



Asamblea General

Sexagésimo sexto período de sesiones

106^a sesión plenaria

Jueves 19 de abril de 2012, a las 15.00 horas

Nueva York

Documentos oficiales

Presidente: Sr. Al-Nasser (Qatar)

En ausencia del Presidente, el Sr. Sajdik (Austria), Vicepresidente, ocupa la Presidencia.

Se abre la sesión a las 15.15 horas.

Tema 138 del programa (continuación)

Escala de cuotas para el prorrateo de los gastos de las Naciones Unidas
(A/66/668/Add.10)

El Presidente interino (*habla en inglés*): De conformidad con la práctica habitual, quisiera señalar a la atención de la Asamblea General el documento A/66/668/Add.10, en el cual el Secretario General informa al Presidente de la Asamblea General de que, en relación con su carta que figura en el documento A/66/668/Add.9, Dominica ha efectuado los pagos necesarios para reducir el monto de las cuotas que adeuda a un nivel inferior al especificado en el Artículo 19 de la Carta. ¿Puedo entender que la Asamblea General toma debida nota de la información contenida en ese documento?

Así queda acordado.

Tema 12 del programa (continuación)

Crisis de seguridad vial en el mundo

Nota del Secretario General (A/66/389)

Proyecto de resolución (A/66/L.43)

El Presidente interino (*habla en ruso*): Tiene ahora la palabra el representante de la Federación de Rusia para presentar el proyecto de resolución A/66/L.43.

Sr. Kiryanov (Federación de Rusia) (*habla en ruso*): La seguridad vial sigue siendo uno de los problemas más acuciantes para las grandes ciudades. El problema reviste igual importancia para las aldeas y los asentamientos urbanos. El reconocimiento por la comunidad internacional de la gravedad de la cuestión de la seguridad vial imprimió un gran impulso a las medidas activas adoptadas por los gobiernos nacionales, con el apoyo de las Naciones Unidas, otras organizaciones internacionales, el Banco Mundial y los bancos regionales de desarrollo a los niveles nacional, regional e internacional. La primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú hace tres años, aceleró considerablemente las actividades internacionales realizadas en ese ámbito. En la Declaración de Moscú, aprobada como documento final de la Conferencia, se pidió a los Estados Miembros que declararan el período de 2011 a 2020 como el Decenio de Acción para la Seguridad Vial. A ello siguió la aprobación de la resolución 64/255 el 2 de marzo de 2010, que se basó en esa iniciativa y dio lugar a una campaña de gran escala para estabilizar y reducir la tasa de letalidad mundial causada por los accidentes de tránsito.

Reiteramos nuestro compromiso de sumarnos a las actividades internacionales de lucha contra las lesiones y las muertes ocasionadas por los accidentes de 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 U-506. Dichas correcciones se publicarán después de finalizar el período de sesiones en un documento separado.

12-29936 (S)



Se ruega reciclar 

Estamos dispuestos a tomar medidas prácticas para mejorar la seguridad en las carreteras.

En estos momentos estamos trabajando mucho para elaborar un nuevo programa federal con el fin de mejorar la seguridad vial hasta el año 2020. Dicho programa tendrá carácter estratégico y estipulará la modernización de los instrumentos jurídicos y organizativos en dicho ámbito. Las medidas comprendidas en el marco del programa están encaminadas a prevenir la conducta peligrosa de los conductores, garantizar la seguridad vial para los niños, asegurar que los vehículos cumplen las normas técnicas adecuadas y desarrollar sistemas de gestión del tránsito para vehículos y peatones, así como de asistencia para las víctimas de accidentes de tránsito.

Este otoño se celebrará en San Petesburgo el cuarto congreso internacional sobre el tema “Seguridad vial para proteger la vida humana”, organizado por el Consejo de la Federación de la Asamblea Federal de la Federación de Rusia. Invitamos a las delegaciones de todos los países a participar en él.

Otorgamos gran importancia a la cooperación internacional, que desempeña un papel crucial en la esfera de las buenas prácticas de la seguridad vial y en la reducción de las lesiones causadas por accidentes de tránsito. Con tal fin, deseo presentar el proyecto de resolución A/66/L.43, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”. El texto de dicho proyecto de resolución se negoció aquí en Nueva York y goza de pleno consenso. Quisiéramos expresar nuestra gratitud a nuestros asociados por sus enmiendas y propuestas sustantivas y dar las gracias a las secretarías de la Organización Mundial de la Salud, la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa y otras organizaciones internacionales por la ayuda prestada. Observamos que el proyecto de resolución tiene 80 patrocinadores.

Permítaseme presentar brevemente las disposiciones básicas del proyecto de resolución. En el documento se expresa agradecimiento por las actividades incluidas en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, que están poniendo en marcha la Organización Mundial de la Salud, las comisiones regionales de las Naciones Unidas y el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial, en las cuales participa activamente como miembro la Federación de Rusia. En el proyecto de resolución se agradecen profundamente los esfuerzos de los Estados que han elaborado planes nacionales para poner en marcha el Plan Mundial. También se solicita a las comisiones regionales que sigan tomando medidas

para sensibilizar a la opinión pública sobre la seguridad vial. Quisiera poner de relieve que en el proyecto de resolución se exhorta a los Estados Miembros a tomar medidas en las esferas más importantes estipuladas en el Plan Mundial, a saber, la gestión de la seguridad vial, las vías de tránsito y movilidad más seguras, los vehículos seguros, los usuarios de las vías de tránsito bien capacitados y la respuesta rápida a los accidentes de tránsito.

Las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito son un grave problema para la salud mundial. Las medidas dirigidas a reducir las lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito adoptadas por las Naciones Unidas desde 2003 han producido resultados positivos. Durante los últimos años se ha observado una tendencia a la reducción del número de accidentes de tránsito en muchos países, incluidos los países de bajos y medianos ingresos. Mediante nuestros esfuerzos conjuntos por combatir las lesiones causadas por accidentes de tránsito a nivel nacional y mundial no solo se podrán salvar centenares de miles de vidas, sino que también se fomentará el progreso social y económico en el mundo, incluso en el contexto de la consecución de los Objetivos de Desarrollo del Milenio para 2015.

Exhorto a todas las delegaciones a apoyar el proyecto de resolución e invito a todos los Estados Miembros a convertirse en patrocinadores.

Sra. Al-Mughairy (Omán) (*habla en inglés*): Permítaseme, ante todo, expresar mi gratitud en nombre de mi país, el Sultanato de Omán, al Secretario General por su exhaustivo informe incluido en el documento A/66/389, en el que nos proporciona una descripción de las actividades llevadas a cabo y de los logros obtenidos por la comunidad que vela por la seguridad vial mundial en relación con los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, así como sobre las actividades de seguridad vial en curso en todo el mundo.

En el informe se describen los esfuerzos realizados para prevenir las numerosas lesiones causadas por accidentes de tránsito, entre los cuales se encuentran la celebración de la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial en la Federación de Rusia en noviembre de 2009 y la puesta en marcha del Decenio de Acción en mayo de 2011. En el informe del Secretario General también se incluyen recomendaciones útiles para los Estados Miembros acerca del modo de reducir las lesiones y las muertes causadas por accidentes de tránsito, tales como la adhesión a los instrumentos jurídicos internacionales sobre seguridad vial de las

Naciones Unidas y su aplicación, así como el desarrollo de capacidades a nivel nacional y local para supervisar y evaluar los proyectos de seguridad vial con el fin de promover la causa de la seguridad vial.

La Asamblea General decidió incluir por primera vez un tema sobre la seguridad vial en el programa del quincuagésimo quinto período de sesiones. En ese período de sesiones mi país presentó la resolución 57/309, titulada “Crisis de seguridad vial en el mundo”, durante la sesión plenaria celebrada el 22 de mayo de 2003. Me enorgullece referirme con humildad a la iniciativa emprendida por mi Gobierno, mediante la presidencia de mi predecesor de la Tercera Comisión en aquel entonces, al incluir un tema sobre seguridad vial en el programa de la Asamblea. También nos llena de orgullo nuestro papel precursor en el lanzamiento de la primera campaña internacional de la Asamblea General sobre seguridad vial encaminada a garantizar la seguridad de las carreteras para las generaciones venideras.

La presentación de la resolución por el Sultanato de Omán, que se aprobó por consenso, fue un primer paso, en el sentido de que en ella se solicitaba al Secretario General que redactara un informe acerca de la seguridad vial mundial para su examen por la Asamblea General en su quincuagésimo octavo período de sesiones. Hemos avanzado mucho desde entonces, y la Asamblea General ha celebrado muchas sesiones plenarias sobre la cuestión. La Organización Mundial de la Salud, el Banco Mundial y las comisiones económicas regionales han demostrado un verdadero liderazgo a la hora de sensibilizar a la opinión pública sobre esta importante cuestión. Se han celebrado reuniones a nivel ministerial para abordar los problemas de las lesiones causadas por accidentes de tránsito y construir carreteras más seguras, así como proporcionar apoyo técnico para la seguridad vial a nivel internacional, regional y nacional.

En los años transcurridos desde entonces, la Asamblea General aprobó diversas resoluciones sobre la crisis mundial de la seguridad vial y su mejoramiento, en respuesta a la determinación de la comunidad internacional de reducir las tasas de mortalidad causadas por los accidentes viales. Recientemente, la interacción entre los Estados en el ámbito de la seguridad vial se ha convertido en una prioridad de la cooperación internacional a nivel bilateral y multilateral, y se está convirtiendo en un elemento importante de los programas de las Naciones Unidas y de otras organizaciones internacionales.

Los datos de las Naciones Unidas demuestran que cada año alrededor de 1,2 millones de personas mueren

y millones de personas resultan lesionadas o discapacitadas como resultado de los accidentes de tránsito. Los costos económicos y sociales para las personas y sus familias son elevados, ya que ascienden a 518.000 millones de dólares anualmente. Teniendo en cuenta que los países en desarrollo representan 100.000 millones de dólares de ese total, urge promover la concienciación sobre los costos sociales y económicos de las lesiones causadas por los accidentes de tránsito. Esas lesiones pueden reducirse facilitando el intercambio de información y experiencia sobre las mejores prácticas de seguridad vial y formulando recomendaciones sobre la prevención, sobre todo en los países en desarrollo. En este sentido, exhortamos a que los países en desarrollo redoblen sus esfuerzos para fomentar la capacidad en la esfera de la seguridad vial y a que se incremente el apoyo financiero y técnico internacional. En este contexto, debemos felicitar a los organismos competentes de las Naciones Unidas y a otras organizaciones por los esfuerzos que despliegan para promover la seguridad vial.

Quisiera referirme a las medidas que ha adoptado el Gobierno de la Sultanía de Omán a nivel nacional, que incluyen las actividades de divulgación que lleva a cabo la Policía Real de Omán para aumentar la seguridad vial distribuyendo cerca de 1 millón de boletines anualmente para concientizar a la población en cada provincia de Omán y preparando películas sobre accidentes de tránsito, algunas de las cuales han recibido premios internacionales. Debo mencionar que el 11 de mayo mi país celebró la puesta en marcha de una estrategia nacional de seguridad vial, que coincide con el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020. En 2009, de conformidad con las exigencias internacionales y sus propias aspiraciones, Omán también creó un comité permanente encargado de administrar los programas de investigación en materia de accidentes de tránsito. También hemos creado una escuela de seguridad vial para niños, a fin de educar a la generación más joven sobre las normas de seguridad vial. En coordinación con el Ministerio de Educación, más de 6.000 estudiantes visitan la escuela cada año. A partir de 2010, año en el que se organizó un simposio sobre el tema, se designó el 18 de octubre como día anual de la seguridad vial.

La policía de Omán prosigue sus esfuerzos para promover la seguridad vial y recientemente inició un plan con arreglo al cual tres ómnibus, equipados con tecnología moderna, como computadoras y pantallas digitales, recorrerán todo el país para presentar programas de concienciación y dictar conferencias sobre la seguridad vial. Los ómnibus visitarán todas las provincias de

Omán a fin de contribuir a promover la concienciación entre todos los sectores de la sociedad. Para ayudar a garantizar la seguridad vial, el Director General de Tránsito de la Policía Real de Omán ha creado un instituto de seguridad vial y ha potenciado el papel de la policía para capacitar a los agentes de tránsito, los conductores de los medios de transporte público y los peatones. El Director General también ha trabajado para mejorar las normas de seguridad modernizando los centros de inspección técnica vehicular, equipándolos con tecnología moderna e instalando radares de control de la velocidad de alta calidad fijos y móviles. Desde su introducción, las infracciones de los límites de velocidad han disminuido considerablemente.

También se ha potenciado el papel de la unidad de ambulancias de la Policía Real de Omán. La policía, junto con otros organismos gubernamentales encargados de planificar y construir carreteras, ha participado en la modernización del diseño de las carreteras para contribuir a cumplir las normas y exigencias de seguridad internacionales y locales en las autopistas de Omán, que ahora abarcan un total de 56.361 kilómetros. El Director General de Tránsito ha creado un sitio web, que tiene por objetivo prestar servicios en todos los aspectos relacionados con la concienciación vial y responder a las preguntas del público, así como vigilar los accidentes de tránsito diariamente.

Para concluir, quisiera reafirmar que la declaración de Moscú, aprobada en 2009 en la primera Conferencia Ministerial Mundial sobre Seguridad Vial, celebrada en Moscú, y la proclamación del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 ponen de manifiesto claramente el compromiso de la comunidad internacional de mantener la seguridad vial como una cuestión prioritaria del programa político de las Naciones Unidas. No podemos ser flexibles en este sentido, porque cada año centenares de miles de vidas humanas están en peligro. Nos complace que en el proyecto de resolución que tenemos ante nosotros se reconozca el gran peligro que causa conducir en forma negligente, es decir, bajo la influencia del alcohol o de las drogas, a velocidad excesiva, escribiendo mensajes de texto o utilizando teléfonos móviles. Damos las gracias a la Federación de Rusia por haber presentado el proyecto de resolución titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, en el que la Asamblea alienta a los Estados Miembros que todavía no lo hayan hecho a que pasen a ser partes contratantes en los instrumentos jurídicos de las Naciones Unidas relativos a la seguridad vial y los apliquen, consideren la posibilidad de firmar y ratificar

la Convención sobre los derechos de las personas con discapacidad, nombren coordinadores nacionales para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, mejoren la legislación y los reglamentos sobre seguridad vial y hagan frente a los problemas de seguridad vial mediante la cooperación internacional.

Para que podamos intensificar los esfuerzos internacionales y trabajar de modo conjunto con miras a lograr nuestro objetivo común de salvar vidas y promover la interacción internacional en la esfera de la seguridad vial, me complace recomendar que la Asamblea General apruebe este proyecto de resolución.

Sr. Jónasson (Islandia) (*habla en inglés*): El 2 de marzo de 2010, la Asamblea General aprobó la resolución 64/255, en la que proclamó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, con el objetivo de estabilizar y reducir las tasas de mortalidad a causa de accidentes de tránsito en todo el mundo. En el proyecto de resolución que tenemos hoy ante nosotros (A/66/L.43) se complementa esa resolución con una serie de medidas importantes encaminadas a mejorar y fortalecer la recopilación de datos, aplicar nuevos programas de evaluación de vehículos automotores y mejorar los sistemas de gestión de carreteras.

La seguridad vial es un problema que comparten todos los Estados. Al tener un costo de aproximadamente 500.000 millones de dólares y causar 1,3 millones de muertes al año, cifra que se estima que ascenderá a cerca de 2 millones para 2020, es obvio que hay que impulsar la adopción de medidas.

En el contexto del Decenio de Acción para la Seguridad Vial, Islandia elabora un plan nacional para el Decenio a fin de complementar la actual estrategia nacional de seguridad vial para 2011-2022.

El plan de acción islandés se basa en cinco pilares de actividades nacionales que concuerdan con el Plan Mundial: gestión de la seguridad vial, vías de tránsito y movilidad más seguras, vehículos más seguros, usuarios de vías de tránsito más seguros y respuestas tras los accidentes, teniendo en cuenta la situación concreta de Islandia en materia de seguridad vial.

Se pueden conseguir resultados reales. En Islandia, durante el último decenio hemos logrado reducir a la mitad el número de muertos en accidentes de tránsito, de una media de 25 muertos al año de 2002 a 2006 a una media de 13 muertos de 2007 a 2011. Esa cifra convierte a Islandia en el país europeo con el menor número de víctimas mortales per capita y por vehículo.

También tenemos que ocuparnos de las personas que sobreviven pero quedan afectadas por lesiones graves. Quisiera referirme en particular a una lesión grave relacionada con los accidentes de tránsito sobre la que mi Gobierno está decidido a aumentar la sensibilización y el conocimiento, tanto a nivel nacional como a nivel internacional. Casi la mitad de personas con lesiones en la médula espinal las sufren a consecuencia de un accidente de tránsito. Se calcula que actualmente en el mundo entre 4 y 5 millones de personas sufren lesiones en la médula espinal y la mayoría de ellas tienen entre 20 y 40 años.

El Gobierno de Islandia ha apoyado al Instituto Islandés sobre Lesiones de la Médula Espinal en su trabajo por paliar el sufrimiento de las personas que tienen ese tipo de lesiones. El Instituto se propone recopilar información científica en una sola facultad de manera que médicos y científicos prominentes puedan disponer de ella para la investigación.

Esta iniciativa ha recibido apoyo del Consejo Nórdico, que ha accedido a crear un grupo de trabajo de médicos y científicos encargados de examinar las investigaciones y los métodos de tratamiento de las lesiones de la médula espinal en el ámbito nórdico y a nivel internacional, con el objetivo de formular recomendaciones para impulsar la labor en el ámbito del tratamiento.

Animamos a los Estados Miembros a que, en el marco de sus esfuerzos nacionales, adopten medidas similares para divulgar información sobre las lesiones graves causadas por accidentes de tránsito y maneras de tratarlas con más eficacia o incluso curarlas. Además, estamos dispuestos a compartir nuestros conocimientos con todos los interesados a través de la Dirección Nacional de Seguridad Vial y del Instituto Islandés sobre Lesiones de la Médula Espinal.

Por último, quisiéramos dar las gracias a Omán por incluir esta cuestión en el programa de trabajo de las Naciones Unidas y a la Federación de Rusia por continuar promoviendo los esfuerzos colectivos encaminados a garantizar la seguridad y atender las necesidades de todos los usuarios de vías de tránsito. Sabemos de primera mano que se pueden conseguir resultados reales para salvar vidas y paliar el sufrimiento de quienes tienen lesiones graves.

Sra. Dunlop (Brasil) (*habla en inglés*): Ante todo, quisiera felicitar al Presidente de la Asamblea General por haber convocado esta sesión tan importante.

La mortalidad y las lesiones graves provocadas por accidentes de tránsito se han convertido en uno de

los problemas de salud pública más apremiantes que afronta la comunidad internacional actualmente. En ese sentido, quisiera felicitar a la Misión Permanente de la Federación de Rusia por su iniciativa con respecto a esta cuestión y por haber presidido con éxito las negociaciones que desembocarán en la aprobación del proyecto de resolución A/66/L.43, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

Al Brasil le complace sumarse a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución y prestar todo su apoyo a la iniciativa.

También quisiera aprovechar la ocasión para señalar la presencia de dos miembros del Parlamento brasileño, Sres. Hugo Leal y Sebastião Bala Rocha, del Viceministro del Ministerio de Integración Nacional, Sr. Alexandre Garcia, y de una delegación compuesta por miembros del Senado, la administración pública y el ámbito académico del Brasil, todos los cuales se ocupan del tema y se interesan por un resultado positivo.

El miembro del Congreso Hugo Leal es Presidente del Frente Parlamentario en Defensa de la Seguridad Vial y autor de una ley nacional que tiene por objetivo limitar el consumo de alcohol por parte de los conductores de vehículos mediante una mayor aplicación de la ley y la ampliación de las sanciones penales impuestas a los infractores.

El transporte vial motorizado ha cambiado el panorama en la economía, el comercio, el empleo y la atención sanitaria y ha aportado beneficios a todos los países y sociedades del mundo. Actualmente, los alimentos y otros productos llegan a más mercados de manera más eficiente. El traslado de un paciente a un hospital se puede realizar con gran rapidez, de manera que se le pueda dar atención sanitaria urgente y salvar la vida. La asistencia de socorro se puede enviar con más celeridad a los lugares afectados por una catástrofe. Esos beneficios deben verse como aspectos cotidianos de nuestras sociedades, y tenemos la responsabilidad de trabajar a diario para mejorarlos.

La realidad contemporánea sigue demostrándonos que hace falta esforzarse más por prevenir los accidentes y mejorar la seguridad vial. Lamentablemente, en el transcurso de este año, a más de 1 millón de familiares y amigos se les dará la trágica noticia de una muerte en la carretera.

Muchas más personas sufrirán lesiones causadas por accidentes de tránsito. Por desgracia, en todo el mundo se conoce perfectamente el sufrimiento que todo

esto causará, en particular en los países más pobres, en los que se registra el 90% de las muertes anuales causadas por accidentes de tránsito, según cálculos de la Organización Mundial de la Salud (OMS).

En el Brasil, todos los años los accidentes de tránsito causan más de 70.000 heridos. Los accidentes de tránsito se cobran la vida de más de 6.000 brasileños al año. Por lo tanto, estamos especialmente decididos a promover la legislación nacional, mejorar el control y la aplicación de la ley y aumentar la concienciación pública sobre el daño causado por los accidentes de tránsito.

Consideramos que para mejorar la seguridad vial hace falta adoptar medidas multidisciplinarias y abordar los principales factores de riesgo para la seguridad vial, como la no utilización de cinturones de seguridad y dispositivos protectores para los niños, la no utilización de cascos, la conducción bajo los efectos del alcohol o las drogas, la velocidad inadecuada y excesiva, el envío de mensajes de texto y el uso inadecuado de teléfonos móviles mientras se conduce, como se destaca en el proyecto de resolución que hoy nos ocupa.

El Brasil participa activamente en varias iniciativas internacionales encaminadas a aumentar la cooperación a fin de mejorar la seguridad vial, en consonancia con el Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial creado por la OMS. También estamos convencidos de que el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 es el marco ideal para la cooperación internacional y para apoyar el desarrollo de planes nacionales como complemento de cualquier estrategia nacional de seguridad vial ya en marcha.

Con ese objetivo presente, el Brasil ha sido un miembro activo de Amigos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020, un grupo oficioso de Gobiernos y organismos internacionales comprometidos a velar por que el Decenio sea un éxito.

Por último, nos complace apoyar el proyecto de resolución A/66/L.43, y consideramos que supondrá otra excelente contribución al objetivo general de difundir la importancia de la seguridad vial y mejorar la cooperación internacional sobre la cuestión.

Sr. Haniff (Malasia) (*habla en inglés*): Mi delegación desea expresar su agradecimiento a la Organización Mundial de la Salud, a las comisiones regionales de las Naciones Unidas y a otros asociados del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial por haber presentado un informe minucioso y completo sobre el mejoramiento de la seguridad vial en

el mundo (A/66/389), así como por las recomendaciones contenidas en dicho informe a fin de alcanzar los objetivos del Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

En nombre del Gobierno de Malasia, también deseo dar las gracias a la Federación de Rusia por ser el promotor del proyecto de resolución A/66/L.43, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”, a fin de evaluar los avances logrados durante el primer año de ejecución del Decenio de Acción, brindar un nuevo impulso y esbozar las prioridades respecto de una mayor cooperación mundial en materia de seguridad vial. Malasia tiene el placer de ser uno de los patrocinadores del proyecto de resolución.

Durante muchos años, Malasia ha promovido activamente las cuestiones relacionadas con la seguridad vial. Consciente de la urgencia de abordar la cuestión de una manera sistemática y planificada, en septiembre de 2004 el Gobierno de Malasia creó el Departamento de Seguridad Vial en el seno del Ministerio de Transporte, como organismo centralizado encargado de la coordinación, supervisión y ejecución de los programas de seguridad vial. Además, en el Ministerio de Transporte se elaboró un plan de seguridad vial para el período 2011-2020, con directrices e iniciativas en materia de seguridad vial en Malasia y seis estrategias de seguridad vial. El plan decenal de seguridad vial también ofrece una perspectiva general sobre la visión de Malasia, así como sobre los retos y riesgos que deben superarse para que el plan logre sus objetivos.

Con el de salvar más vidas en Malasia el Gobierno formuló una política a largo plazo denominada “Visión de mortalidad cero”, que es tanto una política como una filosofía en materia de seguridad que abarca todos los aspectos de la seguridad, como el conductor, el vehículo, la infraestructura vial y la seguridad ambiental. El objetivo último de la Visión es que nadie muera o se lesione gravemente en la carretera debido a accidentes de tráfico prevenibles.

Malasia también ha establecido varias plataformas, como el Instituto de Investigación sobre la Seguridad Vial de Malasia, creado como un centro integrado para la divulgación de información sobre seguridad vial a través de los medios de información impresos y de un programa de capacitación a precio reducido. Dicho Instituto realiza estudios y evalúa los procedimientos actuales en materia de seguridad vial a fin de obtener la información que constituirá el núcleo de sus programas de intervención sobre una base empírica para mejorar

la seguridad vial. Además, el proyecto llamado “Malaysians Unite for Road Safety” (MUFORS), impulsado por la comunidad y creado en septiembre de 2009, permite que los malasio puedan expresar sus ideas y preocupaciones sobre la seguridad vial en el país y, lo que es aún más importante, sirve también de plataforma para que cada malasio piense en la manera de desempeñar la función que le corresponde a fin de mejorar la seguridad vial y salvar vidas.

El MUFORS ha sido decisivo para introducir un nuevo enfoque sobre la promoción de la seguridad vial al lograr que los malasio de toda extracción social se responsabilicen de la seguridad vial. En un período de dos años, el MUFORS ha iniciado varios programas con el objetivo de incrementar el número de malasio que contribuyen a mejorar las actitudes y ayudan a que las carreteras sean más seguras para todos. En definitiva, el MUFORS es un movimiento del pueblo, por el pueblo y para el pueblo.

Para lograr que las carreteras sean verdaderamente más seguras Malasia ha ejecutado el Programa Internacional de Evaluación de Carreteras, una obra benéfica activa en más de 70 países de todo el mundo, cuya visión promueve un mundo libre de carreteras de alto riesgo. Dicho programa tiene en Malasia el potencial de prevenir casi 32.000 muertes y lesiones graves en 20 años.

Malasia se enorgullece de que un ciudadano malasio, la estrella de Hollywood Michelle Yeoh, sea el Embajador Mundial de la campaña “Carreteras seguras”. Michelle Yeoh haya encabezado el llamamiento de la campaña en pro de un Decenio de Acción, antes de la celebración de la primera Conferencia de las Naciones Unidas sobre seguridad vial, en noviembre de 2009, y se haya dirigido a la Asamblea General en 2010 (véase A/64/PV.74) cuando esta proclamó el Decenio de Acción de las Naciones Unidas para la Seguridad Vial.

Cada día, más de 3.500 personas mueren en accidentes de tránsito en las carreteras de todo el mundo, y cada año, cerca de 1,3 millones de personas perecen en el mundo debido a tales accidentes. Los traumas causados en las carreteras constituyen una crisis de salud pública grave, que está empeorando rápidamente. Dicha crisis afecta especialmente a los países en desarrollo, donde se producen 9 de cada 10 muertes y lesiones en la carretera. Los accidentes de tráfico son la principal causa de mortalidad de los jóvenes de entre 10 y 24 años en el mundo; asesino mundial, el número de muertes que ocasiona es similar en escala a las que ocasionan la malaria o la tuberculosis.

De hecho, la seguridad vial es una de las cuestiones más importantes que seguirá afectando a todos y cada uno de nosotros de una manera u otra. En muchos casos, los accidentes de tráfico son predecibles y, por consiguiente, prevenibles. Por ello, Malasia seguirá promoviendo e introduciendo iniciativas y programas de seguridad vial para el público con el fin de concienciarlo y crear una cultura de seguridad. Malasia también desea reiterar que las Naciones Unidas siguen desempeñando un papel preponderante en el tratamiento de esta cuestión, que puede prevenirse perfectamente pero que constituye un nefasto problema de seguridad pública.

Sr. Goddard (Barbados) (*habla en inglés*): Barbados se complace en sumarse a un grupo significativo y diverso de Estados Miembros que patrocinan el proyecto de resolución A/66/L.43, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

Como pequeño Estado con recursos limitados, Barbados no puede sufragar los costos económicos y sociales causados por los accidentes de tráfico. Las estadísticas disponibles sobre las colisiones ocurridas en Barbados entre 1980 y 2009 revelan que los accidentes aumentaron de 4.200 en 1980 a 8.317 en 2009. Si bien las estadísticas en Barbados tal vez no sean tan alarmantes como en algunos otros países, no es menos cierto que el número de accidentes en las carreteras es demasiado elevado.

En el plano internacional, las estadísticas sobre accidentes de tránsito son abrumadoras. Cuesta imaginar que el número de niños que mueren cada año en las carreteras de todo el mundo equivale a la población entera de Barbados. La Organización Mundial de la Salud ha calculado que para el año 2015 los choques de tráfico serán la principal causa de muerte e invalidez prematuras en los niños de cinco años de edad o mayores. El 90% de esos accidentes se producen en países de ingresos bajos y medianos en América Latina y el Caribe. Con ese telón de fondo y a la luz del creciente número de accidentes en nuestras carreteras, el Gobierno de Barbados tomó la decisión el pasado mes de julio de establecer el Consejo de Seguridad Vial de Barbados.

Dada la importancia de la labor que lleva a cabo dicho Consejo, el Consejo de Ministros de Barbados decidió que el Primer Ministro lo presidiera, que el Ministro de Transporte y Obras Públicas ejerciera de Vicepresidente y que el Ministro de Salud también formara parte del Consejo, en vista de la importancia directa que tiene la seguridad vial en la salud de las personas y de la sociedad.

Dado que hay muchos interesados en la cuestión de la seguridad vial, se procuró que la composición del Consejo fuera lo más diversa posible. Por ello, el Consejo incluye a representantes del sector privado, los sindicatos, las aseguradoras, las gasolineras, los importadores de coches, los sectores de la salud y la educación, la policía, las empresas de transporte privado y las organizaciones no gubernamentales que trabajan en la esfera de la seguridad vial.

El mandato del Consejo es doble: primero, asesorar al Gobierno sobre cuestiones de seguridad vial y, segundo, desarrollar y realizar actividades de promoción de la seguridad vial y llevar a cabo programas de educación pública.

El objetivo general es reducir el número de colisiones en nuestras carreteras y su gravedad, así como disminuir los costos financieros, emocionales y sociales para la sociedad. Además, el Gobierno de Barbados está tratando de ampliar legislación como la promulgada en 2002, en la que se introdujo la obligatoriedad del cinturón de seguridad, que ha reducido considerablemente el número de muertos y heridos a consecuencia de accidentes de tráfico. Tras un examen exhaustivo de la Ley sobre el Tráfico Vial, el Gabinete aprobó varias enmiendas a la Ley y sus normativas. Esas enmiendas versarán sobre cuestiones como las emisiones, la frecuencia de la inspección de los vehículos tanto privados como públicos y la prueba de alcoholemia, e introducirán otras restricciones para limitar la velocidad.

La estrategia es actualmente una ley, y se adhiere a los cinco pilares de acción propuestos en el Plan Mundial de las Naciones Unidas para el Decenio de Acción. La estrategia nacional de seguridad vial es un hito, por las ambiciosas metas que establece para el país en este decenio: reducir en 50% el número de muertes, lesiones y discapacidades originadas por los accidentes de tráfico para el año 2020. De lograrse esa meta, se salvará la vida de más de 60,000 personas, se evitará la discapacidad de más de 120,000 y se evitarán más de 1,5 millones de lesiones graves. Esos beneficios podrían resultar en ahorros de más de 50.000 millones de dólares asociados a los costos directos e indirectos de esta pandemia durante la próxima década.

Esas acciones han originado un movimiento social sin precedentes en México que involucra al sector gubernamental en sus niveles federal, estatal y local, así como a actores clave del sector privado y organizaciones de la sociedad civil. Los esfuerzos nacionales se han visto acompañados por iniciativas como el XI Encuentro

Iberoamericano de Seguridad Vial, que recientemente se llevó a cabo en Buenos Aires (Argentina), en marzo de 2012, en el cual se lanzó el Observatorio Iberoamericano de Seguridad Vial. Esa iniciativa nos permitirá dar seguimiento a los esfuerzos de los países iberoamericanos que están trabajando para integrar mecanismos de recolección de datos estandarizados en la materia.

Asimismo, México propugnó que en la 13ª Cumbre de Jefes de Estado y de Gobierno del Mecanismo de Diálogo y Concertación de Tuxtla, celebrada en Mérida el día 5 de diciembre de 2011, los Presidentes de Belice, Colombia, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá, República Dominicana y México acordaran que la seguridad vial es una prioridad de la región y dieran instrucciones a sus Ministros de Salud y de Transporte para que establecieran un programa mesoamericano de seguridad vial. Hemos iniciado los trabajos técnicos para integrar dicho programa y se espera que en la próxima reunión del Mecanismo de Tuxtla, que se realizará en octubre de 2012, ante la presencia de los 10 Jefes de Estado, se presente la iniciativa regional mesoamericana de seguridad vial y sea adoptada. Ello irá en beneficio de los más de 200 millones de habitantes de los 10 países que conforman Mesoamérica, y podrá evitar más de 50.000 muertes durante este decenio.

Si bien los avances son significativos, aún queda mucho por hacer. México reconoce la crisis mundial de seguridad vial como un grave problema de desarrollo y de salud pública y está comprometido con la implementación de las actividades para la seguridad vial establecidas en el Plan Global para el Decenio de Acción. México agradece al Sultanato de Omán haber promovido este tema y apoya firmemente el proyecto de resolución A/66/L.43, presentado el día de hoy por la Federación de Rusia, para mejorar la seguridad vial en el mundo, y espera que su aprobación el día de hoy sea una muestra del firme compromiso y del continuo apoyo político que se requiere para acelerar la implementación de los compromisos asumidos en el Decenio de Acción.

México reafirma que la promoción de la seguridad vial es un paso fundamental para que nuestros países puedan alcanzar los objetivos del desarrollo sustentable y los Objetivos de Desarrollo del Milenio. Más de 5 millones de muertes y más de 50 millones de personas con lesiones graves que se pueden evitar cuentan con ello.

Sr. Jawhara (República Árabe Siria) (*habla en árabe*): En nombre de mi delegación, quisiera comenzar agradeciendo la iniciativa encomiable de la Federación de Rusia de presentar el proyecto de resolución

(A/66/L.43) sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo, un problema sumamente importante que afecta a la gente en todo el mundo. Asimismo, quisiera dar las gracias a la Secretaría y a las diversas organizaciones internacionales por sus informes.

A la República Árabe Siria le complace sumarse a otros para patrocinar el proyecto de resolución, especialmente en lo que se refiere al Plan Mundial de las Naciones Unidas para el Decenio de Acción 2011-2012, que fomenta la cooperación entre los Estados Miembros y los órganos de las Naciones Unidas, así como la participación de las organizaciones no gubernamentales y del sector privado para garantizar la seguridad vial al máximo nivel. Quisiéramos agradecer especialmente a la Comisión Económica y Social para Asia y el Pacífico la ceremonia de lanzamiento del Decenio, llevada a cabo el 17 mayo de 2011.

Siria apoya los esfuerzos internacionales llevados a cabo con el fin de que la seguridad vial se convierta en una realidad en todo el mundo. Somos parte en los convenios internacionales y de las Naciones Unidas pertinentes sobre seguridad vial y de tráfico. Otorgamos gran importancia a la seguridad vial, que tiene consecuencias importantísimas para la salud humana. Hemos creado un comité de alto nivel a escala ministerial con la participación de una serie de organizaciones no gubernamentales y representantes de sociedades civiles. Juntos han esbozado una estrategia para la seguridad vial. En Siria, las instituciones públicas encargadas de construir carreteras trabajan para garantizar la aplicación de las normas internacionales sobre seguridad vial, elaborando un plan de acción anual para la seguridad vial, así como un plan a corto plazo y otros planes a más largo plazo. Nuestro departamento de autopistas está mejorando las normas para la circulación vial y las redes de carreteras. Además, esos órganos garantizan que la construcción y la seguridad de las carreteras se ajusten a las normas internacionales; trabajan para mejorar los sistemas de recopilación de datos relativos a la seguridad vial y de gestión y se aseguran de que las normas se ajusten a los códigos de seguridad vial y a lo acordado por los ministerios pertinentes.

Mi delegación quisiera señalar a su atención un asunto importante, a saber, el apoyo que deben prestar los países desarrollados, las organizaciones y los fondos y programas de las Naciones Unidas para financiar y garantizar la transferencia de tecnología con el fin de fortalecer y consolidar la capacidad de los países en desarrollo de mejorar la seguridad vial, lo cual tendría consecuencias positivas para el desarrollo de esos países

y sus habitantes. Estimamos que uno de los mayores obstáculos para que los gobiernos puedan llevar a cabo mejoras en materia de seguridad vial, tanto ahora como en el futuro, son las limitaciones económicas impuestas contra algunos gobiernos e instituciones, que contribuyen a las dificultades para aplicar los planes de seguridad vial debidas a la falta de financiación.

Quisiera reiterar que mi país sigue siendo víctima de ataques terroristas perpetrados por grupos armados contra instituciones públicas y privadas. Al respecto, quisiéramos señalar que las carreteras a menudo son ocupadas por elementos militares y que los viajeros son objeto de ataques y se ven obligados a viajar en condiciones peligrosas. Ello, a su vez, provoca accidentes, que cobran la vida de decenas de personas inocentes que resultan muertas o heridas, y entraña repercusiones graves para el desarrollo y el comercio, ya que el sector del comercio también utiliza carreteras.

Sra. Cizare (Etiopía) (*habla en inglés*): Ante todo, quisiera dar las gracias al Presidente de la Asamblea General por haber convocado este importante debate sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo. Agradecemos igualmente al Secretario General su nota (A/66/389), en la que se transmiten el informe exhaustivo y recomendaciones útiles sobre el mejoramiento y el fortalecimiento de la seguridad vial.

Sin duda alguna, el transporte por carretera es un instrumento muy importante para el desarrollo y el crecimiento de los países, independientemente de su tamaño, su población, su capacidad industrial o su nivel de desarrollo tecnológico. Potencia la circulación de personas, bienes y servicios de un lugar a otro, y es fundamental para el mantenimiento de vínculos económicos y políticos fuertes.

Se ha reconocido que la amenaza de los accidentes de tránsito y las consiguientes tasas sostenidas de muertos y heridos son los mayores retos que afronta el sector vial en todo el mundo. Esos retos están presentes en todo el mundo, pero son más pronunciados en los países en desarrollo y de bajos ingresos, y, desde luego, Etiopía es uno de los más afectados. En la actualidad, el índice de mortalidad es alto. Las pérdidas económicas causadas por los accidentes de tránsito también son significativas. Sin embargo, la realidad es que los accidentes de tránsito y las lesiones que ocasionan se pueden prevenir.

Etiopía otorga gran importancia al problema de la seguridad vial. Somos igualmente conscientes de las consecuencias de los accidentes de tránsito para la salud y el bienestar de nuestro pueblo. En ese sentido, el

Ministerio de Salud de Etiopía está elaborando un plan estratégico trienal de prevención de lesiones y de prestación de servicios médicos de emergencia. De conformidad con las recomendaciones del informe sobre seguridad vial en el mundo de la Organización Mundial de la Salud (OMS) (véase A/66/389), Etiopía creó una oficina de coordinación para la seguridad vial nacional. Recientemente la oficina elaboró un plan estratégico de seguridad vial nacional que se basa en el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020.

Además, la oficina organiza diversos programas de sensibilización en colaboración con la sociedad civil con el fin de desarrollar una cultura de la seguridad vial en el país. La educación sobre seguridad vial destinada a los niños se ha integrado en los programas de educación básica y no académica de la escuela desde primer grado hasta octavo grado. La participación de los medios de comunicación en las campañas de publicidad sobre seguridad vial y en los programas de sensibilización para comunidades han alcanzado un nivel alentador. Se han creado comités de seguridad vial tanto a nivel federal como regional. Se han revisado y aplicado una ley sobre la licencia de conductor y una ley sobre el control del tráfico. Asimismo, hemos creado un consejo de seguridad vial nacional.

A raíz de esas intervenciones, ha habido una reducción sostenida del número de accidentes de tránsito. Pese a los esfuerzos desplegados por Etiopía por mejorar las carreteras de nuestro país y hacer que sean más seguras, la falta de instituciones de seguridad vial sólidas y la escasez de recursos siguen siendo retos que hay que enfrentar. A ese respecto, quisiera hacer hincapié en la importancia de la cooperación en el ámbito del fomento de capacidades y de intercambio de las mejores prácticas.

Para concluir, apoyamos con firmeza el llamamiento en favor de un Decenio de Acción para la Seguridad Vial y la aprobación del proyecto de resolución que tenemos ante nosotros (A/66/L.43).

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

Sr. Jilani (Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja) (*habla en inglés*): A menudo, cuando hablamos de la crisis internacional de los accidentes de tránsito manejamos grandes cifras: 1,3 millones, que es el número de personas que

mueren en accidentes de tránsito anualmente; 50 millones, cifra que corresponde al número de personas que resultan heridas en accidentes de tránsito cada año. Sin embargo, esas cifras no dan una cabal medida de la magnitud de la pérdida. Más allá de la mera magnitud de las cifras, esas pérdidas afectan a comunidades enteras y, de manera desproporcionada, se trata de la vida de jóvenes, personas que son el sostén de su familia y padres.

Después de que los Estados Miembros aprobaron la resolución por la que se proclamó el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 en marzo de 2010 (resolución 64/255), más gobiernos, organizaciones de la sociedad civil y el sector privado están trabajando de consuno para tratar de impedir las muertes y lesiones ocasionadas por los accidentes de tránsito. El compromiso a largo plazo de la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, junto con la profundidad y amplitud de las redes de voluntarios, fue una razón fundamental por la cual en la resolución 64/255 se reconoció a las sociedades nacionales de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja como importantes asociados.

A menudo, los voluntarios de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja son los primeros que responden en muchas situaciones de emergencia, incluidos los accidentes de tránsito. Como red mundial, el Movimiento Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja mantiene su compromiso con la seguridad vial, sintonizando sus esfuerzos con los objetivos del Decenio de Acción y participando activamente en la labor encaminada a impedir accidentes de tránsito.

En noviembre de 2011, en la 31a Conferencia Internacional de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja, celebrada en Ginebra, las sociedades nacionales reafirmaron su compromiso con la seguridad vial como preocupación humanitaria fundamental. Además, una serie de sociedades nacionales y los Gobiernos de Camboya, Côte d'Ivoire, Madagascar, Mónaco, Filipinas, Rumania y Zambia prometieron trabajar de consuno para mejorar la seguridad vial y movilizar nuevos recursos destinados a aplicar programas multisectoriales basados en datos empíricos.

Con su Informe Mundial sobre Desastres 1998, la Federación Internacional de Sociedades de la Cruz Roja y de la Media Luna Roja (FICR) fue una de las primeras organizaciones en reconocer la crisis de los accidentes de tránsito como una emergencia humanitaria mundial. El año siguiente, la FICR acordó acoger la primera asociación multisectorial internacional dedicada a reducir

el número de muertes y lesiones ocasionadas por accidentes de tránsito en países de bajos y medianos ingresos. Se calcula que aproximadamente el 85% de las muertes anuales causadas por accidentes de tránsito tienen lugar en países de bajos y medianos ingresos, lo que representa un costo para esos países de entre el 2% y el 3% de su producto nacional bruto anual. Doce años más tarde, la Asociación para la Seguridad Vial Mundial sigue colaborando con los gobiernos, el sector privado y la sociedad civil en la aplicación de los programas de seguridad vial. Por ejemplo, en Hungría, la Asociación ha contribuido a que los gobiernos nacionales y locales lleven a cabo campañas sobre los cinturones de seguridad y la seguridad peatonal. En Sudáfrica, la Asociación ha aportado su contribución a los esfuerzos desplegados para que los niños vayan a la escuela en condiciones de seguridad en las zonas de mayor riesgo.

La Asociación también participa en el fomento de la capacidad. Tan solo teniendo en cuenta el año transcurrido, la Asociación ha llevado a cabo actividades en los cinco continentes, trabajando para fortalecer los sistemas de gestión de la seguridad vial y la formación sobre la gestión de la velocidad, la ejecución de las leyes contra quienes conducen ebrios y la comunicación social, así como la promoción del uso del cinturón de seguridad y del casco y la aplicación de las normas conexas.

Otra cuestión importante que preocupa mucho a Barbados es el uso de teléfonos móviles al conducir, en particular el envío de mensajes de texto. La cuestión de las “distracciones al volante”, como las denomina la Organización Mundial de la Salud, preocupa mucho a las autoridades locales y se está abordando en el marco de las enmiendas a la Ley de Circulación Vial.

Barbados reitera que apoya firmemente la aprobación del proyecto de resolución como manifestación de la voluntad de la comunidad internacional de contribuir realmente a mejorar la seguridad vial en el mundo. Por esa razón, pedimos un apoyo pleno para que se pueda aprobar y aplicar.

Sr. Cervantes Trejo (México): Agradezco la oportunidad de dirigirme a la Asamblea General en su sexagésimo sexto período de sesiones para expresar el apoyo de México al proyecto de resolución sobre la crisis de seguridad vial en el mundo (A/66/L.43), presentado por la Federación de Rusia. Este es un tema al que México otorga prioridad desde hace más de cinco años. Permítaseme también extender un saludo en nombre de nuestro Presidente, Sr. Felipe Calderón Fournier, y de nuestro Secretario de Salud, Sr. Salomón Chertorivski Woldenberg.

México no es ajeno al problema de la seguridad vial y de los accidentes de tránsito que afectan a todas las naciones del mundo. El Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial de la Organización Mundial de la Salud señala que 10 países en el mundo son responsables del 62% de las muertes por este problema. Lamentablemente, México ocupa la séptima posición. Es por ello que, desde 2007, México es miembro activo del Grupo de colaboración de las Naciones Unidas para la seguridad vial y en marzo de 2008, con ocasión del sexagésimo segundo período de sesiones de la Asamblea General, México reconoció que cada año los accidentes de tráfico son responsables de la muerte de más de 17.000 mexicanos. Este tipo de accidentes son la causal número uno de muertes entre niños, adolescentes y adultos jóvenes desde los 5 hasta los 35 años de edad.

Además de estas altas cifras, cada año los accidentes de tráfico originan más de 350.000 lesiones graves que requieren hospitalización, y más de un millón de lesiones que requieren atención médica. Los accidentes de tráfico son la segunda causa de discapacidad motora permanente en nuestro país, con más de 860.000 mexicanos que viven con una discapacidad motora por esta causa, y son la segunda causa de orfandad en el país. La epidemia se incrementa por factores sociales, económicos y culturales, entre ellos el 80% de nuestra población es urbana y el número de vehículos se ha duplicado en los últimos 10 años hasta alcanzar 33 millones de vehículos según las últimas cifras oficiales.

Las estimaciones más recientes indican que el costo económico de las lesiones y muertes ocasionadas por accidentes de tráfico en México ascienden a más de 10.000 millones de dólares al año, es decir alrededor del 1,7% del producto interno bruto. Ante tal escenario, desde el año 2007 México estableció un plan de acción sobre seguridad vial que incluye actividades multisectoriales y acciones de seguimiento. Se establecieron metas de mejor vigilancia y recolección de datos, con un observatorio nacional y observatorios estatales de seguridad vial. Con la intención de mejorar la vigilancia policial, se fortaleció y lanzó un programa nacional para controlar el consumo de alcohol al volante.

Se mejoró la infraestructura a través de una red nacional de auditores de seguridad vial y se impulsaron medidas para mejorar la educación con campañas en medios sociales y masivos, particularmente aquellas dirigidas a niños. Gracias a este plan, en comparación con las cifras de 2006, para 2010 habíamos logrado reducir de manera significativa el número de accidentes viales reportados en un 9%, reducir el número de personas

lesionadas que ingresan en hospitales en un 5,6%, el número de muertes de menores de 15 años en un 16,3% y el número de heridos graves en carreteras federales en un 14,9%, entre otros indicadores positivos. Si bien estas cifras son inspiradoras, reconocemos que hay mucho trabajo por hacer. Por ello celebramos que las Naciones Unidas declararan el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011-2020 el 11 de mayo de 2011, y que más de 100 naciones hayan participado en dicho lanzamiento.

En esa fecha, México celebró un encuentro regional para el lanzamiento del Decenio de Acción con la participación de representantes de nivel ministerial y viceministerial de 29 países de la región latinoamericana y caribeña, así como más de 1.000 participantes de diversos sectores, incluidos el Banco Mundial, el Banco Interamericano de Desarrollo, la Corporación Andina de Fomento, la Federación Internacional del Automóvil y más de 60 organizaciones no gubernamentales. Con motivo de ese encuentro, el Presidente de México, Felipe Calderón, lanzó la Estrategia Nacional de Seguridad Vial 2011-2020 en presencia de cinco ministerios: de seguridad pública, de salud, de comunicaciones y transportes, de educación y de relaciones exteriores.

En países tan diversos como Polonia, el Brasil, China, Viet Nam y Camboya, la Alianza participa en programas que están reduciendo en forma cuantificable las muertes y lesiones causadas por accidentes de tránsito. Por ejemplo, un gobierno regional del noroeste de Polonia que colabora con la Alianza fue capaz de disminuir el número de muertes anuales causadas por accidentes de tránsito en un 49% en los últimos seis años. En la ciudad de Teresina, en el norte del Brasil, los funcionarios locales creen que el nuevo método de la Alianza es la principal razón por la cual el número de muertes en accidentes de tránsito se redujo en un 22% durante el primer trimestre de 2011, en comparación con el mismo período de 2010.

En el ámbito humanitario, muchas veces nos referimos a las crisis que no reciben una respuesta adecuada como crisis “olvidadas” o “abandonadas”. Desde hace mucho tiempo la crisis de los accidentes de tránsito ha sido un desastre olvidado. Incluso hoy en día, en vista de la magnitud del problema, los niveles de financiación siguen siendo muy bajos. Transcurrido un año desde que se inició el Decenio de Acción para la Seguridad Vial, vemos que hay indicios de que esto está empezando a cambiar. Esa es una buena noticia, pero es tan solo el principio. Se puede y se debe hacer mucho más. Debemos recordar que, a menos que nuestra respuesta sea rápida y amplia y se base en la alianza multisectorial, la

crisis empeorará puesto que millones de personas empiezan a utilizar el transporte motorizado cada año.

El Presidente interino (*habla en ruso*): Hemos escuchado al último orador sobre este tema. La Asamblea General procederá ahora a examinar el proyecto de resolución A/66/L.43, titulado “Mejoramiento de la seguridad vial en el mundo”.

Tiene la palabra el representante de la Secretaría.

Sr. Zhang Saijin (Departamento de la Asamblea General y de Gestión de Conferencias) (*habla en inglés*): Quisiera anunciar que, desde que se presentó el proyecto de resolución, además de las delegaciones que figuran en el documento, los siguientes países se han sumado a la lista de patrocinadores del proyecto de resolución A/66/L.43: Austria, Azerbaiyán, Bangladesh, Bélgica, Bosnia y Herzegovina, Brasil, Bulgaria, Croacia, Chipre, República Checa, República Popular Democrática de Corea, República Dominicana, Ecuador, Finlandia, Honduras, Hungría, India, Italia, Kirguistán, Letonia, Líbano, Malasia, Malta, Mongolia, Marruecos, Nicaragua, Panamá, Polonia, Qatar, San Marino, España, Sudán, República Árabe Siria, Tailandia, ex República Yugoslava de Macedonia, Turkmenistán, Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte, República Bolivariana de Venezuela y Viet Nam.

El Presidente interino (*habla en ruso*): ¿Puedo entender que la Asamblea General desea aprobar el proyecto de resolución A/66/L.43?

Queda aprobado el proyecto de resolución A/66/L.43 (resolución 66/260).

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

Así queda acordado.

Tema 115 del programa (*continuación*)

Nombramientos para llenar vacantes en órganos subsidiarios y otros nombramientos

f) Nombramiento de miembros del Comité de Conferencias.

Nota del Secretario General (A/66/107/Rev.1)

El Presidente interino (*habla en inglés*): La Asamblea tiene ante sí una nota del Secretario General que fue distribuida como documento A/66/107/Rev.1. Como recordarán los miembros, en las sesiones

plenarias 63a y 83a, celebradas el 22 de noviembre y el 12 de diciembre de 2011, respectivamente, la Asamblea tomó nota del nombramiento del Congo, Francia, Namibia, Filipinas y la Federación de Rusia como miembros del Comité de Conferencias por un período de tres años a partir del 1 de enero de 2012.

Como también recordarán los miembros, quedaba por cubrir una vacante correspondiente a los Estados de Asia y el Pacífico para prestar servicios por un período de tres años a partir del 1 de enero de 2012, y dos vacantes correspondientes a los Estados de América Latina y el Caribe por un período de tres años, una de ellas a partir del 1 de enero de 2011 y la otra a partir del 1 de enero de 2012. De acuerdo con la recomendación del Presidente del Grupo de Estados de América Latina y el Caribe, el Presidente de la Asamblea General ha designado al Uruguay miembro del Comité de Conferencias por el período comprendido entre el 19 de abril de 2012 y el 31 de diciembre de 2013. ¿Puedo entender que la Asamblea toma nota de dicho nombramiento?

Así queda acordado.

El Presidente interino (*habla en inglés*): Con respecto a las vacantes restantes correspondientes a los Estados de Asia y el Pacífico y a los Estados de América Latina y el Caribe, insto a esos grupos regionales a presentar sus candidaturas lo más pronto posible.

La Asamblea ha concluido así esta etapa del examen del subtema f) del tema 115 del programa.

Programa de trabajo

El Presidente interino (*habla en inglés*): Deseo informar a los miembros de que el examen del tema 19 del programa, titulado “Desarrollo sostenible”, para pronunciarse sobre el proyecto de decisión publicado como documento A/66/L.44, programado anteriormente para esta sesión, se aplaza hasta una fecha que se anunciará más adelante.

Se levanta la sesión a las 16.40 horas.