, en colaboración con otras instituciones, aborda la seguridad vial con propuestas de mejora y apela a todas las autoridades competentes a que lideren cambios que salven vidas, en estrecha colaboración con todas las partes interesadas. En ese sentido, coordinamos acciones referentes a carreteras seguras, medios de transporte público seguros y accesibles, seguro obligatorio contra siniestros viales —en este momento, el Parlamento está estudiando la creación del seguro obligatorio contra siniestros viales—, así como la capacitación y la educación de los usuarios de las vías terrestres. Somos conscientes de la carga que los accidentes de tránsito imponen a la sociedad, y reconocemos a la seguridad vial como prioridad urgente de salud pública y desarrollo.

El Paraguay celebra la elaboración del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030 y también la declaración política que aprobamos en esta oportunidad (resolución 76/294). De forma paralela, en el Paraguay se encuentra en su etapa final la elaboración del Plan Nacional de Seguridad Vial 2030, en concordancia con el Plan Mundial, y estamos trabajando en la terminación de este plan. Confiamos en que tendremos la colaboración de todos los miembros como vía efectiva para lograr mejoras sustanciales en nuestras sociedades. Por eso, el Paraguay agradece la colaboración de los organismos internacionales que apoyan diversas iniciativas en nuestro país, así como a las personas y a los líderes que han asumido esta cruzada por la vida como un estandarte visible e inspirador.

Para concluir, hacemos un llamado a ejercer conjuntamente el liderazgo, reforzando las tareas tanto de prevención de los siniestros viales como de atención a sus víctimas. Confirmando la disposición firme del Gobierno de mi país de seguir buscando la manera de aplacar las consecuencias terribles de los siniestros viales en todos los ámbitos, con el propósito de reducir la tasa de mortalidad entre los jóvenes y adolescentes de mi país.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la Viceministra de Administración Territorial e Infraestructura de la República de Armenia, Excm. Sra. Kristine Ghalechyan.

Sra. Ghalechyan (Armenia) (*habla en inglés*): Esta reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre la seguridad vial en el mundo, que se celebra hoy, ofrece una oportunidad propicia para hacer un balance de los avances conseguidos y de los desafíos que enfrentamos a la hora de cumplir con nuestras obligaciones colectivas, en el marco del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Los siniestros viales se han convertido en una pandemia silenciosa, que se cobra millones de vidas en todo el mundo y tiene repercusiones aún más devastadoras para las nuevas generaciones, habida cuenta de que los accidentes de este tipo han llegado a ser una causa de muerte habitual entre niños y jóvenes. En ese sentido, las estadísticas también son preocupantes en Armenia, ya que cada año mueren más de 300 personas en las carreteras de nuestro país. Detrás de cada colisión o accidente, hay una historia de pérdida y vidas que se ven alteradas de forma permanente.

El sistema de seguridad de Armenia debe hacer frente a numerosos desafíos, en particular, aquellos relacionados con la mejora de las infraestructuras; el sistema de atención posterior a un siniestro; el sistema de gestión de datos sobre accidentes; las leyes de seguridad vial y su aplicación; la seguridad de los vehículos; la planificación y la gobernanza eficientes de los sistemas de transporte para los usuarios vulnerables de las vías de tránsito; el fortalecimiento de la capacidad institucional; el comportamiento arriesgado de los usuarios en las vías terrestres, sobre todo en lo que concierne al desconocimiento de las normas de seguridad vial; el exceso de velocidad; y la conducción bajo los efectos del alcohol. Estos problemas, así como el drástico aumento del número de accidentes de tránsito, exigen medidas inmediatas. En respuesta a los reclamos de la población, garantizar la seguridad vial se ha convertido en una prioridad importante para el Gobierno de Armenia.

En la actualidad, Armenia cree firmemente en la meta final de la Visión Cero, definida por las Naciones Unidas para, en concreto, reducir a cero las víctimas mortales y los heridos graves en las vías terrestres antes de 2050, y alcanzar la meta intermedia de reducir a la mitad el número de víctimas mortales en las vías terrestres antes de 2030. Esas metas constituyen el eje de nuestra política nacional de seguridad vial, que comprende la estrategia global y las medidas específicas que se implementarán en los próximos 20 años.

A pesar de nuestros numerosos esfuerzos y logros, como la introducción de cámaras de control de velocidad, el seguro obligatorio, los cambios en las normas de construcción de carreteras, señalización vial, los elementos de seguridad y auditorías de seguridad vial, entre otros, Armenia todavía tiene un largo camino por recorrer si pretende alcanzar los mejores resultados mundiales en cuanto a la reducción del número de víctimas mortales en accidentes de tránsito. La experiencia exitosa de muchos países, que han alcanzado resultados satisfactorios, debería guiarnos e inspirarnos para formular políticas a nivel nacional. También debería inspirar a toda la comunidad de la seguridad vial a seguir la ambiciosa agenda de las Naciones Unidas y a encarar la labor crucial en materia de seguridad vial del próximo decenio con nueva energía y determinación.

Aún tenemos que aplicar sistemas de seguridad en el ámbito nacional y mejorarlos para garantizar la seguridad de los vehículos, de las infraestructuras y del uso de las vías terrestres, y la mejora de la atención posterior a los siniestros, que son factores importantes y bien establecidos en el enfoque de sistema seguro. Las medidas que se tomaron para mejorar la seguridad vial en Armenia siguen adoleciendo de numerosas brechas, que perjudican la implementación interconectada de los cinco pilares del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Para que el enfoque de sistema seguro funcione, nuestra experiencia indica que todos los actores deben desempeñar el papel que les corresponde de forma coordinada. Las autoridades públicas responsables de los objetivos de seguridad vial a los niveles nacional y local, que abarcan el transporte y las infraestructuras, el medio ambiente, la educación, la policía, la salud pública, la justicia y el turismo, deben trabajar en estrecha colaboración en todas las esferas. Además, para que la aplicación sea efectiva, todas las partes interesadas, como las organizaciones no gubernamentales, las escuelas y los investigadores, entre muchos otros, deben involucrarse de manera activa y significativa.

Con el fin de dar respuesta a los desafíos actuales, Armenia ha emprendido numerosas reformas que prevén el establecimiento de un sistema de gestión de la seguridad vial y de un marco institucional moderno, que integrarán y coordinarán las actividades de los cinco pilares de la seguridad vial y que, con suerte, darán lugar a la creación de un marco de relaciones públicas y a la mejora de la seguridad vial. Nuestras orientaciones políticas fijan metas y objetivos estratégicos en materia de educación y concienciación, que se sustentan en regímenes sólidos y sostenidos de cumplimiento y aplicación de la ley, ya que son importantes para garantizar que los usuarios de las vías terrestres puedan circular por ellas y utilizar los vehículos de forma segura, y estén dispuestos a hacerlo. El objetivo principal de esa iniciativa es reducir el número de muertos y heridos por accidentes de tránsito, y para alcanzarlo, serán necesarias la aplicación y la financiación efectivas, la aceptación política y social, la innovación, la relación costo-eficacia y la adopción de medidas en los ámbitos de interés pertinentes.

En consonancia con los cinco pilares de la Estrategia de Seguridad Vial de las Naciones Unidas, las metas de nuestra estrategia nacional estarán vinculadas a los siguientes aspectos: establecer un nuevo sistema de gestión de la seguridad vial con herramientas y normas eficientes; fomentar el despliegue y la utilización de dispositivos de seguridad para vehículos que utilicen tecnologías modernas; garantizar una mayor capacidad de respuesta ante emergencias posteriores a accidentes; mejorar la seguridad intrínseca y la calidad de protección de nuestras redes de carreteras, especialmente para los usuarios más vulnerables; y concebir programas integrales para mejorar el comportamiento y los conocimientos de los usuarios de las vías terrestres.

A través de un proyecto nacional, titulado “Reestructuración de la seguridad vial en Armenia: conexión de datos, personas y políticas para mejorar la seguridad de las carreteras”, el Gobierno armenio, junto con el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo en Armenia y el Fondo de las Naciones Unidas para la Infancia (UNICEF), está aportando soluciones innovadoras para resolver algunos de los problemas más acuciantes de la seguridad vial en nuestro país. El proyecto está financiado por el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y se dedicará a inculcar políticas de seguridad vial basadas en pruebas y experimentos en Armenia, valiéndose de datos y de las ciencias del comportamiento. Cabe mencionar que el proyecto desarrollará una herramienta analítica para determinar

los tramos de concentración de accidentes en la red de carreteras de Armenia y ofrecer perspectivas continuas sobre las causas de los accidentes de tránsito.

Asimismo, se está prestando más atención a la dimensión de género relacionada con la seguridad vial. Armenia está muy decidida a avanzar en ese ámbito de la manera más eficiente posible. En tal sentido, actualmente se está planificando una intervención basada en el comportamiento y con perspectiva de género junto al UNICEF, el cual aporta sus amplios conocimientos y experiencia en el ámbito de la capacitación de las familias en materia de seguridad vial, con especial atención a la seguridad infantil. La intervención se realizará en una región que tiene un índice alto de siniestros y estará a cargo del UNICEF, que la llevará adelante a través de su red de centros de educación parental, en el marco de las actividades de movilización social y educación comunitaria, con el fin de reducir el número de muertes y lesiones infantiles causadas por siniestros viales.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Excmo. Secretario General del Ministerio del Interior de la República de Moldova, Sr. Serghei Diaconu.

Sr. Diaconu (República de Moldova) (*habla en inglés*): Es para mí un gran honor representar al Gobierno de la República de Moldova en esta sesión plenaria de la Asamblea General. Deseo dar las gracias a las Naciones Unidas por haber guiado los preparativos y la organización de esta sesión de alto nivel sobre la seguridad vial en el mundo.

Durante la primera Década de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, la República de Moldova demostró una determinación inquebrantable de alcanzar sus objetivos. Las muertes en las carreteras en Moldova se redujeron en un 46 % y las lesiones en un 39 %, y eso en un momento de rápido crecimiento de la motorización en nuestro país. Antes de 2013, en Moldova se registraban los indicadores de seguridad vial más alarmantes de Europa. De media, había más de 100 muertos y 855 heridos graves por cada 100.000 vehículos de motor. Al haber adoptado un enfoque de sistemas seguros y gracias a la estricta aplicación de normas de tráfico seguras, ese panorama cambió considerablemente. Mientras que en 2012 alrededor del 16 % de los accidentes de tráfico fueron mortales, en 2021, incluso con muchos más vehículos per cápita, la tasa de mortalidad se redujo a alrededor del 9 %, la más baja en 10 años.

Moldova sigue apoyando con la misma intensidad la seguridad vial en el nuevo Decenio de Acción.

Haremos todo lo posible por cumplir los nuevos objetivos mundiales de reducción de las víctimas mortales y los heridos en las carreteras, acordados por los Estados Miembros de las Naciones Unidas. Estamos alineando nuestro marco nacional existente con los valores y principios del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, en particular introduciendo medidas de coordinación estratégica y seguimiento institucional para alcanzar sus ambiciosos objetivos. Hemos iniciado conversaciones con la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa con el fin de iniciar un examen de los resultados en materia de seguridad vial en la República de Moldova. Ello ampliará el alcance de nuestras intervenciones y creará muchas más oportunidades para ayudar a cumplir nuestros objetivos comunes.

Me complace anunciar que, hace apenas dos semanas, el Gobierno moldavo aprobó un nuevo paquete de enmiendas legislativas. Entre ellas, se aumentaron considerablemente las sanciones para los conductores que infringen sistemáticamente las normas de tráfico. Esperamos reducir las colisiones en las carreteras y hacer que los conductores se autorregulen y, así, mejorar la seguridad de todos los usuarios en las carreteras. Sin embargo, sabemos que ello no será suficiente para alcanzar nuestros objetivos a largo plazo. Moldova sigue sufriendo la repercusión de las muertes y lesiones en las carreteras, y acogeríamos con agrado la ayuda de nuestros asociados internacionales para llevar a cabo todas las mejoras necesarias.

Moldova se enfrenta ahora a una crisis adicional, con importantes retos que afectan a la seguridad vial. Desde el comienzo de la guerra en Ucrania, más de 500.000 refugiados, a los que hemos acogido calurosamente, han entrado en el territorio de la República de Moldova. Nuestro país acoge más refugiados per cápita que cualquier otro país europeo. La crisis de los refugiados ha puesto a prueba todos nuestros recursos, incluidos los relacionados con la gestión de la seguridad vial. Nuestras carreteras no son aptas para el volumen de tráfico que ha provocado la afluencia de refugiados. Nuestros servicios policiales y de apoyo a la familia están al límite de su capacidad de trabajo en favor de la seguridad de las mujeres y niños desplazados vulnerables. Moldova hará todo lo posible por cumplir sus obligaciones en materia de seguridad vial. Al mismo tiempo, esperamos contar con la ayuda internacional para afrontar eficazmente las múltiples consecuencias de la crisis de refugiados.

Todos podemos contribuir a reducir en gran medida el número de víctimas mortales y la gravedad de

las lesiones que se producen en nuestras carreteras. En el nuevo Plan Mundial para la Década de Acción para la Seguridad Vial se hace un llamamiento a todos los Gobiernos para que adopten un enfoque más amplio. Debemos modificar nuestra manera de pensar respecto del uso de la tierra y del transporte multimodal, y hacer que nuestras carreteras sean más aptas para los peatones y los niños y que nuestras ciudades estén más centradas en las personas. Centrarnos en las personas y no en los vehículos nos ayudará a alcanzar numerosos Objetivos de Desarrollo Sostenible importantes, como la reducción de las emisiones y el logro de sociedades más inclusivas, accesibles y seguras para todos.

Subrayo la importancia de hacer que todas las partes interesadas participen en la consecución de la seguridad vial. Moldova se ha beneficiado sobremedida de las actividades de organizaciones internacionales y no gubernamentales, como la Organización Mundial de la Salud, FIA Foundation, el Banco Mundial, Eastern Alliance for Safe and Sustainable Transport y Fire Aid, que han colaborado con nosotros durante muchos años para ayudar a mejorar nuestros resultados en materia de seguridad vial.

Si un país en vías de desarrollo ha sido capaz de conseguir resultados tangibles, también pueden hacerlo otros. Instamos a los Gobiernos a que adopten cuanto antes planes de seguridad vial completos y realistas. Deberían dejar de quejarse por la falta de recursos y financiación y empezar a invertir en la seguridad de todos los usuarios de las carreteras, especialmente los jóvenes. Unas infraestructuras viales más seguras, una mejor educación en materia de seguridad y una aplicación inteligente de la ley pueden salvar vidas, y un futuro ingeniero, fontanero, profesor, enfermero o policía al que se proteja de un accidente de tráfico puede garantizar una sociedad más feliz, una economía más fuerte y un desarrollo más dinámico del país en cuestión. Esperamos que la aplicación constante de los compromisos contraídos en el marco del Plan Global proporcione un progreso tangible y aborde los problemas actuales y los retos emergentes.

Para concluir, me gustaría reiterar la determinación de la República de Moldova de lograr la consecución de los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, con el valioso apoyo de nuestros asociados para el desarrollo.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Viceministro de Transporte de El Salvador, Excmo. Sr. Saúl Antonio Castelar Contreras.

Sr. Castelar Contreras (El Salvador): En representación del Gobierno de El Salvador, agradezco al Presidente de la Asamblea General la organización de esta sesión de alto nivel sobre la mejora de la seguridad vial en el mundo, que es un tema de vital importancia, particularmente porque, según los datos de la Organización Mundial de la Salud expuestos hoy, habrá ocho víctimas mortales en el espacio de mi discurso, el 90 % de las cuales habitan en países de ingresos bajos y medios.

El Salvador reitera su compromiso para acelerar la implementación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial con objeto de lograr el objetivo de reducción de muertes y lesiones graves ocasionadas por accidentes de tránsito en un 50 % para 2030, así como también para trabajar en favor de sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos, en línea con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. De igual modo, reiteramos la necesidad de lograr la Visión Cero, es decir, reducir a cero el número de víctimas mortales o heridos graves por accidentes de tráfico para 2050.

En ese sentido, tengo el agrado de resaltar que, en tres años de gestión de nuestro Gobierno, se han logrado reducir en más de un 14 % todos los accidentes de tránsito con la contribución de nuestro Plan Nacional de Seguridad Vial y de nuestro Observatorio Nacional de Seguridad Vial, este último con un formato único en la región, y que se ha vuelto una pieza clave en la creación y la evaluación de nuestras políticas públicas de seguridad vial y persigue volver la problemática a un tema de nación.

Asimismo, destaco algunas medidas que han contribuido a este logro en nuestro país, como lo son el incremento en el número de controles en las carreteras, las charlas permanentes sobre prevención de accidentes y de respeto a las señales de tránsito, mayores multas por faltas a la ley de tránsito y la promoción continua de una cultura vial basada en el respeto. Producto de ello, por ejemplo, el 20 y 21 de junio no tuvimos ningún fallecido a escala nacional, un logro que esperamos convertir en una normalidad, luego que todos los días el promedio de muertes por accidente en nuestro país es de cuatro personas.

El Salvador reconoce la relevancia de abordar de forma integral este problema de salud pública, así como de desarrollo social y económico. En ese sentido, destaco que, en los últimos tres años, hemos brindado casi 7 millones de dólares a modo de ayuda a familias de las víctimas mortales o personas lesionadas en accidentes

de tránsito, y hemos desarrollado el programa de rehabilitación integral para poder ayudar a reducir el impacto en esas víctimas. Apoyamos también la iniciativa Streets for Life, que se lanzó en la Semana Mundial de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial en 2021, con nuestra iniciativa “zonas 30” en el área metropolitana de San Salvador. Por razón de ello, nuestra primera zona 30 fue inaugurada el año pasado, e incorporaremos más zonas en tramos que cuentan con centros médicos y educativos a fin de limitar la velocidad a 30 kilómetros por hora y de proteger a los usuarios más vulnerables.

El Salvador también está preparando un plan para modernizar el transporte público y dar un servicio digno a la población que resuelva los problemas relativos al tráfico, la polución y la ineficiencia, en línea con los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Asimismo, estamos muy orgullosos de que seremos la sede del 5º Foro Internacional de Seguridad Vial Infantil en 2024, por lo que desde ya les extendemos la más cordial invitación para que puedan asistir a este importante evento.

Para concluir, El Salvador hace un llamado a fortalecer la cooperación internacional en materia de seguridad vial, fortaleciendo el apoyo a la transferencia de tecnología y de datos, la creación de capacidades y el fomento de buenas prácticas, entre otras cosas, para contribuir al cumplimiento de las metas de la Década de Acción para 2030 y de la iniciativa Visión Cero para 2050. Podremos lograrlo en todo el mundo si trabajamos de la mano y en conjunto para hacerlo.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Subsecretario del Ministerio del Interior de Bahrein, Excmo. Sr. Shaikh Nasser bin Abdulrahman Al Khalifa.

Sr. Al Khalifa (Bahrein) (*habla en árabe*): Me complace estar en el Salón de la Asamblea para participar en esta reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Deseo subrayar la determinación del Reino de Bahrein de reforzar la cooperación con otros países del mundo por medio de las Naciones Unidas para promover la seguridad vial.

El Reino de Bahrein está dispuesto a apoyar todos los esfuerzos encaminados a mejorar la seguridad vial, implantar los sistemas de tráfico y concienciar a los usuarios de las carreteras para que cumplan las normas y los reglamentos pertinentes. La concienciación y la cultura viales constituyen una base esencial para el desarrollo sostenible, pues proporcionan los medios, entre otros, para proteger las capacidades económicas de las personas, que pueden verse afectadas de forma

negativa por los accidentes de tráfico. Por ello, el Reino de Bahrein se ha mostrado decidido a elaborar planes y programas estratégicos, mediante las autoridades competentes, para aumentar la conciencia y la cultura viales a lo largo del año, desde el inicio de la presencia del tráfico vial en Bahrein en el año 1914, tras la llegada del primer vehículo a motor al país. Además, nos beneficiamos de todos los foros que difunden y promueven la cultura vial entre las distintas categorías de usuarios de la carretera, lo que ha tenido efectos notables en la mejora de la seguridad vial.

Los planes y las estrategias del Reino de Bahrein se han reflejado de manera positiva en los esfuerzos por difundir la conciencia y la cultura viales, con el fin de lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible que fijaron los Estados en todo el mundo. A ese respecto, es importante señalar que la Organización Mundial de la Salud y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo estiman que los accidentes de tráfico se convertirán en la séptima causa de muerte para 2030, a menos que se adopten medidas sostenibles, entre ellas el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes por accidentes de tráfico para 2020. Esa estrategia integral permitió reducir un 60 % las cifras de muertos y heridos por accidentes de tráfico entre 2008 y 2021. El Reino de Bahrein sigue aplicando esa estrategia para mejorar la seguridad vial y sentar las bases de una sociedad que comprenda sus responsabilidades en la carretera.

Para concluir, deseamos que esta reunión sea todo un éxito y que se cumplan sus objetivos y metas.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Viceministro del Interior de Tailandia, Excmo. Sr. Nadhapit Snidvongs.

Sr. Snidvongs (Tailandia) (*habla en inglés*): Ante todo, Tailandia desea dar las gracias al Presidente de la Asamblea General por celebrar esta primera reunión de alto nivel de las Naciones Unidas sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo y por su liderazgo, que ha permitido aprobar la declaración política de hoy (resolución 76/294).

La seguridad vial mundial puede contribuir de forma notable al desarrollo sostenible y al logro de los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS). La meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible consiste en reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico en el mundo, mientras que la meta 11.2 está encaminada a proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos.

Mejorar la seguridad vial es una de las prioridades nacionales de Tailandia, con el objetivo de reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico al menos un 50 % para 2030, en consonancia con los objetivos mundiales que se han fijado en el marco del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Para lograr ese objetivo, nuestras políticas de seguridad vial integran un enfoque de sistemas seguros y los ODS como marcos de aplicación. El Gobierno también trabaja en estrecha colaboración con el sector privado y la sociedad civil para lograr ese objetivo común. Entre 2020 y ahora, el número de víctimas mortales por accidentes de tráfico en Tailandia ha disminuido de 27,2 personas a 22,8 por cada 100.000 habitantes. En estos dos años se han salvado más de 5.000 vidas.

Tailandia pronto pondrá en marcha el Quinto Plan Maestro Nacional de Seguridad Vial 2022-2027, con el objetivo principal de reducir el número de vidas perdidas en accidentes de tráfico a 12 víctimas mortales por cada 100.000 habitantes para 2027. El Plan Maestro desarrollará los elementos básicos del enfoque de sistemas seguros y se centrará en cuestiones fundamentales, como la reducción de las colisiones de motocicletas, el control de los límites de velocidad, la aplicación de políticas a través de mecanismos locales con una vigilancia eficaz, la mejora de las capacidades de aplicación de la ley, el cumplimiento estricto de las normas de seguridad de los vehículos y del transporte y la mejora de la atención tras los accidentes. Además, concede importancia a la recopilación y al análisis de datos, así como a la utilización de la tecnología y la innovación, con el fin de prevenir y reducir los accidentes de tráfico.

De igual modo, Tailandia está convencida de que las comunidades locales deben ser el motor de la seguridad vial, ya que las estadísticas muestran que más del 60 % de los heridos y fallecidos en accidentes de tráfico durante los fines de semana largos se producen en las carreteras locales, no en las autopistas. Por lo tanto, debemos trabajar desde la base. El Gobierno ha creado centros de operaciones de seguridad vial en el plano administrativo local como mecanismo de colaboración para los organismos gubernamentales, el sector privado y las organizaciones asociadas.

Junto con otros países y asociados, Tailandia es partidaria de aunar esfuerzos con el fin de alcanzar los objetivos mundiales de seguridad vial para 2030, lo que será esencial para lograr todos los demás ODS, como la erradicación de la pobreza, la salud y las ciudades sostenibles y, en última instancia, la promoción de la seguridad humana.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Secretario de Estado del Interior de Angola, Excmo. Sr. José Bamoquina Zau.

Sr. Bamoquina Zau (Angola) (*habla en francés*): Para comenzar, en nombre del Gobierno de Angola y de mi delegación, permítaseme agradecer al Presidente de la Asamblea General que haya organizado esta importante reunión de alto nivel para permitirnos compartir nuestros modestos progresos y experiencias nacionales en materia de seguridad vial mundial.

Como todos sabemos, y como se menciona en la nota conceptual, según las estadísticas internacionales, los accidentes de tráfico causan millones de muertos y heridos cada año en todo el mundo, y se cobran la vida de niños, mujeres y jóvenes. Son estadísticas desalentadoras y espeluznantes que podrían evitarse o, al menos, reducirse a la mitad. Por desgracia, en muchos de nuestros países, el sistema de transporte por carretera sigue siendo uno de los entornos más peligrosos para las personas en su día a día.

El Gobierno de la República de Angola y su Presidente se adhieren a esta causa y declaran que han hecho todo lo posible por crear las condiciones necesarias para mejorar la seguridad vial en todo el territorio nacional, contribuyendo así a reducir la tasa de mortalidad causada por los accidentes de tráfico. En 2013 se creó el Consejo Nacional del Transporte Público, un órgano consultivo y dotado de poderes ejecutivos, cuyas acciones se han basado en nuestra estrategia nacional de prevención de accidentes para el período 2019-2022. En estos momentos, nos encontramos en la etapa final de este importante marco político en materia de seguridad vial, a pesar de que ha habido algunas limitaciones derivadas de la recesión económica y financiera, agravada por la pandemia de enfermedad por coronavirus, que han afectado negativamente a la puesta en práctica de tantos otros proyectos. Pese a ello, ha sido posible alcanzar los objetivos siguientes.

Hemos aprobado una serie de documentos complementarios del código de circulación, entre ellos el Plan Nacional de Carreteras, un instrumento importante que permite cartografiar la totalidad de la red viaria del país. Hemos construido infraestructura equipada con tecnologías avanzadas para mejorar los mecanismos de evaluación de los candidatos en los exámenes de conducción y hemos establecido progresivamente centros dedicados a la inspección técnica obligatoria de los vehículos. Además, hemos formado y reciclado a la policía de tráfico en materia de seguridad vial y prevención

de accidentes. En cuanto a la prevención y gestión de los accidentes, así como de la delincuencia viaria, la creación, en la capital y en algunas ciudades de las provincias, de centros integrados de seguridad pública ha venido a reforzar los mecanismos existentes para los controles de carretera, incluso mediante la instalación de sistemas de videovigilancia.

En conclusión, el Gobierno de la República de Angola reitera su determinación de mejorar y fortalecer cada vez más la seguridad vial, así como un sistema de transporte público seguro en toda la extensión del territorio nacional, con el fin de alcanzar la meta 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, relativa al fortalecimiento de la seguridad vial, y el Objetivo 10 de la Agenda 2063 de la Unión Africana, sobre el establecimiento de una infraestructura de categoría internacional en todo el continente.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene la palabra el Director General de Tráfico de España, Sr. Pere Navarro Olivella.

Sr. Navarro Olivella (España): Como representante de España, nos felicitamos por esta iniciativa de la Asamblea General a favor de la seguridad vial.

En España, tenemos aprobada una estrategia nacional de seguridad vial con el horizonte 2030, alineada con los objetivos de las Naciones Unidas de reducir en un 50 % el número de personas fallecidas y de heridos graves en esta década. Queremos destacar que tenemos una Comisión de Seguridad Vial en la Asamblea Nacional, lo que nos ha permitido alinear a todos los partidos políticos en la estrategia y hacer de la política de seguridad vial una política de Estado. Tenemos también un Observatorio Nacional de la Seguridad Vial que recoge los datos y elabora los indicadores, porque sin datos no hay política de seguridad vial. Lo que no se mide no se puede mejorar, y es imprescindible poder medir y hacer el seguimiento de las medidas que se vayan adoptando.

La estrategia descansa en el principio de que no estamos dispuestos a negociar el tráfico a cambio de vidas humanas. Hay que priorizar la seguridad vial sobre cualquier otra consideración en la gestión del tráfico. La estrategia vincula la seguridad vial con la movilidad sostenible. Sabemos que si la movilidad funciona, la seguridad vial puede funcionar, pero si la movilidad no funciona, es seguro que no funcionará la seguridad vial. En movilidad segura, priorizamos el ferrocarril para los desplazamientos a media y larga distancia, y priorizamos el transporte público para los desplazamientos en nuestras ciudades.

La estrategia dice que hacer cumplir las normas de tráfico es la forma más eficaz de reducir los accidentes y sus dramáticas consecuencias. La policía de tráfico, las nuevas tecnologías de vigilancia y control y la gestión de las sanciones son elementos básicos y fundamentales de nuestra política de seguridad vial. La estrategia se centra también en la velocidad como factor de riesgo. Hemos aprobado el límite de 30 kilómetros por hora para todas las calles de nuestras ciudades con un único carril de circulación, porque 30 kilómetros por hora es la única velocidad que permite garantizar la convivencia entre las diferentes formas y modos de desplazarse en la ciudad.

La estrategia prioriza la protección de los usuarios vulnerables, habida cuenta de que desde el año 2019, el 53 % de todas las víctimas por accidentes de tráfico son vulnerables, esto es, más de la mitad de las víctimas de un accidente de tráfico son peatones, ciclistas o motoristas. Para los peatones, priorizamos el calmado del tráfico con los 30 kilómetros por hora de velocidad límite en nuestras ciudades; para los ciclistas, priorizamos la construcción de carriles bici segregados; y para los motoristas, priorizamos los cursos de conducción segura y el chaleco *airbag* para los usuarios de moto en las carreteras. La estrategia hace una apuesta decidida por el vehículo conectado, lo que nos permitirá, en carretera, que el vehículo hable con la infraestructura y que hable con los otros vehículos, de tal forma que, aunque se produzca un error humano, nunca el resultado pueda ser un accidente mortal.

La estrategia marca como objetivo, en el ámbito de la educación vial, que todos los jóvenes, cuando salgan del sistema educativo, hayan recibido formación en los valores de seguridad vial y, sobre todo, como peatones y usuarios de bicicleta seguros. La estrategia coloca a las víctimas en el centro de la política de seguridad vial, les da voz y visibilidad, potencia sus testimonios y las acompaña después del accidente. En España, contamos con un fiscal especializado en los delitos contra la seguridad vial que protege y defiende a las víctimas en el ámbito penal.

Por último, creemos que los países con resultados razonables están en la obligación ética y moral de compartir sus conocimientos y sus experiencias con el resto de países. En España, lo estamos haciendo: estamos cooperando con nuestros amigos de América Latina y con nuestros amigos del Magreb. Sabemos dónde estamos, sabemos a dónde queremos llegar y sabemos cómo hacerlo, con lo cual estamos convencidos de que podemos conseguir los objetivos que nos marcan las Naciones Unidas para esta década.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene la palabra el Director del Departamento de Organizaciones Internacionales del Ministerio de Relaciones Exteriores de la Federación de Rusia, Sr. Pyotr Ilyichev.

Sr. Ilyichev (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): Rusia celebra la convocatoria de esta primera reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Nos congratula que la iniciativa presentada por nuestro país sobre la celebración de esta reunión haya recibido un apoyo unánime. Esperamos que ello aporte un impulso renovado a la aplicación del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) y conduzca a un nuevo nivel de cooperación internacional.

A nuestro juicio, la prevención de los accidentes de tráfico es un factor importante para lograr el desarrollo sostenible y una parte esencial de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Reducir el número de muertes y accidentes en la carretera debe seguir siendo nuestra prioridad indiscutible. Un enfoque intersectorial sistemático, en el que las personas sean el eslabón central de la consolidación de la seguridad vial, es fundamental para facilitar una solución eficaz del problema. Esos principios sustentan el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, que cuenta con nuestro apoyo. En la declaración política que hemos aprobado hoy (resolución 76/294) se presentan directrices claras para la aplicación del Plan Mundial.

La Organización Mundial de la Salud, en colaboración con las comisiones regionales de las Naciones Unidas y el Enviado Especial del Secretario General para la Seguridad Vial, debe desempeñar un papel destacado en la prestación de asistencia a los países. Para prevenir los accidentes de tráfico hay que promulgar una normativa completa, modernizar la red de carreteras, mejorar la infraestructura, introducir sistemas de transporte inteligentes y desarrollar una cultura de seguridad y de cumplimiento de las normas de tráfico. El éxito de esas medidas depende de una financiación sostenible en todos los planos. El Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial se ha convertido en un mecanismo único para proporcionar recursos a proyectos específicos, en particular en países de ingreso bajo y mediano. Rusia es el mayor donante del Fondo, al que ha destinado 4 millones de dólares desde 2018.

Nuestro país fue uno de los primeros en abogar por incluir la cuestión en el programa de las Naciones Unidas. En 2009, organizamos en Moscú la Primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial. Esta

cuestión es para nosotros una prioridad en los planos nacional e internacional. Nuestra labor se basa en la Estrategia de Seguridad Vial en Rusia 2018-2024, así como en un proyecto federal especializado con indicadores de objetivos. En el último decenio, el número de accidentes de tráfico en nuestro país ha disminuido en más de un tercio y el número de víctimas mortales derivadas de ellos se ha reducido a la mitad. En el mensaje de video del Primer Viceministro del Interior de la Federación de Rusia, Coronel General de la Policía Alexander Gorovoy, con motivo de esta sesión, que está disponible en el sitio web de la Misión Permanente de la Federación de Rusia ante las Naciones Unidas, se facilita información detallada sobre nuestra labor.

Para concluir, quisiera subrayar una vez más que reducir las lesiones y salvar vidas en las carreteras es una de las prioridades principales de nuestro país. Esperamos que, durante el examen provisional de la aplicación del Decenio de Acción en 2026, la Asamblea General pueda registrar una evolución positiva en esa esfera sin que se politice la cuestión, lo que, por desgracia, no ha ocurrido en la preparación de la sesión de hoy. Por su parte, Rusia seguirá trabajando de forma constructiva, entre otras cosas mediante la preparación de un proyecto de resolución de la Asamblea General. Estamos dispuestos a cooperar con los demás y exhortamos a todos los países a que hagan lo mismo.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Comisario Principal de Primer Grado y Jefe Adjunto del Departamento de Tráfico de la Dirección General de Policía del Ministerio del Interior de Türkiye, Sr. Zeki Bal.

Sr. Bal (Türkiye) (*habla en inglés*): Por desgracia, diversas organizaciones internacionales definen el fenómeno del tráfico, que es central en muchos aspectos de nuestra vida, como una cuestión de salud pública mundial. Se estima que los accidentes de tráfico causan como promedio 1,3 millones de muertes evitables y 50 millones de lesiones cada año. En el período comprendido entre 2011 y 2020, se adoptó como política gubernamental, bajo la dirección de nuestro Presidente, Sr. Recep Tayyip Erdoğan, el objetivo de reducir en un 50 % el número de víctimas del tráfico, con lo que se hizo una firme promesa a nuestro país y al mundo. Por ello, se puso en marcha la Estrategia y el Plan de Acción de Seguridad Vial 2011-2020, por decreto del Primer Ministro, y se llevaron a cabo numerosos estudios multidimensionales y orientados a resultados en el marco de la Política de Aplicación de la Seguridad Vial del Ministerio del Interior, un documento que data de 2017.

Durante el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial, aun cuando el número de vehículos aumentó aproximadamente en un 60 %, el número de conductores en un 45 % y la población en un 13 %, la pérdida de vidas por accidentes de tráfico se redujo en un 56 %, es decir, se pasó de 13,4 fallecidos a 5,8 por cada 100.000 personas. Por lo tanto, la República de Türkiye ha logrado un hito muy importante al haber alcanzado el objetivo de reducir el número de muertes causadas por accidentes de tráfico un 50 % entre 2011 y 2020. De conformidad con la resolución 74/299, y en consonancia con los principios del enfoque de sistemas seguros y de la Visión Cero, que sitúan al ser humano en el centro del ecosistema del tráfico, en 2021 publicamos una Estrategia de Seguridad Vial 2021-2030 y un Plan de Acción de Seguridad Vial 2021-2023, mediante un decreto presidencial, con miras a reducir a la mitad el número de fallecidos en accidentes de tráfico para 2030 y lograr cero víctimas mortales en 2050.

Para ello, se ha creado, por decreto presidencial, una estructura sólida. Con el fin de garantizar la coordinación interministerial y de realizar estudios de forma multisectorial, multidisciplinar y con la participación de diversas partes interesadas, hemos creado la Junta de Coordinación de la Estrategia de Seguridad Vial, que preside el Ministro del Interior. Además, hemos constituido el Directorio Ejecutivo y de Vigilancia de la Estrategia de Seguridad Vial, que preside el Viceministro, y que busca supervisar las actividades y los estudios. Hemos formado grupos de expertos que están afiliados al Directorio, en los que participan, entre otros, expertos de organizaciones interesadas, que se ocupan de esferas prioritarias, como la gestión de la seguridad vial, la infraestructura vial y el medio ambiente, los vehículos, la educación y la capacitación, la aplicación de las normas de tráfico, y la respuesta después de los accidentes.

Como subrayó nuestro Ministro del Interior, Sr. Süleyman Soyulu, en su videomensaje dirigido a la Asamblea General el 3 de diciembre de 2021, al referirse a nuestros logros en el ámbito de la seguridad vial y al recordar nuestros éxitos anteriores, estamos firmemente convencidos de que alcanzaremos los objetivos que nos hemos fijado respectivamente para 2030 y 2050, y de que a ello también contribuirán nuestra cooperación y nuestros intercambios mundiales y regionales, bajo la égida de las Naciones Unidas.

Quisiera presentar mis respetos y ofrecer mis condolencias a los familiares de las personas que han perdido la vida en accidentes de tráfico. Deseo a los Miembros mucho éxito en sus esfuerzos, al tiempo que

recuerdo el lema que se repite en nuestras campañas de seguridad vial: “Todos estamos unidos en el camino hacia la seguridad vial”.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Secretario del Comité Nacional de Seguridad Vial del Ministerio del Interior de Qatar, Sr. Mohammed Abdullah Al-Malki.

Sr. Al-Malki (Qatar) (*habla en árabe*): Celebramos hoy esta reunión de alto nivel de la Asamblea General para abordar los desafíos más importantes a los que se enfrentan nuestros países y pueblos en el ámbito del mejoramiento de la seguridad vial, de conformidad con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Asimismo, nos reunimos para que las partes interesadas puedan entablar debates con miras a obtener más resultados positivos, así como para promover el diálogo interactivo sobre la inversión en seguridad vial y compartir nuestras experiencias y lecciones aprendidas a fin de colmar las lagunas que persisten en la aplicación de lo previsto para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030).

Como saben los Miembros, la seguridad vial es una responsabilidad colectiva que comparten todos los países, ya que se considera que esta cuestión es uno de los pilares fundamentales para su desarrollo y su progreso. En ese sentido, el Estado de Qatar participa en esta reunión de alto nivel para debatir las cuestiones colectivas más importantes que afectan a los países y a los pueblos, así como los desafíos a los que nos enfrentamos en relación con los accidentes de tráfico, que constituyen la mayor amenaza para el desarrollo social y económico de los países, dado que afectan a millones de víctimas cada año, entre muertos y discapacitados permanentes, y provocan el sufrimiento de muchas familias en todo el mundo. En especial, esto sucede en los países en desarrollo, que cuentan con una infraestructura vial deficiente debido a la falta de normas de seguridad adecuadas, que son necesarias para proporcionar seguridad a sus usuarios.

El Estado de Qatar concede gran importancia al tema del mejoramiento de la seguridad vial y cuenta con una experiencia única al respecto en Oriente Medio y entre los países en desarrollo. La seguridad vial y la preservación de las vidas humanas son cuestiones prioritarias en la política socioeconómica de mi país. Por eso hemos creado un Comité Nacional de Seguridad Vial, órgano pionero, que está encargado de elaborar políticas generales de seguridad vial y de aportar soluciones y propuestas para mejorar el nivel de seguridad

vial en todo el país en los ámbitos técnico, humano y de ingeniería. Desde su creación, el Comité ha desempeñado un papel activo en el mejoramiento del nivel de la seguridad vial y en la aplicación de medidas que han arrojado resultados positivos en ese ámbito.

El Estado de Qatar, como representante de los países de la región árabe de la Comisión Económica y Social para Asia Occidental (CESPAO) en la Junta Consultiva del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, desea señalar a la atención de la Asamblea la situación de la seguridad vial en la región árabe y los desafíos a los que se enfrentan sus países. Las estadísticas indican una alta incidencia de víctimas mortales en la región, lo que requiere que prestemos el apoyo necesario para afrontar esos retos y limitar sus peligros, en especial en los países de ingreso bajo y mediano, que sufren carencias en materia de seguridad vial y necesitan asistencia para alcanzar los objetivos fijados para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030). Esos países también necesitan ayuda para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible y para crear capacidades sostenibles que les permitan elaborar y aplicar políticas, estrategias y planes de acción basados en pruebas, a fin de mejorar la seguridad vial de una manera eficiente y eficaz.

En cuanto a la experiencia de Qatar en materia de seguridad vial, quisiera hacer hincapié en lo siguiente.

En primer lugar, hemos diseñado una estrategia nacional de seguridad vial para diez años que está en consonancia con los objetivos del Primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020) y según lo dispuesto en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Todos los sectores pertinentes han trabajado para aplicar esa estrategia, que ha contribuido a reducir la tasa de mortalidad de 13 muertes por cada 100.000 habitantes en 2013 a menos de 5 muertes por cada 100.000 habitantes en 2021. Se trata de resultados muy positivos, que han superado nuestras expectativas y han llevado a Qatar a convertirse en uno de los países con mejores resultados en materia de seguridad vial del mundo.

En segundo lugar, también hemos aprobado un marco educativo y un plan de estudios sobre seguridad vial, que se imparte en las escuelas de todos los niveles, desde la enseñanza preescolar hasta los estudios preuniversitarios, en todos los centros educativos del país, con el objetivo de inculcar y difundir la cultura vial entre todos los sectores de la sociedad.

El Estado de Qatar acogió en noviembre de 2015 el 24º Congreso de la Asociación Internacional de Medicina

del Tráfico, en el que se debatió sobre los servicios de atención sanitaria a las víctimas de accidentes de tráfico. El Congreso obtuvo resultados y formuló recomendaciones que han contribuido en gran medida al desarrollo de la asistencia sanitaria en nuestro país, lo que se refleja en el hecho de que hemos reducido el número de vidas perdidas a causa de los accidentes de tráfico. Mi país también organizó la Primera Conferencia Internacional de Seguridad Vial en noviembre de 2018, que brindó la oportunidad de dialogar y debatir a nivel mundial sobre todas las cuestiones relacionadas con la situación actual y futura de la seguridad vial. Asimismo, permitió que los interesados expresaran sus puntos de vista con respecto a la búsqueda de soluciones a los problemas de seguridad vial en los planos institucional e individual y que deliberaran sobre la mejor manera de traducir las ideas en estrategias sobre el terreno y de beneficiarse de esas ideas y estrategias para lograr la seguridad vial.

Uno de los logros más importantes del Estado de Qatar durante la aplicación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), en consonancia con su estrategia nacional de seguridad vial 2013-2022, ha sido la reducción del número de muertes por accidentes de tráfico a 49 por cada 100.000 habitantes. La reducción del tiempo medio de respuesta a las llamadas de emergencia a menos de cinco segundos y la disminución del tiempo medio de respuesta de las ambulancias y los servicios de emergencia que acuden a los lugares de los accidentes a menos de ocho minutos contribuyeron a salvar la vida de varias personas y, por lo tanto, a reducir la tasa de mortalidad.

En tercer lugar, también hemos mejorado, desarrollado y ampliado nuestra red de carreteras para garantizar los mayores niveles de seguridad vial y hemos creado casi 300 kilómetros de paseos peatonales y carriles para bicicletas, lo que ha permitido reducir el número de accidentes de tráfico.

En cuarto lugar, nos hemos esforzado por aumentar el grado de concienciación entre nuestras comunidades, con la puesta en marcha una serie de programas de sensibilización entre 2010 y 2020, que han servido para mejorar el comportamiento de los usuarios de las carreteras, tanto conductores como pasajeros y peatones, lo que ha permitido reducir la tasa de accidentes de tráfico. De igual modo, mi Gobierno ha aplicado todas las resoluciones pertinentes de las Naciones Unidas relativas a la seguridad vial y a los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

En relación con sus planes actuales y futuros, el Estado de Qatar está decidido a aplicar una serie de

proyectos y programas para mejorar el nivel de seguridad vial en nuestro país. Uno de los proyectos más importantes es la puesta en marcha de una estrategia nacional de seguridad vial 2023-2030, en consonancia con el Plan Mundial de Naciones Unidas para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030. Trabajaremos para alcanzar sus objetivos con el fin de reducir el número de muertos y heridos por accidentes de tráfico al menos en un 50 % para 2030.

Otro proyecto de la CESPAAO se está llevando a cabo en tres países árabes, a saber, el Estado de Qatar, el Líbano y Túnez, con el objetivo de reforzar las intervenciones basadas en pruebas para mejorar el nivel de seguridad vial en la región árabe al aumentar la eficacia de la recopilación, el tratamiento y el análisis de datos, lo que allanará el camino para la creación del Observatorio Integrado Árabe de Seguridad Vial en los países de la región.

Además, tenemos la intención de organizar la Segunda Conferencia Internacional de Seguridad Vial en marzo de 2023, que tiene como objetivo fortalecer la cooperación entre los países del mundo en la esfera de la seguridad vial, al brindar la oportunidad de que los expertos y especialistas en esta materia intercambien las experiencias positivas y los conocimientos adquiridos, sobre todo en los países que han logrado grandes progresos en la mejora de la seguridad vial y la reducción de los accidentes de tráfico.

Sobre la base de su experiencia en la mejora de la seguridad vial, el Estado de Qatar propone y recomienda que, dada la importancia que tiene la seguridad vial para la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, todos los países cooperen y aúnen esfuerzos para alcanzar los objetivos del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030); se cree una secretaría que coordine la labor de las organizaciones de la sociedad civil y de los órganos regionales y nacionales, a fin de reforzar el papel de esos agentes y permitir que participen de forma activa en los esfuerzos por mejorar la seguridad vial; se forme un equipo técnico de expertos y especialistas en materia la seguridad vial, bajo los auspicios de las Naciones Unidas, con miras a prestar apoyo técnico a los países pobres y ayudarlos a mejorar su nivel de seguridad vial; y se establezca un mecanismo eficaz para el intercambio de información y experiencias con el fin de aumentar y mejorar la seguridad vial en todos los países.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Consejero de Estado del Gabinete del Primer Ministro de Rumania, Sr. Mihnea Drumea.

Sr. Drumea (Rumania) (*habla en inglés*): Rumania se adhiere a la declaración que formulará la Unión Europea. En nombre del Primer Ministro de Rumania, quisiera pronunciar algunas observaciones en representación de nuestro país.

La sesión de hoy está destinada a la aplicación de las normas internacionales, regionales y nacionales en la esfera de la seguridad vial. Rumania, como Estado miembro de la Unión Europea preocupado por garantizar una movilidad segura para todos los usuarios de las carreteras, se suma al esfuerzo europeo por alcanzar el objetivo de reducir en un 50 % el número de muertos y heridos graves en accidentes de tráfico en el período 2022-2030. En ese contexto, me complace informar a la Asamblea de que, recientemente, mi Gobierno ha aprobado una estrategia nacional de seguridad vial para el período 2022-2030 y sus planes de acción posteriores. La estrategia complementa otras políticas públicas rumanas en los ámbitos de la digitalización, la movilidad urbana, la energía y el cambio climático. El momento de su aprobación es oportuno, teniendo en cuenta que el tránsito terrestre de personas y mercancías en Rumania ha tenido un aumento considerable como consecuencia de la guerra en Ucrania.

La prioridad del Gobierno rumano consiste en mejorar la seguridad vial reduciendo el número de accidentes y mitigando sus consecuencias, por lo que hemos aplicado un enfoque holístico con acciones y medidas destinadas a mejorar las infraestructuras, el estado técnico de los vehículos, el comportamiento humano y las intervenciones posteriores a los siniestros. A tal fin, mi Gobierno hace mucho hincapié en la educación preventiva. En todo el país, se organizan campañas de educación vial y otras actividades de prevención dirigidas a grupos específicos, con la ayuda de los medios de comunicación tradicionales y las plataformas de los medios sociales, la participación de jóvenes en las clases de educación vial que se dictan en las escuelas, la distribución de folletos y la realización de campañas callejeras, que en ocasiones cuentan con el apoyo de la sociedad civil.

A partir de las enseñanzas extraídas de la pandemia de enfermedad por coronavirus, hemos invertido en un gran número de medidas para garantizar que los espacios de estacionamiento sean más seguros para los conductores de la categoría profesional. En particular, nos esforzamos por mitigar los peligros para su seguridad y ofrecer condiciones que permitan a los conductores profesionales mejorar su desempeño al volante, una medida que repercute directamente en la seguridad vial.

Desde el punto de vista digital, el Ministerio de Transporte e Infraestructura de Rumania tiene gran interés en emplear soluciones tecnológicas nuevas y avanzadas en el ámbito de la seguridad vial, con vistas a establecer el sistema de tránsito alternativo de carreteras 2+1 y mantener una infraestructura legible destinada a todos los usuarios de carreteras, cuyo uso correcto y adecuado sea explicado por los administradores mediante mensajes y señales informativas. En el mismo sentido, al utilizarse sistemas automatizados de gestión del tránsito con cada vez mayor frecuencia, será más fácil hacer un seguimiento por vídeo del tránsito para que puedan intervenir más rápido los equipos de emergencia, de remoción de nieve o de reparación de carreteras. Asimismo, estos sistemas servirán para hacer análisis cualitativos y cuantitativos de la circulación vial y efectuar el reconocimiento automático de matrículas, entre otras aplicaciones.

Para concluir, quisiera señalar las ramificaciones económicas de la seguridad vial en mi país. Lamentablemente, las consecuencias económicas de las pérdidas materiales y sociales causadas por los siniestros viales se estiman en torno al 1,5 % del producto interno bruto de Rumania. En este contexto, la estrategia nacional de seguridad vial incluye disposiciones para aumentar la capacidad administrativa y la cooperación interinstitucional, con el fin de garantizar la capacidad para gastar los fondos estimados y asegurar que los proyectos prioritarios avancen de manera eficiente.

Debido a la falta de tiempo, presentaremos una versión más extensa de esta declaración por escrito.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el Director de Transporte Terrestre del Ministerio de Energía e Infraestructura de los Emiratos Árabes Unidos, Sr. Saif Saeed Ghobash.

Sr. Ghobash (Emiratos Árabes Unidos) (*habla en árabe*): Es un placer y un honor estar presente en esta reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre la seguridad vial en el mundo.

Las carreteras son parte esencial de nuestra vida cotidiana. Todos las utilizamos a diario, y todos debemos contribuir a que sean más seguras. En los últimos decenios, se ha demostrado que, al aplicar estrategias eficaces y completas de seguridad vial, es posible reducir el número de víctimas mortales en siniestros viales, aun con el aumento en la circulación vial. Hoy estamos viviendo la época más turbulenta de la historia del transporte y la movilidad. Por tanto, el objetivo de todos nosotros es crear una red de transporte sostenible, que garantice un futuro seguro para las generaciones venideras.

Los Emiratos Árabes Unidos pusieron en marcha la Estrategia Nacional de Movilidad Inteligente, la cual se basa en su visión de posicionarse entre los países líderes del mundo en el ámbito de la movilidad multimodal inteligente antes del año 2030. La seguridad vial y la sostenibilidad se encuentran entre las principales metas y objetivos de nuestra estrategia nacional. Nos hemos propuesto reducir el número anual de víctimas mortales causadas por accidentes de tránsito de 440 a cero para el año 2030, con lo cual se reduciría el número de muertes por accidentes de tránsito en un 100 %. También aspiramos a acelerar el acceso universal a un transporte seguro, sostenible y de bajo costo para que nuestro sistema supere el problema de la desigualdad social, inherente a los sistemas de transporte de todo el mundo.

Nuestra estrategia también se centra en incorporar vehículos de emisiones cero para contribuir a la ambición de nuestro país de alcanzar emisiones netas de valor cero para 2050. En los últimos 15 años, los Emiratos Árabes Unidos han invertido 40.000 millones de dólares en energía limpia, lo cual, según nuestros dirigentes, demuestra la firme determinación de nuestro país de aprovechar todas las oportunidades para consolidar su liderazgo en la lucha contra el cambio climático en la región de Oriente Medio y Norte de África; contribuyendo así a potenciar el desarrollo y el crecimiento, a crear nuevos puestos de trabajo, al tiempo que posibilita que nuestra economía y nuestro país alcancen emisiones netas de valor cero.

Cabe destacar que los vehículos autónomos presentan ventajas tanto para la seguridad como para la sostenibilidad de los sistemas de transporte. Además,

la automatización puede reducir las colisiones, evitar lesiones y salvar vidas, puesto que reduce los posibles riesgos asociados a los errores humanos. Al desarrollarse la tecnología automotriz, también se elevaría el nivel de equidad social, se reducirían la contaminación atmosférica y la congestión del tráfico, y aumentaría el acceso público al transporte. A ese respecto, la Estrategia Nacional de Movilidad Inteligente de los Emiratos Árabes Unidos pretende garantizar que el 25 % de los desplazamientos que tienen lugar en el país sean autónomos antes del año 2030.

De los entornos utilizados por las personas, el sistema de transporte por carretera es uno de los más peligrosos que existen. Por ello, si bien es importante aumentar la eficacia de las infraestructuras para mejorar la seguridad, urge crear conciencia entre la población, porque si actuamos con precaución y prudencia hoy, podemos salvar su vida el día de mañana.

Quisiera agradecer a las Naciones Unidas por haber colaborado con todos los Estados Miembros y con los exponentes y panelistas expertos para analizar e intercambiar una gran variedad de ideas sobre la cuestión fundamental de la seguridad vial. Reafirmamos la intención de los Árabes Unidos de cooperar con todos los países aquí presentes para garantizar un futuro mejor y más seguro.

La Presidenta Interina (*habla en inglés*): Hemos escuchado al último orador de esta mañana. La Asamblea continuará el debate en sesión plenaria de la reunión de alto nivel a las 15.00 horas en este Salón, donde seguiremos escuchando las declaraciones restantes.

Se levanta la sesión a las 13.00 horas.