



# Asamblea General

Septuagésimo sexto período de sesiones

**91<sup>a</sup>** sesión plenaria

Jueves 30 de junio de 2022, a las 15.00 horas

Nueva York

*Documentos oficiales*

*Presidente:* Sr. Shahid ..... (Maldivas)

*En ausencia del Presidente, el Sr. Ndong Mba (Guinea Ecuatorial), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.*

*Se abre la sesión a las 15.05 horas.*

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

**Tema 13 del programa** (continuación)

### Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo

**El Presidente Interino** (*habla en inglés*): Antes de pasar a la parte oficial de la reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, me gustaría invitar a los miembros a ver un vídeo.

*Se proyecta un vídeo en el Salón de la Asamblea General.*

**El Presidente Interino** (*habla en inglés*): La Asamblea escuchará ahora a los oradores restantes de la reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

Antes de comenzar, me gustaría recordar a las delegaciones que, tal como se estipula en la resolución 75/308, el límite de tiempo para las intervenciones será de 3 minutos para las declaraciones de las delegaciones hechas a título individual y de 5 minutos para las declaraciones hechas en nombre de un grupo de Estados.

**Sr. Carneiro** (Brasil) (*habla en inglés*): En primer lugar, me gustaría agradecer la presencia de una delegación de alto nivel de múltiples partes interesadas que

representa a mi país. En nombre del Presidente Jair Bolsonaro y del Ministro de Infraestructura Marcelo Sampaio, el Brasil saluda todos los esfuerzos que se realizan a nivel mundial para promover la seguridad vial y la movilidad sostenible y reconoce la importancia de la inclusión de este tema en la agenda mundial de la década. Para lograr ese objetivo, me honra presentar nuestro plan nacional para reducir las muertes y lesiones en carretera, que se articula en torno a seis pilares: gestión de la seguridad vial, carreteras seguras, seguridad de los vehículos, educación vial, respuesta tras el accidente y aplicación de la ley. Todas las 154 acciones del plan se aplicarán con un enfoque holístico, amplio e integral. Los conceptos de sistemas seguros y visión cero también constituyen la base del plan, que está alineado con el Plan Mundial para la Década de Acción para la Seguridad Vial y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Asimismo, es importante destacar que el plan fue elaborado y validado con una fuerte participación social, incluyendo la de más de 100 expertos que representan a unos 50 organismos y entidades gubernamentales y no gubernamentales de todo el país, como el Ministerio de Sanidad, la Policía Federal de Carreteras, el Observatorio Nacional para la Seguridad Vial y la Organización Panamericana de la Salud, muchos de los cuales nos acompañan hoy aquí. Reconocemos los enormes retos que tenemos por delante, dada la dimensión continental de nuestro país, con su diversidad regional y local y sus numerosas peculiaridades.

Para que esa misión tenga éxito, se necesita compromiso, implicación y colaboración, y puedo asegurar

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>)

22-40685 (S)



Documento accesible

Se ruega reciclar



a la Asamblea que en el Brasil tenemos todo ello. Nuestros 27 estados han asumido el compromiso y han creado varios grupos de trabajo. Las cifras de muertes en carretera en el Brasil han ido disminuyendo desde 2014, y esperamos haber salvado 86.000 vidas al final del decenio. Tenemos la confianza de que estamos en el camino hacia un futuro más brillante y seguro para nuestro pueblo. En los próximos días, tendré el placer de ofrecer a la Asamblea más información sobre el plan, que tiene por lema: “Juntos, salvamos vidas”. Como mi colega, el Secretario de Vigilancia Sanitaria Arnaldo Medeiros, que hoy nos acompaña, diría si compartiera la tribuna conmigo, el objetivo central del Ministerio de Salud es salvar vidas, pero también promover la calidad de vida de las personas. Por ello, nos complace que los planes del Brasil para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial estén en consonancia con el cambio de paradigma en materia de seguridad vial propuesto en el Plan Mundial.

El cambio en la manera de enfocar la seguridad vial hoy en día es, en muchos sentidos, el resultado de las aportaciones del sector sanitario y es coherente con un concepto integral de la salud. Las medidas encaminadas a reducir las lesiones de tráfico promueven también la actividad física, la salud mental y la calidad del aire, factores que permiten luchar contra las enfermedades no transmisibles. En ese sentido, el plan de Brasil sobre las enfermedades no transmisibles y las lesiones abarca los Objetivos de Desarrollo Sostenible y se ha marcado como meta reducir a la mitad la mortalidad debida a accidentes de tráfico. Asimismo, tiene por objeto categorizar los datos de vigilancia sanitaria para abordar determinantes sociales de la salud como el medio ambiente y la movilidad sostenible.

En esta sesión, se ha venido instando a los Estados Miembros a garantizar un decenio de acción y resultados. El Brasil ya ha empezado: las alianzas, las convergencias y las medidas integradas son una realidad en nuestro país. El objetivo principal es salvar vidas, pero, más allá de eso, buscamos un tráfico viario más sano, equitativo e inclusivo para todos. Y lo conseguiremos.

**Sra. Ajani** (Nigeria) (*habla en inglés*): Quiero expresar la gratitud de mi delegación a la Presidencia por haber convocado esta reunión de alto nivel dedicada a la seguridad vial en el mundo, en torno al importante tema “El horizonte de 2030 para la seguridad vial: asegurar una década de acción y resultados”. En efecto, los numerosos retos asociados a los efectos devastadores de la pandemia y otras dinámicas naturales y humanas no desaparecen cuando se pretende hacer un seguimiento

de los avances y las posibles opciones para conseguir carreteras más seguras.

Nigeria, como país más poblado de África, equipado con una red de carreteras de unos 205.000 kilómetros y unos 11,8 millones de vehículos matriculados, se ha enfrentado a una serie de desafíos relacionados con el tráfico rodado. El crecimiento de la población, que ya supera los 200 millones de personas, sumado a la rápida urbanización y al aumento de las actividades comerciales y económicas, suele dar lugar a congestión viaria y a conflictos entre vehículos, así como a otros desafíos que afectan negativamente al objetivo final de facilitar la movilidad. Por ello, el Gobierno de Nigeria ha adoptado un enfoque integral en las intervenciones prácticas encaminadas a garantizar la seguridad de las carreteras, lo que nos ha llevado a participar activamente en las conferencias ministeriales sobre seguridad vial celebradas hasta ahora en Moscú, Brasilia y Estocolmo.

En el marco de su labor de implantación del Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, así como el Plan Marco de Acción Mundial para la Seguridad Vial, y en consonancia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible, mi Gobierno ha procedido a aplicar una estrategia en cinco pilares centrada en gestionar la seguridad vial y en lograr una mayor seguridad para las carreteras, la movilidad, los vehículos y los usuarios de la vía pública, así como en asegurar la atención tras los accidentes. Nuestro compromiso con esos cinco pilares desembocó en la incorporación de Nigeria a seis convenciones y acuerdos de las Naciones Unidas relativos al tráfico rodado y en la creación en 1988, mucho antes de que se popularizase en todo el mundo la idea de un organismo regulador de la seguridad vial, de una Comisión Federal de Seguridad Vial, como organismo coordinador sólido y dotado de capacidad reguladora y de aplicación de la ley. El fortalecimiento de esa Comisión como organismo principal mediante la aprobación de políticas y el respaldo legislativo, así como la inclusión de una partida sobre seguridad vial en el presupuesto nacional anual, son algunas de las medidas que hemos tomado para fomentar la seguridad vial. Además, trabajamos en el desarrollo de la seguridad vial a nivel regional por medio de la plataforma de la Organización de Seguridad Vial de África Occidental y el Consejo Consultivo Nacional sobre Seguridad Vial, bajo la dirección de la Vicepresidencia de la Federación.

Algunas de las medidas establecidas en torno a los pilares son la realización periódica de inspecciones y auditorías de seguridad vial, el establecimiento de un plan de normalización de la seguridad del transporte

por carretera para la regulación del transporte público y la administración de la seguridad, la instalación de dispositivos de limitación de la velocidad y la aplicación de las normas, la introducción de un programa de manejo seguro de la carga para el transporte rodado de mercancías peligrosas y la regulación de las actividades de carga y transporte. Además, hemos introducido la materia de seguridad vial en la educación primaria y secundaria para asegurarnos de que los futuros usuarios de la carretera sean responsables, hemos establecido un centro de atención telefónica para la coordinación en tiempo real de las respuestas de emergencia y los servicios de recuperación del tráfico y hemos inaugurado un plan para el envío de ambulancias de emergencia e intervención rápida en los escenarios de accidente y la evacuación y estabilización de camino al hospital de las personas involucradas en accidentes de tráfico. Asimismo, el Gobierno ha puesto en marcha una campaña masiva de sensibilización sobre la conducción bajo los efectos del alcohol, además de programas de apoyo, en colaboración con el gremio de cerveceros y Guinness Nigeria Plc, así como actividades panafricanas de divulgación sobre seguridad vial, formación, certificación y despliegue de paramédicos y expertos en atención traumatológica en todo el país.

Expresamos nuestra gratitud al Banco Mundial y a otros asociados que nos han ayudado en la labor de recogida de datos y en la definición de estrategias de seguridad vial. Hoy, disponemos de mejores medios para recopilar datos en todo el país. Las estrategias que he descrito, junto con la existencia de un centro de mando y control eficaz y de servicios de ambulancia de emergencia, han reducido el número de muertes por accidentes de tráfico. Estoy convencido de que esas medidas no tardarán en traducirse en una reducción de la mortalidad y la letalidad, que ilustraremos en reuniones posteriores.

Para concluir, mi delegación reafirma que el Gobierno de Nigeria mantiene su determinación de promover y dar prioridad al objetivo de unas carreteras más seguras para todos, mediante la colaboración y las alianzas a nivel nacional, regional y mundial.

**Sr. Lehretani** (Mauritania) (*habla en árabe*): Mi país concede gran importancia a la seguridad vial como uno de los pilares del desarrollo. Por ello, el Presidente de Mauritania, Mohamed Ould Cheikh El Ghazouani, hizo hincapié en esa cuestión en el programa electoral con base al cual el pueblo lo eligió para dirigir nuestro país. En ese programa se incluía un plan ambicioso para crear una infraestructura moderna y segura.

En 2012, el Gobierno de Mauritania adoptó una estrategia nacional para la seguridad vial inspirada en nuestra estrategia nacional de transporte y en el marco estratégico de reducción de la pobreza. En 2013, creamos un consejo nacional de seguridad vial, presidido por el Primer Ministro, que se encarga de coordinar las acciones de todas las partes interesadas en la seguridad vial y de garantizar la seguridad y prevenir los accidentes de tráfico, con el objetivo de reducirlos en un 25 % para 2023. Asimismo, creamos un grupo general de seguridad vial para supervisar esas políticas durante el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2011-2020), anunciado en marzo de 2010, y durante el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), anunciado en septiembre de 2020. Entre otras cosas, el grupo se encarga de supervisar y garantizar los sistemas de seguridad vial, definir las infracciones de tráfico y examinar los diversos documentos que son necesarios para la circulación vial y el transporte terrestre.

En Mauritania, y en África en general, las deficiencias de la seguridad vial están acompañadas por un crecimiento notable de la población, el cambio climático —que afecta a todos los aspectos de la vida— y el aumento continuado del número de vehículos en las carreteras, todo lo cual ha generado problemas que solo pueden ser resueltos mediante una coordinación internacional constante y eficaz. En Mauritania, estamos decididos a afrontar los problemas relacionados con la seguridad vial. Sin embargo, como todos sabemos, la seguridad vial nos atañe a todos, y los esfuerzos conjuntos de la comunidad internacional son la mejor manera de lograr resultados tangibles.

Para concluir, permítaseme expresar nuestro enorme agradecimiento por la celebración de esta reunión de alto nivel sobre la mejora de la seguridad vial, y por el hecho de que la Asamblea haya aprobado la declaración política sobre la seguridad vial (resolución 76/294), así como por las recomendaciones y propuestas de los Estados Miembros. Esperamos con interés compartir con ellos nuestra experiencia.

**Sr. Huwayz** (Arabia Saudita) (*habla en árabe*): Me complace participar en esta conferencia en nombre del Reino de la Arabia Saudita.

Quisiéramos señalar que los accidentes de tráfico son uno de los principales problemas a los que se enfrenta el mundo. Su causa primordial es el creciente uso de los vehículos privados en las ciudades, sobre todo allí donde el transporte público —que podría ser una alternativa para la reducción del uso de vehículos

privados y la disminución considerable de los accidentes de tráfico— es limitado. Si queremos que en nuestras sociedades no haya accidentes, es necesario realizar esfuerzos conjuntos en el plano internacional. Debemos trabajar de consuno para encontrar soluciones adecuadas por medio de estudios científicos y prácticos, así como para aprender de las experiencias satisfactorias, reproducirlas y ampliarlas a fin de mejorar la seguridad vial. Garantizar la seguridad vial implica adoptar todas las medidas preventivas posibles con el objetivo de evitar que conductores, peatones y ciclistas sufran accidentes y lesiones. La seguridad vial busca preservar vidas, disminuir el número de lesiones y reducir los costos económicos. Cada año, más de 1,3 millones de personas—incluidos niños y jóvenes menores de 29 años— pierden la vida en accidentes de tráfico.

En el marco de su Visión 2030, la Arabia Saudita pretende alcanzar su objetivo de disminuir las tasas de letalidad de accidentes de tráfico para 2030. Hasta la fecha, hemos conseguido reducir el número de muertes en dos tercios, alcanzando en 2021 una tasa de 13,17 fallecidos por cada 100.000 habitantes, frente a los 27 por cada 100.000 de 2016, lo que supone una reducción de más del 50 %. Para lograr ese objetivo, hemos trabajado en distintos frentes, desde la construcción de carreteras y la regulación de las infracciones de tráfico hasta la concienciación y la educación. Además, hemos impulsado la construcción de infraestructura y abordado los puntos de conflicto, al tiempo que hemos ampliado los sistemas de vigilancia automatizada y de transporte inteligente con miras a reducir los accidentes de tráfico. Hemos pasado de la fase de planificación a la de la implementación eficaz. Hemos conseguido resultados sobre el terreno gracias a nuestras iniciativas, que han mejorado de manera sustantiva la seguridad vial, han aumentado la concienciación y han cumplido todos los requisitos en materia de seguridad vial. Uno de nuestros esfuerzos más importantes es la iniciativa de seguridad vial, que tiene por objetivo reducir los accidentes y mejorar nuestra red de carreteras para garantizar la seguridad de todos los usuarios.

Para concluir, permítaseme decir que el Reino de la Arabia Saudita está convencido de la importancia de la colaboración conjunta y de los esfuerzos dirigidos a mejorar la seguridad vial a escala internacional, y que apoya los estudios y las recomendaciones que se llevan a cabo en ese sentido. Asimismo, debemos aprovechar las distintas experiencias de países de todo el mundo con miras a reducir el número de muertes causadas por accidentes de tráfico.

**Sra. Muñoz (Chile):** Soy la Secretaria Ejecutiva de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, organismo estatal dedicado al abordaje de la seguridad vial en Chile. Es un gran honor para mí representar a mi país en este evento, donde se reúnen líderes en materia de seguridad vial de todo el mundo. Es un honor poder contar a los participantes los últimos avances que tenemos y los grandes desafíos que nos esperan para llegar a la ambiciosa meta de reducir en un 50 % las muertes y lesiones graves en el tránsito a nivel mundial.

Chile cuenta con su estrategia nacional de seguridad vial para la década comprendida entre 2021 y 2030. Esta estrategia fue construida de manera colaborativa, atendiendo así al llamado hecho por las Naciones Unidas para enfrentar este nuevo Decenio de Acción. Esta estrategia corresponde a la carta de navegación de nuestra actual política nacional de seguridad de tránsito y fue elaborada entre distintas entidades tanto del mundo público como del sector privado, representantes de distintas organizaciones de la sociedad civil, agrupaciones de víctimas de siniestros viales y referentes en materia de movilidad y seguridad vial de la academia. Esta estrategia de Chile incorpora el enfoque de sistema seguro y la visión cero, además de fijarnos como meta para 2030 una reducción de un 30 % en los fallecidos y lesionados graves en el tránsito para nuestro país. Esta meta es perfectamente alcanzable implementando las medidas contenidas en esta estrategia. Medidas e iniciativas que requieren de coordinación y la colaboración de distintas entidades para lograr su materialización, pero, además, requieren de una gran visión y valentía, traducidos en un sólido liderazgo político.

El nuevo Gobierno del Presidente Gabriel Boric Font ha tomado esta estrategia como su hoja de ruta en materia de seguridad vial, donde aún tenemos muchos desafíos que abordar para lograr la anhelada visión cero y no lamentar más la pérdida de vidas en accidentes de tráfico. Este Gobierno tiene un firme compromiso con la seguridad vial, y así lo ha declarado en su programa de gobierno.

Entre los desafíos que queremos impulsar en este período, se encuentran el materializar el control automatizado de velocidad a través de medios tecnológicos; entregar mayor robustez institucional al ente responsable de este tema —la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito, que actualmente me toca dirigir—, convirtiéndolo en una agencia con más herramientas y presupuesto para lograr la meta establecida en la estrategia; fortalecer la fiscalización de nuestra recientemente implementada “ley no chat”, sobre distracciones durante la

conducción; empoderar a los consumidores, entregando más herramientas de información sobre seguridad para la toma de decisión al momento de comprar vehículos y otros equipos de protección, así como también elevar el estándar de estos; levantar un programa de financiamiento de mejora de infraestructuras para entornos escolares; y la promoción de zonas de tránsito calmado, entre otras muchas acciones.

Sabemos que para poder concretar todo esto necesitamos el apoyo de todos los sectores, y que la articulación con el sector privado y las organizaciones de la sociedad civil son clave para concretar esta meta y lograr nuestros desafíos. Es por esto que todas las alianzas que tengan como foco el ayudar a la tarea de mejorar la seguridad vial son algo que valoramos muchísimo. Queremos soñar con un país más seguro para todas y todos los que habitan en él. No queremos tener más dolores como sociedad por la pérdida de seres queridos, que dejan familias destruidas, sueños rotos y proyectos inconclusos por culpa de algo totalmente evitable. La seguridad vial es el primer paso hacia una movilidad más sustentable, y con esto seguimos avanzando sin descanso hacia un país más justo, inclusivo y seguro para todas y todos.

**Sra. Adraai** (Suriname) (*habla en inglés*): Es un honor intervenir en nombre del Estado de Suriname en esta reunión de alto nivel sobre la seguridad vial. Soy la Directora de la Autoridad de Seguridad Vial de Suriname, que depende del Ministerio de Justicia y Policía como punto focal para optimizar la seguridad vial y coordinar en términos generales las actividades relacionadas con ella, y que trabaja de forma independiente y colectiva con todos los demás agentes responsables de las acciones y medidas que benefician a la seguridad vial. Asimismo, la Autoridad interviene en la armonización de los distintos sistemas de información a fin de recopilar datos y estadísticas de tráfico fiables y de mantener un sistema de vigilancia de alerta temprana capaz de identificar las situaciones viales más peligrosas y de adoptar medidas oportunas encaminadas a garantizar la seguridad.

Suriname está determinado a alcanzar los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, y mejorar la seguridad vial es una de las prioridades a nivel político de nuestro Gobierno. Si bien todos los usuarios de las carreteras deben sentirse seguros en ellas y deben hacer lo que les corresponde, el Gobierno de Suriname hará todo lo que esté a su alcance para mejorar la seguridad vial. Hemos adoptado varias medidas encaminadas a prevenir y controlar los accidentes, así como para reducir la

morbilidad y la mortalidad relacionadas con la circulación vial. Sin embargo, la situación no es la deseada, ya que cada año se producen numerosos accidentes de tráfico con consecuencias letales. Por ello, valoramos esta reunión de alto nivel en la que tenemos la posibilidad de compartir nuestras experiencias y nuestros conocimientos en materia de seguridad vial.

La política y las medidas que aplicamos en el ámbito de la seguridad vial se basan en nuestro plan estratégico para el período comprendido entre 2018 y 2021, que aspiramos a perfeccionar a fin de que se avenga con el plan mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030). Hemos tomado como referencia el conocido modelo de la Organización Panamericana de la Salud y de la Organización Mundial de la Salud, que se sustenta en cinco pilares —gestión de la seguridad vial, vehículos más seguros, usuarios mejor preparados en las carreteras, respuestas más rápidas en caso de accidentes y entornos de conducción más seguros—, a fin de elaborar nuestro plan estratégico y su correspondiente plan de acción, en un intento por aumentar la seguridad en nuestras carreteras, nuestra movilidad y nuestros vehículos, al tiempo que ofrecemos información y una formación permanentes en materia de seguridad vial, prestando especial atención a los niños y los adolescentes, con el objetivo de concienciarlos sobre la seguridad vial desde una edad temprana.

Apoyamos esta declaración política (resolución 76/294) y esperamos con interés que los países aumenten su cooperación en materia de seguridad vial. Por último, quisiéramos dar las gracias a la Organización por haber convocado esta valiosa reunión de alto nivel, que consideramos tendrá resultados.

**El Presidente Interino** (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el representante de la Unión Europea, en calidad de observador.

**Sr. Skoog** (Unión Europea) (*habla en inglés*): Doy las gracias al Presidente de la Asamblea General por haber organizado esta importante reunión de alto nivel sobre seguridad vial, y por darme la oportunidad de participar en ella. Formulo esta declaración en nombre de la Unión Europea y de sus Estados miembros. Se suman a esta declaración los países candidatos Macedonia del Norte y Albania, así como la República de Moldova, Georgia, Mónaco, San Marino y Türkiye.

Los accidentes de tráfico siguen segando numerosas vidas en todo el mundo. Las cifras son inaceptables, y no cabe duda de que se trata de un fenómeno mundial que también afecta a países con carreteras relativamente

seguras. La Unión Europea se congratula de que Gobiernos de todo el mundo hayan reconocido la necesidad de adoptar medidas y hayan establecido por unanimidad —por medio de la resolución 74/299— un Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), con el objetivo explícito de reducir las muertes y los accidentes en las carreteras en al menos un 50 % durante ese período.

La Unión Europea ha defendido con tesón la resolución de la Asamblea General sobre seguridad vial y el reciente plan mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030). Ahora, debemos aprovechar el impulso para promover una verdadera voluntad de trabajar en pro de la seguridad vial y de la aplicación de las decisiones adoptadas al respecto. Celebramos el llamamiento que se hace en el plan mundial a Gobiernos y asociados a que apliquen un enfoque de sistema seguro de manera integrada. En la Unión Europea, hemos adoptado plenamente un sistema seguro como parte de nuestro marco político de seguridad vial para el segundo decenio. Ese enfoque holístico se basa en la cooperación, la buena gobernanza y la responsabilidad compartida y aborda todas las esferas relevantes de la seguridad vial, a saber, el aumento de la seguridad de los vehículos, de las vías de tránsito y de la conducción, la protección de los usuarios de vías de tránsito vulnerables y una mejor respuesta en caso de accidente. Estamos trabajando con denuedo con nuestros 27 Estados miembros a fin de garantizar la aplicación plena del plan en toda Europa.

La Unión Europea también asume con seriedad sus responsabilidades más amplias. Consideramos que hoy día la atención internacional debe centrarse en el apoyo a los países en desarrollo, donde las deficiencias de la seguridad vial, más allá de sus trágicos costos humanos, también suponen una carga económica considerable. Junto con otros asociados internacionales, la Unión Europea sigue desempeñando un papel a escala mundial, al financiar iniciativas en materia de seguridad vial en todo el mundo, sobre todo en África. La Unión Europea se enorgullece de haber sido uno de los primeros financiadores del Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y se complace en anunciar que ha conseguido financiación adicional plurianual para apoyar ese importante fondo. Este año, destinaremos cerca de un millón de euros, y varios Estados miembros de la Unión Europea también contribuyen al fondo. Asimismo, la Unión Europea ha aumentado de manera sustantiva su respaldo a las actividades de África en materia de seguridad vial. En el marco del Portal Global de la Unión Europea,

invertiremos en la construcción de infraestructura en los corredores comerciales estratégicos de África Subsahariana a fin de crear redes sostenibles, inteligentes y seguras para todas las modalidades de transporte. Apoyamos el Programa de Políticas de Transporte en África, que se centra en gran medida en la seguridad vial. Por medio de nuestro programa de investigación e innovación Horizonte Europa, ayudaremos a aplicar un enfoque de sistema seguro en África, y hemos obtenido financiación para otras iniciativas de seguridad vial procedente del nuevo presupuesto de la Unión Europea para el desarrollo y la cooperación internacionales.

Por último, pero no por ello menos importante, la Unión Europea se congratula de que hoy se haya aprobado la declaración política sobre seguridad vial (resolución 76/294) (véase A/76/PV.90). Estamos de acuerdo en que es necesario renovar los esfuerzos si queremos lograr los objetivos y las metas del Segundo Decenio de Acción. La Unión Europea está dispuesta a asumir los compromisos que le corresponden en virtud de la declaración política. Juntos, la Unión Europea y nuestros asociados podemos crear alianzas mejores, en especial con las organizaciones no gubernamentales y las iniciativas locales; y, a nivel colectivo, tenemos que movilizar y colaborar, en especial en el Sur Global. La Asamblea puede contar con la Unión Europea para ello.

**Sr. Paulauskas** (Lituania) (*habla en inglés*): Tengo el honor de formular esta declaración en nombre de la Unión Europea y de sus 27 Estados miembros, así como de Albania, Andorra, Australia, el Canadá, Colombia, Georgia, Guatemala, el Japón, Mónaco, Nueva Zelanda, Macedonia del Norte, la República de Corea, la República de Moldova, San Marino, Ucrania, el Reino Unido y los Estados Unidos.

Estamos participando en la reunión de alto nivel de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo con el fin de reafirmar nuestra determinación de seguir adoptando hasta 2030 medidas relativas a todos los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial. Condenamos la guerra de agresión injustificable, no provocada e ilegal de la Federación de Rusia contra Ucrania, que viola de manera flagrante el derecho internacional, incluida la Carta de las Naciones Unidas. Desde el día en que comenzó esa guerra, la infraestructura nacional de carreteras y la seguridad vial de Ucrania han sufrido daños graves. Según una evaluación del Gobierno de Ucrania, desde el 24 de febrero se han destruido o dañado más de 23.000 kilómetros de infraestructura

vial y 300 puentes. La magnitud de la destrucción aumenta cada día. De conformidad con las resoluciones de la Asamblea ES-11/1, de 2 de marzo, y ES-11/2, de 24 de marzo, instamos a la Federación de Rusia a que cese su agresión militar y retire de inmediato, por completo y sin condiciones todas sus fuerzas que se encuentran dentro de las fronteras reconocidas internacionalmente de Ucrania, incluidas sus aguas territoriales. Asimismo, condenamos la complicidad de las autoridades de Belarús en la agresión contra Ucrania.

En apoyo a Ucrania y a su pueblo, y en señal de solidaridad, condenamos todo bombardeo indiscriminado y el empleo de armas explosivas por parte de las fuerzas rusas que dañen o destruyan infraestructura civil crítica en Ucrania, como carreteras, puentes, almacenes de combustible y vehículos esenciales para la prestación de servicios básicos. Asimismo, condenamos firmemente la destrucción por parte de Rusia de vehículos civiles y convoyes humanitarios, la cual ha violado el derecho internacional humanitario y ha provocado muertes, bajas y la destrucción de bienes. Nos alarma el hecho de que las fuerzas rusas hayan bloqueado en reiteradas ocasiones el tráfico civil que se dirige a lugares seguros fuera de las zonas controladas por Rusia y que están afectadas por el conflicto. Asimismo, nos preocupan los informes relativos a accidentes de tráfico mortales causados por soldados rusos en las zonas controladas por las fuerzas de ese país. Todos los responsables de esos accidentes deben rendir cuentas.

Queremos hacer hincapié en nuestra profunda preocupación por el hecho de que la agresión militar de Rusia contra Ucrania ya ha tenido efectos extremadamente negativos en la seguridad vial, al socavar los esfuerzos de Ucrania por alcanzar los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial, a lo que se suma su capacidad potencial para frenar el logro de mejoras en otras áreas en un futuro próximo. Seguimos decididos a trabajar de consuno para promover la seguridad vial en el mundo como un elemento importante de nuestros esfuerzos comunes para lograr los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

**Sr. Hilale** (Marruecos) (*habla en francés*): Esta reunión de alto nivel sobre el tema “El horizonte 2030 para la seguridad vial: asegurar una década de acción y resultados” tiene como objetivo subsanar deficiencias, hacer frente a los desafíos y evaluar el progreso realizado en la consecución de los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible relacionados con la seguridad vial.

Según la Organización Mundial de la Salud (OMS), los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte y lesiones en el mundo. De hecho, cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas como consecuencia de accidentes de tráfico, y millones resultan heridos o discapacitados. Si bien las estadísticas nos permiten evaluar el nivel de inseguridad vial en los planos mundial y nacional, esas cifras, pese a su crudeza, nunca revelan el dolor de las familias, las vidas y los destinos truncados. Además de ser una fuente de tragedias humanas, esos accidentes afectan en gran medida nuestros servicios de salud y nuestras economías nacionales.

Marruecos hizo de la seguridad vial una prioridad nacional en 2005 al adoptar su primera estrategia nacional de seguridad vial, que abarcaba el decenio comprendido entre 2004 y 2013, lo que ha permitido controlar la siniestralidad vial en nuestro país y cambiar la tendencia al alza del número de accidentes de tráfico anuales, que prevalecía anteriormente. Además, en 2006 mi país creó un comité interministerial de seguridad vial presidido por nuestro Jefe de Gobierno, y aprobó un código de circulación por medio de la promulgación de una ley que entró en vigor el 1 de octubre de 2010. Nuestra evaluación de esa primera estrategia nos condujo a desarrollar una nueva estrategia para el período comprendido entre 2017 y 2026, a través de un enfoque participativo que involucra a todas las partes interesadas, con el objetivo de reducir a la mitad el número de muertes por accidentes de tráfico para 2026. Además, en enero de 2020 creamos una agencia nacional para la seguridad vial con el objetivo de dar una respuesta más eficaz a los problemas relacionados con la seguridad en las carreteras marroquíes. Como instrumento gubernamental, la agencia ha garantizado una coordinación eficaz entre los agentes pertinentes de los sectores público y privado, así como de la sociedad civil, con el fin de aplicar la política nacional y lograr un sistema de transporte seguro. La seguridad vial en Marruecos es una política pública y un verdadero proyecto en desarrollo que nos ha permitido acumular valiosas experiencias, conocimientos especializados y oficio en el tema conforme a lo dispuesto en las normas internacionales. En ese contexto, mi país ha integrado este año la educación vial en el plan de estudios de la educación primaria.

Asimismo, es importante subrayar la función primordial que desempeñan a ese respecto la sociedad civil y las instituciones internacionales, como el Banco Mundial y la OMS, mediante la publicación de informes sobre seguridad vial. Habida cuenta de nuestra creencia firme en el papel fundamental que desempeña la

sociedad civil en esa esfera, en 2015 organizamos, en colaboración con la Alianza Mundial de ONG para la Seguridad Vial, la cuarta reunión mundial de organizaciones no gubernamentales. En 2018, en colaboración con el Banco Mundial, la OMS, la Federación Internacional del Automóvil y varias organizaciones internacionales y regionales, Marruecos celebró el primer Foro Africano para la Seguridad Vial, cuya declaración ministerial dio lugar a la creación del Observatorio Africano para la Seguridad Vial.

Marruecos apoya la declaración política (resolución 76/294) aprobada esta mañana (véase A/76/PV.90) y está determinado a redoblar sus esfuerzos a fin de aplicar esa declaración y adoptar las medidas recomendadas al respecto. La aplicación de esa declaración política contribuirá de manera eficaz a mejorar la seguridad vial en todo el mundo. Esperamos que esta reunión de alto nivel permita definir el camino a seguir para reducir de manera efectiva las muertes y las lesiones por accidentes de tráfico en todo el mundo. Ha llegado el momento de adoptar nuevas medidas encaminadas a proteger a los usuarios de las carreteras y a hacer que nuestras carreteras sean más seguras mediante la participación de cada individuo, así como de la movilización y la determinación de las autoridades públicas.

**Sra. Buenrostro Massieu** (México): México agradece al Presidente de la Asamblea General la convocatoria a esta reunión. También agradecemos los mensajes del Secretario General António Guterres, de la Organización Mundial de la Salud y del Enviado Especial para la Seguridad Vial (véase A/76/PV.90).

Tal como se ha mencionado el día de hoy, a pesar de que se han visto avances en el tema de la seguridad vial, aún tenemos retos significativos para alcanzar los objetivos y los compromisos del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial. En tal sentido, nuestros esfuerzos en esta materia deben ser focalizados y dirigidos a reducir a la mitad el número de muertes y lesiones causadas por siniestros de tránsito en el mundo; proporcionar acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles para todos; y mejorar la seguridad vial, en particular mediante la ampliación del transporte público, prestando especial atención a las necesidades de las personas en situación de vulnerabilidad, las mujeres, los niños, las personas con discapacidad y las personas mayores.

Cada año, los siniestros de tránsito causan casi 1,3 millones de muertes evitables y unos 50 millones de heridos, lo que los convierte en la principal causa de

muerte de niños y jóvenes en todo el mundo. Nueve de cada diez muertes por accidentes de tránsito ocurren en países de ingresos bajos y medianos. Además, uno de cada cuatro es un peatón o un ciclista. Estas cifras son alarmantes, por lo que se requiere de un mayor compromiso y coordinación de todos los actores involucrados en el tema. En particular, se necesita de un mayor compromiso del sector privado y del involucramiento de la sociedad civil, en sintonía con las acciones y programas implementados por los Gobiernos.

Mi país, México, está comprometido con atender estos retos y alcanzar las señaladas metas, delineadas en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Por ello, México, en coordinación con autoridades de todos los niveles, especialistas y organizaciones de la sociedad civil, aprobó la incorporación en la Constitución del derecho humano a la movilidad y a la seguridad vial. De allí emana una nueva ley general de movilidad y seguridad vial, aprobada en mayo pasado, que entre otros aspectos garantiza el derecho a la movilidad y al tránsito seguro de las personas usuarias de la vía pública, considerando la jerarquía de la movilidad y criterios de accesibilidad. Es en ese sentido que me permito reconocer esta tarde la presencia de dos legisladoras y de dos representantes de la sociedad civil que han trabajado arduamente y se han involucrado en este tema, que es de la mayor importancia. Esta ley está a la vanguardia en temas de seguridad vial y garantiza una movilidad segura, con prioridad para los peatones, los ciclistas y el transporte público. Aplica medidas para evitar el consumo de alcohol o de cualquier droga, sicotrópico o estupefaciente mientras se conduce un vehículo y establece límites de velocidad homologados en todo el país.

Para reducir a la mitad las muertes y lesiones por siniestros de tránsito, el Gobierno de México conduce programas y estrategias nacionales que incluyen acciones de capacitación y sensibilización para la prevención de accidentes, con enfoque en las personas usuarias más vulnerables. De igual manera, consideramos fundamental tener en cuenta las conexiones entre la seguridad vial y la salud física y mental, el desarrollo sostenible, la educación, la igualdad de género y el empoderamiento de las mujeres, las ciudades sostenibles, el medio ambiente y el cambio climático, así como los determinantes sociales más amplios de la seguridad vial y la interdependencia entre los diferentes Objetivos de Desarrollo Sostenible y sus metas integradas e indivisibles. Este enfoque holístico está presente en la declaración política que aprobamos al inicio de esta reunión (resolución 76/294) y por ello ofrece una visión hacia el futuro de la

movilidad que promueve la salud y el bienestar, reduce las desigualdades, protege el medio ambiente y beneficia a todas las personas.

El Presidente de la Asamblea General puede contar con el decidido apoyo de México para impulsar la instrumentación del Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y lograr la reducción de las muertes por siniestros de tránsito en al menos un 50 % para 2030, así como para cumplir las disposiciones de la declaración política y todos los objetivos relacionados con la seguridad vial de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

**Sr. Ugarelli** (Perú): Agradecemos la organización de este importante evento sobre un tema de la mayor importancia como es la seguridad vial mundial.

El Perú viene trabajando en el fortalecimiento de sus arreglos institucionales internos para el cumplimiento del objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial de reducir por lo menos en un 50 % las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico a nivel global del 2021 al 2030. Para ello, el Gobierno peruano viene elaborando la política nacional de seguridad vial, que tiene como objetivo mejorar la calidad de vida de la población implementando un plan estratégico para reducir los siniestros de tránsito, optimizar los servicios de salud para las víctimas de siniestros viales, disminuir la cantidad de tramos de vías con alta concentración de accidentes de tránsito y priorizar un transporte sostenible y seguro. También se tiene previsto crear la Agencia Peruana de Tránsito y Seguridad Vial como ente rector técnico responsable de liderar la gestión de la seguridad vial en el país, así como de desarrollar, monitorear y evaluar las estrategias e intervenciones nacionales de seguridad vial. El Gobierno peruano reconoce asimismo la importancia de incluir a múltiples partes interesadas en el proceso de elaboración de políticas. Por ello, viene organizando una serie de mesas de trabajo en las que las entidades estatales responsables de la seguridad vial interactúan con los gremios del transporte, las empresas privadas, la sociedad civil y las universidades para delinear y formular, de manera articulada, los alcances de la futura agencia.

La reunión de hoy, de especial significancia política, es un paso más en un largo proceso. Felicitamos por ello el liderazgo que se ha venido ejerciendo en este tema con la celebración de las conferencias mundiales de alto nivel de los años 2009, 2015 y 2020. Asimismo, reconocemos y valoramos positivamente la labor de las delegaciones, así como el valioso trabajo del Jefe de

Gabinete de la Oficina del Presidente, Embajador Nagaraj Kakanur, para facilitar la versión de la declaración política (resolución 76/294) que hemos aprobado esta mañana (véase A/76/PV.90). El Perú reitera su compromiso de continuar trabajando de forma conjunta y coordinada para lograr los objetivos del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

**Sr. Zhang Jun** (China) (*habla en chino*): China felicita a la Asamblea General por la celebración de la primera reunión de alto nivel sobre la seguridad vial en el mundo, que es muy significativa para nuestra capacidad de alcanzar las metas relacionadas con la seguridad vial de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

La seguridad vial es una condición importante para alcanzar el desarrollo sostenible. Debido a los efectos de la pandemia y de otros factores, la recuperación económica del mundo ha sido difícil, y se han erosionado decenios de progreso en materia de desarrollo en varios países. Los retos a los que se enfrentan los países en desarrollo, como la escasez de inversiones y de capital, son aún más acentuados. En el ámbito de la infraestructura de transporte por carretera, en particular, estos países necesitan con urgencia un mayor apoyo de la comunidad internacional. En septiembre de 2021, el Presidente de China, Sr. Xi Jinping, presentó la Iniciativa para el Desarrollo Mundial, cuyo objetivo es promover la aplicación de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible y los Objetivos de Desarrollo Sostenible, alentar a la comunidad internacional a volver a centrarse en las cuestiones de desarrollo y renovar sus esfuerzos. La Iniciativa ha contado con el apoyo activo de más de 100 países y organizaciones internacionales, incluidas las Naciones Unidas. Tomando como esferas prioritarias la financiación para el desarrollo, la conectividad en la era digital, la industrialización y la cooperación industrial, la Iniciativa promoverá enérgicamente la cooperación pragmática de todos en ámbitos como la infraestructura de transporte, con el fin de promover la seguridad vial y el desarrollo sostenible.

El 24 de junio, el Presidente Xi presidió un diálogo de alto nivel sobre desarrollo mundial en el que los dirigentes del Brasil, Rusia, la India y China (los países BRIC) y de importantes mercados emergentes y países en desarrollo analizaron los planes de desarrollo mundial y lograron un amplio consenso. El diálogo dio un fuerte impulso político a la aplicación de la Iniciativa, y el Presidente Xi pidió a todas las partes que impulsaran conjuntamente una nueva era de desarrollo mundial con beneficios para todos, equilibrio, coordinación, inclusión, cooperación beneficiosa para todos y

prosperidad compartida. También anunció una serie de medidas concebidas por China para poner en práctica la Iniciativa, como la creación del Fondo para el Desarrollo Mundial y la Cooperación Sur-Sur, el aumento de la cooperación y la aportación de China al fondo fiduciario de las Naciones Unidas para la paz y el desarrollo, y la creación de un centro de promoción del desarrollo mundial, entre otras cosas. China espera trabajar con todas las partes para dar un seguimiento activo a los resultados del diálogo, llevar a cabo proyectos emblemáticos, esforzarse activamente en lograr resultados lo antes posible y seguir contribuyendo a la implementación de la Agenda 2030, afrontando los desafíos mediante la solidaridad y la cooperación y creando una comunidad mundial de desarrollo.

La seguridad vial afecta a las vidas de todos. La implementación del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial es una tarea ardua que requerirá cooperación y un aumento de la inversión. Los países en desarrollo, en particular, no deben quedarse atrás. China, como país con una vasta infraestructura de transporte por carretera, seguirá dando prioridad a la seguridad de su población, ateniéndose a sus condiciones nacionales, esforzándose por modernizar sus capacidades de gobernanza del transporte por carretera y mostrando su disposición a mejorar sus intercambios y su cooperación con otros países y partes interesadas para contribuir a la aplicación efectiva del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial.

**Sra. Rizk** (Egipto) (*habla en árabe*): Egipto acoge con satisfacción la convocatoria de esta importante reunión sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, con la que se renueva el compromiso internacional con la aplicación de la meta 6 del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) 3, relativa a la reducción del número mundial de muertos y heridos por accidentes de tráfico. Trágicamente, estos accidentes provocan la muerte de casi 1,3 millones de personas cada año, lo cual afecta profundamente a las sociedades y aumenta la carga socioeconómica de las familias de las víctimas. Nuestra reunión de hoy es importante porque coincide con el debate internacional sobre la mejora de la implementación de los ODS, sobre todo a la luz de los desafíos impuestos por la pandemia de enfermedad por coronavirus y otros problemas internacionales que requieren esfuerzos concertados para garantizar una recuperación integral y sostenible.

Egipto sigue promoviendo todos los servicios básicos para sus ciudadanos de conformidad con su política Visión 2030. En este contexto, hemos puesto en marcha

un proyecto nacional de desarrollo de carreteras en el marco de nuestros esfuerzos por desarrollar toda nuestra infraestructura e instalaciones públicas, en particular habida cuenta de la expansión de nuestras nuevas comunidades urbanas e industriales. Somos conscientes de que los sistemas de transporte y las carreteras son pilares del desarrollo socioeconómico. El proyecto incluye la mejora de la calidad y la extensión de nuestras carreteras, y ha colocado a Egipto en el puesto 28 del índice mundial de calidad de las carreteras para 2021, una mejoría de 90 puestos respecto a 2014. El Gobierno también ha dado prioridad a la mejora de la eficiencia de las carreteras utilizando tecnologías nuevas y modernas, como el asfalto reciclado. Hemos desarrollado un transporte público seguro y sostenible; hemos implantado sistemas de transporte inteligentes para mejorar los índices de seguridad; nos hemos esforzado por reducir y controlar las tasas de accidentes de tráfico; hemos promulgado legislación sobre seguridad vial y leyes sobre las infracciones de tráfico; y hemos promovido criterios de concienciación sobre la seguridad, como el uso del cinturón de seguridad y las sillas de seguridad para niños, con el fin de garantizar la seguridad de todos los usuarios de las carreteras.

Egipto acoge con satisfacción la declaración política sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (resolución 76/294) aprobada hoy (véase A/76/PV.90), en particular su importante referencia a la necesidad de garantizar la cooperación internacional y promover las cadenas de suministro pertinentes para la seguridad vial, incluidos los suministros médicos. Además, hace referencia a la importancia de intercambiar mejores prácticas, tecnología, apoyo técnico y mecanismos de aplicación satisfactoria en ese sentido. Egipto acogió la cuarta Feria y Foro de Transporte, Logística y Tráfico Inteligentes en noviembre de 2021 con el fin de intercambiar conocimientos especializados en el sector del transporte, y desea asegurar a la Asamblea su disposición a seguir apoyando todas las iniciativas internacionales a tal efecto.

**Sra. Uprety** (Nepal) (*habla en inglés*): Ante todo, me gustaría agradecer al Presidente la organización de este importante evento sobre la pertinente cuestión de la seguridad vial en el mundo. Más de 1 millón de personas en todo el mundo pierden la vida en accidentes de tráfico cada año, y la pérdida de vidas y los elevados costes de los tratamientos suponen una pesada carga social y económica para las víctimas y sus familias. Estos accidentes tienen una repercusión directa en las economías nacionales, y la pandemia de enfermedad

por coronavirus ha empeorado aún más la situación y ha cambiado las prioridades. Además del enorme sufrimiento humano, las incesantes cifras de accidentes de tráfico en todo el mundo pueden impedirnos alcanzar la meta del Objetivo de Desarrollo Sostenible (ODS) relativo a reducir a la mitad las muertes por accidentes de tráfico para 2030.

Nepal es sumamente vulnerable a los accidentes de tráfico y está haciendo verdaderos esfuerzos en materia de seguridad vial para solucionarlo. La Constitución incorpora una política de transporte más seguro y, por otra parte, hemos promulgado una ley y aprobado una serie de normas de gestión de vehículos y transportes, y estamos estudiando un nuevo proyecto de ley de seguridad vial y un plan de acción nacional de seguridad vial actualizado. Se ha dado prioridad a la participación de múltiples partes interesadas, en particular los jóvenes, el sector privado y la sociedad civil. Está claro que la seguridad vial no supone un reto vinculado únicamente al transporte. También es un reto de desarrollo que repercute directamente en la salud de las personas, el capital humano y el crecimiento económico. A ese respecto, quisiera poner de relieve los aspectos siguientes.

En primer lugar, la aplicación efectiva del Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial es crucial para alcanzar la meta 3.6 de los ODS, para lo cual resulta vital la colaboración con los agentes pertinentes en materia de seguridad vial. En segundo lugar, la adopción de un enfoque pangubernamental es fundamental para la gestión de la seguridad vial y para garantizar una mayor seguridad de los vehículos y de los usuarios de las carreteras y una respuesta contundente después de los accidentes. Del mismo modo, un sistema de transporte seguro está vinculado a las metas de los ODS sobre ciudades y comunidades sostenibles y sobre la acción climática. Por lo tanto, nuestros esfuerzos deben ir en esa dirección. En tercer lugar, la asociación con el sector privado es igualmente importante en el contexto de las soluciones de financiación de la seguridad vial, el uso de planes de seguro obligatorio y el establecimiento de instituciones de crédito para la infraestructura de seguridad vial material e inmaterial. En cuarto lugar, los asociados para el desarrollo y los donantes deben aumentar el apoyo financiero y técnico que tanto se necesita, entre otras cosas, el que se destina al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, con el propósito de colmar las lagunas financieras de los países vulnerables.

Por último, si queremos que las carreteras sean más seguras para todos y en todos los lugares, se necesitan

asociaciones sólidas, compromiso político y acción colectiva. Nepal está dispuesto a hacer todo lo posible para alcanzar las metas relacionadas con la seguridad vial de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

**Sra. Tesfamariam (Eritrea)** (*habla en inglés*): Mi delegación acoge con satisfacción la aprobación de la declaración política (resolución 76/294) de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, y quisiera expresar su agradecimiento a la Oficina de la Presidencia de la Asamblea General, así como a las delegaciones de Côte d'Ivoire y de la Federación de Rusia, cuyos importantes esfuerzos en este proceso no deben dejar de mencionarse.

Durante el último decenio, los accidentes de tráfico han supuesto un grave problema de salud pública, sobre todo en los países de ingreso bajo y mediano. En nuestra región de África, la creciente crisis de seguridad vial es un importante problema de desarrollo. A pesar de ser la región menos motorizada del mundo, África tiene las tasas más altas de letalidad en carretera, y en el caso de mi país, Eritrea, el número de accidentes de tráfico, que es elevado teniendo en cuenta el tamaño de la población, tiene importantes consecuencias socioeconómicas para las familias que quedan atrás. De hecho, existe una relación directa entre la seguridad vial y la reducción de la pobreza. Por ello, la necesidad de mejorar la seguridad vial a todos los niveles tiene gran relevancia para nosotros, y el Gobierno de Eritrea ya ha reconocido la importancia de poner en marcha políticas y planes de acción. Preocupados por la alarmante situación en 1992, apenas un año después de nuestra independencia, creamos un comité para tratar de reducir los accidentes de tráfico, que eran cada vez más frecuentes.

En junio de 2008, se creó la Asociación de Seguridad Vial de Eritrea para sustituir a ese comité. Está integrada por asociados estratégicos gubernamentales y no gubernamentales. Su principal tarea es crear conciencia pública, conocimiento y armonía entre los usuarios de las carreteras mediante la realización de varias campañas sobre estrategias de seguridad vial. La afiliación a la Asociación es voluntaria, aunque se prevé que todos los conductores de camiones, autobuses y taxis se conviertan en afiliados en activo. La Asociación ha llevado a cabo actividades relacionadas con la seguridad y los sistemas de transporte por carretera sostenibles desde su creación, con el objetivo final de reducir a cero el número de muertes por accidente de tráfico. Se han puesto en marcha y ejecutado con éxito numerosos proyectos y campañas, la mayoría con la participación de estudiantes. En 2010, lanzamos campañas educativas en la

capital, Asmara, dirigidas a todos los estudiantes, desde preescolar hasta la escuela secundaria. Se han creado clubes de seguridad vial en algunos centros de enseñanza secundaria para continuar con la educación en materia de seguridad. El objetivo final es incorporar la educación en seguridad vial en los programas escolares.

El Gobierno sigue perfeccionando la normativa, garantizando su aplicación, concienciando al público y mejorando el diseño y el funcionamiento de los sistemas de transporte. Hay una aplicación estricta de las normas de los vehículos y las leyes de tráfico. Por ejemplo, la mayoría de los accidentes se producen cuando los ciclistas y los peatones comparten la carretera con los vehículos de motor, y se deben principalmente a la negligencia de los conductores, siendo la noche el momento más peligroso de la jornada. Por ello, el Gobierno ha ordenado el uso de materiales reflectantes por parte de los ciclistas para garantizar la visibilidad y reducir los riesgos relacionados con el tráfico. Los accidentes de tráfico en regiones montañosas como las de Eritrea se deben principalmente a las curvas con puntos ciegos y a la falta de visibilidad. La Asociación de Seguridad Vial, en colaboración con sus asociados, ha instalado espejos para ayudar a mejorar la visibilidad. La Autoridad de Transporte Terrestre, que depende del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, es el organismo principal en materia de seguridad vial y se financia con cargo al presupuesto nacional. Eritrea es un país bastante singular en cuanto a la popularidad de la bicicleta como medio de transporte y de expresión simbólica, por lo que los ciclistas han sido un importante grupo objetivo de las diversas campañas de concienciación sobre seguridad vial.

Los datos muestran un marcado descenso de las muertes y lesiones en 2020 y 2021, que es atribuible a las restricciones instituidas a raíz de la pandemia de enfermedad por coronavirus. La adición de carriles para bicicletas, la aplicación estricta de la prohibición del uso de auriculares mientras se circula en bicicleta y la obligatoriedad de los reflectores en las bicicletas, entre otras medidas, han tenido un efecto positivo en la seguridad vial, reduciendo las lesiones y disminuyendo la mortalidad. La comprensión por parte de la sociedad de las distintas causas de los accidentes de tráfico también es fundamental, y se están llevando a cabo varias iniciativas centradas en la concienciación pública con el objetivo de mejorar el conocimiento de los usuarios de la vía pública para lograr un cambio de comportamiento. La sensibilización de los jóvenes, que son las principales víctimas de los accidentes de tráfico, sigue

siendo fundamental. La policía de Eritrea sigue realizando campañas públicas en las escuelas para concienciar a los jóvenes y convertirlos en agentes del cambio.

Si bien las bajas a causa de accidentes de tráfico han disminuido en los últimos cuatro años, Eritrea aún tiene mucho trabajo por hacer. Creemos firmemente que la mayoría de las muertes causadas cada año por los accidentes de tráfico son evitables. Si queremos reducir a nivel mundial el número de accidentes de tráfico, lesiones y muertes, todos debemos comprometernos a realizar inversiones a tal efecto.

**Sr. Ibragimov (Uzbekistán) (habla en inglés):** Ante todo, me gustaría encomiar al Presidente por haber convocado esta reunión de alto nivel sobre la seguridad vial en el mundo, que es realmente importante y oportuna si se tiene en cuenta que la seguridad vial sigue siendo un problema grave a día de hoy.

Como ya han mencionado otros oradores, los accidentes de tráfico son una de las principales causas de muerte y lesiones en todos los grupos de edad, en particular entre los jóvenes, con millones de víctimas mortales. Además del sufrimiento humano que causan, los accidentes afectan gravemente a las economías nacionales, con pérdidas de hasta el 3 % del producto interno bruto anual en algunos países. Por lo tanto, necesitamos una acción urgente y ampliada para aumentar la cooperación mundial en la aplicación efectiva de estrategias basadas en pruebas y enfoques innovadores.

El Gobierno de Uzbekistán concede gran importancia a las cuestiones de seguridad vial, que han sido elevadas al más alto nivel de la política estatal. En febrero de este año, el Presidente de Uzbekistán, Sr. Shavkat Mirziyoyev, celebró una reunión especial del gabinete dedicada exclusivamente a cuestiones de seguridad vial. En abril, aprobamos un decreto presidencial sobre medidas destinadas a garantizar de forma fiable la seguridad de la población y reducir drásticamente las muertes causadas por los accidentes de tráfico. Sobre la base de ese documento orientado a la acción y a los resultados, se ha creado un grupo especial de tareas dirigido por el Primer Ministro que utilizará un enfoque global y multisectorial para abordar los problemas de seguridad vial.

Además, hemos puesto en marcha un programa nacional de seguridad vial y peatonal que, entre otras medidas, estipula lo siguiente. En primer lugar, requiere la elaboración de nuevas normas de tráfico que se ajusten plenamente a las normas internacionales; en segundo lugar, establece un sistema revisado de formación, reciclaje y examen de los conductores; en tercer lugar,

obliga a mejorar los elementos de la infraestructura vial, los carriles para bicicletas, las vías peatonales y las aceras; en cuarto lugar, instituye la digitalización de la gestión del tráfico; y, en quinto lugar, integra los enfoques científicos de la seguridad vial y la creación de un centro de investigación para racionalizar los esfuerzos en ese ámbito. En definitiva, nuestras prioridades son plenamente conformes con los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, el Plan de Acción Marco Mundial para la Seguridad Vial y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

Creemos firmemente que la colaboración internacional y de múltiples partes interesadas es un requisito importante para cumplir las metas relacionadas con la seguridad vial, tanto a nivel nacional como mundial. A este respecto, esperamos que la declaración política (resolución 76/294) aprobada hoy (véase A/76/PV.90) sirva para orientar nuestra consecución del ambicioso objetivo de prevenir al menos el 50 % de las muertes y lesiones por accidentes de tráfico para 2030.

**Sr. Raguttahalli** (India) (*habla en inglés*): Doy las gracias al Presidente por haber convocado esta importante reunión de alto nivel.

La cuestión de la seguridad vial tiene una relación directa no solo con la salud pública, sino también con el desarrollo económico y social, tal como se refleja en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, en particular los Objetivos 3 y 11. Es muy preocupante que el número de accidentes de tráfico, lesiones y muertes haya aumentado en los últimos años, y es aún más desconcertante que las personas pobres y en situación de vulnerabilidad se vean afectadas de forma desproporcionada. Por lo tanto, es fundamental abordar la seguridad vial de forma integral.

Como país en desarrollo, el crecimiento económico de la India depende, en parte, de la rápida expansión de la infraestructura. La India tiene la segunda red de carreteras más grande del mundo, con un total de 5,89 millones de kilómetros. La venta de automóviles y el transporte de mercancías por carretera crecen rápidamente y requieren una red de carreteras más sólida. A pesar de la pandemia y el confinamiento, en 2021 la construcción de autopistas nacionales alcanzó su nivel más alto de los últimos cinco años. La India también se enfrenta a retos diferentes a los de los países desarrollados, en gran parte debido a una mezcla de tráfico muy heterogénea. Por ello, somos plenamente conscientes de la importancia de ocuparnos de la seguridad vial y reducir las consecuencias negativas de los accidentes de tráfico. La India está dispuesta a

reducir las muertes por accidentes de tráfico en un 50 % para 2030, tal como se acordó en la Tercera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en febrero de 2020 en Estocolmo

Para ello, el Gobierno de la India participa activamente en los esfuerzos por mejorar la seguridad vial mediante la aplicación de una estrategia multifacética basada en cuatro factores: educación, ingeniería, aplicación de la ley y atención de emergencia. Para ello se necesita una ingeniería vial mejor y más segura, una legislación más eficaz, la mejora de las normas de seguridad estándar, la capacitación de los conductores, la mejora de la atención de los traumatismos y la sensibilización de la población. Estamos trabajando en la creación de un organismo que se ocupará de supervisar las cuestiones relativas a la seguridad vial. La vigilancia de los comportamientos imprudentes en la carretera también es una prioridad, y nuestra reciente promulgación de una ley sobre vehículos de motor ha contribuido a mejorar el ecosistema general de la seguridad vial. El Gobierno también colabora estrechamente con las organizaciones de la sociedad civil pertinentes en ese empeño y proporciona ayuda financiera a las organizaciones no gubernamentales destinada a la promoción y los programas de seguridad vial. Se están fomentando las actividades de investigación en materia de seguridad vial, entre otras cosas, mediante la identificación de esferas prioritarias, la provisión de financiación adecuada para la investigación en dichas esferas y la creación de centros de excelencia en instituciones académicas. Con la ayuda del Banco Mundial, el Gobierno está elaborando una base de datos integrada de accidentes de tráfico para ofrecer una solución sistémica que permita capturar y geoetiquetar los accidentes de tráfico y analizar los datos recogidos con esa modalidad, así como establecer vínculos simultáneos con múltiples usuarios, lo que redundará en una mayor seguridad vial en la India.

El Gobierno de la India pretende fomentar la inversión empresarial en el sector de las carreteras e introducir estrategias favorables a las empresas que equilibren la rentabilidad con la ejecución eficaz de los proyectos. También estamos trabajando con el sector privado para potenciar la creación de conciencia social y potenciar la responsabilidad social en materia de seguridad vial. Creemos firmemente que la cooperación internacional es vital para ayudar a los países en desarrollo a abordar de manera efectiva los problemas de seguridad vial. Por lo tanto, es fundamental contar con los recursos financieros, la asistencia técnica, la creación de capacidades, el intercambio de mejores prácticas y la promoción adecuados.

Confiamos en que las deliberaciones en esta reunión de alto nivel y la aprobación de la declaración política (resolución 76/294) contribuyan a acelerar los esfuerzos destinados a mejorar la seguridad vial en el mundo, entre otras cosas, apoyando a los países en desarrollo mediante la creación de capacidades y la prestación de apoyo financiero y técnico a sus iniciativas.

**Sr. Massari** (Italia) (*habla en inglés*): Italia acoge con satisfacción esta reunión de alto nivel sobre un tema de suma importancia para la seguridad y el bienestar de nuestras comunidades. Agradecemos al Presidente de la Asamblea General, al Secretario General y al Subdirector General de la Organización Mundial de la Salud, Sr. Stewart Simonson, sus intervenciones de apertura (véase A/76/PV.90). También agradecemos al Enviado Especial para la Seguridad Vial, Sr. Jean Todt, su declaración y la labor que desempeña incansablemente con pasión y dedicación. Si bien nos adherimos a las declaraciones formuladas por la Unión Europea y Lituania, deseamos añadir las siguientes observaciones en nombre de nuestro país.

El impactante número de muertos y heridos causados por los accidentes de tráfico constituye un importante problema de salud pública. Se ha dicho, con razón, que los accidentes de tráfico adoptan la forma de una epidemia silenciosa. La analogía es apropiada, sobre todo si tenemos en cuenta que las lesiones por accidentes de tráfico, al igual que un virus, afectan a los miembros más vulnerables de nuestras sociedades, siendo una de las principales causas de muerte de niños y jóvenes en todo el mundo. Para detener ese virus, tenemos que eliminar los obstáculos que frenan la consecución de nuestros objetivos mundiales en materia de seguridad vial. Estos obstáculos son una mezcla letal de infraestructura deficiente, marcos legislativos inadecuados, falta de inversión y financiación, elementos de seguridad y equipos de protección ineficaces y escasa conciencia de riesgo por parte de los usuarios de las carreteras. Las acciones clave enumeradas en la declaración política (resolución 76/294), de cuya aprobación nos congratulamos, pueden suponer una gran diferencia si los Estados Miembros las aplican con el grado de urgencia necesario. Representan una última llamada para alcanzar los objetivos del Plan de Acción Marco Mundial para la Seguridad Vial y concluir con éxito el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial en 2030.

Como Gobiernos, tenemos la responsabilidad primordial de ocuparnos de la seguridad vial, e Italia está decidida a hacerlo como corresponde. A principios de este año, pusimos en marcha nuestro nuevo

plan nacional de seguridad vial, que está en plena consonancia con el enfoque de sistema seguro aprobado por las Naciones Unidas para garantizar un transporte multimodal y una movilidad activa más seguros, con el objetivo de reducir las muertes en carretera en un 50 % para 2030. Hemos identificado 44 acciones estratégicas para reforzar nuestro marco legislativo, intensificar el control y la eliminación de las infracciones de tráfico, mejorar la infraestructura, tanto en las zonas urbanas como en las rurales, y aumentar las campañas de comunicación y sensibilización. Todas estas acciones serán objeto de un estrecho seguimiento para garantizar su aplicación efectiva. También estamos deseosos de compartir nuestras experiencias y mejores prácticas con otros Estados Miembros para promover la creación de capacidades y la cooperación internacional.

En cuanto a la cooperación internacional, deseamos encomiar a la Organización Mundial de la Salud por su apoyo técnico para reducir el número de muertos y heridos por accidentes de tráfico en los países de ingreso bajo y mediano. Esto es especialmente bienvenido y necesario si tenemos en cuenta que, al tener una repercusión directa en la salud pública, la erradicación de la pobreza y el desarrollo socioeconómico, la seguridad vial está claramente vinculada con los esfuerzos generales orientados a cumplir los Objetivos de Desarrollo Sostenible.

Por último, pero no por ello menos importante, no olvidemos que esta batalla requiere del compromiso de todas las partes interesadas: los Gobiernos, las organizaciones internacionales, el sector privado y la sociedad civil. En última instancia, solo podremos colmar las lagunas y hacer que nuestras carreteras sean tan seguras como deseamos si aplicamos un enfoque que abarque todo el país.

**Sr. Kyslytsya** (Ucrania) (*habla en inglés*): Ucrania se suma a la declaración realizada por el representante de Lituania en nombre de un grupo de Estados sobre la situación de la seguridad vial en Ucrania como consecuencia de la agresión de Rusia. En nombre de mi país, quisiera agradecer al Presidente la convocatoria de esta reunión de alto nivel y sus esfuerzos en la fase final de los preparativos para arreglar los daños que ha causado al proceso la presencia de Rusia como cofacilitadora.

Ucrania siempre ha apoyado los esfuerzos nacionales e internacionales en la esfera de la seguridad vial y concede gran importancia al cumplimiento de sus obligaciones respecto a todas las metas relacionadas con la seguridad vial en el marco de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Las metas constituyeron

la base de nuestra estrategia de mejora de la seguridad vial hasta 2024, que el Gobierno de Ucrania adoptó el 21 de octubre de 2020. Nuestros ambiciosos objetivos, en particular los de reducir en un 30 % los muertos y heridos en accidentes de tráfico y mejorar la gestión de la seguridad vial, se estaban cumpliendo con éxito hasta el 24 de febrero. Ese progreso se ha visto socavado por los efectivos rusos que invaden Ucrania, que han utilizado las carreteras ucranianas para sus intentos de ofensiva, han disparado contra vehículos civiles que intentaban escapar de las zonas afectadas por el conflicto y han destruido la infraestructura vial con artillería pesada, minas y misiles.

La declaración conjunta que he mencionado describe la magnitud de la destrucción. Permítaseme recordar a la Asamblea algunos detalles. Desde el 24 de febrero, se han destruido o dañado más de 23.000 kilómetros de carreteras y 300 puentes, y las cifras aumentan cada día. Además, al atacar la infraestructura civil ucraniana, y las carreteras en particular, Rusia está agravando aún más la crisis mundial de alimentos, con las consiguientes perturbaciones de las cadenas de suministro. Aunque Ucrania se sumó al consenso acerca de la declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (resolución 76/294), considera que no refleja plenamente la situación actual de la seguridad vial mundial. Las consecuencias de la destrucción deliberada a gran escala de la infraestructura vial de un Estado Miembro de las Naciones Unidas por parte de otro, así como el asesinato de civiles pacíficos por parte de las fuerzas de ocupación, no se limitan a las fronteras del país afectado por la agresión. Lamentamos que en la declaración política no se haga referencia a ese importante factor, que afecta de forma drástica a la seguridad vial en el mundo, lo que socava de manera grave su credibilidad y pertinencia.

Quisiera recordar a la Asamblea que es un error creer que el consenso implica unanimidad. El consenso implica el mínimo común denominador que permite aprobar una decisión y, por lo tanto, no refleja toda la realidad sobre el terreno. No debemos dejarnos llevar por esa percepción errónea. El mínimo común denominador solo atañe a una parte de los Miembros y no nos permitirá lograr los avances necesarios ni unos niveles más altos de seguridad vial en el mundo. En ese sentido, aunque las decisiones que se aprueban por votación registrada también atañen solo a una parte de los Estados Miembros, transmiten mensajes más contundentes que nos inspiran a seguir adelante. Por lo tanto,

consideramos que las Naciones Unidas, la Asamblea General, el Consejo Económico y Social, el Secretario General y su Enviado Especial para la Seguridad Vial deben centrarse en dar respuesta a las consecuencias de la guerra rusa contra Ucrania relacionadas con la seguridad vial.

**Sr. Sahraoui** (Argelia) (*habla en árabe*): Para comenzar, quisiera expresar la gratitud de la delegación argelina al Presidente por sus incansables esfuerzos para preparar esta reunión de alto nivel, que se han visto coronados por la aprobación de una declaración política (resolución 76/294), en la que se pone de relieve nuestra visión común de la seguridad vial y la mejor manera de aplicar el Plan Marco de Acción Mundial para la Seguridad Vial.

El tema de la sesión de hoy está estrechamente relacionado con el marco más amplio para el desarrollo sostenible, ya que, en términos de pérdidas humanas anuales, los accidentes de tráfico tienen repercusiones en las sociedades de entre el 3 % y el 5 % del producto interno bruto mundial. Como cualquier otro país, Argelia no es inmune a ese problema, pues las estadísticas muestran que 2.643 personas murieron y 11.479 resultaron heridas en accidentes de tráfico en el país en 2021, y que el 93 % de esos accidentes fueron causados por el ser humano. Esa aterradora realidad hace que la seguridad vial sea una prioridad de desarrollo urgente para nosotros, en especial mientras nos esforzamos por recuperarnos de la pandemia de enfermedad por coronavirus y habida cuenta de la necesidad de acelerar la aplicación del Plan Mundial para reducir la tasa de muertes y lesiones a la mitad para 2030. Las autoridades argelinas, conscientes de la importancia de la seguridad vial y del papel que desempeñan las carreteras seguras en la consecución del desarrollo sostenible, han tomado medidas para afrontar la cuestión, con un enfoque holístico que incluye los esfuerzos de todas las partes interesadas para que Argelia pueda contribuir a lograr el objetivo del Plan Mundial. A ese respecto, quisiera aprovechar la oportunidad para presentar a la Asamblea algunos de los elementos que sustentan el enfoque argelino.

El primero consiste en intensificar los esfuerzos de nuestras instituciones. En 2019, modernizamos las instituciones responsables de la seguridad vial y creamos un consejo consultivo supervisado por el Primer Ministro para los distintos sectores implicados en la mejora de la protección y la seguridad vial, que se encarga de definir nuestras estrategias y políticas nacionales en materia de seguridad y prevención vial, así como de coordinar a todos los agentes pertinentes. Ese mismo año, también

creamos una comisión nacional de seguridad vial, supervisada por el Ministro del Interior, que se encarga de la aplicación práctica de la política nacional de seguridad vial y prevención.

En segundo lugar, hemos adoptado un enfoque integral. En 2019, diseñamos una estrategia nacional intersectorial basada en el Plan Mundial. Se articula en torno a los cinco pilares de la seguridad vial, que son el refuerzo del marco jurídico, la mejora del transporte público, la garantía de la seguridad vial y de los vehículos, el fortalecimiento de la comunicación y la sensibilización y la mejora de la atención médica a los heridos.

En tercer lugar, hemos incluido la seguridad vial en el plan de estudios de las escuelas, ya que reconocemos la importancia de concienciar a las generaciones más jóvenes sobre la seguridad vial y de respetar las leyes de tráfico. Con ese fin, en colaboración con los sectores y las organizaciones de la sociedad civil pertinentes, el Gobierno argelino emitirá un decreto ejecutivo sobre educación vial que pretende incluir en los planes de estudio.

En cuarto lugar, estamos mejorando la comprensión de la seguridad vial, y nos esforzamos continuamente por concienciar a nuestros ciudadanos sobre la importancia de reducir el número de accidentes de tráfico, ya que nuestras estrategias de disuasión son limitadas. Con ese objetivo, aprovechamos todas las oportunidades posibles para colaborar con todas las partes interesadas, en especial las organizaciones de la sociedad civil, a fin de destacar el importante papel que desempeña el entorno del tráfico en la sociedad y la necesidad de cumplir de manera estricta las leyes de tráfico para reducir el número de accidentes en las carreteras.

En quinto y último lugar, estamos mejorando nuestra infraestructura de tráfico al ampliar y modernizar nuestras redes de carreteras y desarrollar el transporte público en todo el país, en especial la red ferroviaria, los tranvías y el metro. El Gobierno se esfuerza por garantizar la financiación de esos proyectos con cargo al presupuesto ordinario.

La seguridad vial es esencial y afecta a la capacidad de todos los países, en particular de los países en desarrollo, para lograr los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. Debemos utilizar todos los recursos disponibles para garantizar el éxito del Plan Mundial y evitar los fracasos del pasado en lo que respecta a la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. No debemos dejar a nadie atrás.

**Sr. Bahr Aluloom** (Iraq) (*habla en árabe*): Ante todo, la delegación de mi país desea dar las gracias al Presidente por su liderazgo al preparar y convocar esta oportuna sesión. El Iraq es consciente de que las carreteras son uno de los pilares más importantes de la infraestructura que sustenta el proceso de desarrollo integral. El refuerzo de la seguridad vial y el transporte sostenible garantiza la resiliencia y la eficiencia de las actividades económicas y comerciales, entre otras cosas, para satisfacer las necesidades y permitir la circulación de los ciudadanos, garantizando al mismo tiempo el funcionamiento de las cadenas de suministro mundiales, por ejemplo, de suministros médicos, y facilitando los desplazamientos para una recuperación sostenible, resiliente e inclusiva de la pandemia de enfermedad por coronavirus.

El Iraq valora el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) como una posible y excelente fuente para poner en práctica planes nacionales con opciones y estrategias encaminadas a reducir las muertes por accidentes de tráfico al menos en un 50 % para 2030. A nuestro juicio, para lograr ese objetivo se necesitan alianzas sólidas en el plano local, por conducto del sector privado, y en el plano internacional, por conducto del sistema de las Naciones Unidas para el desarrollo, destinadas a compartir mejores prácticas y mecanismos de aplicación eficaces, incluida la provisión de financiación sostenida a largo plazo y de apoyo técnico pertinente, con el fin de promover el logro acelerado de todos los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) relacionados con la seguridad vial. Por lo tanto, la aplicación del párrafo 13 de la declaración política que se ha aprobado hoy (resolución 76/294) será un factor importante para alcanzar el objetivo de reducción del 50 % para 2030.

En conclusión, el Iraq espera con interés que se convoque la próxima reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo en 2026, en Nueva York, como se prevé en el párrafo 18 de la declaración política, con el fin de llevar a cabo un examen de mitad de período exhaustivo de su aplicación e identificar las lagunas y las soluciones en nuestros esfuerzos por acelerar el progreso hacia el logro de los ODS relacionados con la seguridad vial para 2030.

**Sr. Chatrnúch** (Eslovaquia) (*habla en inglés*): Para comenzar, quisiera agradecer al Presidente la convocatoria de esta importante reunión de alto nivel sobre seguridad vial, que constituye una excelente ocasión para formular recomendaciones específicas sobre las medidas que deben tomarse en relación con las metas 3.6 y 11.2 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Además,

nos brinda la oportunidad de evaluar los progresos en la aplicación de la resolución 74/299, relativa al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

Eslovaquia es uno de los nueve principales donantes públicos al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial, que considera fundamental para salvar vidas, en especial en los países de ingreso bajo y mediano. Me complace afirmar nuestro apoyo inquebrantable al Fondo, que proporciona conocimientos especializados para mejorar los sistemas nacionales de seguridad vial, ayuda a prevenir muertes y lesiones y contribuye al desarrollo socioeconómico. En nombre de Eslovaquia, deseo encomiar la declaración del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), que tiene el objetivo de reducir en un 50 % las muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico. Cada año, se pierden millones de vidas, y millones de familias sufren debido a los accidentes de tráfico. Es hora de actuar. Para lograr ese objetivo, necesitamos movilizar apoyo político y financiación. En nuestra opinión, la reunión de hoy es una gran oportunidad para dar el impulso adecuado a la acción. Los límites de velocidad, las nuevas tecnologías, los marcos jurídicos y las campañas públicas son algunas de las medidas que pueden evitar muertes y lesiones graves, en especial para los peatones y todos los demás usuarios vulnerables de la vía pública, como los niños, los ancianos y las personas con discapacidad.

En el plano nacional, la política de seguridad vial en Eslovaquia se rige por su estrategia nacional de seguridad vial para el período comprendido entre 2021 y 2030. El objetivo es reducir a la mitad las muertes y lesiones para 2030, con miras a reducir a cero las muertes y lesiones en 2050. Los Gobiernos no deben escatimar esfuerzos en su cooperación con agentes como el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial, las comisiones regionales de las Naciones Unidas, la Organización Mundial de la Salud y el sistema de las Naciones Unidas para el desarrollo, a fin de responder de forma adecuada a la crisis mundial de seguridad vial adoptando medidas de financiación, creación de capacidades, comunicaciones, asistencia técnica y promoción de la seguridad. Además, quisiera hacer hincapié en la importancia del Grupo de Trabajo sobre Seguridad Vial del Comité de Transportes Interiores, con sede en Ginebra, la Convención sobre la Señalización Vial, el Grupo de Colaboración de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial y el Foro Mundial para la Seguridad Vial.

Crear un entorno vial más seguro para todos es posible y se puede lograr en este decenio. La inversión previsible a largo plazo, la mejora de la infraestructura de

transportes y una promoción coherente son fundamentales, y puedo garantizar a la Asamblea el pleno apoyo de Eslovaquia en ese empeño.

**Sr. Sow** (Senegal) (*habla en francés*): En primer lugar, quisiera dar las gracias al Presidente por organizar esta reunión de alto nivel sobre la seguridad vial.

Según la Organización Mundial de la Salud, más de 50 millones de personas han muerto en las carreteras del mundo desde la invención del automóvil. Esa cifra supera el número de muertes en la Primera Guerra Mundial o en algunas de las peores epidemias. Más del 90 % de las muertes en accidentes de tráfico se producen en los países de ingreso bajo y mediano, a pesar de que solo cuentan con el 48 % de los vehículos matriculados en el mundo. Se calcula que, para 2030, los accidentes de tráfico causarán 2,4 millones de muertes al año, lo que los convertirá en la quinta causa de muerte en el mundo. Por ello, es urgente actuar en el plano mundial para lograr una reducción drástica de las muertes en carretera. Eso es lo que da sentido e importancia a la reunión de hoy, que debe servir de plataforma para intercambiar experiencias y mejores prácticas con miras a lograr los objetivos del Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), basado en la Declaración de Estocolmo.

El Senegal está dispuesto a tomar medidas enérgicas para erradicar la inseguridad en las carreteras, cuyos costos sociales, económicos y ecológicos menoscaban el progreso de los países en desarrollo. Con una media anual en los últimos tres años de más de 4.000 accidentes de tráfico, que causaron 745 muertes en 2019, es decir, casi dos muertes al día, los accidentes de tráfico representan un auténtico flagelo para mi país. La urbanización rápida, el aumento de la motorización y una población joven hacen presagiar que el problema se agravará, sobre todo entre los usuarios más vulnerables de las carreteras.

Para invertir esa tendencia, el Senegal ha intensificado sus acciones a favor de la seguridad vial, en el marco del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) y de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible, por conducto de su programa de modernización del transporte, que es un componente principal del plan Senegal Emergente. Por ello, el Presidente Macky Sall decidió declarar 2020 como el Año de la Seguridad Vial en el Senegal e intensificó las reformas y los nuevos proyectos estructurales, con el fin de reducir el número de muertos y heridos graves por accidentes de tráfico en un 50 % para 2030.

Por ese motivo, de conformidad con las recomendaciones del Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), el Senegal ha adoptado un conjunto de medidas sólidas, entre las que destacan la introducción de modalidades de transporte público nuevas y vanguardistas, que incluyen trenes de alta velocidad regionales y autobuses de tránsito rápido, y la creación de un organismo nacional de seguridad vial, una entidad autónoma de coordinación y gestión que se encarga principalmente de dirigir y garantizar la aplicación coherente de la política nacional de seguridad vial. Además, hemos modificado nuestro código de circulación para incluir novedades importantes que reflejan los nuevos valores: incentivos para los vehículos que funcionan con fuentes de energía no contaminantes; una mayor rendición de cuentas de los conductores por delitos penales y civiles; permisos de conducción por puntos; normas más estrictas sobre la capacitación de los conductores, con condiciones más restrictivas para la obtención de los permisos; condiciones especiales para los conductores profesionales y una formación obligatoria en las autoescuelas para obtener el permiso de conducción.

Asimismo, el Senegal, consciente de la importancia de proteger a las personas vulnerables, como los niños, y de la alfabetización informacional, tomará medidas enérgicas para impartir educación vial desde la enseñanza preescolar hasta la escuela secundaria, con lo que se capacitará a 100.000 niños. De igual modo, reforzaremos la gobernanza de la información sobre accidentes de tráfico mediante una reunión regional sobre datos organizada junto a la Organización Mundial de la Salud y Marruecos, y desarrollaremos nuestros servicios de emergencia tras los accidentes.

Los accidentes de tráfico son evitables. Varios países, sobre todo naciones desarrolladas, han logrado reducir de forma considerable la cifra de muertes en carretera en los últimos decenios. Por lo tanto, insto con solemnidad a todos esos Estados a que muestren su determinación de respaldar la Alianza Mundial para la Seguridad Vial, que presta un valioso apoyo a los países en desarrollo para reforzar su legislación, mejorar la recopilación de datos y desarrollar estrategias y programas locales y nacionales de seguridad vial.

**Sr. Takht Ravanchi** (República Islámica del Irán) (*habla en inglés*): Cientos de miles de personas mueren cada año en las carreteras del mundo, y millones sufren lesiones graves. En el transcurso de los dos últimos decenios, el número de víctimas mortales de accidentes de tráfico en el Irán se ha reducido casi un 39 %. Lo

logramos gracias a la planificación y las medidas en materia de ingeniería para la seguridad vial, la aplicación de la ley, los servicios médicos y de rescate, y la educación general y específica, así como el desarrollo de la infraestructura vial. En ese contexto, hemos dado pasos importantes durante nuestro primer decenio de acción en favor de la seguridad vial nacional.

Entre esas medidas se incluyen las siguientes: en primer lugar, integrar la gestión de la seguridad vial en nuestra comisión nacional de seguridad vial, junto con la mejora de la eficiencia lograda al ampliar la cooperación multisectorial en el seno de la comisión. En segundo lugar, mejorar la capacidad y el papel de la comisión como organismo nacional coordinador en materia de seguridad vial y ratificar un acuerdo al respecto con el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. En tercer lugar, elaborar un plan de acción para mejorar la seguridad vial con el fin de armonizar los planes de acción de los distintos organismos. En cuarto lugar, crear un banco de datos de accidentes para que las organizaciones pertinentes puedan registrar y compartir la información relativa a todos los accidentes de tráfico de forma ordenada y oportuna para el análisis y la elaboración de informes posteriores. En quinto lugar, formular una instrucción de investigación en el lugar en el que ocurran los accidentes de tráfico, con el fin de unificar los procesos de investigación y normalizar los informes. En sexto lugar, adoptar medidas preliminares para constituir una junta nacional de seguridad en el transporte, con autoridad independiente para la investigación profesional en profundidad de todos los accidentes de transporte importantes. Por último, en colaboración con la Organización Mundial de la Salud, la puesta en marcha de un proyecto de control de la velocidad en tres carreteras principales de tres provincias para vigilar la velocidad media de los vehículos, que exacerba considerablemente la intensidad de los accidentes y la gravedad de las lesiones.

El objetivo del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), que consiste en reducir las muertes y las lesiones graves en accidentes de tráfico en al menos un 50 % para 2030, no puede alcanzarse sin una financiación completa y sostenible, en particular para los países en desarrollo. La financiación sostenible de la seguridad vial debe abarcar todas las esferas fundamentales de la gestión de la seguridad vial con un enfoque técnico y funcional. En ese sentido, las medidas coercitivas unilaterales y las sanciones unilaterales ilegales, así como toda politización de esta cuestión vital, pueden dificultar el logro de los objetivos técnicos y profesionales que hemos definido al respecto.

Por último, los países desarrollados tienen el deber de proporcionar a los países en desarrollo tecnologías para fabricar vehículos, capacidades de emergencia médica y de rescate, así como servicios de ingeniería vial y gestión de la seguridad, para que estos puedan reforzar la seguridad vial y salvar más vidas.

**Sr. Ladeb** (Túnez) (*habla en árabe*): Para comenzar, quisiera expresar mi agradecimiento y reconocimiento sinceros al Presidente por sus esfuerzos para garantizar que la reunión de alto nivel sea un éxito y se pueda alcanzar un consenso sobre la declaración política (resolución 76/294).

Los accidentes de tráfico siguen siendo una de las principales causas de muerte, lesiones y discapacidad en todo el mundo. Esos accidentes también provocan tragedias humanas y tienen consecuencias sociales y económicas de gran alcance, en especial para los países de ingreso bajo y mediano. Además, provocan pérdidas que pueden llegar al 5 % del producto interno bruto, lo que dificulta el desarrollo de los países. Túnez concede especial importancia a la cuestión y se esfuerza por limitar sus efectos en todos los planos. En los últimos cinco años, hemos logrado resultados alentadores, que han llevado a una disminución del número de accidentes del 27 % y a un descenso de los índices de mortalidad del 25 %, y de lesiones del 33 %. Habida cuenta del número creciente de vehículos y de la expansión de los centros urbanos, proseguiremos esos esfuerzos con nuevas inversiones en diversos sistemas de transporte público y alternativas al transporte privado. Asimismo, trabajamos en la puesta en marcha de proyectos de planificación rural y urbana, así como en la programación y la aplicación de diversos planes importantes para el mantenimiento y el desarrollo de las redes de carreteras. De igual modo, Túnez seguirá esforzándose por cumplir los objetivos de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible relativos a la seguridad vial y aplicar las recomendaciones en el marco del Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030).

Los resultados de los análisis de nuestro observatorio nacional de seguridad vial han demostrado que el ser humano es responsable de un alto porcentaje de accidentes evitables. A ese respecto, en el marco de nuestra estrategia nacional de prevención de accidentes de tráfico, hemos puesto en práctica un sistema de vigilancia vial para fomentar un comportamiento positivo al volante. En ese sentido, nos hemos dedicado a sensibilizar al público por conducto de las instituciones educativas, los medios de comunicación y las organizaciones de la

sociedad civil. También hemos puesto en marcha mecanismos de vigilancia y control continuos en las carreteras para desalentar las prácticas peligrosas al volante, hemos reforzado el uso de equipos de seguridad, hemos trabajado en la legislación sobre seguridad vial y, cuando ha sido necesario, hemos actualizado nuestro código de conducta para los usuarios de carreteras.

La seguridad vial, que seguimos considerando prioritaria, está estrechamente vinculada al desarrollo. La prevención de los accidentes de tráfico exige esfuerzos continuos, concertados y persistentes en numerosas esferas vitales del desarrollo, como el transporte público, la salud, la urbanización y la planificación urbana. Por ende, como resulta imposible resolver esta problemática sin relacionarla con las iniciativas de desarrollo sostenible, se necesita planificación, inversión, y solidaridad y cooperación internacionales para promover la creación de capacidades, respaldar la transferencia de tecnología y garantizar el intercambio de mejores prácticas. Así pues, la seguridad vial debe incluirse en iniciativas y programas que permitan la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible. Habida cuenta de esta realidad, esperamos que el sistema de las Naciones Unidas, los países donantes y las instituciones financieras internacionales desempeñen un papel más preponderante en tal sentido, y que la Asamblea General siga ocupándose de la cuestión.

**Sr. Mabhongo** (Sudáfrica) (*habla en inglés*): Deseamos dar las gracias al Presidente por haber convocado esta importante reunión, que, entre otras, debería servir para ayudar a los Estados Miembros a diseñar una perspectiva holística de la seguridad vial para seguir mejorando el diseño de las carreteras y los vehículos, perfeccionar las leyes conexas, reforzar la aplicación de la ley y prestar a los heridos una atención urgente oportuna y vital.

En Sudáfrica, las muertes por accidente de tránsito han descendido un 10,8 % desde 2017. A pesar de ello, nos preocupa el hecho de que en 2021 se perdieran más de 12.000 vidas en accidentes de tránsito. Esa situación no solo pone en riesgo la consecución de la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, sino que le costó a nuestro país más de 12.000 millones de dólares solo en 2021, por no mencionar el tremendo daño social que sufren las familias, los amigos y los seres queridos de quienes mueren en accidentes de tránsito.

Para dar respuesta a este problema, nuestro Gobierno formuló una estrategia nacional de seguridad vial para el período comprendido entre 2016 y 2030, que

demuestra nuestro empeño por mejorar las condiciones socioeconómicas y afrontar las consecuencias de los accidentes de tránsito en nuestro país. La estrategia abarca las siguientes áreas críticas: la educación y la formación de los usuarios de carreteras, la aplicación de las normas de circulación vial, la seguridad de la infraestructura, el uso de tecnologías modernas y la gestión de la seguridad vial. Una de las principales medidas que tomó Sudáfrica, en consonancia con el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), ha sido reducir los límites de velocidad en zonas urbanas, especialmente cerca de escuelas y de zonas residenciales. Asimismo, previendo que los límites de velocidad no producirán los resultados deseados si no son de obligado cumplimiento, el Gobierno ha creado un manual que también adopta un enfoque más pragmático para fijar los límites de velocidad en las carreteras rurales, y que formará parte de la serie de manuales de Sudáfrica sobre señalización vial.

Las repercusiones del calentamiento global en la infraestructura vial son patentes y están bien documentadas, y en Sudáfrica se sigue prestando atención a la reducción de las emisiones vehiculares. En 2010, se impuso un gravamen sobre las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos automotores para mitigar el daño que estos producen en el medio ambiente, con el objetivo de modificar la composición del parque automotor de Sudáfrica para que, en última instancia, pase a ser más ecológico y eficiente desde el punto de vista energético.

Para concluir, reconocemos que debemos hacer modificaciones a la hora de incorporar y aplicar prácticas de seguridad vial acreditadas si queremos alcanzar los resultados deseados, los cuales, como mínimo, consisten en reducir a la mitad el número de víctimas mortales y de heridos graves antes de 2030.

**Sr. Odida** (Uganda) (*habla en inglés*): Ante todo, quisiera dar las gracias al Presidente y a su equipo por haber impulsado las negociaciones que permitieron que hoy se aprobara la declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (resolución 76/294) (véase A/76/PV.90).

Uganda acoge con agrado la celebración de esta importante reunión, al tiempo que reconoce que la seguridad vial sigue siendo una prioridad urgente para el desarrollo, dado que plantea desafíos adicionales para la salud pública y la equidad social. En 2012, la Asamblea General declaró el primer Decenio de Acción para la Seguridad Vial. Muchos países aún no han logrado reducir las muertes en accidentes de tránsito al nivel

previsto inicialmente, y Uganda, junto con la mayoría de los países de ingreso bajo y mediano, se encuentra entre los más afectados en ese aspecto. Con el transcurso del nuevo Decenio de Acción, esperamos aprender de nuestros fracasos del pasado para cumplir las metas 3.6 y 11.2 de la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. A ese respecto, es importante renovar nuestras obligaciones y compartir los avances que se han logrado para garantizar los resultados mediante la aplicación del Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir las muertes y lesiones por siniestros viales en un 50 %. El Gobierno de Uganda ha hecho algunos progresos para solucionar las deficiencias en la mejora de la seguridad vial nacional gracias a sus sucesivos planes nacionales de desarrollo, en consonancia con el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, la Visión 2040 de Uganda y otros compromisos nacionales e internacionales. Cabe destacar los siguientes logros.

En primer lugar, se ha reducido la incidencia de lesiones de los peatones por accidentes de tránsito gracias a intervenciones como la construcción de aceras y de pasos elevados, la aplicación más estricta de la ley por parte de la policía y el mejoramiento de las campañas y los programas de seguridad vial. En segundo lugar, mejoramos la atención de urgencia en los establecimientos de salud en toda Uganda tras un programa piloto de intervención de la Organización Mundial de la Salud, que redujo a la mitad el número de muertes en los hospitales por lesiones causadas por accidentes de tránsito en todo el país. En tercer lugar, el Parlamento puso en marcha un plan de acción legislativa en materia de seguridad vial en mayo de 2018. En cuarto lugar, en diciembre de 2021, el Gabinete aprobó la nueva política nacional de transportes y logística del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por la que se ampliaron la política de transporte no motorizado, la política nacional de seguridad vial y la ley de tránsito y seguridad vial de 1998. Por último, se está finalizando un plan de acción nacional de seguridad vial.

Sin embargo, a pesar de estos avances, Uganda sigue registrando altos índices de accidentes viales y de tránsito. Entre 2020 y 2021, el número de accidentes de tránsito denunciados aumentó un 42 % a nivel nacional, y el número de muertes en accidente de tránsito se incrementó en un 14 %. Además, actualmente, las lesiones por accidentes de tránsito son la décima causa de muerte y discapacidad en Uganda, y la mayoría de los accidentes de este tipo que tienen lugar en el país se deben a la temeridad de los conductores. Dado que la

mayor parte de los accidentes se producen en la capital, la Autoridad del Ayuntamiento de Kampala ha lanzado una estrategia de seguridad vial para el período comprendido entre 2021 y 2030, con la que busca reforzar las políticas relacionadas con la seguridad vial. Sus objetivos son mejorar la seguridad vial en la ciudad, la infraestructura vial, la gestión de los datos sobre accidentes y lesiones, y la sensibilización y priorización de la respuesta de la ciudad tras los siniestros. Todas estas acciones cuentan con el apoyo de la sociedad civil y con la participación del sector privado.

En este sentido, sigue siendo crucial cooperar y colaborar más estrechamente a los niveles municipal, nacional e internacional si queremos alcanzar las metas establecidas en el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) y la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. La declaración política que hemos aprobado hoy contribuirá en gran medida a garantizar que nosotros, los Estados Miembros, sigamos alcanzando las metas que hemos fijado para mejorar la seguridad vial en el mundo.

Para concluir, Uganda hace un llamamiento en favor de la solidaridad mundial con el fin de aumentar los recursos financieros que permitan reforzar los sistemas de seguridad vial y aumentar la inversión en el desarrollo de infraestructura de transporte integrada, con miras a mejorar la seguridad vial en el mundo y estimular el crecimiento económico en el país y la región.

**Sr. Sabbagh** (República Árabe Siria) (*habla en árabe*): Para comenzar, la delegación de la República Árabe Siria desea expresar su agradecimiento al Presidente por haber convocado esta reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Asimismo, damos las gracias a quienes contribuyeron a las negociaciones sobre la declaración política (resolución 76/294), en particular a las delegaciones de la Federación de Rusia y de Côte d'Ivoire, en calidad de facilitadoras, la Oficina de la Presidencia de la Asamblea General y la oficina de la Organización Mundial de la Salud en Nueva York, todos los cuales ayudaron en la redacción de la declaración.

La República Árabe Siria hace hincapié en la importancia de alcanzar los objetivos relacionados con la seguridad vial que figuran en la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible. En las declaraciones aprobadas en las anteriores reuniones ministeriales, celebradas en Moscú, Brasilia y Estocolmo, se insistió mucho en los vínculos que existen entre la seguridad vial y otras cuestiones de desarrollo. Mi delegación participó en

las negociaciones sobre la declaración política que se aprobó esta mañana, como en años anteriores, a fin de promover la ejecución de las actividades relativas al Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030) y alcanzar la meta 3.6 de los Objetivos de Desarrollo Sostenible, es decir, reducir el número de muertes y lesiones causadas por accidentes de tráfico al menos en un 50 % durante este decenio. La delegación de mi país se sumó al consenso sobre la declaración política, habida cuenta de su importancia tanto a nivel regional como nacional. Sin embargo, esperábamos que se tuvieran en cuenta las preocupaciones de mi delegación y de muchos Estados Miembros sobre la necesidad de poner fin a las medidas coercitivas unilaterales, que tienen efectos negativos en todos los ámbitos, en particular en la capacidad que tienen los países en desarrollo a los que se dirigen esas medidas para rehabilitar su infraestructura relacionada con la seguridad vial.

La posición geográfica de Siria es importante, ya que se encuentra en una encrucijada de rutas internacionales que enlazan el continente europeo con la región árabe; sin embargo, la guerra terrorista que se viene librando en mi país desde hace más de diez años ha afectado gravemente a la infraestructura y las instalaciones de servicios, incluidas las redes de carreteras internacionales. Las organizaciones terroristas y las milicias secesionistas siguen controlando partes de las principales carreteras internacionales. Eso complica aún más los desafíos a los que nos enfrentamos en el mantenimiento de la seguridad vial, y significa que el Estado sirio necesita apoyo para sus esfuerzos de recuperación y rehabilitación de esas carreteras y para ponerlas de nuevo en servicio. Por ese motivo, exigimos que se ponga fin a las medidas coercitivas unilaterales impuestas al pueblo sirio y a la politización de la labor del desarrollo, que viola el derecho al desarrollo, porque también constituye una amenaza para la seguridad vial.

Mi país apoya firmemente todos los esfuerzos encaminados a garantizar la seguridad vial en todo el mundo. Nos hemos adherido a varios acuerdos de las Naciones Unidas relativos al tráfico por carretera y a la señalización vial. Subrayamos la importancia de fomentar la inversión en la seguridad vial y en programas y proyectos preventivos destinados a reducir las lesiones y las muertes por accidentes de tráfico, todo lo cual tendría un efecto positivo en la salud pública y la economía.

Para concluir, la República Árabe Siria recalca la necesidad de ejecutar los proyectos gestionados por el Fondo de Seguridad Vial de las Naciones Unidas en asociación con las instituciones públicas de los Estados

Miembros, financiar las mejoras de la seguridad en las carreteras y atender las necesidades de creación de capacidad y apoyo técnico. En ese contexto, mi país espera con interés recibir el apoyo de los donantes internacionales en la forma de provisión de tecnología moderna, así como de mecanismos y equipos que promuevan la seguridad vial. Eso exige, en primer lugar, una verdadera voluntad política por parte de los donantes en lo que respecta a la prestación de asistencia a Siria, para que podamos cumplir nuestros compromisos internacionales en materia de seguridad vial y garantizar el éxito de los planes de nuestro Gobierno con miras a mejorar los índices alcanzados hasta la fecha.

**Sra. Lora-Santos** (Filipinas) (*habla en inglés*): Filipinas reafirma su compromiso con la declaración política de la reunión de alto nivel sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (resolución 76/294) y el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

El nuevo paradigma en la circulación de personas y mercancías debe seguir un principio sencillo: quienes tienen menos ruedas deben tener más espacio en la vía. Para lograrlo, el sistema de transporte de Filipinas favorecerá la locomoción no motorizada y los sistemas de transporte colectivo. Nuestro objetivo es crear un ecosistema de transporte universal que satisfaga las necesidades y la seguridad de todos los usuarios de las carreteras, en especial las personas con movilidad limitada, los niños y otros grupos vulnerables. Filipinas ha venido avanzando en ese objetivo en el marco de su plan de acción sobre la seguridad vial para el período comprendido entre 2017 y 2022, una política amplia e inclusiva basada en una visión de cero muertes por accidentes de tráfico que tiene como meta provisional reducir la tasa de mortalidad en las carreteras en al menos un 20 % para 2022. El plan se centra en las estrategias en virtud de los cinco pilares tradicionales —gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros y respuestas tras los accidentes— e incluye programas concretos sobre cuestiones como la modernización de los vehículos utilitarios privados, las inspecciones de los vehículos automotores y la reactivación de nuestro Comité para la Armonización de Normas y Reglamentaciones sobre Vehículos.

La pandemia de enfermedad por coronavirus (COVID-19) puso de manifiesto la necesidad de invertir en sistemas de transporte multimodales, ya que las restricciones que hubo que imponer para mitigar la propagación de la COVID-19 han impulsado un cambio hacia

modos de transporte activos. En consecuencia, debemos hacer que el transporte no motorizado sea más seguro, sobre todo en las principales vías donde la infraestructura da prioridad a los vehículos automotores. Nuestra política nacional de transportes da prioridad al transporte activo en su marco general, desarrollando instalaciones que permiten la utilización eficaz y segura del transporte no motorizado. El Gobierno de Filipinas ha establecido un total de 563 kilómetros de carriles para bicicletas en todo el país y sigue supervisando sus condiciones físicas a fin de garantizar su correcto mantenimiento. El Gobierno también tiene como objetivo mejorar la movilidad, el acceso y la seguridad de los peatones alrededor de las principales estaciones de ferrocarril mediante la construcción de pasarelas elevadas de cinco kilómetros hacia y desde las estaciones.

Por último, Filipinas pide que se armonice la definición y recopilación de datos sobre las carreteras para que podamos comprender mejor las políticas que contribuyen a reducir las muertes por accidentes de tráfico y mejorar nuestro intercambio de conocimientos y mejores prácticas sobre seguridad vial. Nuestra política nacional de transportes ha designado al Departamento de Transporte como depositario de la base de datos de transportes, lo que contribuirá a que la recopilación y gestión de datos sobre transportes sea más eficaz y, por lo tanto, a la formulación efectiva de políticas para reducir al mínimo los accidentes y las muertes por accidentes de tráfico.

**Sra. Carty** (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): Los Estados Unidos desean expresar su agradecimiento a todos los participantes que trabajaron sin descanso para concluir la declaración política (resolución 76/294), incluida la Oficina de la Presidencia de la Asamblea General, cuya dirección fue fundamental para ayudarnos a alcanzar el consenso.

Los Estados Unidos se complacen en sumarse a otros países para señalar a la atención la seguridad vial en todo el mundo y apoyar el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030). Felicitamos a la Asamblea por haber identificado este desafío mundial como un elemento imprescindible del desarrollo sostenible. Debemos reconocer las difíciles circunstancias a las que nos enfrentamos actualmente, ya que estas reuniones se celebran en un momento en el que uno de nuestros Estados Miembros está siendo atacado por otro y, lamentablemente, su infraestructura vial y de transporte está siendo destruida. Hacemos un llamamiento a Rusia para que cese su guerra injustificada y brutal y se retire de Ucrania de inmediato.

La seguridad vial en el mundo sigue siendo un problema acuciante para la salud pública. En todo el mundo, aproximadamente 1,35 millones de personas mueren en accidentes de tráfico, y millones más resultan heridas cada año. Al igual que muchos países, los Estados Unidos se han enfrentado en los últimos tiempos a un aumento de las muertes en sus carreteras. El Presidente Biden ha identificado, como una de las principales prioridades, la necesidad de mejorar la infraestructura. En el otoño pasado, el Gobierno aprobó un proyecto de ley bipartidista sobre infraestructura. La seguridad vial y el clima son elementos importantes de esa ley. En enero, el Secretario de Transporte, Pete Buttigieg, lanzó la Estrategia Nacional de Seguridad Vial del Departamento de Transporte de los Estados Unidos, un enfoque integral de un “sistema seguro” para reducir drásticamente las lesiones y las muertes en nuestras carreteras, entretejiendo capas complementarias de protección.

A nivel internacional, los Estados Unidos participan activamente en el Foro Mundial para la Armonización de la Reglamentación sobre Vehículos y el Foro Mundial para la Seguridad Vial, así como en el Foro Internacional del Transporte. Apoyamos la Asociación Mundial de la Carretera en sus esfuerzos encaminados a compartir datos, investigaciones, políticas, reglamentos con base científica y otros conocimientos especializados. Seguimos prestando asistencia en la creación de capacidad a nivel mundial para llevar a cabo una vigilancia crítica, analizar los datos sobre el tráfico vial, evaluar e integrar los sistemas de control de las lesiones causadas por accidentes de tráfico y utilizar los datos para impulsar la adopción de decisiones y difundir los resultados y las mejores prácticas a nivel mundial.

Esta misma semana, el Secretario Buttigieg ha lanzado Momentum, una iniciativa que permite que nuestros asociados internacionales tengan acceso a un conjunto cada vez mayor de recursos y asistencia técnica. La seguridad vial es un objetivo importante de esa iniciativa. El Gobierno de los Estados Unidos también se enorgullece de la reciente colaboración internacional para mejorar la seguridad vial, que reúne a los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades y a otros asociados. Parte de la colaboración se centra en la seguridad vial entre peatones y vehículos en las zonas escolares y sus alrededores. También hemos colaborado en un sistema de control de las lesiones causadas por accidentes de tráfico en los hospitales.

Con respecto a la declaración política que tenemos ante nosotros (resolución 76/294), reiteramos nuestra preocupación por las referencias a instrumentos

jurídicos, acuerdos y reglamentos. Muchos de los casos a los que se hace referencia se crearon en virtud de una suborganización regional de las Naciones Unidas de la que solo un número reducido de Estados Miembros son partes contratantes. Esas referencias transmiten la impresión errónea de que existen tipos de normas y reglamentos específicos aprobados por las Naciones Unidas. Los Estados Unidos sostienen que los Gobiernos nacionales son los más indicados para decidir las normas y reglamentos en materia de seguridad vial.

Para finalizar, la seguridad vial es una de las consideraciones más fundamentales del desarrollo sostenible. Hacer que las carreteras sean seguras para todos los usuarios, por medios que incluyan el crecimiento de los modos de transporte alternativos, debe seguir ocupando un lugar central en toda nuestra labor.

**Sra. Alta Perugachi** (Ecuador): Mi delegación agradece la organización de esta reunión de alto nivel, que orienta las acciones, medidas y compromisos que los países debemos llevar a la práctica para avanzar en la solución de los retos y desafíos de la seguridad vial.

A nivel mundial, las colisiones en las vías de tránsito causan casi 1,3 millones de defunciones prevenibles y se estima que 50 millones de traumatismos cada año, convirtiéndose así en la principal causa de mortalidad de niños y jóvenes en todo el mundo, como nos recordaron el Presidente de la Asamblea General y el Secretario General. (véase A/76/PV.90). En América Latina, las muertes causadas por los accidentes de tránsito son la segunda causa principal de mortalidad: peatones, ciclistas y motociclistas son las víctimas principales. Esto subraya la necesidad de priorizar la seguridad vial, en particular en la agenda de salud relativa a los adolescentes y las personas vulnerables.

El Ecuador ha abordado la cuestión de la seguridad vial de manera integral. Contamos con un Manual de Seguridad Vial Urbana que busca potenciar la implementación del Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030), y así atendemos al llamado que se ha hecho a los miembros de las Naciones Unidas para que lo cumpla. Mi país focaliza los esfuerzos necesarios para reducir las muertes y lesiones por accidentes viales y, del mismo modo, trabaja para facilitar el acceso a sistemas de transporte seguros, asequibles, accesibles y sostenibles. De esta forma, el Ecuador contribuye a la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible 3 y 11. En esa línea, también hemos avanzado en la creación de agencias líderes en seguridad vial y en la implementación de programas de seguridad vial.

Quisiera subrayar que, para hacer frente al reto de reducir las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito, por lo menos en un 50 % hasta el 2030, el Ecuador diseñó la formulación de la Estrategia Nacional de Movilidad Segura y de la Política Nacional de Movilidad Urbana Sostenible. Además, mantenemos la campaña nacional de concientización sobre la seguridad vial denominada “Tú decides qué ruedas quieres conducir en tu vida”. El trabajo interinstitucional e intersectorial ha permitido avanzar en acciones tendientes a reducir los siniestros de tránsito y lograr una movilidad sostenible, pero se requiere mayor cooperación internacional y regional. Respaldamos la colaboración de los organismos especializados de las Naciones Unidas, incluido ONU-Hábitat, en los esfuerzos globales para una movilidad segura y sostenible. Los esfuerzos internacionales en la materia deben favorecer la inclusión de una perspectiva de género en la planificación del transporte y la seguridad vial.

Finalmente, el Ecuador lamenta que el desarrollo de conflictos en el mundo esté deteriorando la situación de la seguridad vial. Por esta razón, también instamos al cese de las hostilidades, incluido el uso de explosivos y el bombardeo de infraestructura crítica de transporte de civiles.

**Sr. Bae Jongin** (República de Corea) (*habla en inglés*): En nombre de la República de Corea, acojo con beneplácito esta reunión de alto nivel sobre la seguridad vial en el mundo y creo que será un paso importante hacia el logro de la meta de reducir las muertes y lesiones graves por accidentes de tráfico en al menos un 50 % para 2030.

Nos sumamos a la celebración por la aprobación de la declaración política concisa y orientada a la acción (resolución 76/294) y expresamos nuestro sincero agradecimiento al Presidente de la Asamblea General por su liderazgo rector para lograr ese objetivo. Además, nos complace la amplia participación de las partes interesadas en la seguridad vial, incluidas las organizaciones no gubernamentales y las instituciones académicas, sobre la base de la resolución relativa a las modalidades (resolución 75/308). Esperamos con interés seguir trabajando con todos ellos.

Quisiera aprovechar la oportunidad para presentar la política de Corea para resolver los problemas de seguridad vial. Corea ha reducido el número de muertes por accidentes de tráfico en un 32 % en los últimos cinco años y está emprendiendo iniciativas transversales para reducir las muertes a menos de 5 por cada

100.000 habitantes. A continuación, expondré nuestros tres ámbitos de interés.

En primer lugar, damos prioridad a los sistemas de seguridad vial para los peatones, los ancianos y otros grupos vulnerables, que representan muchas muertes por accidentes de tráfico. Hemos designado vías más seguras para los peatones en zonas residenciales y centros comerciales, fijando el límite de velocidad en 20 km/h e imponiendo la obligación de detenerse en los pasos peatonales. Además, hemos designado zonas plateadas adicionales, o zonas de protección especial para las personas mayores, con instalaciones de seguridad reforzadas.

En segundo lugar, mi Gobierno está fortaleciendo las medidas de seguridad para las motocicletas y los vehículos de movilidad personal, como los patinetes eléctricos y los Segways, que tienen una alta tasa de letalidad en accidentes. Por ejemplo, instalamos equipos avanzados para el reconocimiento de las matrículas de las motocicletas e hicimos obligatorio la verificación de los permisos de conducir y que los conductores de vehículos de movilidad personal usen cascos de seguridad.

En tercer lugar, Corea ha invertido mucho en la gestión inteligente de la seguridad vial, como el sistema de transporte inteligente, que se ha instalado en el 100 % de las autopistas del país y en el 47 % de las carreteras nacionales. Gracias a ello, hemos podido reducir el número de muertes en más de un 30 % y acortar en gran medida el tiempo necesario para detectar un accidente de tráfico y atenderlo. Además, hemos contribuido al desarrollo de los países ayudándolos a establecer sistemas inteligentes de transporte. Recientemente, ampliamos los servicios del sistema de transporte inteligente con nuevas tecnologías, como la inteligencia artificial y la Internet de las cosas, y también hemos introducido un sistema de paso peatonal inteligente que brinda información de seguridad de manera automática a los conductores y peatones que se acercan a un paso de peatones.

El Gobierno de Corea, reafirmando la necesidad de seguir mejorando la seguridad vial en el mundo a través de la cooperación entre múltiples partes interesadas, no escatimará esfuerzos para alcanzar las metas de seguridad vial de conformidad con la Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible.

**Sra. Theofili** (Grecia) (*habla en inglés*): Grecia se adhiere a la declaración formulada por el representante de la Unión Europea en calidad de observador, y deseamos hacer las siguientes observaciones a título nacional.

A pesar de la notable disminución de las muertes en el último decenio, que se sitúa en el 54 %, Grecia sigue teniendo dificultades con la seguridad vial. Por consiguiente, concedemos gran importancia a esta cuestión y la hemos convertido en una prioridad del Gobierno. El Ministerio de Transporte e Infraestructura ha venido desarrollando un plan estratégico nacional de seguridad vial que está en consonancia con la estrategia europea correspondiente, así como con el Plan Mundial para el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030, con el objetivo de reducir en un 50 % el número de muertes y lesiones para 2030. Con este plan estratégico nacional pretendemos aplicar un conjunto de intervenciones y medidas y reducir drásticamente el número de accidentes, aprovechando las nuevas tecnologías y los instrumentos útiles. Se prevé la creación de un fondo nacional y un observatorio de la seguridad vial a fin de financiar las medidas y supervisar su eficacia. Este ambicioso plan adopta la estrategia del Sistema Seguro para este decenio, que incluye medidas para que las infraestructuras, los vehículos y la red de carreteras sean más seguros para todos los usuarios.

Grecia también participa en el proyecto EU Road Safety Exchange, cuyo objetivo es cerrar la brecha en materia de seguridad vial entre los Estados miembros de la Unión Europea, apoyando a los Estados miembros que tienen grandes posibilidades de mejorar su seguridad vial. Grecia también contribuye al proyecto Baseline de la Unión Europea sobre la recopilación de indicadores clave del desempeño relacionados con la seguridad vial. Además, las nuevas disposiciones del Código de Tráfico abarcan el uso adecuado de los microvehículos de movilidad, denominados vehículos eléctricos ligeros personales. Se está elaborando un nuevo marco para aplicar sanciones severas por infracciones del Código de Tráfico diseñado especialmente para proteger a los usuarios vulnerables de las vías, como los ciclistas, y mejorar la seguridad de los medios de transporte alternativos.

Estamos convencidos de que con la ejecución de las principales iniciativas mencionadas se contribuirá de manera significativa al logro del objetivo europeo de reducir en un 50 % las muertes y lesiones graves por accidentes de tráfico para 2030. No obstante, para que el enfoque sea verdaderamente global, es necesario que las personas actúen de forma responsable. Nuestro deber cívico es ser responsables en la carretera. Hay que actualizar nuestra educación vial y aumentar nuestro sentido de responsabilidad. Todos sabemos que no podemos lograr un desarrollo sostenible sin limitar todos los efectos negativos del tráfico vehicular. Por lo tanto,

se necesita un compromiso político para apoyar una serie de iniciativas que permitan proporcionar financiación a los países con menor capacidad financiera.

**Sra. Tra Phuong Nguyen** (Viet Nam) (*habla en inglés*): Damos sinceramente las gracias al Presidente de la Asamblea General por haber convocado esta importantísima reunión.

Los accidentes de tráfico causan sufrimiento, dolor y dificultades económicas incalculables a las familias de las víctimas. Ese hecho traumático también desvía recursos valiosos de otros problemas urgentes en materia de salud y desarrollo. Por lo tanto, apoyamos plenamente la decisión de proclamar 2021-2030 como Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial y su objetivo de reducir las muertes y lesiones por accidentes de tráfico en al menos un 50 %. En este sentido, queremos destacar los siguientes aspectos.

En primer lugar, los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas en materia de seguridad vial proporcionan el fundamento para que los países construyan marcos jurídicos y reglamentos nacionales. Sin embargo, dado que la mayoría de los instrumentos se elaboraron hace decenios, es necesario reforzarlos y consolidarlos a nivel mundial, regional y nacional para hacer frente a los desafíos actuales y emergentes. En segundo lugar, dado que el 90 % de los accidentes de tráfico se producen en los países de ingresos bajos y medianos, es necesario invertir más en infraestructuras y capacidades viales a fin de garantizar la seguridad vial en el mundo en esas partes del mundo. Al respecto, vemos que diversas iniciativas actuales de conectividad del transporte, como el Plan Maestro de Conectividad de la Asociación de Naciones de Asia Sudoriental y la Iniciativa para el Desarrollo Mundial, pueden contribuir al proceso. En tercer lugar, debemos desarrollar una cultura de seguridad mediante actividades de educación y concienciación sobre el cumplimiento de las leyes de tránsito, el uso del cinturón de seguridad, el uso del casco y la abstención de conducir bajo los efectos del alcohol o las drogas. Por último, pero no menos importante, es la aplicación y el despliegue de las tecnologías existentes e innovadoras para mejorar la accesibilidad y todos los demás aspectos de la seguridad vial. En consecuencia, los países desarrollados y las instituciones financieras internacionales deben desempeñar un papel fundamental en la transferencia de tecnología, el intercambio de experiencias y mejores prácticas y la prestación de apoyo financiero a los países en desarrollo para la ejecución de las actividades de Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2021-2030.

Por su parte, Viet Nam ha adoptado una estrategia nacional de seguridad vial para el período 2021-2030, con la mirada puesta en 2045. La estrategia tiene como objetivo reducir el número de muertos y heridos por accidentes de tráfico entre un 5 % y un 10 % cada año y desarrollar infraestructuras de transporte seguras, modernas y respetuosas con el medio ambiente, así como modos de transporte, y fomentar entre nuestros ciudadanos una cultura de transporte seguro. En ese empeño, Viet Nam está dispuesto a reforzar la cooperación con los asociados internacionales a fin de contribuir al logro del objetivo mundial del Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030).

En esta ocasión, deseamos expresar nuestro agradecimiento a la Organización Mundial de la Salud, al UNICEF y a otros asociados por haber apoyado la concienciación y la promoción de medidas destinadas a abordar los principales factores de riesgo para la seguridad vial en mi país.

**Sr. Koba** (Indonesia) (*habla en inglés*): Doy las gracias al Presidente de la Asamblea General por haber convocado esta reunión de alto nivel sobre la seguridad vial en el mundo.

La seguridad vial nos afecta a todos. Las pruebas son demasiado evidentes como para no abordar con detenimiento la cuestión de los accidentes de tráfico, que son una tragedia evitable. Solo en Indonesia, el número de accidentes ascendió a más de 116.000 en 2019, lo que se tradujo en pérdidas materiales por valor de aproximadamente 17,6 millones de dólares y en más de 25.000 fallecidos, cifra que supera la de las muertes causadas por la malnutrición, la malaria y el VIH juntos. Sin embargo, existen medidas pragmáticas y concretas que podemos adoptar para ayudar a evitar esas tragedias. En ese contexto, permítaseme realizar algunas observaciones.

En primer lugar, forjar sinergias entre las partes interesadas puede mejorar la seguridad vial. Uno de los principales agentes de la seguridad vial es el sector privado, cuyo papel se tiene en cuenta en las políticas de Indonesia, como se refleja en el reglamento presidencial de 2013 sobre la seguridad vial y en el reciente reglamento presidencial de 2022 sobre el plan nacional universal de seguridad vial. Esas normativas y políticas han reforzado la colaboración entre los principales agentes, gracias a la cual se ha aumentado el nivel de seguridad ecológica dentro de un rango de precios asequible, se ha incrementado la inversión en la gestión de la seguridad vial y su financiación y se han construido carreteras más seguras.

Mi segunda observación está relacionada con el desarrollo de una cultura de seguridad vial. La educación y la concienciación son fundamentales a ese respecto, y es importante que los Gobiernos trabajen con la sociedad civil y las instituciones educativas. Desde 2010, la concienciación sobre la seguridad vial se ha incorporado a todos los niveles del sistema educativo nacional de Indonesia. En el marco del plan nacional universal, el Gobierno está elaborando un plan de estudios específico dentro del sistema educativo nacional, relativo a la cuestión de la seguridad vial.

Mi última observación es la necesidad de implicar a los jóvenes, ya que son los principales usuarios de las carreteras. Gracias a Internet y a las redes sociales, los jóvenes de hoy en día son una generación hiperconectada. La plataforma Jóvenes Guerreros de la Seguridad de Indonesia, creada por el Ministerio de Transporte, está dirigida por jóvenes. Están colaborando con universidades, con el sector privado y con organizaciones no gubernamentales a fin de involucrar a más jóvenes.

Indonesia apoya firmemente la labor y la cooperación internacional emprendidas con el objetivo de mejorar la seguridad vial. Por lo tanto, esperamos que en 2026 se convoque la reunión de seguimiento sobre seguridad vial, prevista en la declaración política (resolución 76/294).

**Sr. Sakowicz** (Polonia) (*habla en inglés*): Polonia hace suyas las declaraciones formuladas por los representantes de la Unión Europea y de Lituania. Asimismo, quisiera añadir algunas observaciones en nombre del país.

La sesión de hoy ofrece una oportunidad crucial para renovar el impulso político a fin de lograr los objetivos establecidos en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial y de examinar los progresos realizados hasta la fecha. El debate de hoy, al igual que muchas deliberaciones de los últimos meses, está empañado por la agresión de Rusia contra Ucrania. Esa guerra no provocada está destruyendo las infraestructuras civiles de nuestro país vecino y dañando carreteras, puentes, estaciones de tren, aeropuertos y centros comerciales. Además, está causando bajas civiles y estragos en las carreteras ucranianas, dado que un gran número de personas se ven obligadas a abandonar sus hogares en una situación precaria. Esa guerra está menoscabando la seguridad de los ucranianos y nos está alejando a todos de la senda que conduce al desarrollo sostenible.

Garantizar la seguridad de las personas y los sistemas de transporte es fundamental para todos los países.

En vista de ello, las lesiones y muertes causadas por accidentes de tráfico son, lamentablemente, la cruda realidad en todo el mundo. Nos congratulamos de que muchos de los países que han intervenido hoy hayan mostrado una mayor determinación en ese sentido.

Mejorar la seguridad vial también es una prioridad para Polonia. Entre los objetivos aprobados en nuestro programa nacional de seguridad vial para el período comprendido entre 2021 y 2030, se encuentra reducir a la mitad el número de víctimas mortales y heridos graves en carretera para 2030. Gracias a la modernización de las infraestructuras viales y a los cambios normativos introducidos recientemente en Polonia, el número de víctimas mortales en carretera registradas en 2021 se redujo en más de un 20 %, el número de heridos graves en casi un 30 % y el número total de accidentes de tráfico en un 28 %, en comparación con 2018. Entre los cambios legislativos introducidos en Polonia está el aumento de la protección de los peatones. La mejora en esa esfera es notable, ya que el número de incidentes relacionados con peatones y ciclistas ya ha disminuido. Otros cambios normativos fueron la prohibición del uso de dispositivos móviles al cruzar la carretera, la obligación de mantener una distancia mínima entre vehículos en autopistas y autovías, el establecimiento de un límite de velocidad unificado en zonas urbanizadas y el aumento de las multas por infracciones de tráfico. Asimismo, promovemos la seguridad vial a través de un amplio abanico de campañas educativas e informativas.

Mi última observación está relacionada con la modernización de las tecnologías de transporte, que tienen el potencial de mejorar de manera significativa la eficacia de los sistemas de transporte y aumentar la seguridad vial y la comodidad en los viajes en términos generales. Su aplicación también puede contribuir a reducir los efectos negativos del sector del transporte en el medio natural. Actualmente, Polonia está desarrollando sistemas de transporte inteligente por medio de la introducción de los denominados puntos de acceso nacionales. Su aplicación por parte de la Dirección General de Carreteras y Autopistas Nacionales —la entidad que gestiona las carreteras y autopistas nacionales en Polonia— permite recoger y analizar de forma instantánea información relativa a los servicios de aparcamiento, la seguridad vial y el tráfico. La red que abarca el sistema se ampliará de forma gradual.

Para concluir, estamos dispuestos a exponer nuestras experiencias relativas a la mejora de la seguridad vial a nivel nacional y a contribuir a la labor internacional a ese respecto.

**Sra. Guerra Tamayo (Cuba):** Sr. Presidente: Quisiéramos agradecer sus esfuerzos y los de su Oficina en el proceso de preparación de esta reunión de alto nivel y en la declaración política (resolución 76/294) aprobada hoy (véase A/76/PV.90), que tiene una alta relevancia a la luz del Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial (2021-2030). Al mismo tiempo, deseamos agradecer a los Representantes Permanentes de Côte d'Ivoire y de la Federación de Rusia por su rol como facilitadores de las negociaciones del proyecto de declaración política. La declaración aprobada es una guía para enfrentar los desafíos fundamentales en materia de seguridad vial. Sin embargo, para implementarla de manera efectiva, se requerirá del compromiso y la responsabilidad de nuestros Gobiernos.

Por otra parte, hoy los accidentes de tránsito se cobran más vidas que muchas enfermedades. Para reducir su negativo impacto, será también imprescindible fortalecer la cooperación internacional. La Iniciativa para el Desarrollo Global, recientemente lanzada —y que, entre sus ejes, se propone la cooperación en el desarrollo de infraestructuras de transporte—, puede ser también un vehículo que coadyuve a los objetivos de esta reunión de alto nivel.

En Cuba, tanto el Gobierno como las autoridades a nivel local tienen la voluntad manifiesta de trabajar por el mejoramiento de la seguridad vial en el país. La ley de seguridad vial cubana, las disposiciones complementarias de varios ministerios con incidencia en la política de seguridad vial, así como el plan estratégico nacional de seguridad vial hasta 2030, el cual contempla más de 250 acciones en correspondencia con los Objetivos de Desarrollo Sostenible y el Segundo Decenio de Acción para la Seguridad Vial, constituyen el marco sobre el cual se sustenta la gestión del Gobierno en este ámbito a todos los niveles. Asimismo, como prioridad para elevar la cultura vial de la población e inculcar comportamientos responsables a los usuarios viales, se ha desarrollado una estrategia de comunicación que incluye las escuelas de educación vial y conducción en las que se forman los aspirantes a una licencia de conducción y se recalifica a los conductores profesionales.

Como se manifiesta en la declaración política que hemos aprobado, la seguridad vial es una prioridad urgente de salud pública y de desarrollo. Conscientes de ello, no podemos dejar de mencionar las limitaciones que impone el bloqueo económico, comercial y financiero impuesto por los Estados Unidos a Cuba, que afecta también a la seguridad vial. Aspectos como la disponibilidad de financiamiento para adquirir y acceder

a mercados internacionales de medios pasivos de protección de la seguridad vial aportan factores de riesgo y causas y condiciones para la ocurrencia de accidentes de tránsito.

Para concluir, reiteramos nuestro compromiso con la seguridad vial y nos congratulamos de la reunión de alto nivel que se celebrará sobre este tema en 2026, que nos permitirá ver los progresos en el alcance de los Objetivos de Desarrollo Sostenible relacionados con esta materia.

**Sr. Šimonović** (Croacia) (*habla en inglés*): Como se ha señalado hoy, cada año mueren 1,35 millones de personas en accidentes de tráfico, y más de 50 millones resultan heridas de gravedad. La mayoría de esos accidentes de tráfico afectan a los jóvenes, y más del 90 % se producen en los países en desarrollo.

El Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial pretende, mediante la creación de programas nacionales de seguridad vial integrales, reducir en un 50 % la mortalidad y las lesiones graves por accidentes de tráfico para 2030. Ello constituiría un logro humanitario enorme con unos efectos sociales y económicos muy positivos, y Croacia lo apoya con firmeza. Por ello, en 2023 la República de Croacia asignará 200.000 € al Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial. Contribuir a las actividades del Fondo ofrece una oportunidad para mostrar solidaridad internacional, en especial con los países en desarrollo. Asimismo, Croacia se beneficia directamente de las actividades del Fondo, cuyas directrices contenidas en el Plan de Acción Mundial para la Seguridad Vial se reflejan en nuestro plan nacional para la seguridad vial destinado al período comprendido entre 2021 y 2030, el documento estratégico para mejorar nuestra seguridad vial.

Por último, consideramos que esta reunión de alto nivel y la declaración política (resolución 76/294) contribuirán a crear un impulso positivo. Esperamos con interés que el Ministerio del Interior de la República de Croacia y el Fondo de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial prosigan su excelente colaboración.

**El Presidente Interino** (*habla en inglés*): Antes de dar la palabra a los oradores que deseen ejercer su derecho de respuesta, me permito recordar a los Miembros que las declaraciones formuladas en ejercicio del derecho a contestar deberán limitarse a diez minutos para la primera intervención y a cinco minutos para la segunda, y que las delegaciones deben formularlas desde su asiento.

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

**Sr. Konstantinopolskiy** (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): No nos sorprende que algunas delegaciones hayan utilizado este encuentro, convocado con el fin de unificar la labor internacional, como escenario para politizarlo todo y para ser destructivas. No vamos a abordar el trasfondo y los motivos de la operación militar especial en Ucrania. No es un tema del programa de hoy, y hemos facilitado explicaciones detalladas al respecto en numerosas ocasiones. No obstante, consideramos que es importante expresar nuestra objeción categórica a la declaración formulada por el representante de Lituania en nombre de un grupo de países, entre los que se encuentran Ucrania y los Estados Unidos, así como a la declaración del representante de Polonia.

Queremos señalar que la destrucción de infraestructuras civiles puede producirse cuando estas se utilizan de manera intencionada con fines militares. Asimismo, hacemos constar que los militares ucranianos han volado en reiteradas ocasiones puentes y carreteras minadas con fines militares. Además, no se ha mencionado el bombardeo con proyectiles de artillería y morteros o el lanzamiento múltiple de cohetes dirigidos contra la infraestructura civil y la población que vienen realizándose en Dombass desde 2014. Tampoco se han mencionado los daños causados a carreteras, vehículos personales y públicos y paradas de transporte público, ni las víctimas humanas de Lugansk y Donetsk, por no hablar del bloqueo del transporte impuesto por Kiev en Dombass desde hace muchos años.

Sin embargo, lo sorprendente no es eso, sino que los países que han sometido a Yugoslavia, al Afganistán, al Iraq, a Siria o a Libia —y la lista continúa— a bombardeos y otras acciones militares agresivas se sientan con derecho a alzar la voz en este Salón. Primero deberían repasar su propio historial. Consideramos que desviar la atención de la Asamblea General de la cuestión unificadora que hoy se aborda por medio de la politización no es nada constructivo, y no queremos seguir participando en ello.

**El Presidente Interino** (*habla en inglés*): Hemos escuchado al último orador de esta sesión. La Asamblea reanudará la sesión plenaria de la reunión de alto nivel en este Salón mañana, 1 de julio de 2022, a las 16.30 horas, con el fin de seguir escuchando declaraciones.

*Se levanta la sesión a las 18.00 horas.*