



Asamblea General

Sexagésimo segundo período de sesiones

87^a sesión plenaria

Lunes 31 de marzo de 2008, a las 10.00 horas
Nueva York

Documentos Oficiales

Presidente: Sr. Kerim (ex República Yugoslava de Macedonia)

*En ausencia del Presidente, el Sr. Al Bayati (Iraq),
Vicepresidente, ocupa la Presidencia.*

Se abre la sesión a las 10.10 horas.

Tema 132 del programa (continuación)

Escala de cuotas para el prorrateo de los gastos de las Naciones Unidas (A/62/657/Add.5 y 6)

El Presidente interino (*habla en inglés*): Antes de pasar al tema que figura en nuestro programa, deseo señalar a la atención de la Asamblea General los documentos A/62/657/Add.5 y 6, en los cuales el Secretario General informa al Presidente de la Asamblea General que desde la publicación de sus comunicaciones contenidas en los documentos A/62/657 y Add.1 a 4, Dominica y el Paraguay han hecho los pagos necesarios para reducir la suma que adeudan hasta un nivel inferior al especificado en el Artículo 19 de la Carta.

¿Puedo considerar que la Asamblea General toma debida nota de la información que contienen estos documentos?

Así queda acordado.

Tema 46 del programa

Crisis de seguridad vial en el mundo

Nota del Secretario General (A/62/257)

Proyecto de resolución (A/62/L.43)

El Presidente interino (*habla en árabe*): Doy la palabra al representante de Omán, quien va a presentar el proyecto de resolución A/62/L.43.

Sr. Al-Hinai (Omán) (*habla en inglés*): Hace cinco años, durante el quincuagésimo séptimo período de sesiones de la Asamblea General, concurrí a esta Asamblea para presentar la resolución 57/309, sobre la crisis de seguridad vial en el mundo. Era muy modesta: todo lo que pedía era un informe del Secretario General sobre ese tema, para ser considerado por la Asamblea en su quincuagésimo octavo período de sesiones. Desde entonces, hemos hecho mucho. La Asamblea celebró su primer debate sobre seguridad vial en el quincuagésimo octavo período de sesiones, y los Miembros fueron unánimes en destacar que los traumatismos causados por el tránsito provocaban una crisis de salud pública mundial que requería una urgente intervención en los planos nacional e internacional.

En abril de 2004 se produjo un importante acontecimiento, que fue la publicación por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito. Ese informe sirvió como instrumento de promoción y documento técnico; contiene seis recomendaciones principales sobre lo que los países pueden hacer para encarar el problema de los traumatismos causados por el tránsito.

La presente acta contiene la versión literal de los discursos pronunciados en español y de la interpretación de los demás discursos. Las correcciones deben referirse solamente a los discursos originales y se enviarán firmadas por un miembro de la delegación interesada e incorporadas en un ejemplar del acta, al Jefe del Servicio de Actas Literales, oficina C-154A. Dichas correcciones se publicarán después de finalizar el período de sesiones en un documento separado.



También en el quincuagésimo octavo período de sesiones, la Asamblea reconoció la necesidad de que el sistema de las Naciones Unidas respaldara los empeños por hacer frente a la crisis de seguridad vial en el mundo e invitó a la OMS a que, trabajando en estrecha cooperación con las comisiones regionales de las Naciones Unidas, actuase como coordinador en cuestiones de seguridad vial dentro del sistema de las Naciones Unidas.

Agradezco al Secretario General el habernos transmitido el informe que figura en el documento A/62/257, sobre mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, preparado por la OMS, las comisiones regionales y otros integrantes del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial. Deseo agradecer a los miembros de ese Grupo, que bajo la competente dirección de la OMS tanto han contribuido a los contenidos del informe.

En el informe se brinda una actualización respecto del estado de la aplicación de las recomendaciones hechas en la resolución 60/5 en cuanto al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Describe la forma en que los esfuerzos realizados en el plano internacional han servido para acrecentar la conciencia acerca de la seguridad vial. Propone una serie de recomendaciones, para ser consideradas por la Asamblea, que facilitarían la ejecución de intervenciones eficaces para mejorar la seguridad vial en el plano nacional.

En abril de 2007, la OMS y las comisiones regionales de las Naciones Unidas organizaron la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, que sirvió como plataforma para las actividades nacionales, regionales y mundiales tendientes a incrementar la conciencia acerca de las cuestiones relativas a la seguridad vial. La Semana también se concentró sobre los jóvenes que utilizan carreteras, poniendo de relieve los peligros para ellos y para los niños. La Asamblea Mundial de la Juventud sobre la Seguridad Vial fue el acontecimiento principal de la semana, que congregó a más de 400 jóvenes de 100 países para compartir experiencias y crear una red mundial de jóvenes impulsores de la seguridad vial. Los jóvenes representantes elaboraron y aprobaron una declaración, llamada Declaración de la juventud sobre la seguridad vial. Durante la Semana también se celebró el segundo Foro de interesados en la seguridad vial en el mundo, organizado por el Foro para la Seguridad Vial en el Mundo, que reunió a participantes

de gobiernos, organizaciones no gubernamentales y el sector privado.

Sería una negligencia de mi parte no felicitar a las comisiones regionales de las Naciones Unidas y sus órganos subsidiarios por intensificar sus actividades en materia de seguridad vial y promover un mayor compromiso político al respecto.

La Comisión Económica para Europa sigue impulsando la participación general en la elaboración de normas técnicas de alcance mundial sobre vehículos relacionadas con la seguridad y de enmiendas a la Convención sobre la Circulación Vial y la Convención sobre la Señalización Vial.

La Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico realizó en Busan, República de Corea, una Conferencia Ministerial sobre Transporte y aprobó la Declaración Ministerial para mejorar la seguridad vial en Asia y el Pacífico.

La Comisión Económica para África y la Organización Mundial de la Salud, en forma conjunta, organizaron en Accra una conferencia sobre la seguridad vial en África, durante la cual los representantes aprobaron una declaración por la que los ministros se comprometieron a cooperar a fin de conjurar la creciente epidemia de muertos y heridos en las rutas de África.

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe realizó en San José, en 2006, su primer Foro de América Latina y el Caribe de interesados en seguridad vial. Los participantes aprobaron la Declaración de San José.

En El Cairo, en 2006, la Comisión Económica y Social para Asia Occidental y la OMS organizaron conjuntamente un curso regional de capacitación para funcionarios de los ministerios de salud.

Por otra parte, la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, bajo la capaz conducción de Lord Robertson de Port Ellen, publicó el memorable informe *Make roads safe*, que incluye la propuesta de convocar una conferencia ministerial sobre seguridad vial. El informe *Make roads safe* considera que la seguridad vial es una cuestión de desarrollo sostenible y pone de relieve claramente el vínculo directo que existe entre caminos seguros y la eficiente concreción de muchos de los Objetivos de Desarrollo del Milenio. También destaca la necesidad de que los proyectos de desarrollo de la infraestructura vial, respaldados por el G-8,

incluyan un componente de seguridad vial que sea viable.

Sin embargo, a pesar de ese progreso existe una brecha creciente entre los países desarrollados y los países en desarrollo y transnacionales, en los cuales el problema, lamentablemente, se está agravando. Si no podemos acelerar nuestra respuesta ante la epidemia de muertes en accidentes de tránsito en países de bajos y medios ingresos mediante un cumplimiento más eficaz de las normas, la construcción de caminos más seguros, la modificación de las conductas de quienes circulan por las carreteras y la prestación de una mejor asistencia, perderemos decenas de millones de vidas antes de que esos problemas lleguen a un punto de inflexión y comiencen una curva descendente. Por lo tanto, necesitamos una serie de iniciativas mundiales sostenidas y coordinadas para ayudar a reducir la brecha. Así como cuando el mar crece las embarcaciones se elevan, esas iniciativas pueden hacernos avanzar en conjunto en todos los frentes.

Una de las esferas en las cuales se ha logrado un progreso considerable es el desarrollo del primer mecanismo de financiación destinado a apoyar el fortalecimiento de la capacidad y proporcionar respaldo técnico en materia de seguridad vial en los planos nacional, regional y mundial. Encomio al Banco Mundial por su iniciativa de establecer el Servicio Mundial para la Seguridad Vial, mecanismo de financiación para apoyar la aplicación de las recomendaciones que contiene el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Agradezco a los Gobiernos de Australia, los Países Bajos y Suecia y a la Fundación FIA su apoyo financiero al Servicio.

Al respecto, quisiera señalar las medidas tomadas por el Gobierno de Omán en el plano interno, que incluyen la promulgación de legislación, la creación de un organismo nacional de seguridad vial, la actualización de las normas generales destinadas a atender las necesidades de los heridos y su rehabilitación y el establecimiento de un registro para obtener información detallada sobre las consecuencias de las lesiones con el propósito de reducir al mínimo las crisis y con el objetivo final de crear para nuestros ciudadanos un ambiente propicio para lograr un mayor desarrollo económico y social. La Real Policía de Omán ha organizado una serie de actividades, en las cuales intervino, en sus permanentes esfuerzos por acrecentar la conciencia con respecto a las cuestiones

de la seguridad vial. Ha participado en la Semana de la seguridad vial del Consejo de Cooperación del Golfo y en la Semana de la seguridad vial árabe.

En 2006, la Dirección General de Tránsito de la Real Policía de Omán creó el Instituto de Seguridad Vial, cuya misión es capacitar a los funcionarios de tránsito. El Instituto lleva a cabo una serie de programas de capacitación para instructores de manejo de vehículos y conductores de taxímetros y de medios de transporte público. También tiene programas de primeros auxilios, resucitación cardiopulmonar y manejo defensivo. El Instituto ha organizado 18 conferencias y actividades relacionadas con la seguridad vial; en 2006, se realizaron dos conferencias regionales en el Instituto.

A fin de garantizar la seguridad de conductores y peatones por igual, la Real Policía de Omán no escatima esfuerzos para lograr que se cumpla con las normas de tránsito. Como la velocidad es la causa principal de los choques —en Omán motiva el 53% de las colisiones—, la Real Policía de Omán ha instalado radares fijos de alta calidad para controlar la velocidad en todos los caminos de doble mano que están iluminados y ha provisto de radares móviles a todos los departamentos de policía en las provincias y regiones de Omán. Desde la instalación de esos radares, ha habido una considerable disminución en la cantidad de violaciones a los límites de velocidad.

La Real Policía de Omán también está preocupada por las condiciones viales de los vehículos y ha instalado estaciones de inspección técnica en todas las regiones del país. Dichas estaciones están equipadas con la tecnología y los sistemas más modernos que se utilizan en las inspecciones de vehículos.

Con el aumento del número de vehículos y usuarios, es importante que las normas se adapten a los rápidos cambios en todos los aspectos de la vida. Se han modificado las leyes de tránsito para encarar los nuevos y desacostumbrados patrones de conducta vial.

En nombre de los patrocinadores —Albania, Argentina, Austria, Bahamas, Bahrein, Bosnia y Herzegovina, Costa Rica, Cuba, República Dominicana, Egipto, El Salvador, Francia, Grecia, Islandia, Indonesia, República Islámica del Irán, Iraq, Jamaica, Jordania, Kuwait, Líbano, Jamahiriya Árabe Libia, Malasia, Mauritania, Marruecos, Níger, Filipinas, Portugal, Qatar, Federación de Rusia, Arabia Saudita, Somalia, Sudáfrica, Sudán, Tailandia, Túnez, Ucrania,

Emiratos Árabes Unidos, Viet Nam, Yemen y Omán— tengo el honor de presentar el proyecto de resolución que figura en el documento A/62/L.43, con respecto al cual mi delegación celebró una serie de reuniones de consulta con otros Estados Miembros a fin de llegar a un consenso.

El proyecto se basa en las recomendaciones prácticas que contiene el informe del Secretario General que figura en el documento A/62/257. En su preámbulo, el proyecto de resolución subraya la importancia de que los Estados Miembros sigan utilizando el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* como marco de los esfuerzos en materia de seguridad vial. Encomia a la Organización Mundial de la Salud (OMS) por su función en el cumplimiento del mandato que le otorgó la Asamblea General de coordinar las cuestiones de seguridad vial en el sistema de las Naciones Unidas. Reconoce la importante contribución de las comisiones regionales de las Naciones Unidas al ayudar a la OMS a cumplir con su mandato. Encomia al Banco Mundial por su iniciativa en el establecimiento del Servicio Mundial de Seguridad Vial; expresa preocupación porque sigue aumentando el número de muertos y heridos como consecuencia de accidentes de tránsito; y reafirma la necesidad de que se fortalezca aún más la cooperación internacional.

Ha llegado el momento de que nuestros ministros y otros funcionarios del Gobierno con responsabilidades en materia de transporte, salud, educación, seguridad y aplicación de la ley se reúnan para debatir esta cuestión y considerar los progresos alcanzados hasta ahora y lo que resta por hacer. En el párrafo 7 de la parte dispositiva se acoge favorablemente el ofrecimiento del Gobierno de la Federación de Rusia de actuar como anfitrión de la primera conferencia ministerial sobre seguridad vial, que se ha de realizar en 2009. Confiamos en que ese importante acontecimiento reúna a los ministros encargados de asuntos de transporte, salud, educación y aplicación de la ley a fin de que intercambien opiniones y analicen el progreso logrado en la puesta en práctica de las recomendaciones formuladas en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y en las resoluciones de la Asamblea General relativas al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

Quiero expresar mi agradecimiento al Gobierno de la Federación de Rusia por su generoso ofrecimiento y por el papel rector que desempeña en el incremento

de la conciencia acerca de la cuestión de la seguridad vial.

Desde la publicación del proyecto de resolución, los países siguientes se han sumado a la lista de autores: Argelia, Angola, Armenia, Belarús, Bélgica, Botswana, Brunei Darussalam, Burkina Faso, Canadá, Croacia, Chipre, Djibouti, Fiji, Finlandia, Guyana, Haití, Hungría, India, Irlanda, Israel, Italia, República Democrática Popular Lao, Luxemburgo, Maldivas, Malta, Mónaco, Mongolia, Países Bajos, Paraguay, Polonia, Serbia, Singapur, Eslovenia, España, República Árabe Siria, ex República Yugoslava de Macedonia, Trinidad y Tabago, Turquía, Uganda y Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte.

Deseo expresar mi profundo agradecimiento a la delegación de la Federación de Rusia y a los representantes que participaron en las muchas reuniones oficiosas que tuvimos, en las que formularon sugerencias constructivas y enmiendas y brindaron asesoramiento y apoyo. A todos ellos, muchas, muchas gracias.

Tengo el honor de recomendar a la Asamblea General el proyecto de resolución A/62/L.43 para su aprobación.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene la palabra el representante de la Federación de Rusia, Sr. Victor Kiryanov, Inspector Jefe de Seguridad Vial.

Sr. Kiryanov (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): La Federación de Rusia, junto con varios otros países, ha presentado a la Asamblea General en su sexagésimo segundo período de sesiones un proyecto de resolución titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo” (A/62/L.43). Esperamos que cuente con el apoyo de la Asamblea, porque la cuestión de la seguridad vial es ahora más importante que nunca y requiere nuestra constante atención.

La interacción en materia de seguridad vial se ha convertido últimamente en una cuestión prioritaria de la cooperación internacional en los planos bilateral y multilateral y es un tema importante en los programas de las Naciones Unidas y otras organizaciones internacionales. Esto se debe al uso creciente de vehículos en todo el mundo y, como consecuencia de ello, al aumento en la cantidad de accidentes viales.

Los datos de las Naciones Unidas indican que cada año aproximadamente 1,2 millones de personas mueren y millones resultan heridas o incapacitadas

como resultado de accidentes de tránsito. Además de los costos económicos y sociales para las personas y sus familias, las lesiones causadas por el tránsito constituyen una pesada carga para los servicios de salud pública. Todos los años, los costos vinculados con lesiones causadas por el tránsito en el mundo ascienden a centenares de miles de millones de dólares, y siguen aumentando.

La reducción de la cantidad de lesiones provocadas por el tránsito es una de las condiciones previas necesarias para que el desarrollo socioeconómico tenga éxito, se concreten los objetivos de desarrollo del Milenio y, en definitiva, la gente común se sienta segura cuando viaja por carretera, que es una preocupación para todos los usuarios, tanto conductores como peatones.

Este problema es sumamente urgente para la Federación de Rusia. La situación en materia de seguridad vial sigue siendo difícil en nuestro país. La elevada tasa de accidentes es, en muchos sentidos, provocada por la movilidad constantemente creciente de la población, con una sustitución del transporte público por el privado y una mayor desproporción entre el aumento en la cantidad de automóviles y el desarrollo de la red vial. Esta situación lleva al empeoramiento de las condiciones viales y ambientales, a la congestión, al incremento del consumo de combustible y al aumento del número de accidentes causados por el tránsito.

En 2007, en su mensaje anual a la Asamblea Federal, el Presidente de la Federación de Rusia presentó a la cuestión de la seguridad vial como un objetivo de desarrollo prioritario para nuestro país. El Gobierno de la Federación de Rusia ha puesto en práctica un programa especial denominado "Mejor Seguridad Vial para 2006-2012". En nuestro país en su conjunto se han intensificado las actividades en esta materia. En todas las regiones de Rusia se han puesto en práctica programas de seguridad vial adecuados. También se ha aumentado su financiación.

Tradicionalmente, la Federación de Rusia ha participado activamente en los esfuerzos multilaterales en la esfera de la seguridad vial. Estuvimos entre aquellos que iniciaron el examen periódico del tema de la superación de la crisis de seguridad vial en el mundo en la Asamblea General de las Naciones Unidas. En particular, Rusia fue la primera en informar a la comunidad internacional acerca de las medidas tomadas para poner en práctica la resolución pertinente

aprobada en el quincuagésimo octavo período de sesiones de la Asamblea General.

La comunidad internacional elogió en gran medida los empeños del Grupo de Trabajo sobre la seguridad vial del Comité de Transportes Interiores de la Comisión Económica para Europa. Desde marzo de 2006, ese Grupo ha sido dirigido por un representante de Rusia. En la resolución 60/5 (A/RES/60/5, párr. 6) se acogió con beneplácito la función de este órgano del sistema de las Naciones Unidas como instrumento eficaz para la normativización jurídica internacional en esta esfera.

Participamos de manera activa, tanto en el plano nacional como internacional, en los preparativos y la celebración de la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, que se concentró sobre los jóvenes que utilizan carreteras. La Federación Rusa del Automóvil se convirtió en miembro de la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, cuya conferencia principal se celebró recientemente en Moscú.

En 2006, Lord Robertson, Presidente de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial, cuya activa labor para incrementar la conciencia pública en torno a la cuestión de la prevención de los accidentes viales en el mundo merece un gran respeto y nuestro pleno apoyo, propuso la celebración de la primera conferencia internacional sobre seguridad vial. Está previsto que este acontecimiento se concentre en un amplio debate sobre la situación imperante en materia de seguridad vial en el mundo entero y su influencia sobre el desarrollo socioeconómico y la puesta en práctica y concreción de los objetivos de desarrollo del Milenio por los países. En especial, se ha proyectado analizar el progreso logrado en la aplicación de las recomendaciones del *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y determinar las formas de acrecentar la cooperación internacional.

La Federación de Rusia, junto con otros interesados en la cooperación internacional en la esfera de la seguridad vial, ha decidido presentar una iniciativa para ser anfitrión de la primera conferencia mundial de alto nivel sobre la cuestión, a realizarse en 2009 en Moscú. El proyecto de resolución que hoy estamos considerando se refiere a estas y otras iniciativas.

Por mi parte, como responsable de garantizar la seguridad vial en Rusia, deseo destacar nuestra decisión de realizar vigorosos esfuerzos para mejorar la situación en esta materia y colaborar en el fortalecimiento de la cooperación internacional en todas partes, asegurar la participación en la experiencia y el conocimiento, la coordinación de la labor conjunta y la elaboración de normas y estándares comunes y, por último, mejorar el nivel de la seguridad vial y la calidad de vida para todos los usuarios de carreteras.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra la representante de Costa Rica, Excm. Sra. Karla González, Ministra de Obras Públicas y Transportes.

Sra. González (Costa Rica) (*habla en inglés*): Deseo agradecer a la Asamblea el privilegio de dirigirme a la Asamblea General de las Naciones Unidas en su sexagésimo segundo período de sesiones.

Los caminos son una gran parte de mis responsabilidades en el Ministerio de Transportes. La vida cotidiana de cada persona depende de los caminos: para ir a la escuela, al trabajo o a los centros de salud; para facilitar los negocios, la agricultura y el comercio; y para proporcionar el empleo que puede sacar a la gente de la pobreza.

En los países en desarrollo, como Costa Rica, incluso los viajes sencillos son peligrosos. La mitad de las personas muertas o gravemente heridas en accidentes viales estaba simplemente caminando. Una de cada 10 muere andando en bicicleta. La tasa de mortalidad de la gente que viaja en vehículos es también elevada. En conjunto, un costarricense tiene tres veces más posibilidades de morir en un accidente vial repentino y violento que un europeo del norte. Esta situación es inaceptable.

Costa Rica es bien conocida por la no violencia. Abolimos nuestro ejército hace 50 años. Nuestro presidente, Óscar Arias, obtuvo el Premio Nobel de la Paz por sus empeños por poner fin a los conflictos en nuestra región. Ahora se da cuenta de que terminar con la violencia en nuestros caminos sería un premio aún mayor. Por ello, está utilizando su posición internacional para movilizar la acción contra la violencia de los accidentes viales en América Latina.

En Costa Rica buscamos un buen asesoramiento internacional. Estamos tratando de hacer frente a los factores de riesgo fundamentales en los accidentes

viales: caminos mal diseñados, falta de uso del cinturón de seguridad y del casco, conducción en estado de ebriedad y exceso de velocidad. Costa Rica cree profundamente en los derechos constitucionales y la libertad individual. En el pasado, algunos argumentaban que el individuo tenía derecho a decidir si quería protegerse mediante el uso del cinturón de seguridad y que la ley no debía interferir con tal derecho. En 2003, como gobiernos decidimos, que la sociedad civil nos había elegido para representarla y proteger sus derechos. Era el momento de protegernos contra nuestro peor enemigo: nuestra libertad para decidir no protegernos. Luchamos, argumentamos y persuadimos. Modificamos la ley sobre el uso del cinturón de seguridad y aunamos la labor de la policía con la educación en materia de seguridad vial. Emprendimos una campaña que le hablaba a nuestra gente en un idioma que pudiera entender y que decía: "En aras de aquellos a quienes amas y de los que te aman, usa el cinturón de seguridad".

Las fuerzas de la nueva ley y del sentimiento actuaron en conjunto. El promedio de uso del cinturón de seguridad pasó de alrededor del 20% a más del 80%, superior al que en ese momento se registraba en los Estados Unidos y en muchos países europeos. La tasa de mortalidad en accidentes de automóvil disminuyó en un 30%. Fue, y es, sumamente importante comprender que contamos con los medios y la capacidad para reducir estas tasas de mortalidad. Si nos esforzamos, podemos lograrlo.

Estamos agradecidos por la ayuda de la comunidad internacional, sobre todo de la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad. Nos complace que nuestro éxito se repita en otras partes.

El Gobierno del Presidente Arias está haciendo frente ahora a otra importante cuestión: nuestras rutas, que se encuentran en malas condiciones. La lluvia que induce a los turistas a conocer la hermosa fauna silvestre y las selvas tropicales de Costa Rica es la misma que destruye nuestros caminos. Durante los últimos 10 años se ha descuidado a nuestras carreteras en términos de inversión y mantenimiento. El presupuesto vial nacional ha sido magro. Esto ha ido cambiando en años recientes. Por primera vez, el Gobierno ha decidido dedicar todos los recursos proporcionados por nuestra ley de impuestos sobre los combustibles al mantenimiento de nuestros caminos. No obstante, el daño fue tan grande que podríamos

emplear la totalidad del presupuesto sólo para reparar y pintar las rutas.

Para quienes viven en países desarrollados debe ser difícil imaginar los problemas que enfrentan nuestros ingenieros. En los países desarrollados bien administrados, los profesionales debaten diversas tácticas para lograr el costo más bajo en vidas para los próximos 20 ó 40 años. En Costa Rica, tenemos más de 30.000 kilómetros de caminos. Nos esforzamos por obtener el dinero necesario para mantenerlos en buenas condiciones y construir otros nuevos. Resulta muy difícil poner en práctica un programa para mejorar la situación cuando el dinero escasea y la red vial es tan extensa. Lamentablemente, creemos que el escenario es el mismo en muchos países en desarrollo. Pero a pesar de nuestras circunstancias, tenemos que cambiar las prioridades.

Cuando pensamos en seguridad vial, la clave es el comportamiento. Pero hay otro elemento fundamental, que depende sólo de los gobiernos y de quienes adoptan las decisiones: la infraestructura. Si los gobiernos tienen el dinero para construir nuevos caminos, indudablemente deben cuidar el componente de seguridad. Ya no se acepta que se gasten los escasos recursos en la construcción de caminos más grandes o más largos si al mismo tiempo no invertimos dinero para hacerlos más seguros.

Estamos mirando al futuro, previendo las necesidades de los dos próximos decenios. La equidad en materia de salud en el mundo significa que los pueblos de todas partes —tanto en países ricos como pobres— tengan acceso a las vacunas. La equidad respecto de la seguridad vial en el mundo implica que los pueblos de todas partes tengan acceso no a caminos, como creíamos anteriormente, sino a caminos seguros, como creemos hoy.

El 8 de mayo de 2006, como primera decisión del nuevo Gobierno de Arias, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, bajo mi dirección, dispuso que se evaluaran nuestros caminos, tanto antiguos como nuevos, en términos de su seguridad. Anteriormente, cuando gastábamos dinero para mejorar nuestros caminos, a menudo incrementábamos la cantidad de víctimas. Se elevaba la velocidad, pero las rutas no estaban diseñadas de manera segura. Las instituciones internacionales tuvieron la misma falta de previsión. Muchos creyeron que podían ocuparse de la salud, la

educación y la pobreza mientras al mismo tiempo reducían lo básico.

Ahora todos reconocen que necesitamos un transporte seguro, limpio y accesible. Precisamos presupuestos para mantenimiento que sean sostenibles. Precisamos presupuestos que nos permitan nivelar los caminos para drenar el agua hoy y no tener que gastar mañana 10 veces más en una reconstrucción importante. Necesitamos elementos de seguridad simples y de bajo costo, como se espera en un país desarrollado: sendas peatonales y cruces seguros, gestión del tránsito en los poblados, vallados de seguridad, caminos y empalmes seguros, senderos para ciclistas y carriles elevados. Sabemos que las rotondas y las barreras de contención centrales y laterales pueden reducir la cantidad de víctimas de accidentes de tránsito en un 90%. Esos elementos son tan eficaces como cualquier medicina. Pueden ser nuestras vacunas para la seguridad vial.

El año pasado, Costa Rica obtuvo un lugar en el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras. El nuestro es uno de varios países en desarrollo del mundo cuyas carreteras fueron inspeccionadas como parte de un programa piloto. Trabajando con mi Ministerio, el equipo de evaluación de carreteras identificó alrededor de 2.800 kilómetros de caminos donde se concentran las muertes y las heridas graves. Inspeccionaron entonces esos caminos para determinar qué era lo que se podía solucionar en forma rápida y accesible. En estos momentos estamos estudiando el informe y las recomendaciones del Programa Internacional de Evaluación de Carreteras con respecto a los caminos que más atención necesitan en materia de seguridad, si es que se puede obtener el dinero.

El informe de ese Programa con respecto a Costa Rica hace más que sugerir los lugares donde podrían evitarse miles y miles de muertos y heridos graves en los próximos años con medidas tan simples como senderos peatonales, lugares de cruce seguros y barreras de seguridad. Como ministra de seguridad vial, estoy convencida de que se necesitan medidas de sentido común basadas sobre la evaluación sistemática de los problemas. Sin embargo, el informe prosigue dando las cifras que los ministros de finanzas y los bancos de desarrollo precisan. Los países como Costa Rica pierden alrededor del 2% al 3% del producto interno bruto como consecuencia de accidentes viales. El informe demuestra que el mejoramiento de los caminos donde se concentran los choques graves puede brindar un ahorro equivalente a 10 veces el dinero

invertido. Por lo tanto, me complace que se reconozca a la evaluación vial en este proyecto de resolución.

La infraestructura es la parte del sistema de seguridad en la que los gobiernos tienen las mayores posibilidades para salvar vidas y evitar lesiones. Por otro lado, es también la parte más onerosa, en la que se requieren las mayores inversiones. Permítaseme, por lo tanto, finalizar con un interrogante. Presumiendo que existe la voluntad política de tomar medidas, ¿encontraremos a la comunidad financiera internacional dispuesta a adoptar tales medidas y convertirse en parte de la solución?

Con un adecuado apoyo de las naciones desarrolladas, el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial —al que también se hace referencia en el histórico proyecto de resolución que hoy consideramos— cuenta con las posibilidades para transformar esta epidemia y brindar seguridad vial para todos. Sospecho que muchos países se encuentran en la misma posición que Costa Rica. Con inversiones de la comunidad internacional, hay mucho que podemos hacer para muchos.

En nombre de mi país y de todos los países en desarrollo de nuestra región, estoy aquí para atestiguar que hemos aprendido de nuestros errores. Pensamos que ahora conocemos la forma en que hay que actuar. Hemos decidido derribar todas las barreras y los obstáculos de carácter político, esquemas mentales que nos han impedido cambiar. Lucharemos y prevaleceremos. Si podemos encontrar la financiación, estamos listos para actuar.

(continúa en español)

Si queremos mejoras importantes en el tema de la violencia en nuestros países, debemos empezar por nuestras carreteras.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene la palabra el Honorable Michael Henry, Ministro de Transporte y Obras Públicas de Jamaica.

Sr. Henry (Jamaica) (*habla en inglés*): Permítaseme transmitir los saludos de nuestro Primer Ministro, el Honorable Bruce Golding, quien fue invitado a dirigirse a la Asamblea. Está ausente debido a compromisos previos.

Para comenzar, permítaseme también expresar mi reconocimiento por el privilegio de dirigirme a la Asamblea General en su sexagésimo segundo período

de sesiones, en mi calidad de Ministro responsable del transporte, con respecto a una cuestión que consideramos de gran importancia nacional.

La delegación jamaicana acoge con beneplácito el informe transmitido en el documento A/62/257, preparado por la Organización Mundial de la Salud (OMS) en consulta con las comisiones regionales y otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial. Nuestro apoyo al proyecto de resolución A/62/L.43 se refleja en el hecho de que somos uno de los autores del texto y es una muestra de nuestro deseo de que las cuestiones relativas a la seguridad vial en el mundo se encaren con un mayor fortalecimiento de la cooperación internacional y tomando en cuenta las necesidades de los países en desarrollo.

En Jamaica, la cuestión de la seguridad vial recibe una atención prioritaria en nuestro programa nacional. El Primer Ministro asume el papel rector como Presidente del Consejo Nacional de Seguridad Vial, que es un organismo con responsabilidades generales en las cuestiones relacionadas con la seguridad vial en el país. Eso de por sí demuestra la seriedad del compromiso de mi Gobierno en lo que se refiere a plantear esta cuestión en el más alto nivel. En este entendimiento, el Gobierno, el sector privado y la comunidad académica colaboran con el singular propósito de establecer medidas tendientes a incrementar la seguridad vial. Estamos convencidos de que sin esta voluntad política, el problema sólo ha de exacerbarse y salirse de control.

Este enfoque multisectorial ha reducido nuestra tasa de mortalidad como consecuencia de lesiones producidas por el tránsito de un máximo de 17,8 cada 100.000 habitantes a un mínimo de 11,4 cada 100.000, en 1999, situación que en ese momento resultaba favorable comparada con la de muchos países desarrollados. Lamentablemente, nuestra tasa de mortalidad ha crecido nuevamente hasta niveles inaceptables, llegando a 15,6 cada 100.000 habitantes en 2002. Con un esfuerzo concertado, hubo una nueva reducción a 12,1 en 2005.

Jamaica considera que la detención de esta epidemia ha de requerir más de lo que un solo país puede afrontar. Por ello, en el plano regional participamos en el Foro de América Latina y el Caribe de interesados en seguridad vial, que está respaldado por el Foro para la Seguridad Vial en el Mundo, que es

un organismo no gubernamental dedicado a la promoción y la colaboración. El Foro de América Latina y el Caribe reúne a representantes de los gobiernos de los sectores del transporte, la salud, la aplicación de la ley y la educación, y al mismo tiempo moviliza a las organizaciones regionales e internacionales pertinentes con miras a una colaboración y esfuerzos mayores para reducir —si no eliminar— la epidemia de muertes en nuestras respectivas carreteras.

Bajo la dirección de Costa Rica, el Foro se encuentra ahora en las etapas finales de la elaboración de una carta que, luego de su aprobación, ha de servir como un poste indicador —valga el juego de palabras— para orientar al comité regional en el cumplimiento de su mandato dentro del marco de la colaboración y cooperación más amplias, con el propósito de hacer que los caminos sean más seguros para los pueblos de América Latina y el Caribe.

De acuerdo con la OMS, más del 85% de los traumatismos causados por el tránsito se produce en países de ingresos bajos y medios, hecho que no podemos pasar por alto. Una consecuencia notable de esta epidemia es la que quisiera describir como un efecto sofocante que impone una enorme carga económica sobre los países y las economías en desarrollo, sobre todo las economías pequeñas y vulnerables, como la de Jamaica, donde representa del 1% al 2% del producto interno bruto. Según la OMS esta cifra, excede la ayuda bilateral total de ultramar que aportan los países industriales. Según informes confiables de aquellos que realizan investigaciones sobre la carga de los traumatismos provocados por el tránsito, este descomunal efecto sobre el producto interno bruto representa sólo la mitad de la historia, ya que esa cifra indica únicamente la productividad perdida.

Como parte de la nueva administración política en Jamaica, que está ocupada en la tarea de elaboración de nuestro primer presupuesto, somos dolorosamente conscientes de la carga adicional generada por los costos económicos y sociales de la epidemia, en especial de sus repercusiones negativas sobre el sector de la salud. En muchos países de bajos y medios ingresos, las lesiones provocadas por el tránsito representan la mitad de la ocupación de las camas de las guardias quirúrgicas de los hospitales. En tales circunstancias, los más afectados son por lo general los grupos más pobres de la sociedad, con inclusión de

muchos cuyas demandas históricas por una indemnización justa todavía deben resolverse.

El sufrimiento de los niños en todo esto me afecta profundamente. El Artículo 6 de la Convención sobre los Derechos del Niño establece, entre otras cosas, que los niños tienen el derecho a la vida y que los gobiernos deben garantizar su supervivencia y desarrollo de manera saludable. Los datos son especialmente alarmantes, pues indican que este derecho, sobre todo en los países de ingresos bajos y medios, se encuentra constantemente afectado. Para nuestros jóvenes de 10 a 24 años, las lesiones causadas por el tránsito se han convertido en la causa de muerte número uno. Diariamente, 1.049 de nuestros jóvenes mueren como consecuencia de las heridas sufridas en la red vial del mundo. Eso significa que cada uno a tres minutos un niño muere en el mundo debido a un accidente de tránsito.

Si en verdad los gobiernos quieren asegurar que los niños sobrevivan y se desarrollen saludablemente, los dirigentes deben admitir que las lesiones provocadas por el tránsito están cuestionando seriamente su capacidad para concretar este derecho fundamental de la niñez. Deben adoptar las medidas audaces que se necesitan para hacer frente a su impacto letal sobre nuestras sociedades.

Frente a esta coyuntura de economías que luchan, precios récord del petróleo y el consiguiente aumento en los costos de los alimentos, las consecuencias sobre los pobres y necesitados constituyen uno de los mayores desafíos para muchos gobiernos en todo el mundo. Las penurias de los pobres se complican todavía más porque aquellos que no pueden darse el lujo de tener un automóvil son los más vulnerables en los caminos, sobre todo en los países de ingresos bajos y medios. Por ello, en Jamaica tenemos una situación en la cual, en forma constante durante los últimos 20 años, los peatones representan el 33% de la mortalidad vial. La categoría más amplia de usuarios de rutas que son vulnerables —peatones, ciclistas y motociclistas— constituye el 66% de las víctimas. En muchos países de la región de América Latina y el Caribe, los peatones representan el 50% de la mortalidad vial. Los muy limitados fondos de los que se dispone no permiten el privilegio de hacer planes adecuados para los usuarios de carreteras en ese nivel.

Lo que hace que esta carnicería en nuestras rutas sea más desafiante todavía es que en los países de

ingresos bajos y medios, que están menos preparados para enfrentar esta crisis, se registra el 90% de las lesiones causadas por el tránsito. Eso constituye un grave impedimento para nuestros empeños por lograr el desarrollo sostenible y tiene consecuencias negativas sobre nuestros esfuerzos por concretar los objetivos de desarrollo del Milenio. Los cálculos preliminares indican que en Jamaica los costos de los servicios de emergencia en casos de accidente ascendieron a 14 millones de dólares en 2006. Eso representó el 0,48% de nuestro producto interno bruto; el 7,2% del presupuesto destinado a los hospitales; y el 0,33% de nuestro presupuesto nacional. Ese es un drenaje económico en nuestra situación, en la que los escasos recursos podrían gastarse de mejor manera en la esfera del desarrollo. Es necesario que procuremos destinar esos dólares a intervenciones preventivas, donde sean una inversión y no un gasto.

También es importante observar que esta plaga moderna es casi invisible. En efecto, resulta muy trágico ver cómo, de manera silenciosa, socava la calidad de vida en general. Debe romperse ese silencio.

Termino esta exposición con tres recomendaciones. La primera surge de la colaboración multisectorial que hemos fomentado en Jamaica respecto de la necesidad de adoptar estándares para el diseño y la manufactura de vehículos importados. Una de las grandes contribuciones a la reducción de la tasa de mortalidad en automotores en los países altamente desarrollados ha sido la elaboración de tales estándares. En Europa y los Estados Unidos, por ejemplo, las normas gubernamentales requieren que los vehículos protejan a los pasajeros y otros usuarios de carreteras con mayores estándares de desempeño ambiental; bolsas de aire frontales y laterales para protección contra impactos; protección antivuelco; cinturones de seguridad de tres puntos; y una creciente lista de diseños y artefactos que ayuden a los pasajeros a evitar colisiones y sobrevivir a ellas cuando se producen.

Lamentablemente, muchos de los países de ingresos bajos y medios, donde se registra la gran mayoría de muertes provocadas por el tránsito, no cuentan actualmente con la capacidad para aplicar tales estándares. En Jamaica, alrededor del 48% de la mortalidad vial involucra a ocupantes de automotores; muchos de ellos son pasajeros en vehículos que no cumplen con los estándares mínimos para los Estados Unidos o la Unión Europea. Una norma de alcance

verdaderamente mundial que los fabricantes estén obligados a cumplir contribuiría en gran medida a la protección de los ciudadanos de países como Jamaica, donde esta norma podría aplicarse jurídicamente y utilizarse para inspeccionar los vehículos importados a nuestras costas. Recientemente, Jamaica ha tenido una costosa experiencia, en términos de heridos graves y muertos, como consecuencia de la importación de vehículos usados defectuosos, situación que es necesario remediar con rapidez y seriedad. Por lo tanto, insto a que se establezca una norma mundial en materia de seguridad para los automotores que determine estándares mínimos para los vehículos fabricados en cualquier parte del mundo. Espero que la conferencia ministerial mundial de las Naciones Unidas aborde ese tema.

En segundo lugar, hago un llamamiento urgente para que Jamaica y otros países de la región tengan un más fácil acceso al Programa Internacional de Evaluación de Carreteras para ubicar los lugares peligrosos y determinar el nivel de seguridad de la red vial. Esa evaluación nos ha de proporcionar los protocolos para mensurar los riesgos, establecer puntos de referencia y utilizar un sistema de medición que indique el grado de protección vial. Estoy especialmente interesado en esa iniciativa, pues se relaciona directamente con el ministerio a mi cargo. Anhele que llegue el día en que podamos fortalecer nuestra capacidad de gestión en materia de seguridad, de conformidad con los principios convenidos y las mejores prácticas, por supuesto que con la ayuda que se requiere.

Jamaica está tratando de dejar de lado el método para la construcción de caminos según el cual no se presta debida atención al uso seguro de las instalaciones. En consecuencia, nos encontramos entre las naciones signatarias de la petición hecha por la organización Make Roads Safe. Por consiguiente, nuestro Primer Ministro anterior fue el primer signatario, y nuestro actual Primer Ministro ha añadido su firma desde que asumió el cargo.

En tercer lugar, y último, nuestra experiencia en los planos nacional y regional nos ha enseñado la importancia fundamental de la utilización de la colaboración multisectorial para encarar esta epidemia de lesiones provocadas por el tránsito. Se han hecho proyecciones terribles acerca de la devastación que se ha de producir si no actuamos con rapidez y en conjunto para combatir a este moderno flagelo.

Por ende, la propuesta de que se realice una conferencia ministerial mundial de las Naciones Unidas brinda la oportunidad perfecta para que la comunidad internacional movilice a los dirigentes del sector del transporte. También ha de servir para que nos concentremos sobre las soluciones prácticas que puedan hacer una diferencia perdurable y crear la oportunidad para una mejor gestión, que pueda contribuir a reducir la devastación que ahora tiene lugar en el mundo en desarrollo, habida cuenta del dato escalofriante de que cada uno a tres minutos muere un niño en un accidente de tránsito; esa no es información que se encuentra en un documento de investigación sino la realidad que enfrentan innumerables familias y comunidades.

Por lo tanto, en nombre del Primer Ministro y el pueblo de Jamaica, expreso nuestro total apoyo al proyecto de resolución que se ha de aprobar esta mañana, en el que se pide la realización de la primera conferencia ministerial de las Naciones Unidas sobre seguridad vial. Confiamos en que cuente con el respaldo abrumador de la comunidad internacional.

Aguardo con interés el día en que las naciones de este planeta puedan invertir la tendencia y cosechar los beneficios de viajes más seguros en nuestras carreteras. Hoy, con la aprobación de este proyecto de resolución, nuestra acción concertada ha de contribuir a consolidar una asociación mundial de colaboración y cooperación que sé que ha de superar todos los obstáculos que impiden concretar ese propósito.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene la palabra la Representante Permanente de Eslovenia, Excma. Sra. Sanja Štiglic.

Sra. Štiglic (Eslovenia) (*habla en inglés*): Tengo el honor de hablar en nombre de la Unión Europea. Los países candidatos —Turquía, Croacia y la ex República Yugoslava de Macedonia—, los países del Proceso de Estabilización y Asociación y los candidatos potenciales —Albania, Bosnia y Herzegovina, Montenegro y Serbia—, como también Ucrania, la República de Moldova, Armenia y Georgia, se adhieren a esta declaración.

Los choques provocados por el tránsito alcanzan niveles epidémicos en muchos países, y parece haber una aceptación generalizada del hecho de que son una consecuencia inevitable de la creciente movilidad. La Organización Mundial de la Salud (OMS) estima que en 2002 casi 1,2 millones de personas murieron en

accidentes de tránsito en todo el mundo, en tanto que 50 millones resultaron heridas. Si no se actúa, no sólo podría duplicarse la cantidad para 2020 sino que los traumatismos provocados por el tránsito pasarían a ser el tercer mayor contribuyente a la carga mundial de enfermedades y lesiones. Por ello, muchas sociedades y Gobiernos han decidido enfrentar a este desafío. En efecto, la mentalidad está cambiando con relación a la seguridad vial: ya no se acepta que las muertes provocadas por el tránsito sean el corolario inevitable de la mayor movilidad.

En la Unión Europea podemos observar los éxitos de países como el Reino Unido, Suecia y los Países Bajos. En contraste con el incremento de la cantidad de vehículos y conductores, esos Estados han registrado drásticas reducciones en los niveles de víctimas de accidentes de tránsito. De manera similar a esas historias exitosas, otros países europeos también han logrado mejoras considerables. Es importante subrayar que aquellos éxitos se basan generalmente sobre la adopción de enfoques de amplio alcance en materia de política de seguridad vial con objetivos ambiciosos.

En efecto, la Unión Europea ha reconocido que hay margen para mayores progresos si todos los Estados miembros están dispuestos a compartir no sólo una visión del futuro sino también la mejor práctica que ha posibilitado tal progreso en el plano nacional en el pasado. Con respecto a los acontecimientos recientes en ese sentido, la Comisión Europea ha dado a conocer un examen a mitad de período del Programa de acción europeo de seguridad vial, manifestando que hemos logrado mucho en los últimos cinco años pero que, no obstante, debemos hacer más en conjunto para alcanzar nuestros objetivos. El Programa de acción europeo de seguridad vial, establecido por la Comisión Europea en junio de 2003, tiene como núcleo la meta de lograr para 2010 una reducción del 50% en la cantidad de muertos en accidentes viales, en comparación con 2001.

En numerosas oportunidades, el Parlamento Europeo y el Consejo de Ministros de Transportes de Europa han adherido en forma explícita a ese objetivo. Al hacerlo, han colocado a la seguridad vial en un lugar prominente del programa político, donde ha de permanecer, pues han reconocido también que el mejoramiento de la seguridad vial exige un esfuerzo continuo.

En el Programa se señala que el exceso de velocidad, la conducción en estado de ebriedad y la falta de uso de medidas de protección, como el cinturón de seguridad y el casco, en el caso de los motociclistas, son las causas principales de las colisiones y los mayores factores que contribuyen a sus consecuencias. Por esa razón, se subraya la urgente necesidad de una aplicación más estricta de la legislación existente a ese respecto. Además de ello, el Programa de acción brinda a los Estados europeos un panorama de la información pertinente que se requiere para alcanzar el objetivo de la reducción del 50% en la cantidad de muertos en accidentes viales. También describe las estructuras por medio de las cuales podemos abordar de mejor forma esas cuestiones y proporciona la información necesaria para repetir el desempeño de aquellos Estados que han tomado la delantera en materia de política de seguridad vial.

En el Programa también se pone un gran énfasis sobre la necesidad absoluta de comprometer a la sociedad civil en el logro de una mejor seguridad vial. Con ese propósito, insta a los interesados de los sectores público y privado a firmar una carta de seguridad vial, en la cual podrán enumerar sus metas y medidas con respecto a esta cuestión.

En el Programa de acción de la Unión Europea también se pone gran énfasis sobre la necesidad de reunir datos sobre colisiones e información relacionada con los programas de prevención de choques que se aplican en los Estados miembros. Esto se ha de lograr mediante la creación del Observatorio Europeo de Seguridad Vial, que difundirá información sobre las mejores prácticas para enfrentar los desafíos de la seguridad vial.

Por supuesto, es evidente que debemos intercambiar las mejores prácticas entre todas las naciones del mundo, no sólo dentro de la Unión Europea. Todos podemos aprender de la experiencia pertinente de otras naciones a ese respecto. Con el propósito de hacer frente a ese desafío, mucho valoramos la iniciativa de la Federación de Rusia de ser anfitrión de la primera conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial —que se ha de realizar en 2009— y proporcionar el necesario apoyo financiero. Esa conferencia reunirá a delegaciones de ministros y representantes para debatir e intercambiar información y las mejores prácticas.

La falta de notoriedad de las lesiones provocadas por el tránsito tiene un efecto directo sobre la voluntad política de reconocer y encarar el problema. En tales circunstancias, la Unión Europea instituyó el Día de la Seguridad Vial en Europa. El 27 de abril de 2007, primer Día de la Seguridad Vial en Europa, fue una oportunidad para que los jóvenes compartieran experiencias. Se concentró sobre los temas del alcohol y las drogas en el tránsito, la capacitación y la educación. En el segundo día de la seguridad vial, que se celebrará el 13 de octubre de 2008 en París, se abordará el tema de la seguridad vial en nuestras ciudades.

Tras haber escuchado que los factores que más contribuyen a las colisiones y lesiones provocadas por el tránsito son la conducción en estado de ebriedad, la falta de uso de casco, la no utilización del cinturón de seguridad, el exceso de velocidad y las deficiencias en el diseño de la infraestructura y la gestión, sabemos que muchas de esas muertes son evitables. Ese es el motivo por el cual debemos actuar en conjunto para enfrentar al desafío de reducir de manera drástica la cantidad de nuestros ciudadanos que innecesariamente pierden sus vidas en las rutas todos los días de cada año.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el representante del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, Su Excelencia el Honorable Lord Robertson de Port Ellen, Presidente de la Comisión para la Seguridad Vial Mundial.

Lord Robertson (Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte) (*habla en inglés*): Hoy tenemos la oportunidad de comenzar a cambiar el curso de los acontecimientos, un curso terrible de derramamiento de sangre en los caminos del mundo. En todo momento llevo conmigo una pequeña fotografía del accidente de tránsito que tuve hace 32 años, que es un recordatorio de lo afortunado que soy al estar hoy aquí. En cambio, millones llevan consigo a lo largo de sus infortunadas vidas las heridas producidas por colisiones; decenas de millones de otros que murieron en los caminos del mundo jamás llevarán algo otra vez.

Es por ese motivo que el día de hoy importa. El debate de hoy en la Asamblea General y el proyecto de resolución que tenemos ante nosotros pueden determinar el momento en que la comunidad mundial tenga en cuenta el sufrimiento, el pesar y el costo que causan los accidentes viales y decida ponerles fin. De nosotros depende hacerlo. Contamos con los elementos, el

conocimiento y los medios. Lo que tenemos que hacer ahora es actuar.

Tenemos que actuar en nombre de Le Xuan Han, que murió en un camino de la ciudad de Ho Chi Minh el mes pasado, unas pocas semanas antes de su noveno cumpleaños, porque no estaba usando casco y porque quien se estrelló contra su familia había estado bebiendo. Tenemos que hacerlo por Mukela Mumbuna, una joven y talentosa mujer de Zambia que dejó a su esposo y a una criatura de cinco meses cuando murió en un choque de ómnibus causado por un conductor que circulaba a exceso de velocidad, y por Baligeya, de Uganda, que perdió una pierna y, por ende, su medio de vida cuando fue atropellado por un conductor que huyó. Luego de meses en el hospital, enfrenta ahora un futuro de dolor y pobreza constantes, incapaz de proporcionarle nuevamente el sustento a su familia. Falta de uso del casco, velocidad inadecuada, conducción en estado de ebriedad; colectivamente sabemos cómo enfrentar esos problemas. Vehículos inseguros, caminos mal diseñados, falta de uso del cinturón de seguridad; son todos problemas solucionables.

Muchos de los presentes me conocen por los trabajos que he realizado en el pasado, como Ministro de Defensa del Reino Unido y luego como Secretario General de la OTAN, la alianza de defensa más exitosa del mundo. Ellos saben que paso la mayor parte del tiempo preocupado con las estadísticas, las víctimas y las consecuencias de los conflictos militares en el mundo entero, y muchos están al tanto de algunas estadísticas básicas acerca de algunos de los conflictos más conocidos. Cada ciudadano de los Estados Unidos conoce la cantidad de los que murieron en Viet Nam; cada ciudadano ruso conoce la cantidad de víctimas en el Afganistán; y con respecto a su país, Sr. Presidente, todos somos conscientes de las bajas producidas por el conflicto que hoy tiene lugar en el Iraq.

Sin embargo, todas esas cifras se ven empañadas por la matanza que se produce en los caminos del mundo todos los días de todos los años. Conocemos a algunas de esas víctimas; ha llegado el momento de que actuemos respecto a esta calamidad cotidiana que hoy se produce en los caminos de nuestros países. Debemos actuar en nombre de todos los millones de personas que han muerto o quedaron mutiladas únicamente en este decenio; de los 500 niños que mueren cada día, dejando a sus padres con un dolor que sólo podemos imaginar; y de los millones de vidas que podríamos salvar en las próximas décadas si

aplicamos las políticas y soluciones que han demostrado ser eficaces, es decir, que han demostrado salvar vidas y hacer que los caminos sean más seguros.

Por ello, me complace que la Asamblea General apoye la recomendación hecha por la Comisión para la Seguridad Vial Mundial —que tengo el orgullo de presidir— en nuestro informe *Make Roads Safe*, para que se organice la primera conferencia ministerial mundial de las Naciones Unidas sobre seguridad vial. También acojo con beneplácito el reconocimiento de la Asamblea al trabajo que está haciendo el Servicio Mundial para la Seguridad Vial del Banco Mundial y a la necesidad de que la seguridad vial forme parte del diseño de proyectos de infraestructura vial.

También quiero rendir homenaje a la Sultanía de Omán y al Embajador Al-Hinai por dirigir los esfuerzos para asegurar una nueva resolución de las Naciones Unidas. Igualmente deseo agradecer al Gobierno de la Federación de Rusia y al General Kiryanov por haber ofrecido generosamente que ese país sea anfitrión de la conferencia ministerial del año próximo y por su destacado papel en lo que hace a la seguridad vial en el mundo. Quiero dar las gracias a los países que han apoyado este proyecto de resolución y que serán vitales para el éxito de la próxima conferencia de las Naciones Unidas, y en particular al Gobierno del Reino Unido, que ha patrocinado este proyecto de resolución y que me ha permitido intervenir en su nombre.

Quisiera dar las gracias al Presidente Arias de Costa Rica, al ex Presidente Carter de los Estados Unidos, al Arzobispo Desmond Tutu, a la Sra. Mary Robinson de Irlanda y a la Sra. Sonia Gandhi de la India, que son algunas de las personas que, junto conmigo, han firmado la carta abierta a las Naciones Unidas en la que se insta a actuar ahora.

También reconozco a Michelle Yeoh, Jean Todt y David Ward, de la Fundación FIA, que se encuentran hoy conmigo en esta sesión memorable de la Asamblea General. Pido a la Asamblea que tome nota de que 1 millón de personas de todo el mundo considera el tema tan importante que ha firmado una petición a las Naciones Unidas en la que se la insta a actuar ahora.

Este esfuerzo —este esfuerzo ingente— exigirá tanto voluntad política como apoyo público. Es un reto que debemos enfrentar juntos, los ricos y los pobres, el norte y el sur, los países desarrollados y los menos desarrollados. La conferencia ministerial será un hito

importante en este esfuerzo, una oportunidad de reunirnos, examinar los progresos y compartir los conocimientos pero, sobre todo, planificar la acción futura. Hoy podemos empezar a cambiar la tendencia.

Nosotros, las Naciones Unidas, podemos decidir reconocer la envergadura de esta epidemia mundial moderna de muertes y traumatismos por accidentes de tráfico, y podemos decidir que ha llegado el momento de actuar para pararla.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene ahora la palabra el representante de México, Sr. Arturo Cervantes Trejo, Director General del Centro Nacional de Prevención de Accidentes.

Sr. Cervantes Trejo (México): Quiero dar las gracias por el privilegio de dirigirme a esta Asamblea General de las Naciones Unidas en su sexagésimo segundo período de sesiones.

Permítaseme transmitir los saludos del Presidente de México, Felipe Calderón Hinojosa, y del Ministro de Salud de México, Dr. José Ángel Córdoba Villalobos.

México no es ajeno al problema de la seguridad vial ni a las lesiones por accidentes viales, que afectan a las naciones del mundo. Cada año, las lesiones por accidentes de tránsito son responsables de la muerte de más de 17.000 mexicanos, lo que es equivalente a que mueran 47 personas cada día, 15 de ellos peatones, un grupo en particular riesgo. Nos alarma que los accidentes viales sean la causa número uno de muerte en niños, en adolescentes y en adultos jóvenes, entre los 5 y los 35 años de edad, en nuestro país.

Además del alto número de muertes, los accidentes viales resultan en más de 750.000 hospitalizaciones y en muchos millones de lesionados que requieren atención médica. Las lesiones por accidentes viales son la segunda causa de discapacidad permanente y también la segunda causa de orfandad en nuestro país.

En nuestro país, el número de accidentes viales está aumentando, y las cifras oficiales nos hablan de que, en esta década, el número de accidentes se ha incrementado en un 45%.

Las estimaciones económicas del costo del peso de los accidentes de tránsito en México lo colocan en más de 10 billones de dólares cada año. De estos, 4,5 son los costos estimados de hospitalizaciones, cirugías, tratamiento médico y servicios de rehabilitación; 1,3 billones son los costos materiales

estimados y más de 3,5 billones de dólares es lo que se deja de producir, el ingreso que dejan de generar las personas que se mueren, que eran miembros económicamente activos de nuestra sociedad y que, en promedio, mueren a los 35 años de edad.

Las víctimas de los accidentes de tránsito son personas que están empezando sus familias, que es cuando más económicamente productivas son, y las consecuencias de esto para las familias, para las comunidades, para la economía y para el país en su totalidad son devastadoras.

La epidemia de lesiones por accidentes de tránsito en México se agrava por diversos factores sociales, económicos y culturales. Entre estos, el país se está convirtiendo en predominantemente urbano, con más del 80% de la población en las áreas urbanas. También la flota vehicular está incrementando, e incluye las motocicletas, los camiones y el transporte público. Ha aumentado en esta década más del 60%, por lo que actualmente tiene más de 24 millones de vehículos de motor.

Las investigaciones que se presentaron recientemente en la Novena Conferencia Mundial sobre Promoción de la Seguridad y Prevención de Traumatismos, que se celebró la segunda semana de este mes de marzo en la ciudad de Mérida, México, sugieren que las altas tasas de muerte de peatones en las ciudades grandes no son un problema nada más en los países en desarrollo, también lo son en los países desarrollados. Debemos hacer un mejor trabajo para proteger a los usuarios vulnerables en nuestras ciudades.

De manera alarmante, es importante mencionar que el número estimado de accidentes, de lesiones, de discapacidades y de muertes relacionadas con los accidentes de tránsito de vehículos de motor es más alto que en las estadísticas oficiales, y esto no nada más en México, sino en otros países de la región, porque hay un subregistro muy importante del número de accidentes y del número de muertes que ocurren por estas causas.

De acuerdo al Banco Mundial y a la Organización Mundial de la Salud, las lesiones por accidentes de tránsito son realmente una epidemia global, y en América Latina y el Caribe tenemos las tasas más altas de mortalidad con respecto a otras regiones del mundo.

El costo económico, como ya lo mencionaron la Ministra de Costa Rica y el Ministro de Jamaica, es

muy grande, y está aumentando. Algunos de los problemas que contribuyen a esta pandemia en la región están asociados con los cambios hacia la urbanización y la disponibilidad y el uso de vehículos de motor, e incluyen el incremento sustancial de motociclistas, la baja calidad de las calles y de los caminos —las carreteras— la ausencia de la educación vial en todos los tipos de usuarios de transporte y usuarios de la vía y la falta también de sistemas de transporte masivo o de planeación urbana adecuada, entre otras causas.

Es por esto que México ve con preocupación y reconoce que las naciones del mundo deben confrontar este problema juntas. Es esencial que todas las naciones compartan conocimientos y esfuerzos en relación con la seguridad vial y que juntemos nuestras capacidades, conocimientos técnicos y recursos económicos y humanos para enfrentar esta pandemia de una manera bien coordinada a nivel global. Esto no es nada más una cuestión de economía sino una cuestión de justicia social también.

Debo reportar que están sucediendo cosas alentadoras en nuestra región de América Latina y el Caribe, porque estamos comenzando a trabajar, como ya lo mencionaron los delegados de Costa Rica y de Jamaica. En septiembre de 2006 tuvimos el primer Foro regional de interesados en la seguridad vial, en la ciudad de San José, en Costa Rica, en el cual un grupo importante de instituciones, entre ellas el Banco Mundial, la Organización Panamericana de la Salud, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe, el Banco Interamericano de Desarrollo y la Fundación FIA, mostró un liderazgo genuino y se reunió para aumentar el conocimiento y la actuación en torno al tema tan importante de la seguridad vial. Gracias a este esfuerzo de colaboración y al liderazgo de estas instituciones y de una serie de individuos clave, la región ha comenzado a movilizar los esfuerzos multisectoriales para promover la seguridad vial en la región.

Siguiendo esta primera reunión de interesados, realizada en Costa Rica, se creó una Comisión Transitoria, que ya fue mencionada por los oradores que me precedieron, cuyo presidente honorario es el Presidente Óscar Arias Sánchez, Premio Nóbel de la Paz. Los miembros de esta Comisión Transitoria incluyen a las instituciones fundadoras que ya he mencionado, así como a representantes de gobiernos y de la sociedad civil de toda la región.

En diciembre de 2007 se llevó a cabo en Puerto Rico el segundo Foro regional de actores clave en seguridad vial. Un gran número de actores clave y de funcionarios del gobierno y de instituciones nos reunimos con una meta común: reducir el número de personas lesionadas y que mueren en nuestros caminos y en nuestras carreteras; y también con una visión común: carreteras seguras en América Latina y el Caribe. México ha sido un participante activo junto con estos actores regionales. Estamos trabajando en pro de un enfoque regional de la seguridad vial a fin de promover la colaboración, reunir recursos y compartir conocimientos para acelerar el desarrollo de las capacidades nacionales en la promoción de la seguridad vial.

México tiene el orgullo de informar a esta Asamblea General de que hace un par de semanas, el 14 de marzo, en la ciudad de Mérida, por primera vez en la región se llevó a cabo una reunión ministerial sobre prevención de la violencia y las lesiones, que fue previa a la novena Conferencia Mundial sobre Prevención de Lesiones y Promoción de la Seguridad. Veintinueve países de las Américas participamos en esta reunión sin precedentes de ministros de salud para debatir el tema de las lesiones, tanto intencionales como no intencionales. Los países que participaron estuvieron de acuerdo en que se requieren esfuerzos adicionales para atender estos temas prioritarios de la salud pública. Se comprometieron a tomar medidas importantes para responder a esta pandemia regional.

Como resultado de esta reunión ministerial celebrada en Mérida, más de 24 países firmaron la Declaración Ministerial sobre Prevención de Violencia y Lesiones en las Américas. Vamos a presentar una copia para los registros de la Asamblea General. Los 24 países firmantes se comprometieron a realizar acciones importantes que van a ayudarnos a mejorar la seguridad vial en la región, incluyendo el reconocimiento de que las lesiones son un problema de salud pública prioritario y que debemos incrementar los esfuerzos regionales de prevención; se comprometieron a desarrollar, implementar y evaluar planes nacionales para la prevención de lesiones y a alentar la creación de alianzas estratégicas y de convenios para desarrollar políticas públicas nacionales para la prevención de lesiones; a fortalecer o a crear unidades dentro de los ministerios de salud que tengan presupuesto, personal y un nivel de autoridad adecuados; a fortalecer los mecanismos de recolección

de datos sobre lesiones; y a mejorar la provisión de servicios de salud para las víctimas de las lesiones.

En la planeación y la preparación de esta conferencia ministerial, México ha estado trabajando muy de cerca con la Organización Mundial de la Salud y con la Organización Panamericana de la Salud, a las cuales queremos reconocer por su liderazgo en la promoción de la seguridad vial y el soporte técnico continuo que nos otorgan.

Como se resalta en el proyecto de resolución que estamos debatiendo hoy, México está participando activamente, con la Organización Mundial de la Salud, en el desarrollo del informe sobre la seguridad vial mundial que se está elaborando. México ha sido seleccionado para ser parte de un nuevo esfuerzo de la Organización Mundial de la Salud para pilotear políticas públicas y programas orientados a prevenir la pérdida innecesaria de vidas en las calles y los caminos de nuestro planeta. La Organización Mundial de la Salud ha recibido financiamiento de la Fundación de la Familia Bloomberg, que va a ayudar a reducir significativamente el número de muertos, lesionados y discapacitados por accidentes vehiculares, una esfera de la salud pública que ha tenido muy bajo financiamiento en los últimos años.

Para complementar la inversión de recursos que están haciendo la Fundación de la Familia Bloomberg y la Organización Mundial de la Salud, el Gobierno de México ha decidido invertir el doble de las cantidades que estamos recibiendo en programas piloto, que han comenzado a operar en cuatro de las principales ciudades del país. Esos programas están orientados a atacar factores de riesgo importantes, como son el conducir en estado de ebriedad y la falta de uso de cinturones o de sistemas de retención infantil en los vehículos, así como a promover las iniciativas de control de velocidad y los temas de seguridad peatonal.

Un programa sin precedentes en seguridad vial ha sido recientemente lanzado por el Ministro de Salud y el Centro Nacional de Prevención de Lesiones, que me honro en presidir, y se le ha otorgado un presupuesto significativo, así como recursos humanos para las iniciativas de seguridad vial en el ámbito nacional. Esperamos poder compartir resultados positivos y nuestras experiencias en seguridad vial en la conferencia ministerial mundial de 2009.

México ha demostrado el apoyo importante que brinda el Ministerio de Salud porque sentimos que el

sector salud puede contribuir a mejorar la seguridad vial de diversas maneras. En primer lugar, las iniciativas de salud pública se enfocan en la prevención. Aunque no pasamos por alto el tratamiento inmediato de urgencias médicas, la atención hospitalaria, los cuidados a largo plazo y la rehabilitación, nuestro enfoque es preventivo. El enfoque de la salud pública está basado en la ciencia, y es un enfoque de colaboración por naturaleza. Esto hace resaltar la importancia de un enfoque multisectorial que esperemos que caracterice a la primera reunión mundial ministerial sobre seguridad vial, cuya realización se ha propuesto para 2009 en la Federación de Rusia.

México apoya fuertemente este proyecto de resolución, presentado hoy por Omán y por la Federación de Rusia, para mejorar la seguridad vial en el mundo, y está de acuerdo en que necesitamos construir una mayor voluntad política e implementar las recomendaciones del Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito y las recomendaciones de esta Asamblea General para mejorar la seguridad vial en el mundo.

Sra. Hannesson (Islandia) (*habla en inglés*): Para comenzar, quiero agradecer al Secretario General la nota por la que transmite su informe respecto de la aplicación de la resolución 60/5, que se refiere al mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/62/257). También deseo aprovechar esta oportunidad para expresar mi agradecimiento al Gobierno de la Sultanía de Omán por haber tomado la iniciativa de señalar a la atención la importante cuestión de la crisis de seguridad vial en el mundo. Puede tener la seguridad de nuestro pleno apoyo, pues no hay países inmunes a este flagelo moderno, con inclusión de las islas alejadas de otros países.

Las estadísticas que figuran en el informe hablan de una historia sombría. Todos los años, aproximadamente 1,2 millones de personas mueren en accidentes de tránsito y millones más resultan heridas o incapacitadas. Las lesiones provocadas por el tránsito son la principal causa de muerte en el mundo para quienes tienen entre 10 y 24 años de edad. Esa cifra es comparable con las tasas de mortalidad de la malaria o la tuberculosis.

En gran medida, la solución del problema incluye incrementar la conciencia y persuadir a los automovilistas de que modifiquen su comportamiento.

En otras palabras, las lesiones provocadas por el tránsito pueden prevenirse.

A diferencia de muchos otros países, la gran mayoría de las víctimas provocadas por accidentes de tránsito en Islandia no se produce en ciudades. La tasa de accidentes en zonas edificadas ha declinado considerablemente en los últimos años y las estadísticas indican que el año pasado, más del 90% de los accidentes viales en nuestro país se produjo en la parte rural. La preocupación en Islandia radica en que las medidas tendientes a reducir la cantidad de heridos graves en accidentes de tránsito no han dado resultado. Los estudios han confirmado otras conclusiones, que atribuyen los accidentes viales a una serie de factores fundamentales: exceso de velocidad, conducir bajo la influencia del alcohol u otras drogas, falta de uso del cinturón de seguridad e infraestructura pobre.

En vista de esta información, el Ministerio de Transportes, Comunicaciones y Asuntos Municipales de Islandia ha elaborado un plan de seguridad vial cuatrienal para el período que va de 2007 a 2010, que fue aprobado por el Parlamento islandés en 2007 como parte del plan general de política de transporte. El objetivo principal del plan de seguridad vial consiste en tomar medidas contra la conducción bajo la influencia del alcohol u otras sustancias, el exceso de velocidad y la falta de uso del cinturón de seguridad, como también para mejorar la infraestructura vial y realizar otras tareas especificadas en el plan. Éste pone especial énfasis sobre la educación en materia de seguridad vial para todos los niños desde el preescolar hasta los 18 años de edad. El objetivo del proyecto es que los niños reciban una educación amplia sobre seguridad vial que sienta las bases para un comportamiento responsable en el tránsito y ponga en tela de juicio la idea de que los accidentes viales son inevitables.

Las autoridades islandesas tomaron nota con especial interés del anuncio relativo a la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, celebrada del 23 al 29 de abril de 2007, que estuvo dedicada a los jóvenes que utilizan carreteras. Con tal motivo, en Islandia se llevó a cabo una diversidad de programas a lo largo de esa semana. Es interesante observar que las cifras indicaron una pronunciada declinación en la cantidad de accidentes viales durante la Semana sobre la Seguridad Vial en comparación con la misma semana del año anterior, y

la misma tendencia se mantuvo durante las semanas siguientes.

El éxito de la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial en Islandia se debió principalmente a una fructífera colaboración entre las partes interesadas, tales como el Gobierno, la policía, las organizaciones no gubernamentales, las autoridades locales y los medios de información. La iniciativa de las Naciones Unidas de organizar la Semana sobre la Seguridad Vial en todo el mundo pone de relieve el valor y la importancia de la cooperación internacional en la materia, sobre todo con respecto a los esfuerzos que deben realizarse en los países en desarrollo.

Islandia se enorgullece de ser uno de los autores del proyecto de resolución A/62/L.43, relativo a la seguridad vial en el mundo, presentado hoy por mi amigo, el Embajador Fuad Al-Hinai. Mucho valoramos el activo y constructivo papel que ha desempeñado para señalar esta importante cuestión a la atención de las Naciones Unidas.

Las lesiones causadas por el tránsito siguen siendo un tema importante para la salud pública y el desarrollo, pues amenazan con socavar los avances conseguidos en la esfera del desarrollo en muchos países e imponen una pesada carga económica sobre los países en desarrollo. Por lo tanto, debemos intensificar nuestros esfuerzos internacionales para incrementar la conciencia acerca de la seguridad vial en el mundo.

Islandia acoge con sumo beneplácito el ofrecimiento de la Federación de Rusia de ser anfitrión de la primera conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial, a realizarse en 2009, y de brindar el necesario apoyo financiero. Esa conferencia debe complementar los esfuerzos nacionales y regionales tendientes a fomentar la seguridad vial y reunir a los ministros de transportes, infraestructura y salud. Ha de desempeñar un importante papel en lo que se refiere a intensificar la respuesta política e institucional a la seguridad vial en el mundo.

Sr. Bui The Giang (Viet Nam) (*habla en inglés*): En primer lugar, quiero agradecer al Secretario General el haber transmitido a la Asamblea General, para su consideración, el informe titulado "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo" (A/62/257). También deseo agradecer a la Organización Mundial de la Salud la preparación de este informe en consulta con los asociados del Grupo de colaboración de las Naciones

Unidas para la seguridad vial. Agradecemos en especial a las delegaciones de Omán y de la Federación de Rusia sus incansables empeños en la redacción del proyecto de resolución sobre mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, que mi delegación tiene el honor de patrocinar.

Nos alienta el considerable esfuerzo de colaboración que se ha hecho en los planos nacional, regional e internacional para abordar la cuestión de la seguridad vial desde la aprobación de la resolución 60/5, en octubre de 2005. No obstante, nos alarma el informe de que este año, los traumatismos provocados por el tránsito siguen siendo un gran problema en materia de salud y una de las principales causas de muerte, lesiones e incapacidad en el mundo, con cerca de 1,2 millones de personas que pierden sus vidas y millones de otras que resultan heridas e incapacitadas. Esos traumatismos no sólo constituyen una importante preocupación en materia de salud sino que también son una amenaza a los avances tan arduamente conseguidos por muchos países en la esfera del desarrollo.

Se calcula que los costos anuales de los accidentes de tránsito en los países de ingresos bajos y medios se encuentran entre 65.000 millones y 100.000 millones de dólares, que es más que la cantidad total recibida en concepto de ayuda al desarrollo. Lo lamentable es que, tal como sugirió la OMS, esas trágicas lesiones producidas por el tránsito podrían haberse evitado y controlado en gran medida por medio de análisis y medidas preventivas racionales.

Viet Nam siempre ha estado entre los países que ocuparon una posición destacada cada vez que se planteó la cuestión de la seguridad vial. En virtud de su alta densidad de población, el rápido proceso de urbanización y las elevadas tasas de crecimiento económico, que tienen como resultado un veloz incremento en la cantidad de vehículos en circulación, la infraestructura de Viet Nam en materia de transporte no pudo desarrollarse en forma acorde.

El nivel de comprensión de los usuarios de las carreteras con respecto al cumplimiento con la legislación sobre seguridad vial sigue siendo bajo. Como consecuencia, la cantidad de accidentes de tránsito creció abruptamente. Las estadísticas oficiales indicaron que en 2007 hubo aproximadamente 15.000, lo que representa el 96% de los accidentes viales de todo tipo. La mayor parte de las muertes y lesiones se produce en personas de entre 15 y 49 años de edad, que

son el 56% de la población total y las más activas desde el punto de vista económico. Un estudio realizado sólo desde una perspectiva económica por el Banco Asiático de Desarrollo calculó que en 2002 y 2003, los accidentes de tránsito en Viet Nam le costaron al país cerca de 900 millones de dólares por año.

Profundamente consciente de las tremendas consecuencias de los accidentes de tránsito, en especial de los vínculos entre la seguridad vial y el desarrollo sostenible, el Gobierno de Viet Nam ha asignado gran importancia y suma prioridad a la cuestión de la seguridad vial. El Plan Estratégico Nacional para el Mejoramiento de la Seguridad Vial 2001-2010 fue diseñado para mejorar la infraestructura del transporte; elaborar un sistema jurídico para garantizar la seguridad vial; establecer una base de datos de accidentes de tránsito; realizar campañas de información, educación y comunicación; involucrar a todas las organizaciones gubernamentales y no gubernamentales, nacionales y locales, en la seguridad vial; crear un sistema de inspección de vehículos para verificar su seguridad; y poner en práctica medidas estrictas para la aplicación de la ley. Se ha implementado una serie de políticas y mecanismos para incentivar las mejores prácticas e imponer sanciones contra las violaciones. Se creó el Comité Nacional de Seguridad Vial como órgano gubernamental interinstitucional responsable de dirigir y coordinar la ejecución de los planes nacionales de seguridad vial entre diversos ministerios y localidades. El año pasado se celebró en Viet Nam la primera Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial con la realización de distintas actividades de información, educación y comunicación y la intensificación de la aplicación de la ley y de las normas de seguridad.

Todos esos esfuerzos combinados han producido algunos resultados iniciales positivos. Debido a la limitación en materia de tiempo, permítaseme darle a la Asamblea un solo ejemplo de esos resultados: la reducción en los niveles de traumas craneanos causados por accidentes que involucran a motocicletas, que constituyen el medio de transporte personal más popular en Viet Nam.

En octubre de 2005, Viet Nam tenía registrados alrededor de 16 millones de motocicletas, o sea aproximadamente una cada cinco personas. Ese mismo año, el 70% de los accidentes viales tuvo como protagonistas a motociclistas, en tanto que el 88% de las

mueres relacionadas con tales accidentes fue como consecuencia de traumatismos craneanos. Las estadísticas del Hospital Cho Ray, que es el más grande de la mayor y más poblada ciudad del país, Ho Chi Minh, indican que el 85% de sus pacientes relacionados con el tránsito fueron motociclistas y que cerca del 74% de las hospitalizaciones motivadas por accidentes viales se debió a heridas en la cabeza.

Por lo tanto, la seguridad para los motociclistas por medio del uso del casco ha sido considerada cuestión de máxima prioridad por el Gobierno vietnamita. Se han empleado todos los medios posibles, con inclusión de la educación, las campañas de publicidad y la aplicación de la ley, para incrementar los niveles de uso del casco. Se logró un verdadero adelanto cuando se aprobó la resolución número 32 del Gobierno, en virtud de la cual a partir del 15 de diciembre de 2007 es obligatorio el uso de casco en todos los caminos de Viet Nam. Los tres meses y medio que han transcurrido desde entonces representan muy poco tiempo, por lo que aún no tengo cifras concretas acerca del mejoramiento de la situación de seguridad vial. Sin embargo, como testigo del sorprendentemente estricto cumplimiento con esa resolución en todo el país, puedo asegurar a la Asamblea que es visible y considerable la menor tasa de mortalidad en ese tipo de accidentes de tránsito.

El crédito por todo eso corresponde a muchos: al Gobierno, con su voluntad política; al pueblo, con su mayor conciencia y un mejor sentido del cumplimiento con la ley; al sector privado, con su intervención incipiente pero enérgica; y a las organizaciones populares, con su participación innovadora y flexible.

Por último, pero no por ello menos importante, el elemento externo tiene un papel sumamente considerable que desempeñar. En los últimos años, hemos trabajado en estrecho contacto con muchos asociados internacionales —de los que recibimos una valiosa ayuda financiera y técnica—, entre ellos el Banco Mundial, el Banco Asiático de Desarrollo, la Agencia Sueca de Cooperación Internacional para el Desarrollo y la OMS, para nombrar unos pocos. Muchas organizaciones no gubernamentales y de la sociedad civil, que incluyen a la *Asia Injury Prevention Foundation*, *Handicap International*, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y sus sociedades miembros de Francia y los Estados Unidos, han tenido una activa intervención en Viet Nam, por medio de la cual nos han

brindado una cooperación y asistencia fructíferas. Tan solo en la campaña en pro de la utilización del casco, que acabo de mencionar, hemos tenido el beneficio de la colaboración orgánica de muchas organizaciones internacionales, en especial de la Iniciativa Mundial de Seguridad Vial y la *Asia Injury Prevention Foundation*, y también de personas en forma individual, como la estrella de cine Michelle Yeoh, Embajadora de Buena Voluntad de la Federación Internacional del Automóvil.

Permítaseme aprovechar esta oportunidad para expresar la profunda gratitud del Gobierno y el pueblo vietnamitas a la comunidad internacional por sus notables contribuciones a la solución de los problemas de tránsito en Viet Nam. En este sentido, deseamos manifestar también nuestro agradecimiento y apoyo al ofrecimiento del Gobierno de la Federación de Rusia de ser en 2009 anfitrión de la primera conferencia ministerial mundial sobre seguridad vial. Esperamos que ese importante acontecimiento brinde resultados prácticos positivos.

En cuanto al futuro, la seguridad vial ha de seguir siendo una cuestión preñada de enormes desafíos, que exigen esfuerzos sinérgicos mundiales. En Viet Nam estamos comprometidos a redoblar nuestros empeños en la elaboración y la aplicación eficiente de programas y planes de acción de seguridad vial. Para ello utilizaremos el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* y el proyecto de resolución sobre mejoramiento de la seguridad vial en el mundo que va a ser aprobado, según creo, por la Asamblea en su actual período de sesiones como marco dentro del cual se pueda alcanzar el objetivo de una reducción del 5% al 7% en la cantidad de muertes por accidentes de tránsito para 2010, tal como se esboza en la Decisión número 259 que nuestro Primer Ministro firmó a comienzos de este mes, el 4 de marzo de 2008. Una vez más expresamos la sincera esperanza de que Viet Nam continúe recibiendo la cooperación y asistencia de la comunidad internacional que tanto necesita.

Sra. Sahussarungsi (Tailandia) (*habla en inglés*): Deseo sumarme a los representantes que me han precedido en el uso de la palabra para expresar el agradecimiento de mi delegación al Presidente por haber señalado a la atención de la Asamblea General, en su sexagésimo segundo período de sesiones, la trascendental cuestión de la seguridad vial en el mundo. Felicito a Omán por su inveterada dedicación a dicha cuestión. Mi delegación también manifiesta su

reconocimiento al Gobierno de la Federación de Rusia por su ofrecimiento de ser anfitrión de la primera conferencia mundial de alto nivel sobre seguridad vial, que se ha de realizar en 2009. Esa próxima conferencia de alto nivel ha de incrementar el nivel de atención y de conciencia de la comunidad internacional con respecto a la crisis de seguridad vial en el mundo. Esto es correcto, por cuanto cada año mueren más de 1.2 millones de personas y 50 millones resultan heridas en los caminos del mundo.

Mi delegación cree firmemente que a pesar de la índole devastadora de esta epidemia mundial, que mata gente en una escala comparable a la de la malaria y la tuberculosis, pueden prevenirse y reducirse las muertes y lesiones causadas por el tránsito por medio de esfuerzos vigorosos y sostenidos de todos los interesados en los planos nacional e internacional.

Las colisiones viales son ahora la principal causa de muerte en el mundo para niños y jóvenes de entre 10 y 24 años de edad. Es alarmante que más de la mitad de las víctimas provocadas por el tránsito en el mundo se encuentre en el grupo de los 15 a los 44 años, que es el más importante en términos de generación de ingresos y crianza de los hijos. El *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito* de 2004 pronosticó que para 2020, la tasa de mortalidad por accidentes viales en países de bajos y medios ingresos se incrementará en un 80% si nada sustancial se hace. Los efectos multiplicadores de las muertes y lesiones provocadas por el tránsito pueden ser desastrosos y plantear graves amenazas en términos de pérdidas familiares, recursos humanos y perjuicios económicos y sociales para los países en su conjunto. Para muchos países en desarrollo, la carga económica resultante de esa crisis asciende de 1% a 2% del producto interno bruto por año. Se calcula que en los países de ingresos bajos y medios, el costo anual de los accidentes de tránsito se encuentra entre 65.000 y 100.000 millones de dólares. De ninguna manera eso es insignificante, por cuanto tales costos económicos podrían tener repercusiones negativas sobre los esfuerzos de desarrollo económico y social de muchos países.

A ese respecto, encomio a la Organización Mundial de la Salud (OMS) por su papel como coordinador de las cuestiones relativas a la seguridad vial dentro del sistema de las Naciones Unidas. El informe del Secretario General que figura en el documento A/62/257, preparado por la OMS, capta

bien los progresos alcanzados en el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo en diversos aspectos, sobre todo en lo que se refiere a la colaboración entre las comisiones regionales de las Naciones Unidas, otros organismos de las Naciones Unidas y asociados internacionales para poner en práctica las resoluciones 58/289 y 60/5 de la Asamblea General, así como las recomendaciones contenidas en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. Otras acciones importantes y útiles incluyen el lanzamiento de numerosas campañas de toma de conciencia, la realización de actividades de promoción y la elaboración de guías de buena práctica sobre recopilación de información e investigación en materia de lesiones provocadas por el tránsito. La participación de los interesados y las medidas que puedan tomar han de propiciar un gran éxito en nuestros empeños por superar la crisis de seguridad vial en el mundo.

Tailandia atribuye gran importancia a la cuestión de la seguridad vial y todos los días presencia la pérdida de vidas preciosas. En 2003, los accidentes viales en Tailandia provocaron 14.012 muertos y 79.692 heridos. La mayor cantidad de víctimas se produjo durante las festividades de año nuevo, en enero, y durante Songkran, que es la tradicional celebración del año nuevo tailandés, en abril. La mayoría de los heridos son motociclistas. Alrededor del 30% de los accidentes de tránsito está relacionado con el alcohol. Por consiguiente, la cuestión de la seguridad vial ocupa un lugar destacado en nuestro programa nacional. En 2003 se creó el Centro de Operaciones de Seguridad Vial, dirigido por el Primer Ministro Adjunto, como organismo encargado de fiscalizar y coordinar los esfuerzos que realizan diversos sectores en materia de seguridad vial de manera integrada, a fin de prevenir y reducir los accidentes de tránsito y mejorar las normas pertinentes por medio de la aplicación de la estrategia nacional de Tailandia sobre seguridad vial.

La estrategia comprende cinco elementos: primero, la aplicación de la ley; segundo, la ingeniería enfocada sobre el mejoramiento de las condiciones viales; tercero, la información y participación educativas; cuarto, los servicios de emergencia médica; y quinto, la evaluación. El Centro también proyecta y pone en práctica el plan de acción y promueve la cooperación de los organismos de Gobierno, las organizaciones privadas, las organizaciones no gubernamentales y la sociedad civil. Entre las

actividades fructíferas se encuentran la campaña “No Beba y Maneje” y otras tendientes a alentar el uso del casco, imponer la obligación de utilizar el cinturón de seguridad y de respetar los límites de velocidad, y atraer la participación de la comunidad en la educación y la conciencia públicas. Por medio de los incesantes esfuerzos de todas las partes, la cantidad de muertes por año derivadas de lesiones provocadas por el tránsito descendió de 14.012 en 2003 a 12.492 en 2007, en tanto que el número de víctimas durante la festividad de Songkran se redujo en forma drástica de 848 muertos y 52.058 heridos a sólo 361 muertos y 4.805 heridos en 2007.

Tailandia cree que la cooperación regional e internacional en la esfera de la seguridad vial en el mundo puede contribuir en gran medida al éxito de nuestra causa común. Por esa razón, Tailandia ha participado en muchos foros y aplicado sus recomendaciones, con inclusión de las resoluciones de las Naciones Unidas, el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, la declaración ministerial sobre el mejoramiento de la seguridad vial en Asia y el Pacífico, como también la declaración ministerial de Phnom Penh sobre la seguridad vial en los países de la Asociación de Naciones del Asia Sudoriental (ASEAN).

Tailandia proclamó 2004 como el Año de la Seguridad Vial y organizó diversas actividades para complementar la campaña de seguridad vial en el mundo de la OMS. En abril de 2007, Tailandia organizó la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial, que se concentró sobre los jóvenes que utilizan carreteras. Además, el 25 de abril de 2007, Tailandia se unió a otros miembros del Diálogo para la Cooperación en Asia en la celebración del Día de la Seguridad Vial, que también complementó la campaña de la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial. En el ámbito regional, la ASEAN ha elaborado la Estrategia y Plan de Acción de Seguridad Vial Regional de la ASEAN (2005-2010), que ha de fortalecer la cooperación en la región y promover el uso más seguro de las carreteras.

Para muchos países, la falta de recursos financieros es un gran obstáculo para sus empeños por incrementar la seguridad vial. La movilización de recursos es un desafío que exige una mayor atención de la comunidad internacional. En ese sentido, Tailandia acoge con beneplácito que el Banco Mundial haya

creado en 2006 el Servicio Mundial para la Seguridad Vial, que ya ha recibido fondos de muchas fuentes para apoyar la concreción de la seguridad vial.

Para concluir, si bien la seguridad vial en el mundo sigue constituyendo un reto, se ha logrado un progreso considerable en los planos nacional e internacional. Es una cuestión de salud pública y desarrollo, de manera que se requieren esfuerzos concertados de todos los sectores de la sociedad y de la comunidad mundial en su conjunto para enfrentar el problema y ayudar a lograr que los caminos sean más seguros para todos.

Sr. Nikitov (Ucrania) (*habla en inglés*): Para comenzar, mi país desea adherir a la declaración hecha anteriormente por la delegación de Eslovenia en nombre de la Unión Europea.

Queremos agradecer a la Secretaría el informe del Secretario General presentado en virtud del tema 46 del programa, “Crisis de seguridad vial en el mundo”, que proporciona una actualización del estado en que se encuentra la aplicación de las recomendaciones hechas en la resolución 60/5 de la Asamblea General sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo.

Ucrania espera que el trabajo conjunto de promoción que recientemente se ha hecho en el ámbito internacional haya servido para acrecentar la conciencia en torno a la seguridad vial en los planos nacional e internacional.

El rápido desarrollo industrial, que se basa sobre el progreso en la tecnología, es una característica de la evolución que el mundo ha observado en los últimos decenios. Indudablemente, el avance de la industria metalmecánica es también una característica del desarrollo mundial. Como consecuencia, las existencias de automóviles en el mundo crecen en forma constante.

Las consecuencias positivas de este proceso sobre el avance de la sociedad son indiscutibles. No obstante, también implican un grado considerable de peligro. A medida que se intensifica el uso de diferentes medios de transporte, se incrementan las posibilidades de pérdidas humanas y materiales debido a accidentes.

Las muertes causadas por accidentes de auto y las lesiones provocadas por el tránsito constituyen una importante y creciente amenaza a la salud de la población del mundo. Hasta ahora, la seguridad vial no ha formado parte de los objetivos de desarrollo del

Milenio ni de la Declaración del Milenio y con frecuencia no se la ha incluido en los programas de desarrollo económico sostenible.

Existen obstáculos obvios para lograr y mantener regímenes de seguridad vial. La escasa capacidad técnica de muchos países y la falta de especialistas calificados en esta esfera retrasan la elaboración y aplicación de estrategias y programas eficaces con respecto a la seguridad vial. Como consecuencia de ello, a menudo los problemas mundiales vinculados con esta cuestión no constituyen una prioridad para las políticas nacionales o regionales en materia de salud pública. Las limitadas inversiones en la infraestructura vial también contribuyen al aumento de la cantidad de muertes y lesiones provocadas por accidentes de tránsito.

Por lo tanto, pedimos a todas las partes interesadas que aceleren la ayuda técnica y financiera para fortalecer y mejorar la cooperación en la esfera de la seguridad vial, teniendo en cuenta las necesidades de aquellos que se encuentran en mayor riesgo. El desarrollo de una infraestructura vial sólida puede asegurar también más oportunidades de empleo, capacitación del personal y mejoramiento de la salud pública y ha de incrementar el nivel de la inversión extranjera en la economía.

Con referencia a mi país, Ucrania enfrenta los muchos desafíos y amenazas de la crisis de seguridad vial en el mundo. Recientemente hemos observado un considerable aumento en las lesiones provocadas por el tránsito como consecuencia de accidentes viales. Deseo informar a la Asamblea que en respuesta a esta amenaza, el Presidente de Ucrania, Sr. Victor Yushchenko, y el Gobierno de mi país han comenzado a elaborar legislación tendiente a reducir al mínimo la cantidad de accidentes de tránsito y disminuir las lesiones y la pérdida de vidas humanas.

No hemos de escatimar esfuerzos para incrementar el nivel de responsabilidad en el caso de violaciones a las normas y los reglamentos de tránsito e implantar un eficaz sistema estatal para el mejoramiento de la seguridad vial. A este respecto, Ucrania acoge con beneplácito las disposiciones pertinentes del proyecto de resolución que consideramos (A/62/L.43), y como uno de sus autores esperamos que se lo aplique en forma eficaz, sobre todo en el ámbito de las comisiones regionales de las Naciones Unidas.

Sr. Sen (India) (*habla en inglés*): Agradecemos al Secretario General la nota por la que transmite el amplio y útil informe de la Organización Mundial de la Salud (OMS) sobre la crisis de seguridad vial en el mundo (A/62/257), preparado de conformidad con la resolución 60/5, de 26 de octubre de 2005. También queremos expresar nuestro reconocimiento a la delegación de Omán por sus continuos esfuerzos en apoyo de este tema del programa.

La India atribuye gran importancia al tratamiento del problema de la seguridad vial en el mundo. Nuestro país tiene una de las redes viales más extensas del mundo, que abarca más de 3,3 millones de kilómetros. El tránsito se ha incrementado en más del 10% por año desde el comienzo del siglo. Además, la proporción de la circulación vial en el tránsito total ha aumentado en forma constante; en la actualidad, el 65% del transporte de mercaderías y el 86% del movimiento de pasajeros se hace por carretera. El problema se agrava por el hecho de que por nuestras rutas nacionales, que constituyen sólo alrededor del 2% de la red vial, se desplaza el 40% del tránsito total, lo que da por resultado una alta densidad de tránsito.

La India es consciente también de las graves repercusiones que los accidentes de tránsito tienen sobre el desarrollo y la salud nacional. Nuestro país ha trabajado en forma activa para acrecentar la seguridad vial y reducir las consecuencias adversas de los accidentes viales. Tal como recomienda el informe de la OMS, la India ya cuenta con un organismo dedicado a las cuestiones de la seguridad vial. Al Departamento de Transporte Vial y Caminos de la India se le ha confiado la responsabilidad de formular políticas de seguridad vial. Elabora normas en la materia bajo la forma de una política nacional de seguridad vial y prepara y aplica el respectivo plan anual. Además, reúne, recopila y analiza las estadísticas sobre accidentes de tránsito y toma medidas para desarrollar una cultura de la seguridad vial en el país mediante la organización de diversas campañas de toma de conciencia en colaboración con la sociedad civil.

La India cree que la seguridad vial tiene tres aspectos —la ingeniería, la aplicación de las normas y la educación— y toma medidas con respecto a todos ellos. Se creó un Comité especial sobre seguridad vial y gestión del tránsito, cuyo informe se está analizando. La India se ha adherido al Acuerdo de 1998 del Foro Mundial para la Armonización de los Reglamentos sobre Vehículos con el propósito de adoptar las mejores

prácticas internacionales en materia de normas de seguridad para los automotores. En muchas partes del país se emiten actualmente licencias para conducir y certificados de registro de vehículos “inteligentes”. Se están revisando y actualizando las leyes y normas antiguas.

En forma periódica se organizan amplias campañas destinadas a fomentar la conciencia pública, en las que intervienen organizaciones no gubernamentales y otros interesados. Todos los años se celebra una Semana de la Seguridad Vial: la última — la decimonovena— tuvo lugar recientemente, del 1° al 7 de enero de 2008, bajo el lema “*¡Drive to care! ¡Not to dare!*”. Anualmente se otorgan premios a las instituciones y personas que hayan realizado una tarea meritoria en la esfera de la seguridad vial.

Si bien las autoridades locales y nacionales pueden encarar de mejor manera muchas de las cuestiones relativas al mejoramiento de la seguridad vial y los esfuerzos por reducir las lesiones provocadas por el tránsito, el informe de la OMS pone de relieve correctamente la importancia de que se facilite la cooperación internacional a este respecto. Los países en desarrollo son los más afectados por los accidentes viales, por lo que no se puede exagerar la necesidad imperiosa de una mayor cooperación internacional para ayudar a esos países a enfrentar en forma eficiente las cuestiones relativas a la seguridad vial.

Cuestiones tales como el fomento de la capacidad, la asistencia técnica, el intercambio de las mejores prácticas, la promoción y el incremento de la conciencia, son algunas de las esferas en las cuales se requiere una mayor cooperación, tomando en cuenta las necesidades de los países en desarrollo. En este sentido, encomiamos los empeños de la OMS y de las comisiones regionales de las Naciones Unidas, sobre todo de la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico.

También es fundamental la movilización de recursos financieros para colaborar en los esfuerzos de los países en desarrollo. Si bien en el informe de la OMS se señala que existen algunos servicios de financiación, estos no guardan relación con la magnitud del problema, por lo que resulta necesario ampliarlos con urgencia, sobre todo en lo que se refiere al apoyo a los programas por países. También es preciso que reconozcamos el hecho de que no siempre es posible universalizar las normas que pueden haber

sido elaboradas en una región; por lo tanto, deben tenerse en cuenta las circunstancias específicas de las diversas partes del mundo.

En esta coyuntura, apoyamos decididamente el pedido de que se realice una conferencia internacional sobre la seguridad vial en el mundo bajo los auspicios de las Naciones Unidas, con el propósito de intensificar la cooperación internacional en esta importante esfera. Acogemos con sumo beneplácito la iniciativa del Gobierno de la Federación de Rusia —al que agradecemos por ello— de ser anfitrión de la primera conferencia ministerial mundial de alto nivel sobre la seguridad vial, a realizarse en 2009, y financiarla. Esperamos que esta iniciativa proporcione el impulso necesario para que en el futuro se celebre una conferencia de las Naciones Unidas sobre la seguridad vial en el mundo.

Antes de concluir, deseo expresar nuestra satisfacción por el hecho de que el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial esté “haciendo lo que dice” al mejorar la seguridad de la flota de las organizaciones que participan en este Grupo, con inclusión de las Naciones Unidas. Se trata de un enfoque innovador, que tal vez podría ser adoptado por las grandes empresas.

Sra. Aitimova (Kazajstán) (*habla en inglés*): Estamos muy agradecidos por esta oportunidad de añadir nuestra voz al debate de hoy sobre este tema muy especial y fundamental. Para comenzar, agradezco al Secretario General por transmitir el informe que figura en el documento A/62/257, sobre la cuestión de la seguridad vial en el mundo. También queremos encomiar los esfuerzos realizados por las Misiones Permanentes de Omán y de la Federación de Rusia en la preparación del proyecto de resolución (A/62/L.43) relativo al mismo tema. Mucho aprecia mi país la oportunidad que se nos brinda para que nos sumemos a la lista de autores del proyecto.

Nos preocupa que el número de muertos y heridos en accidentes de tránsito se están incrementando en muchos países y comprende a personas que pertenecen a los grupos más productivos en razón de su edad. Las estadísticas demuestran que anualmente hay más de 1 millón de muertos y 50 millones de heridos como consecuencia de accidentes de tránsito, lo que nos llevó a encarar este problema en el plano internacional junto con cuestiones tales como la pandemia del VIH/SIDA y las víctimas de los conflictos armados. No obstante, a

pesar de las estadísticas ominosas, existe una solución para este problema. Muchos países lo han superado exitosamente mediante la asignación de mayores recursos para el mejoramiento de la infraestructura. Algunas intervenciones requieren sólo el compromiso gubernamental, como la promulgación de la legislación pertinente relativa a la responsabilidad personal en la conducción segura.

Kazajstán comparte plenamente la preocupación mundial acerca de la crisis de seguridad vial. Acogemos con beneplácito el proyecto de resolución que considera la Asamblea, que ha de sentar las bases para nuevas medidas concertadas de la comunidad internacional tendientes a reducir la tasa de mortalidad en los caminos.

Nuestras estadísticas nacionales más recientes son alarmantes. En 2007, casi 24.000 personas fueron víctimas de accidentes de tránsito. Casi 4.500 personas murieron y alrededor de 19.000 resultaron heridas. Los cinco factores de riesgo a los que se hace referencia en el proyecto de resolución contribuyeron a esas terribles estadísticas. Nuestro vasto territorio, la poca población y la despereja distribución de los asentamientos —que hace que el mantenimiento de la infraestructura sea increíblemente costoso— constituyen aspectos negativos adicionales.

No obstante, en su mensaje anual al pueblo de Kazajstán, el Presidente Nursultan Nazarbayev indicó que el desarrollo de la infraestructura vial y la introducción de normas de tránsito mundiales constituirían objetivos prioritarios. El Gobierno de Kazajstán aprobó recientemente una estrategia nacional de transporte para el período 2006-2015, que incluye una asignación presupuestaria de 26.000 millones de dólares para mejorar la infraestructura vial.

También estamos tomando algunas medidas para combatir las consecuencias negativas de los accidentes de tránsito. Actualmente, el Parlamento de Kazajstán está revisando legislación tendiente a incrementar la responsabilidad en caso de conducción peligrosa y mejorar el sistema de atención de emergencia. Además, nuestro país ha establecido asociaciones con entidades tales como la Organización para la Seguridad y la Cooperación en Europa y la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa. Esas asociaciones nos permiten conocer las experiencias exitosas y las mejores prácticas.

Deseamos expresar nuestro apoyo total al proyecto de resolución, cuyas disposiciones son acordes con el compromiso de Kazajstán de hacer de la seguridad vial un elemento que contribuya al desarrollo sostenible de nuestro país. También acogemos con beneplácito la decisión de la Federación de Rusia de ser anfitrión de la primera conferencia ministerial mundial de alto nivel sobre seguridad vial y de proporcionar el apoyo financiero necesario para su realización.

Sra. Carter-Foster (Estados Unidos de América) (*habla en inglés*): Cada año, en los caminos del mundo mueren 1,2 millones de personas —más de 3.000 por día, que es una cantidad de víctimas comparable a la que provocan la malaria o la tuberculosis— y de 30 a 50 millones quedan heridas o incapacitadas. Muchas de esas muertes e incapacidades se producen en los países en desarrollo, donde las pérdidas se cobran una parte considerable de los ingresos familiares y nacionales, reducen el producto interno bruto en 1% o más y superan a los fondos recibidos en concepto de ayuda al desarrollo.

Las pérdidas debidas a las lesiones provocadas por el tránsito son evitables. No debemos verlas como algo natural ni aceptar que los accidentes viales y los costos asociados en términos de vidas humanas son el precio que pagamos por la movilidad o por el crecimiento económico y el desarrollo. Según el lema de la Semana Mundial de las Naciones Unidas sobre la Seguridad Vial de 2007, “La seguridad vial no es accidental”.

Los Estados Unidos apoyan este proyecto de resolución (A/62/L.43), en el que se solicita la realización de una conferencia ministerial sobre la seguridad vial en el mundo para elevar el nivel de conciencia general y plantear la cuestión de las muertes y lesiones provocadas por accidentes de tránsito y sus costos conexos en un diálogo internacional sobre las medidas concretas que todas las naciones pueden tomar para reducir al mínimo este flagelo en el mundo entero. Nuestra nación ya ha hecho mucho en apoyo de las recomendaciones contenidas en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*, y seguiremos haciendo más.

Mucho de lo que hemos aprendido con el correr de los años, en términos de avances humanos y tecnológicos, nos ha permitido reducir las lesiones y muertes provocadas por el tránsito. No obstante, en los

caminos de nuestra nación se pierden 43.000 vidas cada año. Por medio de esos avances humanos y tecnológicos, hemos aprendido mucho acerca de estrategias eficaces para prevenir colisiones y reducir la cantidad de lesiones y muertes causadas por el tránsito. Estamos dispuestos a compartir esos conocimientos con los demás, que podrían obtener beneficios de nuestras experiencias en los Estados Unidos y el mundo.

Los progresos en la reducción de la cantidad de muertos en accidentes de tránsito no se han de lograr fácil o rápidamente. Los Estados Unidos han tardado decenios en detener el aumento en el número de muertes en automotores, que alcanzó el máximo a fines de la década de 1960. Llevó tiempo construir caminos y autos más seguros y educar y capacitar a los conductores y peatones. Distintos organismos del Gobierno de los Estados Unidos, como la Administración Nacional de Seguridad Vial, los Centros para el Control y la Prevención de Enfermedades y, más recientemente, el Departamento de Estado, trabajan para acelerar el progreso de los esfuerzos en la esfera de la seguridad vial en el mundo. Además, los empeños que se llevan a cabo fuera del ámbito del Gobierno, que quedan ejemplificados en la labor activa y apasionada de organizaciones no gubernamentales, han coadyuvado a incrementar el apoyo para esta cuestión.

La seguridad vial tiene repercusiones sobre la salud, el comercio y el transporte. Es una cuestión importante para el desarrollo económico y también una preocupación mundial. Una conferencia ministerial pondría en marcha la colaboración que necesitan los gobiernos, junto con la comunidad internacional y los asociados de los sectores no gubernamental y privado, para reducir las muertes y lesiones en las rutas. Bajo la dirección de la Organización Mundial de la Salud —en estrecho contacto con los ministerios nacionales de salud, transporte, educación y otros, al igual que con el sector privado— y trabajando en forma cooperativa, podemos lograr un éxito mayor, que ha de medirse por los miles de vidas salvadas.

Sr. Zinsou (Benin) (*habla en francés*): Para comenzar, deseo agradecer al Presidente la convocación de esta reunión sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo para considerar el muy detallado informe (A/62/257) transmitido por el Secretario General. Esta es una cuestión importante que afecta la vida de la gente en todos los países del

mundo. El tránsito crea peligros, sobre todo los accidentes y las lesiones resultantes.

En Benin, el estado de la infraestructura del transporte, en especial los caminos, provoca un rápido desgaste de los vehículos. Las señales viales defectuosas e inadecuadas y la ausencia de cumplimiento con los estándares técnicos en vehículos a menudo arruinados, junto con la falta de respeto por las normas de tránsito fundamentales debido a la indisciplina y la conducta peligrosa de los usuarios, incrementan los riesgos de una falla humana. Además, los ingresos inadecuados llevan al uso excesivo y el pobre mantenimiento de los vehículos. Esos son algunos de los factores que aumentan considerablemente el riesgo de accidentes graves en los países del Sur, como Benin.

Además, las posibilidades de sobrevivir a un accidente de auto grave, que requiera una intervención urgente, son casi nulas en algunos países como el mío. Eso se debe en especial a la distancia a los hospitales, la ausencia de mecanismos de respuesta rápida sobre el terreno, la falta de personal calificado y muchas otras circunstancias agravantes, que se combinan para sellar el destino de las víctimas de accidentes viales.

El tránsito en las carreteras interestatales impone una pesada carga a aquellos que viven a lo largo de ellas. Innumerables vidas han sido destrozadas por la interminable corriente de vehículos.

El mejoramiento de la movilidad de personas y mercaderías es un elemento fundamental de nuestra estrategia nacional de crecimiento para la reducción de la pobreza, que fue adoptada por el Gobierno de Benin en abril pasado y que incluye una estrategia nacional para el mejoramiento de la seguridad vial. El Gobierno se propone asegurar el mantenimiento adecuado de la red caminera existente, pero también mejorar la gestión de la seguridad vial y la protección contra los daños causados por el tránsito, teniendo en cuenta el ruido, la contaminación del aire y el riesgo físico para los usuarios. También tratamos de fortalecer la gestión ambiental y la seguridad vial mediante un mayor control de los comportamientos peligrosos.

Sólo puede acogerse con beneplácito la atención que el Grupo de las Naciones Unidas para el Desarrollo otorga al mejoramiento de la seguridad vial. Esa es una esfera en la cual la cooperación entre los sectores del transporte, la salud y la seguridad puede contribuir de manera eficaz a reducir los riesgos que enfrentan los

usuarios de carreteras y promover la prevención de accidentes y lesiones, como también el tratamiento de los heridos, en caso de ser necesario.

Más allá de las actividades tendientes a incrementar la conciencia vial, debe prestarse una atención especial a la promoción de las inversiones necesarias para mejorar la infraestructura de transporte y fortalecer las capacidades del sector de la salud para ocuparse de los servicios de emergencia y el tratamiento de las lesiones. Resulta claro que la aplicación por los servicios de seguridad de una estricta política de control del tránsito es de fundamental importancia en los países en desarrollo como Benin.

A este respecto, acogemos con beneplácito el hecho de que el Banco Mundial haya creado el Servicio Mundial para la Seguridad Vial, cuyo objetivo es reducir la cantidad de muertos y heridos provocados por accidentes de tránsito en países de ingresos bajos y medios, como el mío. Celebramos los esfuerzos de los países por contribuir a este Servicio e invitamos a aquellos que tienen industria automotriz a hacer aportes periódicos.

La cuestión de la financiación de este Servicio debe ser analizada como un tema fundamental en la conferencia de alto nivel sobre seguridad vial. Sería importante que se prestase una atención especial al tránsito en los países en desarrollo como parte de un enfoque integrado para determinar estrategias eficaces orientadas a la promoción de la seguridad vial. De igual importancia sería definir los mecanismos funcionales para movilizar los recursos requeridos para la puesta en práctica de esas estrategias.

Mi delegación adhiere al proyecto de resolución que considera la Asamblea. Confiamos en que su aprobación y aplicación nos permitan asegurar la preparación adecuada y el éxito de la conferencia mundial cuya realización está prevista en Moscú, en 2009.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Tiene la palabra el observador de la Santa Sede.

Sr. Swanepoel (Santa Sede) (*habla en inglés*): Queremos agradecer a la delegación de Omán el destacado papel que ha desempeñado con respecto a esta importante cuestión y a la Federación de Rusia el generoso ofrecimiento de ser el año próximo el anfitrión de una reunión de alto nivel sobre seguridad vial.

La movilidad de las personas y el transporte de mercaderías se remontan a los más antiguos períodos de la historia humana. El advenimiento de nuevas tecnologías ha motivado un constante crecimiento en el movimiento nacional e internacional de personas y mercaderías. En el núcleo de este fenómeno se encuentra el ser humano, para el que —como criatura inherentemente social— los caminos y los vehículos no son simplemente medios para el transporte de bienes sino un elemento fundamental para promover una mayor interacción social más allá de las fronteras.

En la actualidad, la seguridad vial tiene repercusiones no sólo sobre los pueblos del mundo desarrollado; abarca a todos, independientemente de la ubicación geográfica o la situación económica. Desgraciadamente, este crecimiento mundial en el movimiento ha sido acompañado por un lamentable incremento en los accidentes relacionados con vehículos, que provocan daños a la propiedad, lesiones y muertes. El hecho de que más de 3.000 personas mueran cada día y que aproximadamente cada seis segundos se produzca una lesión relacionada con el tránsito demuestra que la necesidad de una mayor seguridad vial se ha convertido en un motivo de preocupación internacional.

Esta cuestión requiere que las autoridades locales, nacionales e internacionales adopten medidas que se anticipen a los problemas en materia de seguridad vial, a fin de que el crecimiento de la movilidad humana no tenga lugar a expensas de la propia vida. Tales medidas sólo pueden ser eficaces si están respaldadas por el necesario capital político, social y económico.

Si bien las medidas técnicas son necesarias para abordar el tema de la seguridad vial, también debe prestarse atención al elemento humano. Las personas son propensas a culpar a la infraestructura, el equipamiento o las condiciones viales deficientes por los accidentes de tránsito. Sin embargo, una enorme mayoría de accidentes y muertes vehiculares está directamente relacionada con el comportamiento del conductor, como el exceso de velocidad, el manejo agresivo, la conducción bajo la influencia del alcohol o drogas y diversas formas de distracción.

Además, no sólo los conductores sino también los peatones deben respetar las normas de seguridad vial y tener la preocupación y el cuidado debido por los demás en las rutas.

Tanto en 1956 como recientemente, en el documento del año pasado sobre seguridad vial, la Santa Sede ha procurado de manera constante educar a los conductores y otros usuarios de carreteras con respecto a sus obligaciones y responsabilidades morales, pidiéndoles que respeten las normas de tránsito, observen los límites de velocidad, usen el cinturón de seguridad, eviten el alcohol y, de hecho, tomen todas las precauciones en materia de seguridad vial.

Mi delegación acoge con beneplácito la aprobación de este proyecto de resolución y aguarda con interés la realización de nuevos debates sobre el tema. Ofrecemos la seguridad del permanente compromiso de la Santa Sede para ayudar a mejorar la seguridad vial en el mundo.

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

Sr. Schulz (Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja) (*habla en inglés*): Han transcurrido diez años desde que la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja dedicó un capítulo especial de su Informe Mundial sobre Desastres, que se publica todos los años, a la seguridad vial. Esa fue la primera advertencia internacional, la primera vez en que alguien les dijo a las naciones del mundo: sean conscientes, estamos enfrentando una nueva e importante crisis de salud pública que muy rápidamente asumirá las proporciones de un desastre, a menos que de inmediato se tomen medidas drásticas y coordinadas.

Hoy, en 2008, los accidentes de tránsito figuran, junto con la tuberculosis y la malaria, como los mayores asesinos en términos mundiales y son la principal causa de muerte entre las personas de 15 a 50 años de edad, sobre todo en los países de bajos y medios ingresos. Eso es a pesar del hecho de que las medidas más importantes que es necesario tomar son ampliamente conocidas. Hay libre acceso a ellas y pueden ser descargadas de Internet. Están enumeradas en el *Informe mundial sobre prevención de los traumatismos causados por el tránsito*. La pregunta, entonces, es: ¿por qué no se logran progresos que parecen indispensables?

Para comenzar, está el hecho de que la carencia de información fiable implica que se subestime en gran

medida la magnitud del problema y que, aparte de la tragedia humana, no se calculen en su mayor parte los costos para las sociedades y economías. No se trata sólo de caminos y vehículos nuevos; es fundamental también garantizar que en las carreteras se incorporen elementos de seguridad y que los usuarios se comporten de manera responsable. Todos los países que han logrado reducir la mortalidad vial lo han hecho mediante la aplicación de las medidas esbozadas en el informe mundial.

Esas son las medidas de emergencia, eficaces en cualquier contexto, que hemos establecido en la “Guía práctica de seguridad vial: Una guía para las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja”. Esa Guía práctica, a la que se hace referencia en el párrafo 19 del informe sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/62/257), ha de ayudar no sólo a las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja sino también a la sociedad civil en el trabajo que junto con los Gobiernos realiza para intensificar los esfuerzos tendientes a mejorar la seguridad vial. La guía fue elaborada en conjunto con la Asociación para la Seguridad Vial Mundial, que tiene su sede en la Secretaría de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, en Ginebra.

Esa Guía práctica es un instrumento para la acción. Brinda 20 recomendaciones claras y está a disposición del mundo en cuatro idiomas en el sitio de la Federación en Internet: www.ifrc.org. También reconoce y encomia los esfuerzos emprendidos por la familia de las Naciones Unidas para abordar el problema, en especial la creación del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, encabezado por la OMS, en el cual la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja también participa.

Tras esa publicación, estamos avanzando ahora —junto con la Asociación para la Seguridad Vial Mundial— hacia una segunda etapa, que comprende la realización de talleres regionales en todo el mundo. El primero tendrá lugar en Doha, a mediados de mayo de 2008. Eso ha de poner de relieve también el papel especial que las Sociedades Nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja pueden desempeñar como auxiliares de sus respectivas autoridades públicas.

La promoción internacional de la seguridad vial ha logrado buenos progresos desde 2004, y este debate es prueba de cierto éxito. No obstante, con raras excepciones, hasta ahora los países donantes no han incluido a la seguridad vial en sus estrategias internacionales de cooperación para el desarrollo, a pesar de que en el ámbito interno la consideran como una prioridad. Por cierto, queda mucho por cambiar en ese sentido.

Las Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja y sus millones de voluntarios son a menudo los primeros en llegar a la escena de un accidente vial y en ayudar a las víctimas. Como testigos, instamos a todos los Gobiernos a considerar con mucha seriedad la magnitud de este problema y asociarse para invertir la mortífera tendencia actual. Mucho encomiamos a la Sultanía de Omán por su iniciativa de redactar el proyecto de resolución de este año sobre la seguridad vial en el mundo y apreciamos y apoyamos plenamente la idea de realizar una conferencia interministerial mundial sobre ese tema, de la cual será anfitriona la Federación de Rusia el año próximo.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Hemos escuchado al último orador en el debate sobre este tema.

La Asamblea tomará ahora una decisión sobre el proyecto de resolución A/62/L.43, titulado "Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo".

Antes de ello, deseo anunciar que, desde su presentación, los siguientes países se han sumado a la lista de patrocinadores: el Afganistán, Andorra, Cabo Verde, China, Estonia, Kazajstán, México, Moldova, Montenegro, Rumania, Sri Lanka y Zambia.

Tiene la palabra el representante del Brasil.

Sr. Alves (Brasil) (*habla en inglés*): El Brasil desea sumarse a otras delegaciones para patrocinar también este importante proyecto de resolución.

El Presidente interino (*habla en inglés*): ¿Puedo considerar que la Asamblea decide aprobar el proyecto de resolución A/62/L.43?

Queda aprobado el proyecto de resolución (resolución 62/244).

El Presidente interino (*habla en inglés*): ¿Puedo considerar que la Asamblea General desea dar por concluida su consideración del tema 46 del programa?

Así queda acordado.

Se levanta la sesión a las 12.50 horas.