



Encontro de
segurança
viária
para Iberoamérica
e O Caribe



The Road
safety
forum for
Ibero-America
and The Caribbean



Encuentro de
seguridad
vial
para Iberoamérica
y El Caribe



PROTEGIENDO VIDAS PROTEGIENDO VIDAS **SAVING LIVES** PROTEGIENDO VIDAS **PROTEGIENDO VIDAS** **SAVING LIVES**

SEGURIDAD VIAL
SEGURANÇA VIÁRIA
ROAD SAFETY



IBEROAMÉRICA Y EL CARIBE
IBERO-AMÉRICA E O CARIBE
IBERO-AMERICA AND THE CARIBBEAN

P 1. Presentación

A 2. Agenda

R 3. Resumen Ejecutivo
Ceremonia de Apertura
Sesión Plenaria I
Sesión Plenaria II
Sesión Plenaria III
Sesión Plenaria IV
Ceremonia de Clausura

L 4. Los Principios de Madrid

P 5. Participantes



1. Presentación

Estimados amigos,

Me complace presentarles la publicación, escrita y audiovisual, de la primera edición del Encuentro de Seguridad Vial para Iberoamérica y el Caribe, EISEVI, celebrado en Madrid los días 23 y 24 de febrero de 2009.

Esta primera realización del EISEVI, organizada por la SEGIB en cooperación con la Dirección General de Tráfico de España (DGT), el Banco Mundial, a través de la Facilidad Global para la Seguridad Vial (GFRS), la Fundación Internacional del Automóvil (FIA) y la Fundación MAPFRE; y con el apoyo de la Comisión Regional para Seguridad Vial en América Latina y el Caribe, del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España y del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), se ha realizado en cumplimiento del mandato de los Jefes de Estado y de Gobierno iberoamericanos, contenido en el punto 31 de su Programa de Acción acordado en la XVIII Cumbre de San Salvador, en octubre del pasado año.

Ahora que entramos en la denominada "Década de Acción para la Seguridad Vial", es fundamental aprovechar el impulso que se está dando a todos los niveles en este campo para reducir el número de víctimas que, de forma directa o indirecta, se encuentran vinculadas a los accidentes de tránsito. En el caso de Iberoamérica y el Caribe, la siniestralidad vial provoca cerca de 120.000 muertes y deja más de 2.000.000 de personas lesionadas por año, colocando a la región entre aquellas con los índices de mortalidad más altos en las carreteras. Estas alarmantes cifras pueden y deben ser reducidas, pues el coste que esta catástrofe supone para nuestros países, y sus esfuerzos en pos del desarrollo y de una vida mejor, es demasiado alto.

Como demasiados son, también, los innumerables dramas personales y familiares, la inasumible pérdida de vidas en nuestras carreteras y ciudades, una larga estela de dolor, muy onerosa económicamente, que podemos reducir con medidas prácticas y que generen consenso entre nuestros ciudadanos.



La seguridad vial constituye uno de los ámbitos que más peso ha ido adquiriendo, especialmente a lo largo de los últimos años, en las políticas no sólo de nivel nacional o regional, sino también de nivel mundial, como lo pone de manifiesto la celebración de la primera Conferencia Ministerial Global de Seguridad Vial, auspiciada por la Organización de Naciones Unidas, que se celebrará en Moscú en noviembre del presente año.

Este resumen ejecutivo busca contribuir a avanzar en la formación de consensos sobre principios, criterios y buenas prácticas de la seguridad vial en nuestros países, recogiendo los argumentos más destacados y las ideas más importantes vertidas durante el Encuentro. Esta reunión del EISEVI contó con la participación de Ministros, autoridades gubernamentales, directivos de organismos internacionales, expertos de reconocido prestigio y representantes de redes de organizaciones de la sociedad civil vinculadas a la seguridad vial. Creo sinceramente que esta pluralidad de actores enriqueció el debate y los resultados del Encuentro.

Estoy seguro de que, a través de estas páginas, estamos contribuyendo al proceso de conformación de un espacio de seguridad vial para Iberoamérica y el Caribe. Una construcción que tiene su próxima etapa en el horizonte del 2011, con la celebración de la segunda edición del EISEVI en México, y con la que estamos seguros de seguir avanzando en la mejora de las cifras y estadísticas de siniestralidad vial, haciendo de nuestro lema, "Protegiendo Vidas", un referente de nuestra identidad y de nuestro futuro compartido.

Enrique V. Iglesias
Secretario General Iberoamericano

2. Agenda

	DOMINGO 22 de febrero
19.00-21.00h	REGISTRO DE PARTICIPANTES-COCKTAIL DE BIENVENIDA
	LUNES 23 de febrero
8.00-9.30h	REGISTRO DE PARTICIPANTES
9.45-11.00h	CEREMONIA DE APERTURA Sr. Enrique V. Iglesias. <i>Secretario General Iberoamericano, SEGIB.</i> Sra. Pamela Cox. <i>Vicepresidenta Banco Mundial.</i> Sr. Oscar Arias Sánchez. <i>Presidente, República de Costa Rica.</i> Sr. José Manuel Martínez. <i>Presidente MAPFRE S.A y Fundación MAPFRE.</i> Sr. Carlos Macaya. <i>Presidente Consejo de Administración, Fundación Federación Internacional del Automovilismo (FIA).</i> Sra. María Teresa Fernández de la Vega. <i>Vicepresidenta Primera, España.</i> <i>MENSAJE: "las voces de las víctimas"</i> Sra. Mar Cogollos. <i>Presidenta de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), España.</i> Proyección del corto "Carreteras Seguras"
11.00-11.30h	PAUSA -CAFÉ- RUEDA DE PRENSA
11.30-13.30h	SESIÓN PLENARIA I: SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS DE SEGURIDAD VIAL EN IBEROAMÉRICA Y EL CARIBE: LOS RETOS GLOBALES <i>MODERADOR:</i> Sr. Justo Zambrana. <i>Subsecretario del Ministerio del Interior, España.</i>
	1. LOS GRANDES RETOS EN LA SEGURIDAD VIAL EN NUESTROS PAÍSES a. Infraestructuras Sra. Karla González. <i>Ministra de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica.</i> b. Colaboración a través de una Agencia Principal Sr. Gerardo Barrios. <i>Presidente, Unidad Nacional de Seguridad Vial, Uruguay.</i> c. La Perspectiva de Organizaciones Internacionales Sra. Eugênia Maria Silveira Rodrigues. <i>Consejera Regional para Seguridad Vial, Organización Panamericana de Salud (OPS).</i>
	2. EXPERIENCIAS POSITIVAS EN SEGURIDAD VIAL a. Reducción de mortalidad Sr. Pere Navarro. <i>Director General de Tráfico, España.</i> b. Aplicación de las leyes Sr. Hugo Adalberto Suazo Ortíz. <i>Viceministro de Seguridad, Honduras.</i> Sr. Mario Hernando Torres Merchán. <i>Subdirector de Tránsito y Transportes, Policía Nacional de Colombia.</i> c. Prevención Sr. José A. Córdova Villalobos. <i>Secretario de Salud, México.</i>
13.30-14.00h	DEBATE. PREGUNTAS Y RESPUESTAS
14.00-15.30h	ALMUERZO ofrecido por el Secretario General Iberoamericano

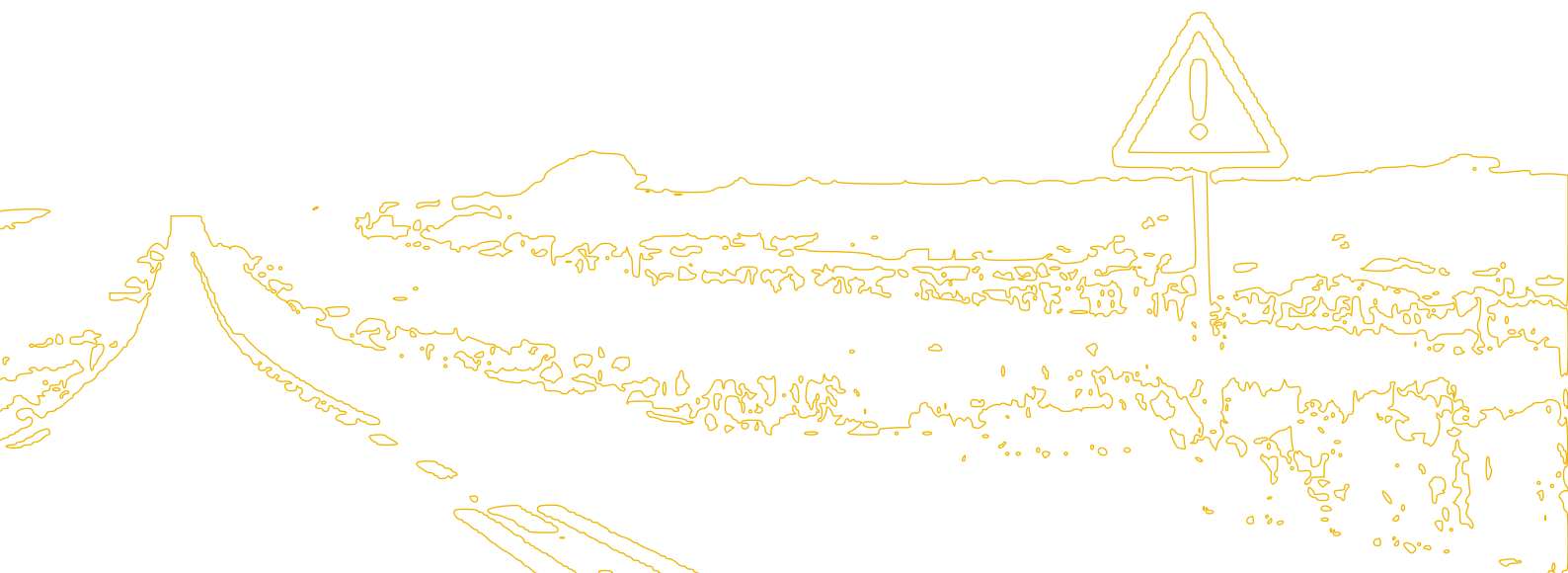
LUNES 23 de febrero	
15.30-17.30h	<p>SESIÓN PLENARIA II: PUESTA EN PRÁCTICA DE LAS RECOMENDACIONES DEL INFORME MUNDIAL SOBRE SEGURIDAD VIAL DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) Y DEL BANCO MUNDIAL (BM) EN IBEROAMÉRICA Y EL CARIBE</p> <p><i>MODERADOR:</i> Sr. Anthony Bliss. <i>Especialista principal en Seguridad Vial, Banco Mundial.</i></p>
	<p>1. FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD DE GESTIÓN EN SEGURIDAD VIAL</p> <p>a. Revisión de la capacidad de gestión: Herramientas de diagnóstico Sra. Hilda Gómez. <i>Consultora-Especialista en Infraestructuras, Banco Interamericano de Desarrollo (BID).</i></p> <p>b. Diagnósticos para la acción: estudios de casos de países Sr. Alfredo Peres da Silva. <i>Director, Departamento Nacional de Tránsito, Brasil.</i> Sr. Guillermo T. Montenegro. <i>Ministro de Justicia y Seguridad, Ministerio de Justicia y Seguridad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.</i> Sr. Miquel Nadal. <i>Director de la Fundación Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), España.</i></p> <p>2. EL PAPEL DE LA AGENCIA PRINCIPAL</p> <p>a. Enfoque en resultados Sr. Emilio Oñate. <i>Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), Chile.</i></p> <p>b. Coordinación de políticas y recursos Sr. Felipe Rodríguez Laguens. <i>Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Argentina.</i></p> <p>c. Necesidades de datos e información Sr. Roy Rojas. <i>Organización Panamericana de la Salud. (OPS) México.</i></p>
17.30-17.45h	PAUSA CAFÉ
17.45-19.30h	<p>SESIÓN PLENARIA II (Cont.) PUESTA EN PRÁCTICA DE LAS RECOMENDACIONES DEL INFORME MUNDIAL SOBRE SEGURIDAD VIAL (OMS Y BM) EN IBEROAMÉRICA Y EL CARIBE</p> <p><i>MODERADOR:</i> Sr. Miguel Muñoz. <i>Presidente del Instituto de Seguridad Vial, Fundación MAPFRE.</i></p>
	<p>3. IMPLEMENTACIÓN, ESTRATEGIAS Y POLÍTICAS MULTISECTORIALES</p> <p>a. Política multisectorial a nivel nacional Sr. Julio Urzúa. <i>Secretario Ejecutivo, Comisión Regional para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe, Chile.</i></p> <p>b. Diseño de proyectos Sr. Greg Speier. <i>Especialista en Seguridad Vial.</i></p> <p>4. EJECUCIÓN Y RESULTADOS</p> <p>a. Planificación y funcionamiento de infraestructuras Sr. John Dawson. <i>Auditorías de Seguridad en Carreteras (IRAP).</i></p> <p>b. Salud, prevención y rehabilitación Sr. Arturo Cervantes Trejo. <i>Director General Adjunto, Centro Nacional para la Prevención de Accidentes, México.</i></p> <p>c. Promoción y campañas Sr. Lucien Jones. <i>Director, Consejo Nacional de Seguridad Vial, Jamaica.</i> Sr. Freddy Ponce. <i>Asesor, Organización Iberoamericana de la Juventud (OIJ).</i></p> <p>d. Vigilancia y control Sr. Rogelio Martínez Masegosa. <i>General Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, España.</i></p>
20.30h	CENA-RECEPCIÓN. Ofrecida por la Dirección General de Tráfico y la Fundación MAPFRE

MARTES 24 de febrero	
9.00-11.30h	SESIÓN PLENARIA III: CONSTRUYENDO UNA VOLUNTAD POLÍTICA PARA EL RETO DE LA SEGURIDAD VIAL
9.00-10.00h	PANELES DE DEBATE
	<p>1. METAS Y OBJETIVOS MEDIBLES MODERADOR: Sr. Jorge Valdano. <i>Comunicador y ex futbolista.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Metas para una mayor Seguridad Vial Sr. Fred Wegman. <i>Presidente de IRTAD, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (OCDE).</i> - Indicadores de accidentalidad Sr. Lucas Facello. <i>Consultor de Seguridad Vial, Uruguay.</i> - Los resultados del Informe Tendencia Cero Sr. Stephen Perkins. <i>Director, Foro Internacional de Transporte OCDE.</i> - Objetivos Fijados Sr. Ricardo Sánchez. <i>Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (CEPAL)</i> - Marco normativo favorable para alcanzar objetivos Sra. Virginia Tanase. <i>Directora, División de Seguridad Vial, Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas (UNECE).</i>
10.00-11.30h	PANELES DE DEBATE (Cont.)
	<p>2. IDENTIFICANDO LAS PRIORIDADES DE CAPACIDAD REGIONAL PARA HACER CARRETERAS MÁS SEGURAS. MODERADOR: Sra. Mar Cogollos. <i>Presidenta de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), España.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - Representantes de Iberoamérica Sr. Jorge Nieto Menéndez. <i>Ministro de Obras Públicas, El Salvador.</i> Sr. Carlos E. Rubilar Ottone. <i>Director Nacional de Viabilidad, Ministerio de Obras Públicas, Chile.</i> Sra. Josefina Cruz Villalón. <i>Secretaria de Estado de Infraestructuras, Ministerio de Fomento, España.</i> - Representante del Caribe Sr. L. Michael Henry. <i>Ministro de Transportes y Obras Públicas, Jamaica.</i>
	<p>3. MOVILIZANDO RECURSOS PARA LA SEGURIDAD VIAL EN LA ESFERA INTERNACIONAL Sr. Agustín Aguerre. <i>Jefe de División de Transporte, Banco Interamericano de Desarrollo (BID).</i> Sr. Marc Shotten. <i>Especialista en Seguridad Vial. Banco Mundial (BM).</i></p>
11.30-11.45h	PAUSA CAFÉ
11.45-13.00h	SESIÓN PLENARIA IV: CONSTRUYENDO UNA VOLUNTAD POLÍTICA PARA EL RETO DE LA SEGURIDAD VIAL Y PREPARACIÓN PARA LA CONFERENCIA MINISTERIAL GLOBAL
	<p>PRESENTE: Sr. Enrique V. Iglesias. <i>Secretario General Iberoamericano, SEGIB.</i></p>
	<p>1. HACIA UN ESPACIO IBEROAMERICANO Sr. Rui Carlos Pereira. <i>Ministro del Interior, Portugal.</i> Sr. Fernando Valle Dávila. <i>Vice-ministro de Transportes e Infraestructuras, Nicaragua.</i></p>
	<p>2. PREPARACIÓN PARA LA CONFERENCIA MINISTERIAL GLOBAL General Viktor Kiryanov. <i>Vice-ministro interior, Federación Rusa.</i> Sr. David Ward. <i>Director de la Fundación FIA.</i> Sr. Mario Holguín. <i>Vice-ministro de Obras Públicas y Transportes, República Dominicana.</i></p>
13.00-13.30h	RESUMEN DE LAS CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL ENCUENTRO
	<p>Sr. Fernando García Casas. <i>Director de Gabinete, Secretaría General Iberoamericana, SEGIB.</i> Sr. Mark Rosemberg. <i>The Task Force for Child Survival and Development.</i></p> <p>MENSAJE: "Las voces de las víctimas" Sra. Alejandra Forlán. <i>Directora de la Fundación Alejandra Forlán, Uruguay.</i></p>
13.30-14.00h	CEREMONIA DE CLAUSURA
	<p>Sr. Karla González. <i>Ministra de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica.</i> Sr. José A. Córdova Villalobos. <i>Secretario de Salud, México.</i> Sr. Alfredo Pérez Rubalcaba. <i>Ministro del Interior, España.</i> Sr. Enrique V. Iglesias. <i>Secretario General Iberoamericano, SEGIB.</i></p>
	BRINDIS DE HONOR

CEREMONIA DE APERTURA

Ponentes:

- Sr. Enrique V. Iglesias. *Secretario General Iberoamericano, SEGIB.*
- Sra. Pamela Cox. *Vicepresidenta Banco Mundial.*
- Sr. Oscar Arias Sánchez. *Presidente, República de Costa Rica.*
- Sr. José Manuel Martínez. *Presidente MAPFRE S.A y Fundación MAPFRE.*
- Sr. Carlos Macaya. *Presidente Consejo de Administración, Fundación Federación Internacional del Automovilismo (FIA).*
- Sra. María Teresa Fernández de la Vega. *Vicepresidenta Primera, España.*
- Sra. Mar Cogollos. *Presidenta de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME), España.*

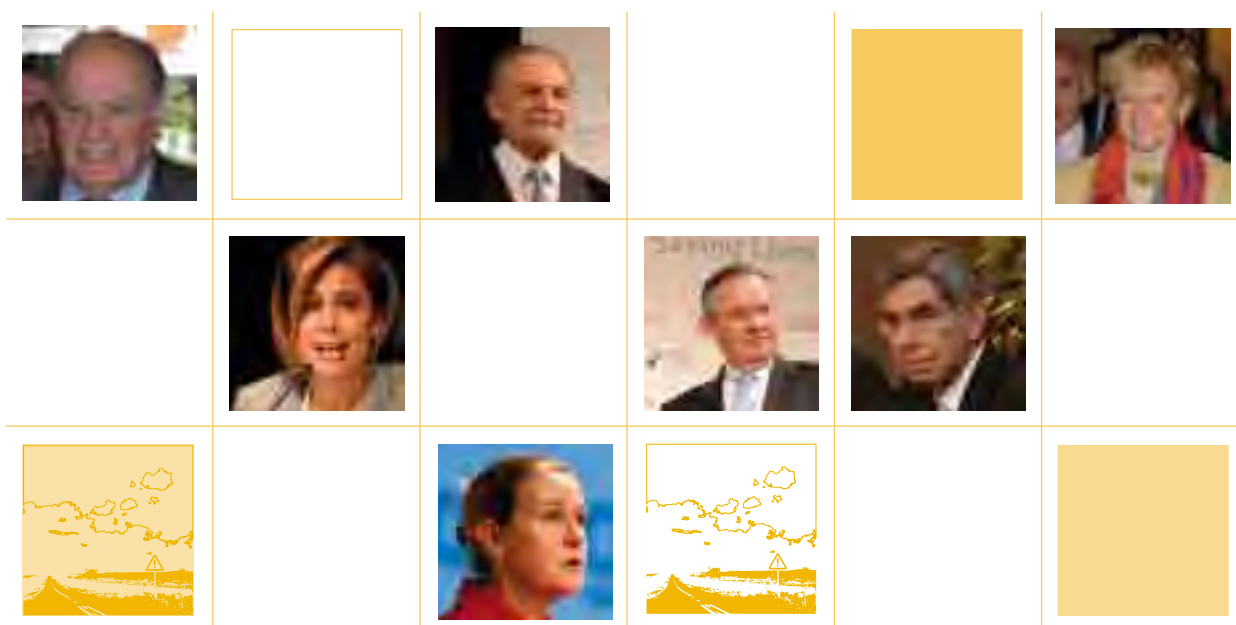


3. Resumen Ejecutivo

CEREMONIA DE APERTURA

“¿Por qué centrarse en este tema ahora, en medio de la peor crisis económica mundial de este siglo?”

Pamela Cox



“La respuesta es que el coste de esta catástrofe en países en vías de desarrollo es demasiado elevado dado que, a diferencia de otros problemas a los que nos enfrentamos, los accidentes de tráfico son evitables. Y el statu quo – muerte y minusvalía – no es aceptable”.

Con este planteamiento iniciaba su discurso la Vicepresidenta del Banco Mundial para América Latina y el Caribe, Pamela Cox, en la ceremonia de apertura del primer Encuentro de Seguridad Vial para Iberoamérica y el Caribe, EISEVI, que tuvo lugar en Madrid en los días 23 y 24 de febrero del presente año.

Cifras, datos, estadísticas, previsiones, y otros indicadores han servido en este Encuentro para poner de manifiesto la necesidad de atajar un mal que afecta a cerca de 120.000 personas que fallecen todos los años

en la región y a más de 2.000.000 de personas que quedan marcadas de por vida con las secuelas de los accidentes de tráfico que se producen en Iberoamérica y el Caribe.

La seguridad vial se ha convertido a lo largo de los últimos años en una de las principales preocupaciones, no sólo para la región iberoamericana y del Caribe, sino también a nivel global, como queda demostrado con la celebración de la próxima Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial que tendrá lugar en Moscú en noviembre del presente año y que se enmarca en la acción y en el impulso dados por la Organización de Naciones Unidas al desafío planteado por la Seguridad Vial; una reunión cuyo reflejo ya se podía adivinar con la puesta en marcha, por parte de la Comisión para la Seguridad Vial Global, de la campaña “Make Roads

Safe”, tal y como señalaba el Presidente de la Fundación FIA, Carlos Macaya.

Así pues, se presentan ante la región iberoamericana y del Caribe una serie de retos que es necesario superar.

El primero de ellos hace referencia directa a los datos que deben servir como instrumento para elaborar una base que permita, no sólo a los Gobiernos, sino también al ámbito privado, adoptar medidas eficaces en materia de seguridad vial. En este sentido, el Presidente de MAPFRE S.A. y de la Fundación MAPFRE, José Manuel Martínez, subrayaba la necesidad de conocer, de forma precisa, los índices y magnitudes básicos de los accidentes de tráfico, pues la falta de una base de datos común y la variación de las cifras en función de la fuente consultada, no hacen sino obstaculizar cualquier intento de dinamizar los efectos positivos que toda medida de seguridad vial podría producir.

La Vicepresidenta primera del Gobierno de España, M^a Teresa Fernández de la Vega, decía que *“con las actitudes de siempre no podemos obtener resultados diferentes”*. Para ello, proponía adoptar una serie de medidas basadas, principalmente, en la necesidad de mejorar el conocimiento en materia de seguridad vial, y cuyo contenido se encontraba en la elaboración y puesta en marcha de políticas comunes, en los procesos de unificación de criterios y en la planificación estratégica. Además, señalaba la importancia de que exista

“La principal herramienta contra la inseguridad vial será siempre el respeto a la vida, y ese respeto debe ser impulsado desde nuestros Gobiernos”

Oscar Arias

un observatorio iberoamericano de seguridad vial, de otorgar apoyo y atención a las víctimas, y de mejorar la comunicación a través de la construcción de un espacio web donde las asociaciones de víctimas de la seguridad vial, como las de Mar Cogollos o Alejandra Forlán, puedan comunicarse y compartir ideas, pudiendo llegar a conformar, en un futuro no muy lejano, una gran asociación iberoamericana.

En la línea de este mismo reto cabe destacar el importante papel que las aseguradoras pueden jugar en la mejora de los sistemas de seguridad vial como consecuencia del largo historial casuístico del que gozan y de su papel fundamental en la reparación de daños. Con esta capacidad pueden llevar a cabo acciones de formación, educación y sensibilización que, junto con los estudios técnicos sobre infraestructuras y vehículos, pueden alcanzar su objetivo de prevención y de minimización de las consecuencias de los accidentes.

En segundo lugar, hay que basarse en la idea de la “Responsabilidad Compartida”. Los Gobiernos están

14

“...el objetivo de este foro es también reconocer que la siniestralidad en las carreteras es una epidemia global, que tiene soluciones, y que sólo unidos podemos terminarla”

Carlos Macaya





obligados a erigirse en los principales actores en materia de implantación de medidas sobre seguridad vial; sin embargo, su capacidad de acción tiene límites difíciles de superar. Es precisamente en ese punto en el que la sociedad civil y los actores privados entran en juego. “No podemos conducir por ti”, así rezaba el lema de una de las campañas publicitarias más importantes y agresivas puesta en marcha por la Dirección General de Tráfico española en los últimos años con el objetivo de sensibilizar a los conductores. Ese eslogan no es sino el fiel reflejo de la necesidad de una articulación en materia de seguridad vial entre el sector público y el privado. Una responsabilidad compartida entre los dos actores que deben coordinar y sincronizar sus posiciones de cara a lograr los objetivos fijados en el marco de la seguridad vial.

Todo ello nos lleva al planteamiento de otros dos retos. Por un lado, y en tercer lugar, cabe destacar la importancia de lo que el Presidente de Costa Rica, Oscar Arias, no dudó en denominar como “Cambio de mentalidad”. Para explicar el cambio que experimentaban los conductores al sentarse al volante de un automóvil, el Presidente Arias utilizaba la imagen del Dr. Jeckyll y Mr. Hyde, señalando que estos “...pasaban de ser personas pacíficas y tolerantes a convertirse en personas infractoras de la ley, irresponsables de sus actos e indiferentes frente a la vida ajena”.

Pues bien, ese cambio de mentalidad es fundamental para evitar la actitud descrita por el Presidente costarricense. Y

“...resulta necesaria la colaboración entre los poderes públicos y la iniciativa privada, muy especialmente las entidades de seguros...”

José Manuel Martínez

ello sólo puede comenzar a operarse desde el impulso estatal. En este sentido, las campañas de sensibilización, las acciones preventivas y el establecimiento de medidas disuasorias, como penas económicas o incluso de prisión, se han convertido en el argumento de mayor peso para lograr el objetivo descrito. El caso español, donde la siniestralidad en las carreteras se ha reducido en un 20% en el 2008 y en casi un 50% a lo largo de los 5 últimos años, es un claro ejemplo de ello.

Por otro lado, y en cuarto lugar, se debe plantear el desafío que supone para la seguridad vial la mejora del sector de los transportes y la inversión económica en infraestructuras. Así, la mejora de este sector en la región, no sólo favorece las áreas logística y comercial, sino que también permite alcanzar un mayor nivel de eficacia y seguridad en las carreteras. En este caso, el problema que se le plantea a la región latinoamericana es el de la disminución que ha experimentado la inversión total en transporte a lo largo de las dos últimas décadas, lo que conlleva que los países más desarrollados y las economías emergentes sean mucho más competitivos en este ámbito.

“En el largo trayecto de la vida, todos somos peatones, pasajeros y conductores”

Enrique Iglesias

De ello deriva la necesidad de adoptar medidas y poner en marcha planes de acción de cara a impulsar este sector que tanto ha perdido a lo largo de los últimos años. Así, Pamela Cox proponía, a modo de ejemplo, una serie de acciones que podían contribuir a llevar a cabo esa mejora en el sector del transporte: fomento del gasto en zonas de fuerte impacto, reducción de la congestión y la contaminación en zonas urbanas, apoyo a enfoques innovadores para la participación del sector privado en colaboraciones públicas/privadas, promoción de la eficiencia de gastos públicos, o creación de productos financieros innovadores, como lo son las garantías de riesgo parcial.



“Se trata de un asunto crucial, en el que nos jugamos la calidad de vida de nuestras sociedades ”

M^a Teresa Fernández de la Vega



Por último no se debe olvidar la importancia que han tenido hasta ahora las directivas vertidas por la Asamblea General de Naciones Unidas (58/289 y 60/5) junto con el "Informe Mundial sobre prevención de traumatismos causados por el tránsito", editado en 2004 por la Organización Mundial de la Salud (OMS) y el Banco Mundial (BM), el informe "La Seguridad Vial en América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos", elaborado por la Comisión Económica de Naciones Unidas para América Latina y el Caribe (CEPAL) en 2005 y la celebración en el año 2006 y 2007, en Costa Rica y Puerto Rico respectivamente, del primer y segundo "Foro de Actores para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe".

"En el largo trayecto de la vida, todos somos peatones, pasajeros y conductores". Con estas palabras indicaba el Secretario General Iberoamericano, Enrique V. Iglesias, que este Encuentro se llevaba a cabo con el doble objetivo de convertirse en un foro para forjar consensos sobre planes y prioridades entre actores que antes estaban alejados y de hacer un llamamiento para que esta crisis económica y financiera internacional, que es muy profunda y cuyos límites y duración aún se desconocen, no reduzca los recursos dedicados a la seguridad vial por los países, los bancos de desarrollo y las Organizaciones Internacionales. Todo ello, junto con los mandatos sobre Seguridad Vial recogidos en las Cumbres Iberoamericanas de Santiago de Chile en 2007 y de San Salvador en 2008, permite avanzar en la elaboración de un marco regional común de trabajo en pro de la seguridad vial con el objetivo final de proteger vidas.

“Vamos a proteger vidas, y vamos a quedarnos un mensaje de que, juntos, podemos ”

Mar Cogollos

SESIÓN PLENARIA I

Ponentes:

- Sr. Justo Zambrana. *Subsecretario del Ministerio del Interior, España.*
- Sra. Karla González. *Ministra de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica.*
- Sr. Gerardo Barrios. *Presidente, Unidad Nacional de Seguridad Vial, Uruguay.*
- Sra. Eugênia Maria Silveira Rodrigues. *Consejera Regional para Seguridad Vial, Organización Panamericana de Salud (OPS).*
- Sr. Pere Navarro. *Director General de Tráfico, España.*
- Sr. Hugo Adalberto Suazo Ortíz. *Viceministro de Seguridad, Honduras.*
- Sr. Mario Hernando Torres Merchán. *Subdirector de Tránsito y Transportes, Policía Nacional de Colombia.*
- Sr. José A. Córdova Villalobos. *Secretario de Salud, México.*



SESIÓN PLENARIA I: SITUACIÓN ACTUAL Y PERSPECTIVAS DE SEGURIDAD VIAL EN IBEROAMÉRICA Y EL CARIBE. LOS RETOS GLOBALES

1.- Los grandes retos en Seguridad Vial en nuestros países

La necesidad de tratar en este momento una cuestión como la seguridad vial, obliga a plantear, previamente, cuál es la situación actual que vive la región iberoamericana y del Caribe, pues es necesario establecer una base desde la que partir y que sirva de referencia para poder analizar el progreso que se logra en este ámbito.

El punto de partida viene dado por las cifras ya mencionadas de 120.000 muertes por año en la región, es decir, una media de 26 muertes por cada 100.000 habitantes, y más de 2.000.000 de lesionados por culpa de los accidentes de tráfico. A estas cifras hay que sumar los problemas planteados por las dificultades en materia de infraestructuras, donde la inexistencia de las mismas o su falta de mantenimiento aumentan el riesgo de peatones y conductores. Por otro lado, conviene plantear el déficit normativo y legal que sólo desde hace unos años empieza a ser corregido, y la tardía puesta en marcha de campañas de sensibilización, de eficacia contrastada, pero que resultan difíciles de plantear cuando el presupuesto no es el adecuado. De ahí que, aumentando la necesidad de elevar las partidas presupuestarias destinadas a la seguridad vial, la búsqueda de financiamiento acabe por ser fundamental, aunque siempre complicada. Es por ello que en este último caso se adivina una excelente oportunidad para involucrar a los actores privados en la construcción de un espacio sólido de seguridad vial.

En definitiva, las dificultades de organización, de coordinación, de estrategia y de actitud frente a la siniestralidad vial son un obstáculo presente que hay que superar para lograr el reto del futuro, que es el de hacer de la seguridad vial un objetivo común de interés no sólo nacional o regional, sino universal.

"No basta con hacer lo que se pueda, sino lo que se requiera", así iniciaba la Ministra de Obras Públicas y

Transportes de Costa Rica, Karla González, su exposición, refiriéndose a la necesidad de que los Gobiernos no sean condescendientes consigo mismos y actúen con el objetivo de crear un espacio de seguridad vial inclusivo. En este sentido, la creación de un marco normativo y legal adecuado es fundamental para iniciar cualquier andadura hacia la consolidación de un espacio de seguridad vial.

Siguiendo esta línea, muchos son los países que han creado, reformado y endurecido sus legislaciones para fortalecer la seguridad vial. Es el caso de países como Uruguay, donde se puso en marcha la ley de unidad nacional de seguridad vial y la ley de normas de circulación vial, o Costa Rica, donde las reformas legislativas han llevado a establecer multas más severas e incluso penas de prisión para personas que conduzcan bajo los efectos del alcohol, además de haber adquirido el compromiso de poner en marcha, a lo largo del 2009, el carnet de conducir por puntos, tras haber comprobado el éxito que la adopción de esta medida ha tenido en España.

Además, ese marco normativo y legal debe ser de carácter inclusivo, donde no sólo los conductores tengan su espacio, sino donde otros actores directamente relacionados con la seguridad vial, como peatones y ciclistas, también puedan verse reflejados.

“No basta con hacer lo que se pueda, sino lo que se requiera”

Por otro lado, y una vez detectada y cubierta la necesidad legal, es de vital importancia centrarse en las infraestructuras, muchas veces menospreciadas y, sin embargo, fundamentales para la consolidación del espacio de seguridad vial.

Cualquier reforma o construcción de infraestructuras debe ser planteada con la intención de cubrir dos grandes objetivos: el de la seguridad y el de la inclusión. Que las carreteras deben ser seguras puede parecer una obviedad, pero es necesario hacer hincapié en ello, pues cualquier financiación de infraestructuras debe tener en cuenta que éstas tienen vocación de durabilidad y ello sólo será posible si se planean con base en la necesidad de que sean seguras. Sin embargo, la inclusión es bastante menos obvia y mucho más novedosa, pues hay que pensar que las infraestructuras deben estar destinadas a todos los usuarios. Se puede decir que las infraestructuras inclusivas son infraestructuras seguras.

Ahora bien, las infraestructuras llevan directamente a otra de las cuestiones que debe ser tratada como vital en materia de seguridad vial: la financiación. No basta con que se busque cambiar la mentalidad de los ciudadanos (para lo que, por cierto, también es necesaria la financiación), sino que desde las instancias públicas internas, tanto nacionales y regionales como locales, se debe trabajar en esta dirección.

Con estos objetivos, se habla de financiamiento enfocado, con la intención de referir la importancia de que ese apoyo económico se centre en la seguridad vial propiamente dicha y que no se diluya al venir incluido en un marco presupuestario más amplio, donde acabe por pasar desapercibido. Así está ocurriendo, por ejemplo, con la iniciativa de seguridad vial lanzada por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), que permite a los países de la región negociar con el propio BID ayudas destinadas única y exclusivamente a la seguridad vial.

Por último, la sensibilización de todos los actores involucrados acaba por ser otra de las piezas indispensables para conformar un gran espacio de seguridad vial. *“En el tránsito...vos sos parte de la solución”*. Con este eslogan se puso en marcha una gran campaña de comunicación y sensibilización en Uruguay, donde, según lo expuesto por Gerardo Barrios, Presidente de la Unidad Nacional de Seguridad Vial de ese país, se buscó llegar a la población centrándose en cuatro objetivos principales: las luces, el casco, el cinturón de seguridad y el alcohol.

Sin embargo, no basta con el apoyo otorgado desde dentro, sino que el papel de las instancias externas, tales como los organismos internacionales, agencias independientes u organizaciones no gubernamentales entre otros, también acaba por ser de gran utilidad a la hora de universalizar el interés por la creación de un espacio de seguridad vial.

Con base en estos argumentos, la consejera regional para seguridad vial de la Organización Panamericana de Salud, Eugênia Maria Silveira Rodrigues, señalaba que *“promover la seguridad en el tránsito es promover la salud y la justicia social”*. Estas palabras encierran lo que puede ser considerado como el objetivo principal de los actores internacionales a la hora de abordar un tema como el de la seguridad vial.

Así, la coordinación de las acciones entre Estados, el establecimiento de planes regionales de acción, la realización de estudios y la elaboración de documentos específicos sobre la materia, o la formación de recursos humanos, no son más que algunos ejemplos de la capacidad de estos actores internacionales de fomentar la creación de un espacio universal de seguridad vial. En esta línea, cabría destacar la actuación de la OPS con acciones como la elaboración del Informe Global

“promover la seguridad en el tránsito es promover la salud y la justicia social”

de Seguridad en el Tráfico, la publicación del manual de seguridad vial para decisores y profesionales o la celebración de la primera semana mundial de seguridad vial en 2007. También resultan dignos de mención los documentos que sirven de antecedente en materia de seguridad vial, como el informe de la Organización Mundial de la Salud sobre la prevención de traumatismos causados por el tránsito, el informe de la CEPAL sobre el estado de la seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe, o las Resoluciones de la Asamblea General de Naciones Unidas en materia de seguridad vial.

Con todo, resulta interesante apuntar una serie de recomendaciones que contribuyen a mejorar las acciones que puedan llevarse a cabo por aparte de los actores nacionales e internacionales, tales como la

puesta en marcha de políticas públicas intersectoriales, la descentralización de responsabilidades entre los entes locales, regionales y nacionales, la evaluación del impacto de las intervenciones públicas o la potenciación y fomento de la participación de la sociedad civil, por ejemplo, a través de la creación de una red de ONG's de víctimas de la carretera o de una gran asociación regional de víctimas.



2.- Experiencias positivas en Seguridad Vial

Si en algo parecen estar de acuerdo todas las políticas de seguridad vial es en la necesidad de reducir el número de muertos en carretera, ya se trate de conductores, pasajeros o peatones, y en la importancia de la existencia de una cultura ciudadana de seguridad vial.

Aplicación estricta de las leyes, acciones concertadas entre el ámbito público y el privado, realización de controles preventivos, planificación plurianual y multisectorial o campañas de concienciación, entre otros, no son más que una muestra de todo lo que se ha hecho, se hace y se puede seguir haciendo en pro de la seguridad vial y de la formación continua a la que se debe someter cualquier política de seguridad vial en nuestros países.

"Lo bueno de tener una política europea común es que todos copian lo de todos", decía el Subsecretario de Interior del Ministerio del Interior de España, Justo Zambrana. Esa política común permitió la aprobación de la conocida como Directiva U.E. sobre permisos de conducir, tras llegar a un acuerdo sobre las diferen-



Así, en lo que respecta a la primera, hay que tener en cuenta, no sólo la existencia de instituciones de carácter supra-estatal, como es el caso de la Unión Europea, sino que también hay que referir la importancia de los acuerdos a nivel interno como lo demuestra la necesidad de que tanto el Gobierno como el Parlamento estén en sintonía para alcanzar consensos en la materia, de que la seguridad vial comporte una responsabilidad multisectorial (tráfico, salud, infraestructuras...) o de que se pongan en funcionamiento instituciones de ayuda a la causa, como es el caso del Observatorio Nacional de Seguridad Vial.

Mientras tanto, en el lado de la acción privada, hay que atender a otro tipo de contribución en materia de seguridad

vial, como los órganos de consulta y participación social con representación, por mandato legal –y no voluntariamente–, de todos los sectores, la apuesta por la fuerte presencia de las

asociaciones de víctimas, la creación de bases de datos de accidentes o, incluso, la responsabilidad de los medios de comunicación, sin cuya colaboración las millonarias inversiones en campañas publicitarias jamás podrían tener el impacto actual.

Con base en esta acción conjunta desde lo público y lo privado es posible trabajar en una política de se-

“Lo bueno de tener una política europea común es que todos copian lo de todos”

tes categorías, las exigencias para cada una de ellas y los diferentes plazos de renovación. Y siempre con el objetivo final de reducir la mortalidad en las carreteras.

De aquí se deriva, precisamente, el peso de la acción pública y privada, fundamental a la hora de hablar de experiencias positivas en materia de seguridad vial.



guridad vial que requiere a su vez de una articulación perfecta con las políticas de transporte y de movilidad. “Si las políticas de transporte y de movilidad van bien, la de seguridad vial también lo irá”, señalaba Pere Navarro, Director General de la DGT española. Pero ¿cómo garantizar el éxito de la política sobre seguridad vial?

Son varios los elementos que es necesario tomar en cuenta a la hora de determinar el éxito de las políticas en materia de seguridad vial. En primer lugar, es importante que ésta sea considerada como prioridad política (planes plurianuales, más policía, reforma del código penal); también hay que tener en cuenta la concienciación y el aumento de los controles preventivos de alcoholemia; no menos importante es la necesidad de alcanzar una tasa del 100% de uso del cinturón (actualmente es del 95% en España), pues casi una cuarta parte de los muertos en carretera en el 2008 en España no lo llevaban puesto; además, la distracción es la primera causa de los accidentes de tráfico (40%), la velocidad sigue siendo una cuenta pendiente a pesar de haberse reducido como causa de mortalidad gracias a los radares, y la reincidencia se ha convertido en un tema estratégico, pues son pocos los reincidentes pero hacen mucho daño.

Gracias a estas medidas todos los países de la U.E. han conseguido reducir notablemente sus índices de mortalidad en accidentes de tráfico, quedando España entre los cinco primeros (junto con Portugal, Francia, Letonia y Luxemburgo), con un índice de reducción de entre 40% y 60% desde 2003 hasta 2008.

Entonces, de cara a futuro, ¿qué queda por hacer?

Antes de nada, lo más importante es seguir actuando en las áreas anteriormente mencionadas, sin descuidar la importancia que tiene la elaboración de planes municipales, las ventajas de llevar la seguridad vial a las empresas (como ya se hiciera con la calidad, los riesgos laborales o el medio ambiente) o la renovación del parque automovilístico. Con todo, además de la lucha contra la reincidencia, las motocicletas continúan siendo el gran problema de la seguridad vial, pues sobre todo en áreas urbanas, cada vez son más las personas que conducen este tipo de vehículos. De ahí que éste sea uno de los grandes retos del futuro para la construcción de un espacio sólido de seguridad vial.

Ahora bien, si con todo lo mencionado hasta ahora ha sido posible la obtención de cifras positivas de reducción de la mortalidad, no es menos cierto que algunos aspectos como el de la estricta aplicación de las leyes y las medidas preventivas han jugado un papel determinante para alcanzar ese objetivo.

Así, en lo que respecta a la creación de un marco jurídico eficaz tanto en su normativa como en su aplicación, ésta ha requerido y requiere un esfuerzo continuo de todas las partes, tanto públicas como privadas, implicadas en la seguridad vial. Para ello, en primer lugar es necesario determinar cuales son las causas que en cada país suponen las principales grietas de seguridad vial. A continuación, es necesario elaborar un marco normativo con medidas preventivas, de control y sancionadoras. Por último, son las instituciones del Estado

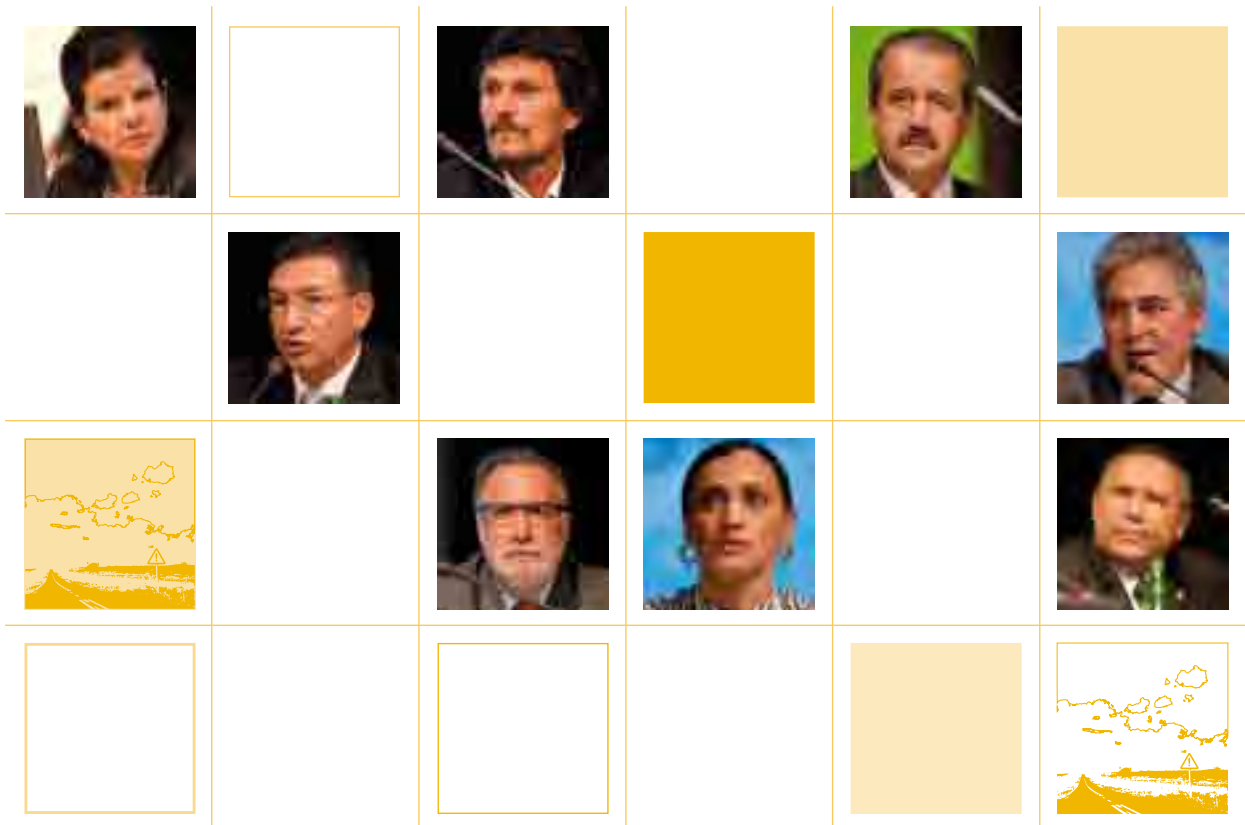
(poder judicial y cuerpos policiales principalmente), las encargadas de hacer cumplir esas medidas de forma eficaz.

“Endurecer las normas jurídicas no tendrá un efecto contundente si en la agenda no se incluye la promoción de la cultura ciudadana”

Sin embargo, indicaba el Subdirector de Tránsito y Transportes de la Policía Nacional de Colombia, Mario H. Torres Merchán, que “*Endurecer las normas jurídicas no tendrá un efecto contundente si en la agenda no se incluye la promoción de la cultura ciudadana*”. Y es en este punto donde alcanzan especial importancia las políticas preventivas. Una prevención que busca reducir los porcentajes que sitúan, entre otros, a los accidentes de tráfico como la segunda causa de orfandad en México y que costaron a ese mismo Estado más de 7.000 millones de dólares americanos en el año 2008.

Por otro lado, el actual Secretario de Salud de México, José A. Córdova Villalobos, apuntó que “para que las campañas –de seguridad vial– *tengan éxito es necesario*

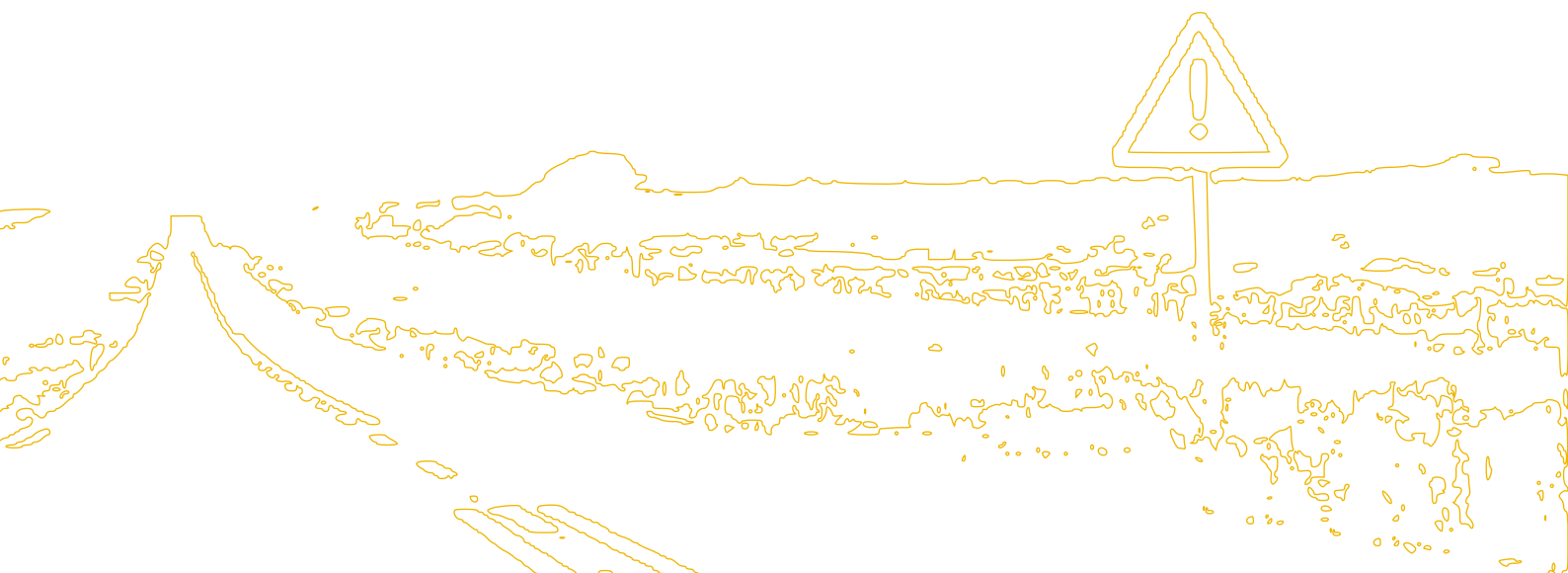
involucrar a la sociedad civil”. En este sentido, la apuesta por la formación acaba por ser fundamental en la tarea preventiva de los Estados. La experiencia muestra que capacitando expertos en la materia y transmitiendo mensajes a través de campañas publicitarias, se consiguen unos resultados positivos. Con todo, es necesario seguir trabajando en este ámbito, pues la creación del espacio de seguridad vial requiere más acciones como la articulación del sistema nacional de formación y evaluación de conductores, la incorporación de la educación vial al sistema nacional educativo o la creación de instituciones que agrupen al ámbito público y privado (i.e. el parlamento por la seguridad vial de México) para lograr una visión conjunta en materia de seguridad vial.



SESIÓN PLENARIA II

Ponentes:

- Sr. Anthony Bliss. *Especialista principal en Seguridad Vial, Banco Mundial.*
- Sra. Hilda Gómez. *Consultora-Especialista en Infraestructuras, Banco Interamericano de Desarrollo (BID).*
- Sr. Alfredo Peres da Silva. *Director, Departamento Nacional de Tránsito, Brasil.*
- Sr. Guillermo T. Montenegro. *Ministro de Justicia y Seguridad, Ministerio de Justicia y Seguridad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, Argentina.*
- Sr. Miquel Nadal. *Director de la Fundación Real Automóvil Club de Cataluña (RACC), España.*
- Sr. Emilio Oñate. *Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito (CONASET), Chile.*
- Sr. Felipe Rodríguez Laguens. *Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial, Argentina.*
- Sr. Roy Rojas. *Organización Panamericana de la Salud. (OPS) México.*
- Sr. Miguel Muñoz. *Presidente del Instituto de Seguridad Vial, Fundación MAPFRE.*
- Sr. Julio Urzúa. *Secretario Ejecutivo, Comisión Regional para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe. Chile.*
- Sr. Greg Speier. *Especialista en Seguridad Vial.*
- Sr. John Dawson. *Auditorías de Seguridad en Carreteras (IRAP).*
- Sr. Arturo Cervantes Trejo. *Director General Adjunto, Centro Nacional para la Prevención de Accidentes, México.*
- Sr. Lucien Jones. *Director, Consejo Nacional de Seguridad Vial, Jamaica.*
- Sr. Freddy Ponce. *Asesor, Organización Iberoamericana de la Juventud (OIJ).*
- Sr. Rogelio Martínez Masegosa. *General Jefe de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, España.*



SESIÓN PLENARIA II: PUESTA EN PRÁCTICA DE LAS RECOMENDACIONES DEL INFORME MUNDIAL SOBRE SEGURIDAD VIAL DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE LA SALUD (OMS) Y DEL BANCO MUNDIAL (BM) EN IBEROAMÉRICA Y EL CARIBE

1.- Fortalecimiento de la capacidad de gestión en seguridad vial

“Lo malo no es sólo que haya accidentes de tráfico, sino lo poco que sabemos sobre por qué se producen y lo poco que hacemos por evitarlos”, decía Albert Einstein. “Por suerte, esto ya no es así”, replica Hilda Gómez, consultora especialista en infraestructura del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

Las herramientas de diagnóstico y la puesta en marcha de iniciativas exitosas en materia de seguridad vial, junto con la creación de un tejido institucional adecuado, han proporcionado la base necesaria para que el espacio iberoamericano de seguridad vial, vaya tomando cuerpo y adquiriendo capacidad de gestión.

Es precisamente sobre estos elementos sobre los que se centra el siguiente apartado, haciendo especial hincapié en las herramientas de diagnóstico y en la experiencia positiva de diferentes iniciativas puestas en marcha por diferentes instituciones de gobierno, para finalizar haciendo referencia a la importancia del papel de la Agencia Principal (*lo Lead Agency*) como canalizadora de los esfuerzos de cada Estado en materia de seguridad vial.

El primer elemento a tener en cuenta en el caso del fortalecimiento de la capacidad de gestión en seguridad vial es el del diagnóstico y las herramientas para llevarlo a cabo. Difícilmente se puede actuar en materia de seguridad vial sin antes haber realizado un estudio detectando las principales carencias y riesgos de seguridad para, a continuación, poder elaborar un diagnóstico y preparar las acciones y medidas oportunas.

En este sentido, las herramientas de diagnóstico cumplen dos tareas principales: en primer lugar, permiten conocer cuál es el estado de la seguridad vial en cada país para que las acciones a tomar se adecuen lo más posible a la realidad de ese Estado. En segundo lugar,

buscan servir de expositor para conocer las medidas que han sido aplicadas de forma exitosa en cada territorio.

Para poder llevar a cabo estas tareas, las herramientas de diagnóstico recurren a varias fuentes como las instituciones implicadas en cada país, la legislación vigente, los datos existentes sobre el parque automovilístico o a los registros de conductores y accidentes, entre muchos otros; y todo ello con un objetivo múltiple que se centra en el fomento de un marco institucional que fomente la seguridad vial, en la protección de conductores, pasajeros y peatones, en la lucha continua por aumentar la seguridad en los vehículos y en la mejora de las infraestructuras, reduciendo así el riesgo para todos los usuarios de las vías públicas.

En el caso concreto de la región iberoamericana y del Caribe, es necesario resaltar la importancia de la iniciativa del BID en materia de Seguridad Vial. Una iniciativa que viene ayudando a la región con una fuerte inversión económica, entre cuyos objetivos figura el de ayudar a elaborar el diagnóstico de seguridad vial en la región, diagnóstico ese que, a su vez, servirá para elaborar la guía y el plan de acción del BID y dar apoyo, así, a los proyectos de seguridad vial, ya sea realizando evaluaciones piloto, ya sea a través de un programa de intercambio de experiencias exitosas, ya sea a través de cualquier otro medio de utilidad a este respecto.

Con todo, la teoría no es suficiente para poner en marcha cualquier acción de seguridad vial. Decía Guillermo T. Montenegro, Ministro de Justicia y Seguridad de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, que *“todo está escrito, lo que falta es hacerlo”*. Las experiencias e iniciativas de cada país y los resultados por ellas arrojados acaban por ser un elemento indispensable en la elaboración y recomendación de acciones a adoptar en materia de seguridad vial. Los casos de Brasil, Argentina

o España, entre otros, acaban por ser bastante representativos de las contribuciones que, desde los sectores públicos y privados, pueden ser realizadas de cara al fortalecimiento de gestión en seguridad vial.

Cuando se lleva a cabo el estudio de la situación de la seguridad vial en cada país, de su evolución a lo largo de los últimos años y de las medidas adoptadas o de la política utilizada con resultados positivos, se puede decir que, en general, todos confluyen en una serie de líneas de actuación comunes para solucionar problemas que se presentan de forma similar en todos sus territorios.

La primera de esas líneas generales dice respecto de la legislación vigente. Todos los países se han dado cuenta de la importancia de que exista un conjunto normativo sólido sobre el que basar cualquier otro tipo de acción en materia de seguridad vial. En este sentido se dirigen los esfuerzos, no sólo por crear códigos que regulen la normativa de tránsito, sino también por reformar las leyes ya existentes, aumentando su rigidez y la dureza de las penas para los infractores. En esos términos se expresa, por ejemplo, la Ley 11.705 que restringe la venta de bebidas alcohólicas en las carreteras brasileñas, y a la que se refirió Alfredo Peres da Silva, Director de la Dirección General de Tránsito de Brasil.

Por otro lado, las bases de datos y registros electrónicos son fundamentales. La importancia de que exista un control certero sobre las personas habilitadas para conducir, sobre sus infracciones o sus sanciones, es vital para mejorar cualquier estadística de seguridad vial. Muchos son los países que gozan de registros electrónicos de conductores o de registros de infracciones de tránsito a nivel local, regional y nacional. Al hilo de estos registros, resulta de gran interés la idea del carné por puntos; un carné que, como señala Miquel



Nadal, Director del Real Automóvil Club de Cataluña, ha arrojado excelentes resultados en España, Brasil y Argentina, y que va a ser implementado en Costa Rica a lo largo de este año.

También hay que tener en cuenta el peso que han ido adquiriendo los recursos humanos. La formación de cuerpos específicamente dedicados a la seguridad vial es una de las cuentas pendientes que muchos países han intentado subsanar a través tanto de la capacitación de profesionales de tránsito en aquellos países que carecían de estos cuerpos, como del aumento de efectivos destinados a la seguridad vial en aquellos territorios en los que ya existían.

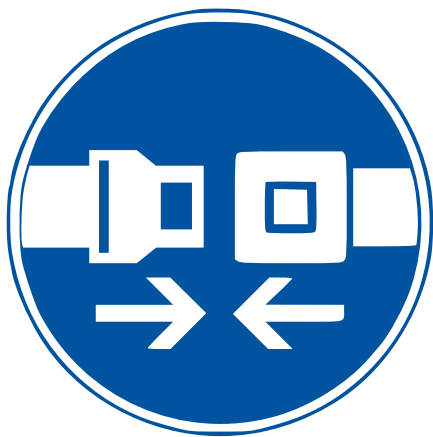
Otro de los factores importantes al intentar identificar las líneas comunes de actuación para solucionar los retos planteados por la seguridad vial es el del eficaz funcionamiento de la administración. Una sólida acción coercitiva del Estado es determinante para que el mensaje de la seguridad vial cale entre los usuarios de las vías públicas. Si la imposición de multas no viene acompañada por un seguimiento eficaz en lo que a su cobro respecta, entonces se produce un doble efecto negativo: el mensaje no llega y la acción iniciada con la denuncia de la infracción se queda sin cerrar por falta de seguimiento. Para ello, los Estados han recurrido a medidas como la inmovilización de vehículos, la coordinación electrónica del proceso de imposición y cobro de multas, o incluso la externalización de los servicios de detección de infractores. En esa misma línea también se ha planteado la autofinanciación de la

**“Por amor, ponte el cinturón”,
“Viva o tránsito!”
o “No podemos conducir por ti”**

administración de seguridad vial con base en lo recaudado por el cobro de multas.

Las campañas publicitarias también han jugado un papel decisivo en la seguridad vial. La concienciación de conductores, acompañantes y peatones es un factor que se ha mostrado muy eficaz y que ha llevado a que todos los países apuesten cada vez con más ímpetu por las campañas publicitarias de seguridad vial. “Por amor, ponte el cinturón”, “Viva o trânsito!” o “No podemos conducir por ti” son algunos de los eslogans que más repercusión y eficacia han tenido. En estrecha vinculación con estas campañas hay que mencionar la lucha unánime contra el consumo de alcohol cuando se va a conducir.

Por último, entre las líneas comunes de los diagnósticos para la acción, la velocidad ha sido el otro factor que ha obligado a los Estados a emplearse a fondo. Por ahora, los radares son la herramienta que mejores resultados ha proporcionado en la lucha contra la velocidad y prácticamente todos los países cuentan con este método y esta tecnología para detectar infractores.



2.- El papel de la Agencia Principal

Una de las cuestiones que más preocupan a la hora de diseñar una política de seguridad vial es la de la articulación institucional. Desde el establecimiento de una base normativa adecuada, hasta el cobro de multas, pasando por las campañas publicitarias o la creación de bases de datos, todo ello precisa de un orden y de una coordinación que sólo puede venir dada por una estructura administrativa eficaz y eficiente. De ahí que el papel de las agencias principales (o Lead Agencies) sea de elevada importancia.

“Hay que identificar una agencia principal, con atribuciones e independencia suficientes, para guiar el esfuerzo nacional en seguridad vial”

“Hay que identificar una agencia principal, con atribuciones e independencia suficientes, para guiar el esfuerzo nacional en seguridad vial”, recomendaba Anthony Bliss, Especialista principal de seguridad vial del Banco Mundial. Será, pues, con base en los datos existentes que las Agencias Nacionales van a ser las responsables de la articulación de toda la política de seguridad vial para darle un sentido y conseguir que se materialice en resultados tangibles.

“Datocracia”, ésta es la palabra que utiliza el asesor en seguridad vial de la Organización Panamericana de la Salud, Roy Rojas, para referirse a lo que él llama “el poder de los datos”. El valor de los datos es incuestionable, pero el problema se plantea a la hora de compartirlos. Si no se comparten los datos, es difícil que se pueda obtener una visión clara de las tendencias y las realidades de la seguridad vial. Si no se utilizan esos datos, se está dejando de explotar una parte básica en la construcción de un espacio de seguridad vial.

En esta línea hay que destacar la labor legislativa llevada a cabo por varios países, entre ellos Costa Rica, cuyo Código de Tránsito estipula en sus artículos 216 y 218 la determinación de crear un sistema de estadística de accidentes de tránsito y de investigación en materia de seguridad vial. Además establece que “...sus responsables tendrán libre acceso a las estadísticas que se lleven sobre los diversos factores asociados a los accidentes de tránsito...”. De tal forma que la información pueda ser compartida por diferentes instituciones.

Esto no sólo resuelve el problema que plantea el acceso a los datos, sino que además permite la toma de decisiones con base en datos fiables y por todos compartidos. Y es ahí donde una agencia principal debe empezar a aplicarse para articular una política adecuada, pues los datos ya suponen un soporte tangible al que aferrarse y con base en el cual poder empezar a construir un espacio sólido y fiable de seguridad vial. La percepción de los problemas que plantea la seguridad vial – a los



que ya nos hemos referido anteriormente – encuentra, así, su fundamento en los datos y en la información que de estos se puede extraer.

Una vez obtenidos los datos y extraída la información, es necesario acceder al segundo nivel, el de la coordinación de las políticas y los recursos. Es necesario determinar qué se quiere hacer, hacia dónde se quiere dirigir, a dónde se pretende llegar y con qué recursos se cuenta para lograrlo.

En este sentido, Felipe Rodríguez Laguens, Director Ejecutivo de la Agencia Nacional de Seguridad Vial de Argentina, indicaba que para poder llevar a cabo esta coordinación es necesario, antes de nada, que la seguridad vial sea reconocida como política de Estado. Para ello se requieren tres cosas fundamentales: por un lado, que se reconozca la existencia de una necesidad pública, que en este caso es la de salvar vidas; por otro, la importancia de actuar en consecuencia; y por último, requiere la implementación de las políticas adecuadas.

Así, una vez reconocida la existencia de la necesidad pública – salvar vidas – es necesario actuar en consecuencia, y para ello hay que dotarse de recursos. Rodríguez Laguens, utilizando como ejemplo el caso argentino, apuntaba que esos recursos provenían de tres fuentes diferentes: el 1% de lo ingresado por las

pólizas de seguros (con lo que conseguía financiar los gastos operativos de la Agencia Nacional de Seguridad Vial), una partida proveniente del Tesoro Nacional y una última dotación, la mayor, atribuida por el Banco Mundial.

Finalmente, con la política de seguridad vial definida y considerada como política de Estado y una vez obtenidos los recursos necesarios, queda por materializar la coordinación de ambas, que se lleva a cabo a través de comités de tipo político (jurisdicciones nacionales), ejecutivo (policía, organismos competentes) y consultivo (organizaciones de víctimas, sociedad civil), logrando así la implementación de la política de seguridad vial.

El tercer y último nivel en el diseño del papel que debe jugar la agencia nacional viene determinado por el enfoque en los resultados. Es decir, la actividad de la agencia nacional, con base en la coordinación de las políticas y los recursos, debe buscar alcanzar determinados objetivos y resultados sin los cuales no tiene ningún sentido hablar de políticas de seguridad vial.

Decía Emilio Oñate, Secretario Ejecutivo de la Comisión Nacional chilena de Seguridad de Tránsito (CONASET), que la misión de esta institución era la de *“reducir la elevada tasa de accidentes de tránsito que ocurren en el país, aprovechando para ello todas las capacidades existentes, a través de acciones interinstitucionales públicas*

“para elaborar una política nacional de seguridad vial es necesario abordarla de una manera multisectorial y además, con la participación activa de diferentes actores clave del país”



y/o privadas de diversa índole, que vayan en beneficio de los usuarios del sistema de transporte (empresas de transporte, conductores, peatones, ciclistas y otros usuarios), y también a usuarios intermedios definidos como instituciones, municipios, intendencias y gobiernos regionales, entre otros”.

Con base en esta misión, la CONASET ha conseguido obtener resultados muy positivos en el medio y largo plazo, logrando una efectiva articulación institucional, elaborando un sistema normativo riguroso y obteniendo fiables estadísticas de siniestralidad, lo que le ha llevado a alcanzar una tasa de mortalidad de 10,7% por cada 100.000 habitantes y un aumento de 5% en el índice de seguridad en el tránsito en los últimos años.

El papel de las agencias nacionales queda así delimitado, con el objetivo final y fundamental de reducir la siniestralidad en las vías públicas, debiendo para ello coordinar las políticas de seguridad vial y los recursos que a ella se puedan destinar y tomando como referencia datos fiables y por todos compartidos. Sólo así será posible seguir trabajando en la construcción de un espacio de seguridad vial para Iberoamérica y Caribe.

3.- Implementación, estrategias y políticas multisectoriales

La experiencia muestra que la elaboración de cualquier política de seguridad vial requiere de una programación previa y de una planificación estratégica. Es en este ámbito en el que destaca, entre otras, la característica de la multisectorialidad. A lo largo del encuentro de seguridad vial se menciona varias veces la necesidad e importancia de que la elaboración de un espacio de seguridad vial sea inclusiva, contando con la colaboración y contribución de diferentes sectores, de tal forma que la construcción de ese espacio sea

lo más rica posible, confluyendo sectores tan diferentes como el de la salud o la educación entre otros.

Es precisamente en el peso de las políticas multisectoriales donde el Secretario Ejecutivo de la Comisión Regional para la Seguridad Vial en América Latina y el Caribe, Julio Urzúa, pone el énfasis de su exposición, al señalar que *“para elaborar una política nacional de seguridad vial es necesario abordarla de una manera multisectorial y además, con la participación activa de diferentes actores clave del país”.*

Las estimaciones previstas para el año 2010 apuntan a una tasa de siniestralidad de 26,1 personas muertas por cada 100.000 habitantes en la región comprendida por Iberoamérica y Caribe, y que para el 2020 esa tasa aumentará hasta las 31 muertes por cada 100.000 habitantes, convirtiendo a esta región en la zona de mayor siniestralidad de todo el mundo.

La apuesta de la Agencia Nacional chilena de Seguridad Vial, CONASET, por una política multisectorial desde principios de los años 90 le llevó a un punto de inflexión en la siniestralidad vial en el año 1999, y que desde entonces ha ido arrojando resultados positivos. De la experiencia chilena se pueden extraer varios principios de actuación que son susceptibles de contribuir a la buena implementación de estrategias y políticas de carácter multisectorial.

Es importante destacar, por un lado la importancia de comprender la seguridad vial como un problema complejo que requiere la búsqueda de soluciones a través de diversos sectores y agentes. La labor de concienciación, la enseñanza en las escuelas, o el trabajo llevado a cabo por el sector de la salud son algunos de los factores que aportan su ayuda a la resolución de un problema que es visto como complejo.

Por otro lado, no sólo es necesaria la participación activa de diferentes actores clave del país, públicos y privados (ministerios, parlamento, tribunales, autoescuelas, colegios, hospitales), sino que también es fundamental incrementar el capital social para la implementación de los proyectos, generando sinergias, apoyando iniciativas privadas o fomentando la mejora continua de los aspectos que rodean a la seguridad vial.

También resulta muy útil que los programas y proyectos que se planteen en materia de seguridad vial sean cuantificables y medibles capaces de establecer una



visión general del tránsito. Si no hay elementos tangibles, difícilmente se va a poder elaborar una estrategia o una política y menos de carácter multisectorial. En esa misma línea, los programas y proyectos planteados deben resultar viables.

Por último, los recursos deben provenir de diferentes sectores y además, no sólo deben ser recursos financieros o de infraestructuras, sino también recursos humanos y de otro tipo.

Una vez establecidas las bases para la implementación de estrategias y políticas multisectoriales, el diseño de los proyectos pasa por ser el elemento clave para una buena coordinación y articulación de la política de seguridad vial. Un proyecto mal diseñado puede conllevar una pérdida de recursos, de tiempo y de capacidad de acción. Es necesario que la seguridad vial sea tenida en cuenta en la fase de prediseño y no sólo como factor de corrección cuando surgen los problemas.

Según Greg Speier, especialista en seguridad vial, son tres los elementos críticos a tener en cuenta a la hora de realizar el diseño de cualquier proyecto: Velocidades en nuestras carreteras, la necesidad de lograr rutas más seguras para peatones, ciclistas y minusválidos y los arcones protectores de impacto. A ello hay que sumarle la necesidad de modernizar los estándares existentes y el conocimiento colectivo, además de clasificar nuestras carreteras, fijar los límites de velocidad según la función de la vía y hacerlos cumplir vigorosamente.

Para ello existen una serie de indicaciones que contribuyen a mejorar, claramente, la capacidad de actores

públicos y privados de diseñar proyectos con los que construir un espacio de seguridad vial sólido, fiable y seguro. Así, la utilización de las auditorías, el aumento de la dotación presupuestaria (con el objetivo de mejorar las infraestructuras, formar profesionales o realizar estudios de investigación), la reducción de los plazos de aprobación de normas, la elaboración de planes con carácter plurianual a medio y largo plazo, o la aplicación de los recursos con una visión global de todos los elementos que comportan la seguridad vial, son las principales recomendaciones a seguir a la hora de diseñar cualquier proyecto en materia de seguridad vial.

Horas bien, nada de esto tiene sentido si no se parte de datos empíricos que reflejan que la gran mayoría de los accidentes de tráfico vienen ocasionados por factores humanos, seguidos de lejos por factores vinculados a las vías y a su estado y, por último, con un porcentaje muy bajo, por factores directamente relacionados con fallos mecánicos de los vehículos. Una realidad que se refleja de forma similar en la práctica totalidad del globo.

Ahora bien, nada de esto tiene sentido si no se parte de datos empíricos que reflejan que la gran mayoría de los accidentes de tráfico vienen ocasionados por factores humanos, seguidos de lejos por factores vinculados a las vías y a su estado y, por último, con un porcentaje muy bajo, por factores directamente relacionados con fallos mecánicos de los vehículos. Una realidad que se refleja de forma similar en la práctica totalidad del globo.

4.- Ejecución y resultados

En la puesta en práctica de cualquier tipo de política de seguridad vial, su puesta en funcionamiento y la obtención de resultados es fundamental para la obtención de datos tangibles y palpables sobre el verdadero impacto de las medidas adoptadas. Así, al tratar la ejecución y resultados de la seguridad vial, resulta de especial interés la aportación que se realiza para la seguridad vial desde cuatro ámbitos diferentes, como son el de la planificación y funcionamiento de las infraestructuras, el que versa sobre la salud, prevención y rehabilitación, el relativo a las campañas y la promoción, y, por último, el de la vigilancia y control.

“Continuemos progresando en esta década de acción y arreglemos las malditas carreteras!” (“Let’s get on with this decade of action and fix the damn roads!”). En estos términos se expresaba John Dawson, presidente del IRAP, al comentar la importancia de una buena planificación y funcionamiento de las infraestructuras para favorecer la seguridad vial.

Aunque ya se ha hecho una mención expresa a las infraestructuras y a su peso, lo cierto es que una buena planificación es determinante para que éstas puedan cumplir con su función. Para ello la auditoría de todos los elementos que envuelven la circulación por las vías públicas es una de las medidas que se han presentado como más eficaces en los últimos tiempos. Es necesario inspeccionar las vías, medir y evaluar los riesgos, generar opciones, promover nuevos diseños, implementar los cambios recomendados, analizar los resultados y mejorar los factores menos efectivos.

La medición del riesgo en función del estado de la vía y la propuesta de soluciones para la mejora de la misma, contribuyen decisivamente a la reducción de las tasas de siniestralidad en las carreteras. Así se pone de manifiesto con los datos arrojados por el programa internacional de evaluación de la seguridad vial, IRAP, en su auditoría piloto en Costa Rica, donde la puesta en marcha de las recomendaciones realizadas por este programa podrían suponer la reducción consistente de las tasas de siniestralidad, un recorte de grandes dimensiones sobre los costes, y una mejora notable de la calidad de la seguridad vial en ese país.

Para todo ello es fundamental que los países mantengan una concepción integral de la seguridad en las carreteras, pues de nada sirve centrarse única y exclusivamente en un aspecto para mejorar la siniestralidad vial si no se toman en consideración el resto de las ac-

“Uno de cada cinco casos de discapacidad en México es causado por un accidente de tránsito, lo que afecta al 2% de nuestra población”

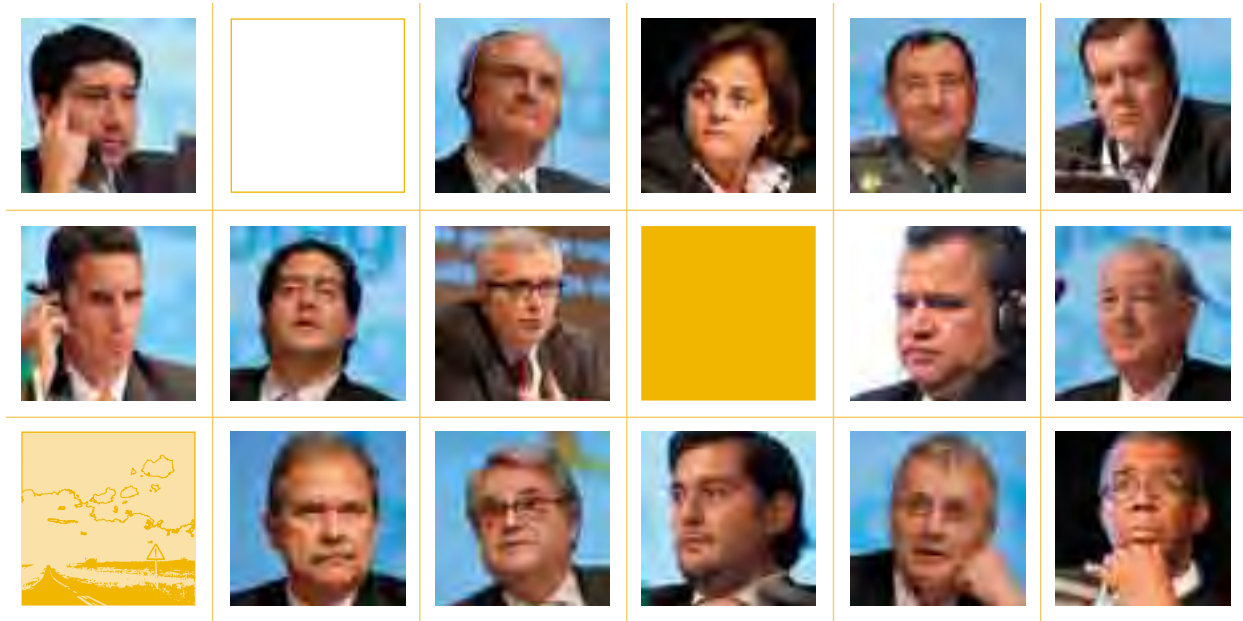
ciones necesarias para mejorar la seguridad de todos los usuarios de las carreteras.

Otro de los aspectos que merecen una mención especial en la ejecución de cualquier política de seguridad vial es el que hace referencia a la salud, prevención y rehabilitación.

“Uno de cada cinco casos de discapacidad en México es causado por un accidente de tránsito, lo que afecta al 2% de nuestra población”. Los accidentes de tráfico se han convertido a lo largo de las últimas décadas en una de las principales causas de pérdida de años saludables de vida, alcanzando un porcentaje del 5% del total de años, y que afecta a los hombres en mayor medida que a las mujeres.

Con estas estadísticas, Arturo Cervantes Trejo, Director General Adjunto del Centro Nacional de México para la Prevención de Accidentes, pretendía reflejar la huella que la siniestralidad puede dejar en cualquiera de nuestros países y la importancia de tener en cuenta el sector de la salud, la prevención y la rehabilitación





de cara a favorecer la rápida recuperación de las personas afectadas por un accidente.

En esta línea se señalaba la creación de unidades de rehabilitación y el papel cada vez más relevante de una buena coordinación de los servicios de rehabilitación para lograr alcanzar, así, un doble objetivo; por un lado, el de garantizar la atención integral a las personas, y por otro, el de prestar unos servicios de habilitación y de rehabilitación de alta calidad.

Es precisamente la calidad uno de los factores que más preocupan. No todos los que fallecen en las carreteras lo hacen por causa de lesiones incompatibles con la vida; algunas de esas muertes podrían haberse evitado. Hay que apostar por la búsqueda de estándares universales de respuestas de calidad asistencial y de cuidados del paciente, pues, en definitiva, reducir la mortalidad también se traduce en brindar calidad.

En la apuesta por la construcción de un espacio de seguridad vial no se puede olvidar el impacto que tienen entre la población la promoción y las campañas de educación vial, en cuya puesta en funcionamiento los medios de comunicación juegan un papel de vital importancia.

Lucien Jones, Director del Consejo Nacional de Seguridad Vial de Jamaica, señaló los buenos resultados arrojados por dos campañas destinadas a la lucha contra el consumo de alcohol cuando se va a conducir, con el eslogan *“Don´t drink and drive”* (Si

bebe no conduzca), y contra el exceso de velocidad en las carreteras, *“Cut your speed”* (Baja tu velocidad), utilizando para esta última la imagen del jamaicano Usain Bolt, el hombre más rápido del mundo en los últimos Juegos Olímpicos celebrados en Pekín en 2008.

Hoy en día no se duda del poder de los medios de comunicación y por ello hay que aprovechar esa fuerza para hacer llegar el mensaje de la seguridad vial lo más lejos posible. Las personas no son inmunes a las campañas publicitarias, y la divulgación de la educación vial no es una excepción. Sin embargo, uno de los reclamos que se hace con mayor frecuencia en relación con estas campañas divulgativas es que deben dirigirse, principalmente, a los jóvenes.

En este sentido, Freddy Ponce, Asesor de la Organización Iberoamericana de la Juventud (OIJ), señalaba una serie de motivos por los que la juventud debía ser considerada como la principal destinataria de esas campañas de educación vial. El primero de ellos indica que los jóvenes son los que menos experiencia tienen para desplazarse por las vías públicas; en segundo lugar, se destaca que ellos son los próximos conductores o los que justo en esa etapa de su vida empiezan a utilizar vehículos de transporte en su condición de conductores; por último, las estadísticas apuntan a los jóvenes como los más afectados por los accidentes de tráfico. Así, a principios del presente siglo en Iberoamérica, la tasa de siniestralidad del grupo de jóvenes entre 15 y 29 años era de 31,2 personas por cada 100.000 habitantes. Un precio demasiado alto que ningún país puede permitirse.



Los jóvenes tampoco son inmunes a las acciones divulgativas de seguridad. Es por ello que la declaración adoptada por los delegados de más de 100 países durante la Asamblea Mundial de los Jóvenes sobre Seguridad Vial, en Ginebra en el año 2007, supuso un gran avance en la materia, pues se instaba a las marcas de bebidas alcohólicas a orientar sus campañas hacia el consumo responsable y a no hacer de los jóvenes su target principal; también se instaba a las compañías de seguros a divulgar los beneficios de comportamientos prudentes en rutas y carreteras; y, por último, se solicitaba a los personajes públicos con gran impacto mediático que sirviesen de modelo para los jóvenes.

Un último aspecto a tener en cuenta en la ejecución y obtención de resultados es el de la vigilancia y control. La existencia de un sistema capaz de detectar las infracciones, de identificar a los infractores y de reprimir dichas conductas con la doble intención de sancionar y educar al mismo tiempo, es determinante para que la construcción de un espacio de seguridad vial pueda ser llevada a cabo. Pero ¿cómo se articula esa tarea de vigilancia y control?

Lo primero que hay que tener en cuenta es que el objetivo primordial es el de salvar vidas, reduciendo la siniestralidad y evitando los accidentes. En esta línea, las funciones que se desempeñan para lograrlo son de carácter preventivo, represivo y de auxilio. Preventivo, a través de la ayuda permanente al adecuado respeto de las normas; represivo, por la aplicación de normas administrativas y penales, por la corrección de comportamientos anómalos generados por las situaciones

de riesgo y por la transmisión al infractor de la necesidad de modificar su conducta; y de auxilio, por la presencia permanente sobre el terreno de efectivos debidamente formados, por su capacidad de dar apoyo inmediato y por la posibilidad tanto de alertar a otros servicios como de facilitar la labor de los equipos de emergencias.

Para poder llevar a cabo las funciones descritas es necesaria la convergencia coordinada de cuatro elementos: la existencia de normas administrativas y penales, un buen despliegue policial, disponibilidad de equipamiento y de profesionales bien formados, y una planificación estratégica (planes plurianuales, metas posibles, actores implicados) y operativa (campañas, acciones selectivas, estudios de investigación). Elementos estos con los que se busca, en definitiva, mantener una seguridad integral, que abarque no sólo la seguridad vial sino también la seguridad ciudadana.

SESIÓN PLENARIA III**Ponentes:**

- Sr. Jorge Valdano. *Comunicador y ex futbolista.*
- Sr. Fred Wegman. *Presidente de IRTAD, Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico. (OCDE).*
- Sr. Lucas Facello. *Consultor de Seguridad Vial, Uruguay.*
- Sr. Stephen Perkins. *Director, Foro Internacional de Transporte OCDE.*
- Sr. Ricardo Sánchez. *Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (CEPAL).*
- Sra. Virginia Tanase. *Directora, División de Seguridad Vial, Comisión Económica para Europa de Naciones Unidas (UNECE).*
- Sra. Mar Cogollos. *Presidenta de la Asociación para el Estudio de la Lesión Medular Espinal (AESLEME) España.*
- Sr. Jorge Nieto Menéndez. *Ministro de Obras Públicas, El Salvador.*
- Sr. Carlos E. Rubilar Ottone. *Director Nacional de Viabilidad, Ministerio de Obras Públicas, Chile.*
- Sra. Josefina Cruz Villalón. *Secretaria de Estado de Infraestructuras, Ministerio de Fomento, España.*
- Sr. L. Michael Henry. *Ministro de Transportes y Obras Públicas, Jamaica.*
- Sr. Agustín Aguerre. *Jefe de División de Transporte, Banco Interamericano de Desarrollo (BID).*
- Sr. Marc Shotten. *Especialista en Seguridad Vial. Banco Mundial (BM).*



SESIÓN PLENARIA III: CONSTRUYENDO UNA VOLUNTAD POLÍTICA PARA EL RETO DE LA SEGURIDAD VIAL

1.- Metas y objetivos medibles

La construcción de un espacio de seguridad vial requiere de una voluntad y compromiso políticos capaces de situarse por encima de los vaivenes propios de ese mundo. Para ello, es necesario establecer metas y objetivos medibles, identificar las prioridades de cada región en materia de seguridad vial y, por último, movilizar los recursos necesarios para poder llevar a cabo las acciones pertinentes.

En lo que respecta al establecimiento de metas y objetivos medibles es importante tener en cuenta que existe un elemento clave sin el cual es prácticamente imposible avanzar en la construcción de un espacio de seguridad vial: la base de datos. Decía Fred Wegman, presidente de la International Road Traffic and Accident Database (IRTAD), perteneciente a la OCDE, que además de elaborar informes especiales y de tejer una red de profesionales de la seguridad vial, una de las misiones más importantes de esta institución era la de crear una gran base de datos mundial sobre seguridad vial.

Es precisamente esa base de datos la que después permitirá establecer metas alcanzables, además de diseñar estrategias de seguridad vial efectivas, de determinar prioridades de intervención, de evaluar costes sociales de accidentes y de controlar la efectividad de los programas a través de indicadores fiables. La base de datos debe estar dotada de calidad y de credibilidad. Sólo así se pueden establecer metas que permitan alcanzar el objetivo de una mayor seguridad vial.

Otro de los elementos a tener en cuenta al hablar de metas y objetivos medibles es el del papel de los indicadores de siniestralidad. *“Salvo muy pocas excepciones, en Iberoamérica los números de las estadísticas no reflejan la realidad”*, apuntaba Lucas Facello, consultor de seguridad vial. La necesidad de contar con unos datos fiables, y los problemas de armonización que presentan los sistemas nacionales en la región iberoamericana y

del Caribe, dificultan la elaboración y posterior utilización de los indicadores de accidentalidad.

Los obstáculos para lograrlo son de carácter formativo, institucional y normativo. Formativo, por la falta de capacitación, tanto en materia de infraestructura como de recursos humanos, con la que se encuentran las administraciones nacionales; institucional porque sólo desde hace poco tiempo está empezando a calar la idea de que tiene que haber una única autoridad responsable del registro y seguimiento de los datos; y normativo, por la falta de armonización de los indicadores, pues, por ejemplo, mientras en algunos países los registros de accidentes se hacen a 30 días, en otros se realizan a 24 horas, o mientras determinados sistemas contabilizan los accidentes de transportes públicos, otros los excluyen.

Es, por lo tanto, fundamental que existan unos estándares que se apliquen a nivel regional y que permitan la elaboración de indicadores fiables para todos los países, única forma de que se produzca un avance significativo en la mejora de las condiciones de seguridad vial en la región iberoamericana y del Caribe.

Directamente relacionado con el establecimiento de metas y de indicadores de siniestralidad, se encuentra el informe “Tendencia Cero”, publicado en 2008 por la OCDE y el Foro Internacional de Transporte (ITF), sobre los objetivos ambiciosos de seguridad vial y el acercamiento al sistema seguro. En él se plantea la necesidad de que el sistema de seguridad vial, para ser seguro, debe buscar la “Visión Cero” de siniestralidad.

En este sentido Stephen Perkins, Director del ITF, señala que el concepto de “Visión Cero” no sólo contribuye a elevar el nivel de ambición de los Estados que lo ponen en marcha, sino que también estimula la adopción de nuevas medidas, la realización de estudios de investigación y el establecimiento de metas alcanzables, como

“El sector de los transportes es el sector económico más dinámico y más regulado, pero es el causante de la actual crisis de la seguridad vial”

lo demuestra el hecho de que durante el 2008 apenas un peatón muriese en Suecia y que no se registrase el fallecimiento de ningún ciclista infantil. Ahora bien, ninguna de estas consecuencias de la adopción de la “Visión Cero” puede resultar efectiva si no se adoptan también medidas a nivel interno.

Con todo, y a pesar de los beneficios que puede aportar, la “Visión Cero” aún se cuestiona, teniendo mucha más aceptación la idea de “Tender hacia cero”. La clave del éxito está en el binomio investigación-evaluación. Hay que seleccionar y designar objetivos, transferir conocimiento y mantener la seguridad vial en la agenda pública. Sólo así se podrá hablar del éxito en la creación de un verdadero y sólido espacio de seguridad vial.

En lo que a la fijación de objetivos se refiere, cabe señalar que durante los últimos años se ha producido un aumento en las acciones de seguridad vial por parte de los Gobiernos, habiéndose visto favorecida también por la presión social y de los medios de comunicación. Sin embargo, *“en América Latina hay pocos casos de países con políticas de seguridad vial con claras metas de reducción de fatalidades producidas por la seguridad vial”*, dice Ricardo Sánchez, de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

La mayor parte de los países de la región no se han planteado metas de reducción, y sí otro tipo de metas, aunque éstas no son de carácter cualitativo, salvo algunas excepciones. Así, mientras se verifican casos en los que se establecen metas muy ambiciosas aunque con escasa base técnica en cuanto a plazos y programas, en otros se da la circunstancia contraria, con metas coyunturales o difusas, alcanzables, pero poco ambiciosas. Desde la CEPAL se hace hincapié sobre la importancia de tender a establecer metas ambiciosas en términos de reducción de la siniestralidad, factibles técnica y económicamente dentro del plazo estipulado para su realización, dejando fuera las metas emocionales, inalcanzables o difusas.

Sin embargo, son varios los problemas que se verifican a la hora de fijar los objetivos, pues no basta con establecer las metas, es necesario que haya un proceso de seguimiento, control y ajuste. Además, las metas deben ser parte de un compromiso político nacional, que se sitúe, como se señalaba anteriormente, por encima de cualquier vaivén político. Para ello, resulta de vital importancia la creación de alianzas con y entre or-

ganismos técnicos a nivel nacional, la difusión de las mejoras prácticas constatadas, la elaboración de estudios relacionados con la materia y el aprovechamiento de las sinergias que se producen con numerosas iniciativas puestas en marcha por la propia CEPAL entre otros.

Por último, al tratar las metas y objetivos, no se puede dejar de mencionar la importancia de que exista un marco normativo favorable, tal y como ya se apuntara en la primera sesión plenaria. *“El sector de los transportes es el sector económico más dinámico y más regulado, pero es el causante de la actual crisis de la seguridad vial”*, indica Virginia Tanase, Directora de la División de Seguridad Vial de la Comisión Económica de Naciones Unidas para Europa (UNECE). Esta situación es de tal gravedad, que incluso la Asamblea General de Naciones Unidas se ha visto obligada a adoptar una serie de medidas publicando varias declaraciones al respecto con el objetivo de contribuir a la mejora de la seguridad vial.

Desde mediados del Siglo XX las Naciones Unidas vienen apostando por la seguridad vial, como lo demuestran algunos instrumentos legales multilaterales; el Convenio de Tráfico Rodado de 1949 con su respectivo protocolo del mismo año, o los Convenios de 1968 sobre tráfico rodado y sobre señalización vial son un claro ejemplo de ello. Estos convenios han permitido alcanzar algunos logros como el establecimiento de normas uniformes y de una base de buenas prácticas, el acuerdo sobre más de 200 señales a nivel internacional o la estandarización de posiciones comunes en materia de seguridad vial.

Se puede concluir que estos instrumentos legales multilaterales pueden arrojar beneficios sustanciales y tangibles tanto para el sector público como el privado, pero para ello es necesario que esos instrumentos estén totalmente implementados, siendo esa implementación competencia de las autoridades nacionales. Así,



si se suma la adopción de esos instrumentos normativos a la verificación de un ambiente favorable en materia legal, institucional y de prácticas armonizadas, a la voluntad política fuerte, consistente y comprometida y a la creación de un partenariado público-privado, la creación de un espacio de seguridad vial a nivel regional es más que posible.

2.- Identificando las prioridades de capacidad regional para hacer carreteras más seguras

"Se estima que unas 3.000 personas mueren diariamente en todo el mundo como consecuencia de la siniestralidad vial. Esto equivale a que se estrellen 10 aviones, a diario, con 300 personas a bordo. Si esto ocurriese, las protestas y respuestas a nivel global no se harían esperar. Las muertes y lesiones causadas por los accidentes de tránsito merecen la misma atención y medidas correctivas que las causadas por los accidentes de avión". Con estas contundentes palabras describía L. Michael Henry, Ministro de Transportes y Obras Públicas de Jamaica, el panorama actual de la siniestralidad vial.

Sin embargo, el mismo ministro señala que *"...afortunadamente, actualmente nos encontramos en un periodo en el que la siniestralidad vial tiende a la baja, lo que conviene mantener en el tiempo..."*. Ello está siendo posible gracias al esfuerzo conjunto y cada vez mayor de la sociedad y de nuestros gobernantes por adoptar medidas que favorezcan esa tendencia. Para ello, una de las acciones más importantes ha sido la de determinar cuáles deben ser las prioridades regionales para hacer carreteras más seguras, contribuyendo, así, a la formación de un espacio de seguridad vial.

“Se estima que unas 3.000 personas mueren diariamente en todo el mundo como consecuencia de la siniestralidad vial. Esto equivale a que se estrellen 10 aviones, a diario, con 300 personas a bordo. Si esto ocurriese, las protestas y respuestas a nivel global no se harían esperar. Las muertes y lesiones causadas por los accidentes de tránsito merecen la misma atención y medidas correctivas que las causadas por los accidentes de avión”

Partiendo de la base de que cada país tiene unas necesidades específicas en materia de seguridad vial, lo cierto es que cuando se trata de definir prioridades, existen una serie de líneas generales que pueden ser establecidas para todos los Estados de una determinada región, dadas sus características comunes. Antes de exponer esas propiedades, conviene hacer referencia a los antecedentes que han proporcionado elementos comunes de actuación y que han posibilitado que ahora se puedan establecer prioridades comunes para el conjunto de la región iberoamericana y del Caribe.

“...afortunadamente, nos encontramos en un periodo en el que la siniestralidad vial tiende a la baja, lo que conviene mantener en el tiempo...”

En esta línea, hay que destacar los esfuerzos –anteriormente mencionados– a nivel global realizados por Naciones Unidas, con sus convenios de 1949 y 1968 sobre Tráfico Rodado y Señalización Vial, respectivamente, o los llevados a cabo a nivel regional por la CEPAL y la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA), entre otros, con los primeros esfuerzos por armonizar y modernizar las normas, o con la publicación del libro amarillo de mantenimiento de carreteras, puentes, drenajes y alcantarillas; y más recientemente, con la creación, en 1997, de instituciones vinculadas de forma mucho más directa a la seguridad vial, como es el caso del Consejo Sectorial de Ministros de Transporte de Centroamérica (COMITRAN).

Señalados estos antecedentes, es posible identificar una serie de prioridades comunes para la región iberoamericana y del Caribe. Esas prioridades son de diferente tipo, pudiéndose encuadrar en varias categorías: acuerdos y documentación, formación, armonización de normas, planificación, partenariado y coordinación multisectorial.

La importancia de los acuerdos y documentos como prioridad de capacidad regional en materia de seguridad vial viene determinada por las iniciativas resaltadas por el Ministro de Obras Públicas de El Salvador, Jorge Nieto, dada su gran aceptación y excelentes resultados en su país. Así, el Acuerdo sobre señales viales uniformes, el manual de revisión mecánica vehicular, el manual de seguridad vial en el que se identifican puntos negros y se establecen métodos de recolección de información sobre accidentes, o el acuerdo sobre especificaciones de diseño y construcción de carreteras, son algunos de los elementos que destacan la importancia que los acuerdos y la documentación revisten



como prioridades de la seguridad vial. A ello hay que sumar la posibilidad del libre acceso e intercambio de información.

Por otro lado, la formación no puede ser olvidada como prioridad. Una de las mayores apuestas y con mejores resultados para los países que han apostado por ella, ha sido la formación de profesionales de la seguridad vial. La creación de cuerpos de fiscalización de la seguridad en las carreteras y en los vehículos o la puesta en marcha de talleres para formar a pequeñas y medianas empresas de transporte terrestre, contribuyendo así a mejorar su eficiencia, productividad y profesionalización, son dos claros ejemplos de los beneficios que la formación puede aportar a la construcción del espacio de seguridad vial.

La armonización legislativa pasa por ser otro de los aspectos más relevantes a la hora de establecer las prioridades que se están tratando. La importancia de una comprensión general de las normas de tránsito, del comportamiento al volante y de la señalización, son vitales para el futuro de la seguridad vial. Para ello, la armonización de normas es el medio más adecuado y al alcance de todos los Estados. Con todo, para poder llevar a cabo esa armonización, es necesario alcanzar acuerdos a nivel regional, lo que lleva a la primera de las prioridades mencionadas.

Uno de los aspectos básicos para la seguridad vial es la planificación. Sin ella, poco o nada se puede hacer, pues es el eje en torno al cual se articulan adecuadamente los objetivos y los recursos humanos y financieros. Además,





esa planificación permite establecer el horizonte en el medio y largo plazo, pues generalmente se establecerán metas de carácter plurianual. Cabe destacar en este caso los planes referidos por la Secretaría de Estado de Infraestructuras del gobierno español, Josefina Cruz Villalón, sobre los más de 400 túneles de la geografía española o sobre los tramos de concentración de accidentes, también conocidos como puntos negros, sobre los que, en España, ya existe una primera lista en la que figuran identificados más de 700.

En quinto lugar, es importante hacer hincapié en el peso de las relaciones público-privadas con la sociedad civil. El valor añadido que supone esa alianza y las sinergias que de ella puedan surgir, hace del partenariado un elemento indispensable para tener una visión global de las posibilidades de mejora de la seguridad vial.

Por último, es interesante subrayar la labor que desde una agencia nacional, como aglutinador de la colaboración y cooperación sectoriales, puede llevarse a cabo, con el fin de tener, no sólo una visión global, sino integral de las necesidades existentes para la formación de un espacio de seguridad vial para la región. Esa colaboración/cooperación permitirá la coordinación multisectorial necesaria, no sólo a nivel nacional, sino también regional, para el desarrollo de políticas de seguridad vial o el refuerzo normativo, entre otros.

Con todo, el Director Nacional de Vialidad del Ministerio de Obras Públicas de Chile, Carlos Rubilar Ottone, indicó que todavía quedan grandes desafíos por delante para lograr avances sustanciales en la construcción

de un espacio de seguridad vial. Entre ellos, Rubilar Ottone destacaba tres principales: el desarrollo de la gestión del tránsito, la aplicación de auditorías de seguridad vial a proyectos y la necesidad de dar un salto exponencial en cuanto al control de riesgos. Si no se procura alcanzar estos objetivos en la región, los avances en la materia de poco servirán.

3.- Movilizando recursos para la seguridad vial en la esfera internacional

La acción de los organismos internacionales a través de la aportación de recursos económicos es fundamental para el desarrollo de una adecuada política de seguridad vial. Ésta es la idea que dejaba trascender en su intervención Agustín Aguerre, Jefe de la División de Transporte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), al tratar la movilización de recursos para la seguridad vial en la esfera internacional.

Son varios los motivos que secundan una respuesta afirmativa ante la duda de si la acción de las organizaciones multilaterales es beneficiosa o no para la construcción de un espacio de seguridad vial. La seguridad vial requiere de inversiones, decisiones y constancia en las aportaciones económicas. Por otro lado, es legítimo que esas organizaciones se quieran implicar en proyectos a largo plazo, especialmente si ello implica beneficios para generaciones futuras; por último, hay que resaltar que las instituciones multilaterales, especialmente las de crédito, no son meras entelequias, pues son de todos los países que las componen y es lógico que participen en los desafíos de esos Estados.

Los campos de actuación dentro del ámbito de seguridad vial son variados. En este sentido, esos campos de actuación pueden ser de diferentes tipos: la información; la institucionalidad, con la actuación de actores públicos y privados, exista o no una agencia principal; la transferencia de tecnología, tanto entre países ricos y países de la región iberoamericana y del Caribe, o entre los propios países de la región; las inversiones fuertes; el compromiso político; la legislación y aplicación de leyes; y el seguimiento y medición de resultados.

Pero ¿qué valor añadido representa la acción de esas instituciones multilaterales? Estas instituciones reflejan cinco cualidades de gran importancia. Su experiencia en varios países hace que en muchos casos resuelva problemas comunes. Aportan continuidad a la puesta en marcha de cualquier acción, independientemente de quién esté en el Gobierno. Disponen de equipos técnicos sólidos, reclutados de las propias





“...busca movilizar y asignar los recursos necesarios para la implementación de las recomendaciones y los objetivos del informe mundial” *Global Road Safety Facility, (GRSF)*

administraciones. Pueden aportar recursos de cooperación, no reembolsables. Y pueden financiar programas de inversión con recursos de largo plazo.

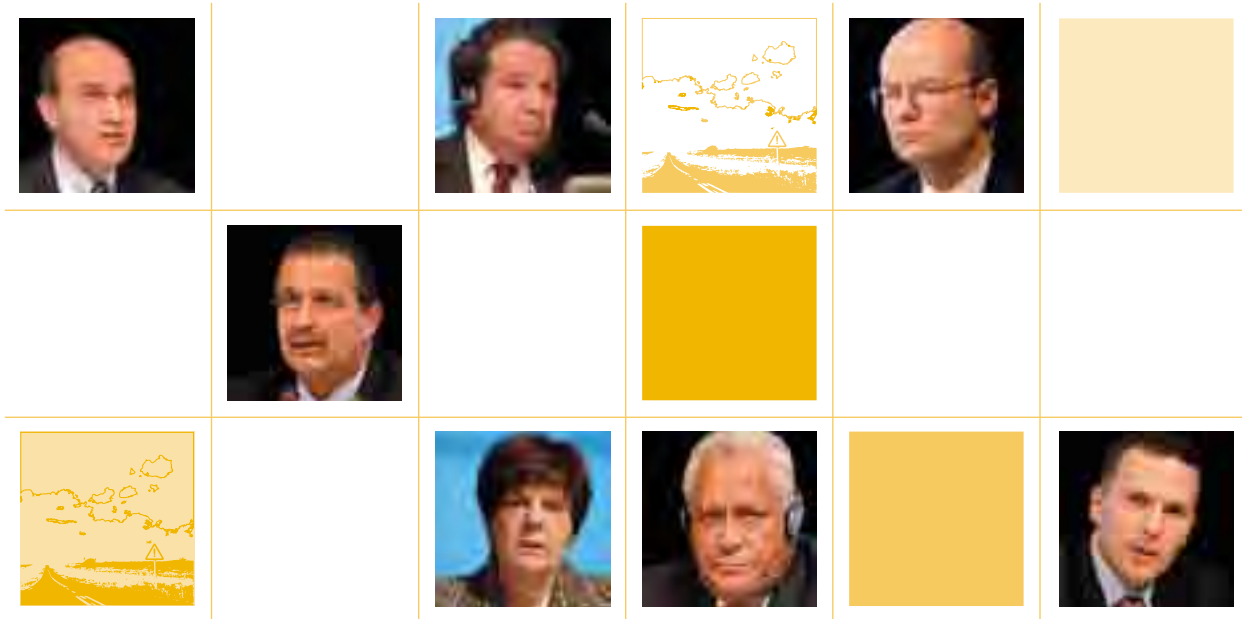
Señaladas las razones por las que se considera muy positiva la acción de las instituciones multilaterales, es importante, por último, indicar qué pueden hacer en concreto, y para ello resulta interesante hacerlo a través de la experiencia de dos instituciones de gran reconocimiento mundial y peso en la región iberoame-

ricana y del Caribe, como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y la Global Road Safety Facility, (GRSF) del Banco Mundial.

De las actividades del BID cabe destacar sus asistencias técnicas para programas y proyectos de seguridad vial, tratándose en muchos casos de recursos financieros no reembolsables; también hay que apuntar su apoyo a la transferencia de experiencias de éxito entre los países de la región, el apoyo en la estructuración de agencias nacionales, la financiación de componentes de seguridad vial en operaciones de transporte e infraestructuras viarias, como está ocurriendo en Paraguay, o la colaboración con socios estratégicos como el IRAP, la CEPAL, el IRF o el Banco Mundial entre otros. Pero el que, sin duda, está considerado en estos momentos como la estrella del BID en materia de seguridad vial es el Programa de Evaluación de Riesgos en proyectos de transporte e infraestructuras viarias, basado en un acuerdo de colaboración con el IRAP, y que tan buenos resultados está arrojando en su aplicación como ya ha quedado patente en el caso de Costa Rica.

En lo que respecta a la GRSF, en palabras de Marc Shotten, Especialista de Seguridad Vial del Banco Mundial, *“busca movilizar y asignar los recursos necesarios para la implementación de las recomendaciones y los objetivos del informe mundial”*. Además de haber sido reconocida en el 2008 como la mejor plataforma global de financiación de las de su tipo.

De sus actividades cabe destacar las de asignación de recursos económicos y humanos, dotación de capacidad



institucional nacional, asesoramiento en la elaboración de estrategias nacionales y planes de acción, e implementación de medidas preventivas. Todo ello se desarrolla en un marco donde el objetivo hay que situarlo en la línea de los resultados sostenibles, pasando de las acciones individuales a las realizadas en un marco común de trabajo. No menos importantes son los “productos” sobre los que recae su actividad, tales como la formación de capacidad institucional, la elaboración de guías-país, las iniciativas legales, las infraestructuras seguras y el I+D, y la realización de talleres o Workshops de formación.

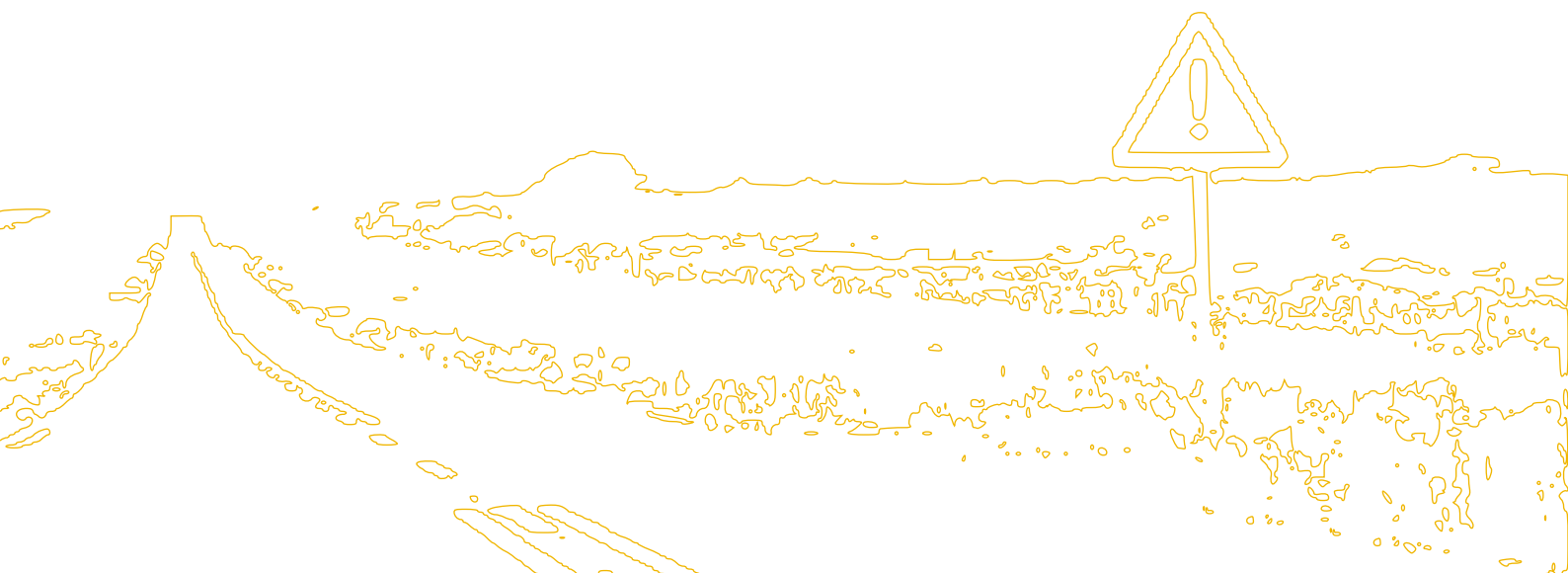
No obstante, son varios los desafíos que quedan por delante también en la movilización de recursos para la seguridad vial en la esfera internacional. Entre ellos cabe destacar la necesidad de mejorar el diálogo con la comunidad de donantes, el fomento y apoyo de la construcción de capacidad de gestión de la seguridad vial nacional, y el fortalecimiento de iniciativas globales y regionales para apoyar esas capacidades de gestión.



SESIÓN PLENARIA IV

Ponentes:

- Sr. Enrique V. Iglesias. *Secretario General Iberoamericano, SEGIB.*
- Sr. Rui Carlos Pereira. *Ministro del Interior, Portugal.*
- Sr. Fernando Valle Dávila. *Vice-ministro de Transportes e Infraestructuras, Nicaragua.*
- General Viktor Kiryanov. *Vice-ministro Interior, Federación Rusa.*
- Sr. David Ward. *Director de la Fundación FIA.*
- Sr. Mario Holguín. *Vice-ministro de Obras Públicas y Transportes, República Dominicana.*
- Sr. Fernando García Casas. *Director de Gabinete, Secretaría General Iberoamericana, SEGIB.*
- Sr. Mark Rosemberg. *The Task Force for Child Survival and Development.*
- Sra. Alejandra Forlán. *Directora de la Fundación Alejandra Forlán, Uruguay.*



1.- Hacia un espacio iberoamericano

“La construcción de un espacio vial común entre países de continentes diferentes puede parecer, a priori, una paradoja. Sin embargo, al contrario de lo que ocurría hace algunas décadas, la idea de espacio común no se limita hoy a la continuidad geográfica, ni a la contigüidad de las fronteras físicas. En el mundo globalizado en que vivimos [...] los desafíos que enfrentamos y las soluciones que preconizamos son muy parecidos”.

43

Con estas palabras, el Ministro del Interior de Portugal, Rui Carlos Pereira, dejó claro que la construcción de un espacio común de seguridad vial para Iberoamérica y el Caribe es perfectamente posible, y que son las circunstancias actuales las que favorecen ese proceso, por lo que es necesario actuar de inmediato.

El aumento de la circulación conlleva una mayor libertad de movimiento y, a su vez, esa libertad contribuye a reducir las distancias. Con todo, si bien es verdad que ello supone un verdadero motor de desarrollo económico y social, no es menos cierto que supone un factor de riesgos añadidos que es necesario mantener controlados. Ya se dijo que la siniestralidad era un problema complejo que se relacionaba con numerosos ámbitos como el de la salud pública, la seguridad, la libertad de circulación, la racionalidad económica o el desarrollo social.

Debido a esa complejidad y a la existencia de elementos comunes en los diferentes países de una misma región, Rui Carlos Pereira proponía la adopción de una estrategia común basada en tres ejes principales: la uniformización de normas de seguridad vial y de sus

procesos de fiscalización; la formación de conductores e instructores; y la asistencia a las víctimas de accidentes. Tres ejes sobre los que poder hacer orbitar el resto de los elementos que componen el todo de la política de seguridad vial.

Esta visión también es compartida por Jorge Nieto, Ministro de Obras Públicas de El Salvador, quien considera que las políticas nacionales deben plantearse como políticas regionales, pues hay muchos problemas comunes y ello obliga a internacionalizar el problema y buscarle una solución. Aunque ya existen experiencias de intercambios exitosos de medidas, esa regionalización sólo será posible con base en el compromiso político, y éste se adquiere en la medida en la que todos participen de esa realidad, se mejoren las políticas de seguridad vial y las infraestructuras, se adopten y respeten normas a nivel regional, se apueste decididamente por la educación vial y se elaboren indicadores fiables de seguridad vial a nivel regional.

En el compromiso previo a la cumbre de San Salvador, adoptado por los ministros iberoamericanos de

transporte en septiembre de 2008, ya se determinó la creación de una Asociación y de un Observatorio Iberoamericanos de Seguridad Vial. Una piedra más en la construcción del espacio de seguridad vial. Pero lo cierto es que, para avanzar en el marco regional, es necesaria la voluntad política, y la única forma de alcanzarla es *"...a través de la concienciación y de trasladar a los ciudadanos el nivel de responsabilidad que también deben asumir..."*, señala Jorge Nieto.

Si se piensa en una política regional, no se puede dejar de lado que no todos los países están igualmente desarrollados, y que sus necesidades en materia de seguridad vial pueden encontrarse en estadios diferentes, a pesar de que estos sean comunes. En este sentido, Fernando Valle Dávila, Viceministro de Transportes e Infraestructuras de Nicaragua, se preguntaba si sería posible establecer metas comunes en la región para avanzar en la construcción de espacio de seguridad vial.

Los países en vías de desarrollo presentan en la región una serie de problemas relacionados con la obsolescencia de sus parques vehiculares, la escasa presencia policial en las vías, la precariedad de los sistemas de salud, la concesionalidad de los créditos, o el alto endeudamiento que dificulta la financiación de infraestructuras adecuadas; además, los procesos de participación ciudadana se encuentran en un estado muy inicial.

Con todo, existe un elemento fundamental, recientemente mencionado, necesario para lograr alcanzar ese espacio regional de seguridad vial: la existencia de una verdadera voluntad política por parte de los Gobiernos. A ello, hay que sumarle la verificación de consensos en determinados ámbitos como la movilización de la opinión pública, la implementación de auditorías para conocer el estado de la seguridad vial en cada uno de los países de la región, la continuidad de la agenda de seguridad vial independientemente del partido que ocupe el Gobierno, la necesidad de que la seguridad vial sea financiada y del más que necesario apoyo tanto de organismos multilaterales como de instituciones privadas y ONG's.

Con estos mimbres, la construcción de un espacio de seguridad vial para la región iberoamericana y del Caribe parece mucho más cercana y posible de lo que podía estar unas décadas atrás. Pero ese espacio requiere del compromiso no sólo de los gobernantes sino también de los ciudadanos.

2.- Preparación para la Conferencia Ministerial Global

Durante las últimas décadas se ha venido trabajando desde varios sectores para transformar la idea de que los accidentes son culpa de las víctimas, e ir inculcando una cultura de la carretera con una visión integral de la seguridad vial, donde estuviesen incluidos usuarios,

44

“Si se puede evitar, entonces no es accidente”



vehículos e infraestructura vial. “Si se puede evitar, entonces no es accidente”, rezaba un conocido eslogan publicitario en Argentina. Así, tanto a nivel nacional, como regional y global, son muchas las iniciativas que se han puesto en marcha en materia de seguridad vial.

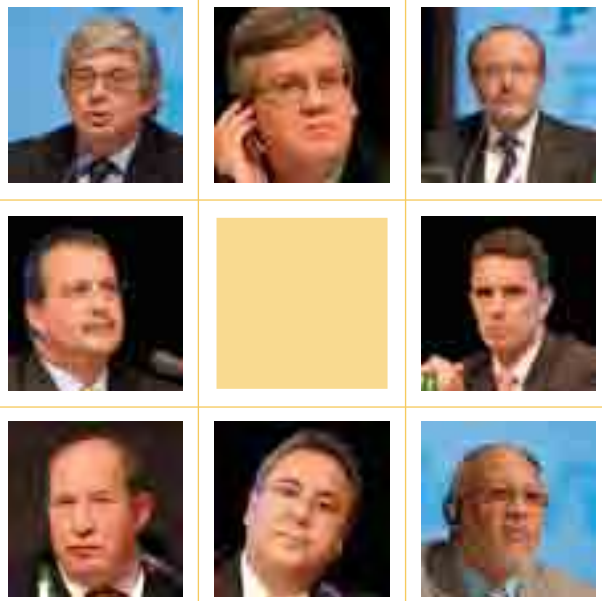
Desde mediados del siglo XX, la ONU se ha implicado en materia de seguridad vial como lo demuestran los convenios de 1949 y 1968 sobre Tráfico Rodado y Señalización Vial, respectivamente, o las directivas 58/289 y 60/5 vertidas por su Asamblea General. Con la celebración de la Conferencia de Moscú, las Naciones Unidas apuestan clara y decididamente por la lucha contra la siniestralidad vial, considerada en 2002 como la décima causa de mortalidad en el mundo, por encima de otras causas como la malaria.

Bajo el lema “Time for Action” (“Momento de actuar”), la Federación Rusa presentó en 2007 sus credenciales ante Naciones Unidas para acoger la primera Conferencia Ministerial Global sobre Seguridad Vial. Un compromiso de gran importancia para un país con unas elevadas tasas de mortalidad por causa de la siniestralidad en las carreteras.

Una vez aceptada y aprobada la propuesta por las Naciones Unidas, la Federación Rusa se ha embarcado en una campaña de promoción de dicho encuentro que, según el General Viktor Kiryanov, Viceministro del Interior, espera acoger a más de 1000 participantes en el World Trade Centre de Moscú, y que tendrá lugar entre el 17 y el 20 de noviembre de 2009.

El Viceministro de Obras Públicas y Transportes de la República Dominicana, Mario Holguín, apuntaba que “la Conferencia Ministerial de Moscú constituirá el espacio ideal para debatir un tema multicausal, que requiere soluciones multisectoriales y que está directamente relacionado con la inequidad social”. El momento actual de crisis de la seguridad vial no debe quedar nublado por la discusión sobre las crisis globales, pues es consustancial a ellas, y la reunión de Moscú es un claro ejemplo de la importancia que la seguridad vial ha alcanzado a lo largo de los últimos tiempos.

El objetivo fundamental para la década 2010-2020 será el de la reducción de la siniestralidad vial en todo el mundo en un 50%. En esta línea, la Unión Europea ya ha reducido en ese porcentaje durante la primera década del siglo XXI y espera poder repetir los resultados en la siguiente década; la región de Asia-Pacífico se ha comprometido a reducir las muertes en 600.000 personas antes del 2015 y en África, los ministros de



salud y transportes han acordado reducir el número de muertos por culpa de las carreteras en 50% antes del 2015. En estos compromisos, falta el de la región iberoamericana, cuyas perspectivas, en caso de no actuar rápidamente, son las de continuar siendo la región con los peores resultados de siniestralidad vial en todo el mundo.

Entonces, ¿qué se puede hacer en Moscú?

De todos los temas que se van a tratar en la Conferencia Ministerial de noviembre, hay cuatro sobre los que convendría hacer especial hincapié, según David Ward, Director de la Fundación FIA. En primer lugar, sería necesario revisar el estado de la implementación del informe mundial de 2004. Por otro lado, habría que llegar a acuerdos sobre definiciones comunes de cuestiones clave de seguridad vial. Además, convendría revisar los Convenios de Naciones Unidas de 1949 y 1968. Por último, sería fundamental para seguir avanzando en esta materia, consensuar un acuerdo sobre la declaración del período 2010-2020 como “*Década de Acción para la Seguridad Vial*”.

Es por todo lo expuesto que la Conferencia Ministerial Global que se celebrará en Moscú a finales del presente año constituye, desde los primeros pasos dados a mediados del siglo XX, un marco inmejorable para relanzar el interés por la seguridad vial y asegurar un compromiso a nivel nacional, regional y global por parte de todos los agentes y participantes en dicho encuentro, con el objetivo final de Proteger Vidas.

CEREMONIA DE CLAUSURA

Ponentes:

- Sr. Karla González. *Ministra de Obras Públicas y Transportes, Costa Rica.*
- Sr. José A. Córdova Villalobos. *Secretario de Salud, México.*
- Sr. Alfredo Pérez Rubalcaba. *Ministro del Interior, España.*
- Sr. Enrique V. Iglesias. *Secretario General Iberoamericano, SEGIB.*



“Al final son los ciudadanos los que cambian los resultados aumentando la responsabilidad cada vez que se ponen al volante”.

Esta frase del Ministro del Interior del Gobierno de España, Alfredo Pérez Rubalcaba, sirve para ilustrar una realidad cada vez más patente en las carreteras, no sólo de la región iberoamericana y del Caribe, sino también del mundo entero. Con todo, como ya se ha podido observar durante el desarrollo del Encuentro, toda política de seguridad vial debe ser abordada desde una perspectiva integral, contando no sólo con los usuarios de las vías, sino también con las carreteras y con los vehículos.

Ahora bien, una vez recordados los antecedentes, analizada la situación actual y propuestas algunas medidas, ¿cuál es el siguiente paso?

Para Karla González, Ministra de Obras Públicas y Transportes de Costa Rica, la respuesta es clara: *“Ahora toca tomar acciones y mostrar resultados”*. Es el momento de que cada país pueda utilizar la información vertida por todos los agentes participantes en el Encuentro para poder extraer de ella lo más importante y adaptarlo a sus necesidades de seguridad vial. Ha quedado demostrado que cada territorio tiene sus particularidades, pero ello no es óbice para que se puedan encontrar ciertas pautas y medidas comunes capaces de servir a toda una región.

Así, la Ministra Karla González destacaba tres cuestiones de esta índole, apuntándolas como verdaderos ejes de una política regional iberoamericana y del Caribe de seguridad vial. En primer lugar, hacía referencia a la importancia fundamental del Observatorio Iberoamericano de Accidentes de Tránsito. Una gran base de datos fiable que permita caminar hacia la armonización de los criterios utilizados para recabar datos y cifras. En segundo lugar, apuntó hacia el fortalecimiento de



las autoridades de tránsito y judiciales. Educar sin la presencia de una autoridad fuerte, no es suficiente. Por último, mencionó la importancia del papel de las víctimas, sin cuyo testimonio difícilmente se puede intentar forjar una mentalidad y una conciencia comunes en materia de seguridad vial.

Es precisamente el papel de las víctimas el que quiso destacar en su discurso de clausura el Secretario de Salud del Gobierno de México, José A. Córdova Villalobos. En este sentido, el Secretario destacaba la importancia de que el problema de la seguridad vial implicara directamente a la cartera de salud, puesto que, según sus propias palabras, *“es donde se ven a diario las historias de las personas que tienen estos sufrimientos y las vidas que perdemos y que, en la mayoría de los casos, se podrían haber evitado, y es donde estamos los que tenemos la oportunidad de servir a aquellos pacientes que durante mucho tiempo necesitan del apoyo para tratar de volver a lograr una vida estable y su desarrollo personal, al cual todos tenemos derecho”*.

“Es donde se ven a diario las historias de las personas que tienen estos sufrimientos y las vidas que perdemos y que, en la mayoría de los casos, se podrían haber evitado, y es donde estamos los que tenemos la oportunidad de servir a aquellos pacientes que durante mucho tiempo necesitan del apoyo para tratar de volver a lograr una vida estable y su desarrollo personal, al cual todos tenemos derecho”

48

Las víctimas constituyen el testimonio vivo de la cara más oscura de la siniestralidad vial. Ellas nos cuentan cómo después de un accidente de tráfico ya nada es igual. Son las víctimas las que deben estar en el centro de una buena política de seguridad vial. Es necesario que se compartan y se repitan una y otra vez testimonios tan desgarradores –a la par que esperanzadores– como los dados por Mar Cogollo, Presidenta de la Asociación para el Estudio de la Lesión de Médula Espinal (AESLEME), o por Alejandra Forlán, Directora de la Fundación Alejandra Forlán, pues gracias a esos testimonios no sólo se habla de cifras y de resultados sino también de salvar vidas a través de la prevención.

Otras cuestiones también destacadas por el Ministro del Interior español hacían referencia, por un lado, a la importancia de que todos los actores implicados en la seguridad vial trabajen de forma coordinada, pues nadie es prescindible ni puede quedar al margen; por otro lado, señaló el peso que tiene en el corto, medio y largo plazo la pedagogía para los ciudadanos, pues enseñar seguridad vial no sólo implica conocer las señales o las normas de tráfico, sino que también conlleva una serie de valores, pues al fin y al cabo, *“una carretera es un sitio donde se comparte un espacio, unos valores; es un sitio donde hay que ser tolerante”*.

Con todo, todavía se pueden señalar algunos retos y objetivos que alcanzar en el futuro, tales como la armonización de los permisos de conducir, la estandarización de las bases de datos y de los criterios para la recolección de esa información, y la conformación de una federación iberoamericana de asociaciones de víctimas de accidentes de tránsito, que permita aunar todavía más la voz de las víctimas.

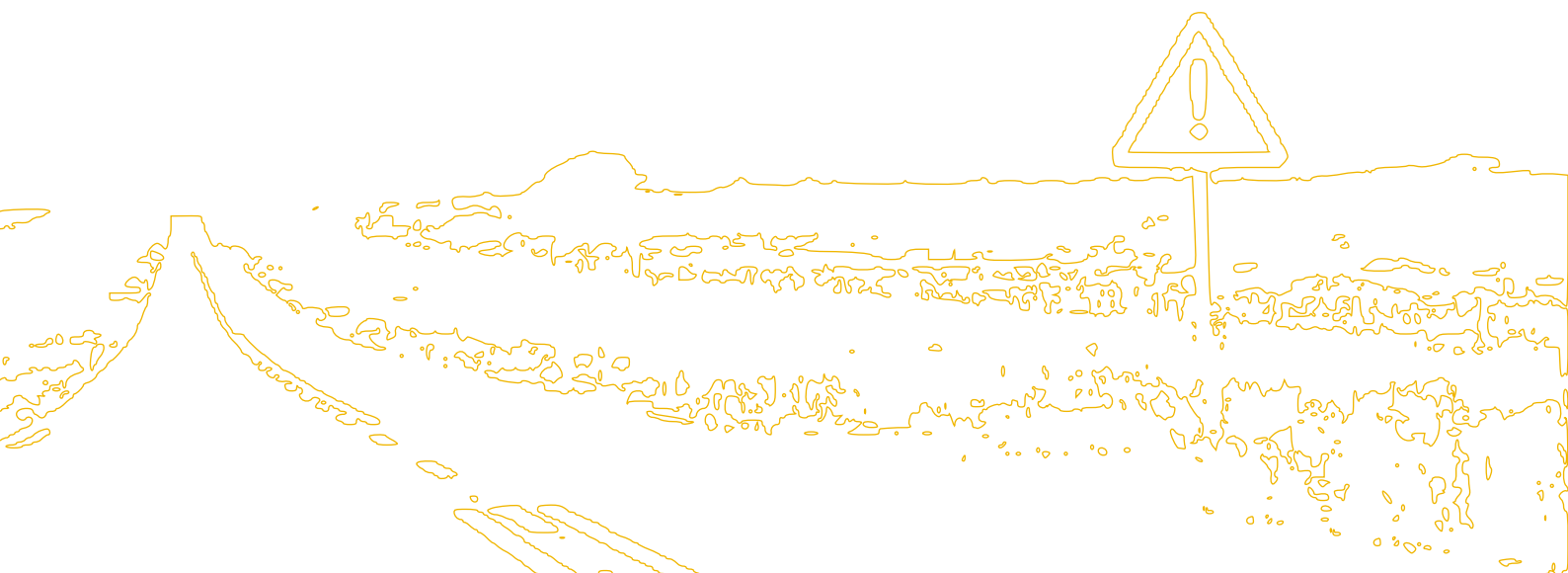


Por último, es necesario recordar la propuesta realizada por el Secretario de Salud, Córdova Villalobos, planteando la candidatura de México como país anfitrión para acoger la segunda edición del Foro de Seguridad Vial para Iberoamérica y el Caribe, que se deberá celebrar en los primeros meses del 2011, y que fue muy bien acogida por la organización del Encuentro, tal y como expresó el Secretario General Iberoamericano, Enrique V. Iglesias.

“Todos podemos hacer algo desde el lugar en el que estamos. Yo todo esto lo estoy haciendo por mí y por todos los accidentados, por los que se fueron. Todos tenemos que tomar conciencia porque el próximo puede ser uno de ustedes, o un ser querido. Todos podemos cambiar esto, y es querer, sólo querer.

Gracias” *Alejandra Forlán*





4. Los Principios de Madrid

Con más de ciento veinte mil muertos anuales, y siendo la principal causa de mortalidad de los jóvenes de la región, los siniestros viales constituyen en Iberoamérica y el Caribe un problema de primera magnitud cuyo tratamiento requiere de un esfuerzo equivalente, así como de un grado de implicación tanto a nivel nacional como internacional y, en particular, de la Comunidad Iberoamericana y el Caribe.

En este contexto y en cumplimiento del mandato recogido en el punto 31 del Programa de Acción de la Cumbre Iberoamericana de Jefes de Estado y de Gobierno de San Salvador de octubre de 2008, la Secretaría General Iberoamericana (SEGIB) ha celebrado el Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial "Protegiendo Vidas"- EISEVI. Este encuentro ha sido organizado por la SEGIB junto con la Dirección General de Tráfico de España (DGT), la Facilidad Global para la Seguridad Vial del Banco Mundial (GRSF), la Fundación FIA para el Automóvil y la Sociedad, Fundación MAPFRE. Ha contado asimismo con el apoyo de la Comisión Transitoria de Seguridad Vial para América Latina y el Caribe, del Ministerio de Asuntos Exteriores y de Cooperación de España y del Real Automóvil Club de Cataluña (RACC).

Este Encuentro ha contado con más de 700 participantes, entre los que cabe destacar a 14 Ministros y Vice-ministros, 48 ponentes y moderadores, 12 Organismos Internacionales, y más de 60 representantes acreditados de medios de comunicación. Han participado representantes de 35 países, en su mayor parte de la Región Iberoamericana y Caribeña. Agradecemos la presencia, junto a los 22 países de la Comunidad Iberoamericana, de profesionales de Haití, Jamaica, Marruecos, Bélgica, Francia, Italia, Reino Unido, Eslovaquia, Estonia, Polonia, Rusia, Ucrania, y Estados Unidos de Norteamérica.

El Encuentro Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial "Protegiendo Vidas", en estrecha colaboración con organizaciones internacionales y nacionales, y con la sociedad civil, ha permitido avanzar en la formación de

consensos sobre principios, criterios y buenas prácticas de la seguridad vial en nuestros países, mediante planes estratégicos conducentes a la implementación de las recomendaciones del Informe Mundial para la Prevención de Lesiones por Siniestros de Tránsito de la Organización Mundial de la Salud y del Banco Mundial.

Con toda modestia, pero con la mayor convicción, consideramos que estos 15 "Principios de Madrid" suponen un paso más en la construcción de un Espacio de Seguridad Vial para Iberoamérica y el Caribe. La segunda edición del Foro de Seguridad Vial para nuestra región, que se celebrará en los primeros meses del 2011 en México, será una nueva oportunidad, que se une a las muchas tareas en curso, para continuar protegiendo a nuestros ciudadanos de una de las más graves causas de mortalidad, de uno de los dramas sociales y personales más intensos del tiempo que nos ha tocado vivir.

Comprobar el avance en el seguimiento de estos principios y en la puesta en práctica de nuevas medidas de seguridad vial es la mejor razón para nuestro esfuerzo. Nuestras más sinceras gracias a quienes se han unido al mismo desde su ámbito de actividad, su experiencia o su esperanza.



PRINCIPIOS DE MADRID

1. La seguridad vial debe constituir una Política de Estado, inclusiva de sus tres poderes, Legislativo, Ejecutivo y Judicial, formulada con la participación y el consenso de las fuerzas políticas de cada país.

2. El Encuentro puso de manifiesto la voluntad de todos los actores participantes para avanzar en la construcción de un Espacio Común Iberoamericano y del Caribe de Seguridad Vial.

3. Los países son responsables de promover sus capacidades en materia de seguridad vial lo cual implica contar con:

- Un organismo estatal responsable.
- Un sistema fiable y objetivo de recogida y tratamiento de datos.
- Una estrategia y un plan de acción.
- Recursos adecuados.

- Intervenciones multisectoriales y focalizadas que se refieran a infraestructuras seguras y al uso de cascos y cinturones de seguridad, y prevengan la conducción bajo los efectos del alcohol y las drogas, así como el exceso de velocidad.

- Reforzamiento de las capacidades nacionales y de la cooperación internacional.

En el Encuentro se presentaron algunos ejemplos de historias de éxito en varios de los ámbitos señalados.

4. Se anima a los países a que aborden la seguridad vial con base en la idea de "sistemas seguros", que involucren tanto al usuario como a la carretera y al vehículo, con el propósito de minimizar los daños, con independencia de la eventual comisión de errores humanos. Parte principal de este método es la evaluación sistemática y mejora de la capacidad viaria. La seguridad vial debe ser un factor primordial en el planeamiento, el diseño, la construcción y el mantenimiento de las carreteras.

5. El período 2010-2020 debería ser declarado Década Mundial de la Seguridad Vial. Las actividades que en ella se desarrollen deberían conducir a una reducción sustancial de las tasas de mortalidad previstas. Se anima a los países a poner en marcha esas acciones para alcanzar las metas de reducción del 50 % del incremento esperado en víctimas fatales por siniestros viales en 2020. Adicionalmente, sería oportuno que los países establecieran metas alcanzables a medio plazo, tal como ha propuesto Naciones Unidas.

6. Las organizaciones multilaterales globales y regionales deberían reconocer que la seguridad vial constituye un aspecto crítico del desarrollo de la Región, por lo cual debe ser incorporada a sus agendas regionales

con carácter prioritario. A esos efectos, es necesario asegurar que la Facilidad Global para la Seguridad Vial cuente con los recursos necesarios.

7. A los efectos de disponer de recursos adecuados para la seguridad vial, es de relevancia el llamamiento formulado por la Comisión de la Seguridad Vial Global de invertir un mínimo del 10% de todos los costes de infraestructuras de transporte, en seguridad vial.

8. La seguridad vial es una materia multisectorial que debe ser tratada por los Gobiernos, y las Administraciones locales, regionales y federales, con la participación de la sociedad civil y el sector privado.

9. Los sistemas de autoridad eficaces constituyen un elemento fundamental de las políticas de seguridad vial. La percepción de las sanciones como lógicas y razonables, la igualdad de todos ante la ley, así como el evitar la sensación de impunidad y de falta de transparencia del sistema, son factores de vital importancia para su aceptación por parte de los ciudadanos.

10. Los medios de comunicación juegan un papel fundamental en la concienciación y generación de voluntad política para una mayor seguridad vial. Reconociendo sus capacidades, les animamos a desempeñar un papel más activo y eficaz para informar responsablemente sobre esta epidemia a los ciudadanos y los poderes públicos.

11. Las víctimas son una parte esencial de la seguridad vial. Apoyamos la iniciativa de promover la creación de una federación iberoamericana y del Caribe de las asociaciones de víctimas de los siniestros de tránsito y celebrar un encuentro a tal efecto en el curso de este año.



12. Considerando que los siniestros viales son una importante y urgente amenaza en los países de la región, animamos a los gobiernos, a las Organizaciones internacionales, a la sociedad civil y al sector privado a que apoyen y participen activamente en el desarrollo de formas de colaboración que faciliten el trabajo conjunto de la Asociación Iberoamericana de Seguridad Vial y la Comisión Transitoria de Seguridad Vial para América Latina y el Caribe, y fortalezcan las capacidades nacionales y regionales para disminuir la siniestralidad y las víctimas. Esto representa un paso importante para nuestra región, por lo que instamos a la plena participación de todos los actores aludidos.

13. Se anima a los países de la Región a participar activamente en la Reunión Ministerial Global de Moscú organizada por las Naciones Unidas, y a implementar las recomendaciones que surjan de la misma. Al efecto, se insta a los países iberoamericanos y caribeños a coordinar posiciones.

14. Es necesario procurar que la actual crisis financiera y económica internacional no impacte negativamente en los recursos destinados a la seguridad vial.

15. Los participantes manifiestan a la Secretaría General Iberoamericana y al Comité Organizador su reconocimiento por la excelente preparación y desarrollo de este encuentro, y proponen la celebración de una segunda edición en 2011, con el objetivo de seguir protegiendo vidas.





5. Participantes

NÚMEROS OFICIALES EISEVI

Países presentes: Andorra, Argentina, Bélgica, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, Costa Rica, Cuba, Ecuador, El Salvador, Eslovaquia, España, Estados Unidos, Estonia, Francia, Guatemala, Haití, Honduras, Italia, Jamaica, Marruecos, México, Nicaragua, Nueva Zelanda, Panamá, Paraguay, Perú, Polonia, Portugal, Reino Unido, República Dominicana, Rusia, Ucrania, Uruguay, Venezuela.

OO.II.: OMT, OIJ, OISS, BID, OCDE, PAHO, CEPAL, UNECE

Participantes en números:

757 – Total Acreditaciones

49 – Ponentes/Moderadores

69 – Prensa/Acreditados