

## **SP7 DESAFÍOS Y POLÍTICAS DE SEGURIDAD VIAL EN LOS PAÍSES EN DESARROLLO**

Los accidentes viarios son un importante problema de salud, con 1.2 millones de desgracias personales anualmente en todo el mundo, y la principal causa de muerte de personas entre los 10 y 25 años de edad. Las pérdidas económicas relacionadas con la seguridad vial son muy altas en los países en desarrollo: 2.5% del PIB en Marruecos y 3% en India. En las naciones de bajos y medianos ingresos, se contempla que los daños producidos por los accidentes viarios tengan un crecimiento de 83% entre el año 2000 y el 2020.

Esto es trágico. Se puede evitar. Es un desafío político importante para los países en desarrollo.

La Sesión Especial 7 del Congreso Mundial de la Carretera sobre “Desafíos y políticas de seguridad vial en los países en desarrollo”, a través de exposiciones e intervenciones de diversos países (China, Costa Rica, Ghana, India y Marruecos) y distintas organizaciones (Conferencia Interafricana de Medidas de Seguridad (*Conférence Interafricaine des Métiers de l'Assurance*), Fundación FIA, Asociación Mundial de Seguridad Vial, Banco Mundial, AIPCR), brindó la oportunidad de determinar una lista de recomendaciones y preparar el terreno para posibles y necesarias acciones en la materia:

### **Recomendaciones para los Encargados de la Toma de Decisiones**

- Es necesario elevar la conciencia política acerca de la seguridad vial y que ocupe un lugar prioritario en el programa de trabajo de todos los países. Se requiere el continuo esfuerzo y participación de todos los encargados de tomar decisiones, siguiendo las resoluciones de la ONU y la OMS, así como un renovado compromiso por parte del Banco Mundial y de numerosas autoridades nacionales, regionales y locales;
- Las acciones y políticas en la materia tienen que estar estructuradas en torno al ser humano. Pero también deben involucrar activamente a la sociedad en su totalidad de una manera cooperativa, permanente y para su auto mejoramiento;
- A nivel nacional, todos los grupos de interés, como son los servicios de emergencia, policía, ingenieros de carreteras, escuelas, compañías de seguros, etcétera, deben participar en la seguridad vial y sus acciones deben ser jerarquizadas y coordinadas (por ejemplo, el caso de la Comisión Nacional de Seguridad Vial de Ghana). Esto requiere el compromiso de los niveles políticos más altos y el establecimiento de un plan nacional integral, como sucede en China o India;
- Se debe reglamentar y mejorar el comportamiento de los conductores y pasajeros a través de un trabajo de educación vial permanente y medidas policiales y legales (tales como la ley del cinturón de seguridad en Costa Rica). Se tienen que poner en vigor reglamentos de tránsito. Al respecto, el control de las cargas y características de los vehículos también son medidas de seguridad importantes;

- Se debe poner especial atención en los usuarios de carreteras vulnerables. El tráfico combinado es una fuente de peligro, por lo que los carriles exclusivos para peatones y ciclistas son una opción útil;
- La infraestructura tiene que ser modernizada a fin de mejorar la seguridad vial continuamente y debe ser adaptada de manera que los usuarios puedan evitar accidentes y se puedan mitigar las consecuencias de éstos. Ya existen medidas eficaces en ese aspecto, las cuales deben ponerse en práctica de acuerdo a su coste, eficacia, factibilidad y aceptación.
- A nivel mundial, se está planificando y construyendo un número de grandes redes de carreteras, las cuales deben incorporar estándares y características de seguridad vial. Se debe asignar un porcentaje de los fondos cada proyecto para trabajos y proyectos relacionados con la seguridad vial;
- Las redes de carreteras existentes también pueden mejorarse, en virtud de que existen medidas (de bajo coste). Como un prerrequisito mínimo, se debe reglamentar el mantenimiento regular de las carreteras;
- Las acciones de seguridad vial tienen que centrarse de manera particular en las concentraciones más altas de muertes y daños en la red de carreteras: por lo general, más del 70% de todos los accidentes ocurren en el 20% de la red;
- Las organizaciones donantes deben poner el ejemplo a los proyectos que financian. Deben efectuar estudios (auditorías) de seguridad preliminares e imponer alguna condición obligatoria para la financiación de cualquier proyecto viario; además deben poner a disposición financiación para todas las medidas de seguridad vial.

### **Aspectos técnicos relacionados con la infraestructura y los datos sobre accidentes**

- Deben actualizarse las normas nacionales para el diseño de carreteras a fin de que se puedan incorporar continuamente las mejores prácticas sobre seguridad vial;
- Deben ponerse en práctica de manera inmediata estudios de seguridad vial en proyectos nuevos. Son relativamente económicos y su rentabilidad es sumamente significativa;
- Con respecto a la red existente, se requieren inspecciones de seguridad vial en toda su extensión y establecer medidas de tratamiento necesarias en los sitios de concentración de accidentes (“puntos peligrosos”);
- Además, un conjunto de datos integrales sobre accidentes debe ser un prerrequisito para dirigir las medidas hacia los puntos en donde son más necesarias. Por lo tanto, cada país necesita diseñar una estrategia nacional de recopilación de datos sobre accidentes y reglamentarla, con la colaboración de las diversas partes involucradas (fuerzas policiales, etcétera). Esto puede ser facilitado por el hecho de que la población u hospitales locales cuentan con valiosa información;
- Ya existen guías relacionadas con el mejoramiento de la seguridad vial. Tienen que ser adaptadas a los contextos y necesidades locales y ser puestas en práctica.

## Recomendaciones para la AIPCR

- Ya existen los conocimientos técnicos y de organización apropiados y los encargados de la toma de decisiones deben promover su intercambio a nivel nacional e internacional.
- Los talleres a nivel regional y local y las labores de enseñanza y capacitación, en particular, parecen ser muy eficaces y deben promoverse y fomentarse.

Entre las iniciativas actuales, se destacaron las siguientes acciones:

- la función de la AIPCR y, en particular, del Comité Técnico 3.1, Seguridad Vial, por la elaboración de documentos de referencia y la organización de seminarios regionales en Africa y Sudamérica sobre “Seguridad Vial e Infraestructuras. Estos esfuerzos deben ser promovidos y ampliados durante el periodo 2008 – 2011 del Plan Estratégico;
- la iniciativa “Construir Carreteras Seguras” (*Make Roads Safe*) presentada por la Comisión para la Seguridad Mundial de las Carreteras (*Commission for Global Road Safety*) a la Secretaría General de las Naciones Unidas, la cual busca reunir 1.5 millones de firmas para abril de 2008. Dicha iniciativa es apoyada por la Fundación FIA;
- las acciones de la GRSP (Asociación Mundial de Seguridad Vial) en el campo del intercambio y comunicación de información;
- Además, los participantes observaron con satisfacción la creación de un organismo del Banco Mundial dedicado a la seguridad vial en los países en desarrollo y esperan que este hecho impulse la realización de acciones en la materia.