



NACIONES UNIDAS



BOLETÍN

FACILITACIÓN DEL COMERCIO Y EL TRANSPORTE EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE



www.cepal.org Edición N° 275, Número 7 de 2009

LA NECESIDAD DE ESTABLECER MEDIDAS COORDINADAS PARA LA REDUCCIÓN DE SINIESTROS VIALES EN AMÉRICA LATINA Y EL CARIBE

Esta edición del *Boletín FAL* aborda el tema de la seguridad vial y la necesidad de establecer medidas urgentes y coordinadas entre el sector público, el privado y la sociedad civil para impedir el rápido aumento de los muertos y heridos en accidentes viales en América Latina y el Caribe, cuestión que atenta contra la sostenibilidad del desarrollo regional. Este boletín resume las actividades realizadas por la Unidad de Servicios de Infraestructura, en el marco del proyecto de la cuenta de desarrollo de las Naciones Unidas. Los autores del mismo son José Ignacio Nazif y Gabriel Pérez Salas. Para mayores antecedentes, sírvase contactar a trans@cepal.org.

I. INTRODUCCIÓN Y ANTECEDENTES

Las lesiones causadas por los siniestros de tránsito son un problema global que afecta a todos los sectores de la sociedad, estimándose que cada año en el mundo mueren 1,2 millones de personas por accidentes de tránsito y otros 50 millones resultan heridos en ellos. Sin embargo, son los países de medianos y bajos ingresos, donde se concentra aproximadamente un 85% de esas muertes y dentro de ellos, son los sectores más pobres de la sociedad y usuarios vulnerables de las vías los que cargan los mayores costos económicos y sociales al sufrir un siniestro, afectando no solamente al involucrado, sino también a sus familias y al Estado mismo que debe hacerse cargo de parte importante de los costos involucrados en el siniestro.

América Latina y el Caribe, según información de la Organización Mundial de la Salud de las Naciones Unidas del 2009, es la región con una de las más altas tasas de mortalidad en el mundo (15,01 defunciones/100.000 personas) y de no mediar acciones urgentes esta tasa se incrementará a 31 cada 100.000 personas para el año 2020.

Considerando estos antecedentes y las implicancias no tan solo económicas sino principalmente sociales para la ciudadanía, resulta fundamental la participación activa y decidida del Estado, desde la formulación misma de las políticas públicas, no tan solo de infraestructura y transporte, sino también desde la salud, la educación, la administración de justicia y de todos aquellos sectores involucrados, tal como lo han hecho muchos países de ingresos altos, que han sido capaces de reducir los principales indicadores asociados a este problema en 50% en las últimas décadas.

Cientos de este flagelo, la Asamblea General de las Naciones Unidas, en diversas resoluciones, ha manifestado la urgencia de actuar coordinadamente sobre la seguridad vial. En su resolución del 29 de mayo de 2003 sobre la crisis de seguridad en el mundo (A/RES 57/309) afirma la necesidad de que se

haga un esfuerzo a nivel mundial por lograr una mayor sensibilización acerca de la importancia de la seguridad vial como cuestión de política pública. En su resolución del 11 de mayo de 2004 (A/RES 58/289) reconoce que muchos países en desarrollo y países de economía en transición tienen una capacidad limitada para hacer frente a esos problemas y subrayando, en este contexto, la importancia de la cooperación internacional para prestar mayor apoyo a los esfuerzos, en particular de los países en desarrollo, destinados a crear capacidad en la esfera de la seguridad vial, y de que se preste apoyo financiero y técnico a esos esfuerzos. En su resolución del 1 de diciembre de 2005 (A/RES 58/9) expresa su preocupación porque sigue aumentando el número de muertos y heridos en accidentes de tráfico en todo el mundo, especialmente en los países en desarrollo. Finalmente, en su resolución del 25 de abril de 2008 sobre el mejoramiento de la seguridad vial en el mundo (A/RES 62/244) reafirma la necesidad de que se fortalezca aún más la cooperación y el intercambio de conocimientos en materia de seguridad vial a escala internacional, teniendo en cuenta las necesidades de los países en desarrollo e invita a los Estados Miembros a participar en los proyectos que ejecuten las comisiones regionales de las Naciones Unidas para ayudar a los países de ingresos bajos y medianos a fijar sus propios objetivos nacionales de reducción de las víctimas de accidentes de tránsito, así como objetivos regionales.

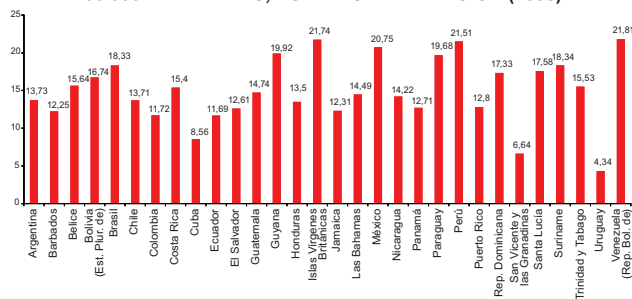
En esta línea, CEPAL al igual que el resto del Sistema de las Naciones Unidas, han estado propiciando activamente la creación de instancias de coordinación nacionales y regionales, mediante la realización de seminarios y estudios tendientes a fortalecer la voluntad política de los países de la región, promover un enfoque multisectorial y coordinado en las medidas y promover el establecimiento de metas de reducción de fallecimientos y heridos, que posibiliten un monitoreo y reforzamiento oportuno de las medidas adoptadas. Es así como el año 2005, CEPAL publicó un primer estudio que contenía información estadística sobre la situación de seguridad vial en la región, destacando la debilidad institucional como una de las razones que explican las diferencias en las tasas de siniestralidad vial entre los países de la región¹.

Del mismo modo, el año 2007, CEPAL desarrolló en conjunto con la Comisión Nacional de Seguridad de Tránsito de Chile (CONASET) el "Índice de Seguridad de Tránsito"² (INSETRA) que es un instrumento estadístico para evaluar la siniestralidad vial en un país o localidad específica, con el fin de monitorear el impacto de las medidas adoptadas en la disminución efectiva de las tasas de siniestralidad.

Durante el bienio 2008-2009, la CEPAL en conjunto con las otras cuatro comisiones regionales de las Naciones Unidas (ECA, ECE, ESCAP, ESCWA) ejecutó el proyecto Mejoramiento de la seguridad vial mundial: establecimiento de

Gráfico 1

TASA DE FALLECIDOS EN SINIESTROS DE TRÁNSITO POR CADA 100.000 HABITANTES, POR PAÍS DE LA REGIÓN (2008)



Fuente: WHO, Global status report on road safety, 2009

1 R. Planzer, "La seguridad vial en la región de América Latina y el Caribe. Situación actual y desafíos", Naciones Unidas - CEPAL, ed. Recursos naturales e infraestructura, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2005, pág. 71.

2 J.I. Nazif, D. Rojas, R. Sánchez y A. Velasco, "Instrumentos para la toma de decisiones en políticas de seguridad vial en América Latina", Naciones Unidas - CEPAL, ed. Recursos naturales e infraestructura, Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe, 2006, pág. 115.

metas nacionales y regionales de reducción de accidentes de tránsito, financiado por la cuenta del desarrollo de las Naciones Unidas, cuyo objetivo fue ayudar a los países a desarrollar metas nacionales y regionales de reducción de muertos y heridos por accidentes de tránsito y proveer ejemplos de buenas prácticas que puedan ayudarles a alcanzar dichas metas al 2015.

Dentro de las actividades desarrolladas por CEPAL en este proyecto, destacan la organización de tres seminarios subregionales diseñados para analizar las situaciones y problemáticas específicas de estas áreas geográficas. Los eventos fueron realizados en Buenos Aires, Argentina para los países del Cono Sur, en Panamá para los países miembros del Proyecto Mesoamérica y en Georgetown, Guyana para los países del Caribe, congregando un total de 22 países de América Latina y el Caribe. En cada uno de ellos, el objetivo central fue analizar la incidencia del diseño de la infraestructura y operación de servicios de transporte en la siniestralidad vial, difundir mejores prácticas para reducir los siniestros viales y lograr una coordinación más efectiva entre el Estado y la sociedad civil. Como resultado de cada uno de los seminarios, se firmaron sendas declaraciones de apoyo a la labor desarrollada por CEPAL en el fomento y difusión de buenas prácticas para solucionar los siniestros de tránsito en la región y recalando la necesidad y la firme intención de los organismos participantes de coordinar acciones nacionales y subregionales para reducir el número de fallecidos y heridos que atentan contra la sostenibilidad del desarrollo de la región.

II. RESULTADOS DE LOS SEMINARIOS

1. Primer seminario, Buenos Aires, Argentina

Durante los días 27 y 28 de noviembre de 2008, se realizó el primer Seminario de seguridad vial para organismos técnicos nacionales, ONGs y sectores vinculados a la seguridad vial de países del Cono Sur. Al evento asistieron representantes de organismos técnicos y de gobierno de Argentina, Brasil, Chile, Ecuador, Paraguay y Uruguay, además de representantes de gobiernos subnacionales de Argentina y ONG de Argentina y Uruguay. Junto con ello se contó con la activa participación del Gobierno de Francia, que presentó la visión y política de seguridad vial francesa, además de representantes de la Organización Panamericana de la Salud (OPS) y del Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

La presentación desarrollada por las autoridades federales de Argentina, destacó los siguientes aspectos: la formulación de una política de seguridad vial, que cuenta con financiamiento permanente, mediante la contribución obligatoria del 1% sobre las primas de seguro automotor obligatorio. Esta es coordinada por la Agencia Nacional de Seguridad Vial, que se constituyó por ley en el año 2008. Su política está conformada por: i) Sistema nacional de licencia de conducir; ii) Registro nacional de antecedentes de tránsito; iii) Paquete de medidas de control y sanción; iv) Observatorio vial; v) Programa de educación, capacitación y difusión, y vi) Coordinación interjurisdiccional. Este país tiene establecida una meta de reducción de 50%; el número de fallecidos para los próximos cinco años.

Con respecto a Chile también se observó que hay una política de seguridad de tránsito, la cual es coordinada desde la CONASET (Comisión nacional de seguridad de tránsito) del Gobierno de Chile, organismo creado el año 1993. Su política está compuesta por: i) formación y acreditación de conductores; ii) gestión de calidad vehicular y gestión de vías y espacios públicos; iii) gestión de servicios de transportes; iv) fiscalización; v) acción judicial; vi) atención de accidentes y seguros; vii) investigación e información, y viii) educación y comunicaciones. Dicho país establece una reducción de 3% de la fatalidad por parte vehicular año a año.

Al analizar el caso de Paraguay, se apreció que a través del Decreto Presidencial, se creó el Consejo Nacional de Seguridad Vial. El Plan Nacional de Seguridad Vial tiene establecido explícitamente una meta de reducción del número de accidentes en un 10% para los próximos cinco años, y en un 20% los fallecidos para el mismo período. El plan está subdividido en 14 estrategias, entre las cuales destacan: i) concienciación gubernamental y social; ii) establecimiento de sistemas modernos de registro e información de accidentes, vehículos y conductores; iii) diseño e implementación de un sistema efectivo de control, prevención y vigilancia para garantizar el cumplimiento de las normas de tránsito; iv) participación preponderante del sector salud; v) mejoras en la infraestructura; vi) educación y capacitación, y vii) fomento de vehículos más seguros para movilizarse.

Con respecto a Uruguay se puede señalar que dicho país ha establecido recientemente una propuesta pública para desarrollar la seguridad vial en dicho territorio. En el año 2008 se creó la Unidad nacional de seguridad vial (UNSEVI), dependiente de la Presidencia de la República, y ha establecido como parte de su programa para el año 2009 un plan de 9 líneas: i) registro único de conductores; ii) registro único de lesionados; iii) observatorio de datos; iv) sanciones y delitos; v) alcohol cero; vi) licencia por puntos; vii) nuevas leyes y normas; viii) estrategia nacional e internacional, y ix) plan regional.

Dicho seminario terminó con la declaración de Buenos Aires, la cual fue ratificada por los asistentes al seminario. Los principales acuerdos de dicho documento fueron: apoyar la iniciativa de las Naciones Unidas de fijar metas de reducción de la siniestralidad vial en todo el mundo, la aplicación de mejores prácticas que permiten el establecimiento de metas en relación a las intervenciones probadas; reconocer la necesidad de contar con información estadística comparable y objetiva; y propugnar la coordinación de acciones conjuntas más amplias y sostenidas, que permitan actividades de alcance regional para la reducción de los efectos de la siniestralidad vial y de prevención de las mismas.

2. Segundo seminario, Ciudad de Panamá, Panamá

Durante los días 27 y 28 de mayo de 2009, en Ciudad de Panamá se desarrolló el segundo seminario llamado "Seminario regional: establecimiento de metas nacionales y regionales de reducción de siniestralidad vial en Mesoamérica", realizado en coordinación con el Proyecto Mesoamérica. En dicha ocasión se reunieron representantes de Belice³, Costa Rica, Colombia, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Panamá y México, miembros del Proyecto de Integración y Desarrollo de Mesoamérica, además de representantes de los gobiernos de República Dominicana, Chile, Francia y funcionarios de organismos internacionales como el BID, OPS/OMS, SIECA y la Dirección Ejecutiva del Proyecto Mesoamérica.

Con respecto a Costa Rica se observó que el año 2001 fue creado el Consejo de seguridad vial, y hay una institucionalidad gubernamental que opera sobre el proceso de la seguridad vial (Dirección general de la policía de tránsito; Consejos locales de seguridad vial; Dirección general de ingeniería de tránsito; Instituto nacional del seguro; Ministerio de salud pública; Ministerio de educación pública; Consejo nacional de vejez, y Caja costarricense del seguro social). El Plan estratégico nacional de seguridad vial 2007-2011 tiene establecida una meta de reducción de mortalidad de un 19%. En el ámbito de infraestructura se destaca la realización de experiencias pilotos de auditorías de seguridad vial.

Colombia manifestó a través del Ministerio de transportes, el desarrollo de una estrategia que ha permitido en los últimos cuatro años disminuir la fatalidad en un 9,8%. La meta que han definido es reducir en un 10% el número de accidentes de tránsito en los diferentes grupos de usuarios vulnerables en los próximos tres años y en un 10% las muertes en accidentes de tránsito en los diferentes grupos de usuarios vulnerables en los próximos tres años. Para ello diversos actores han ingresado al sistema: Dirección de transporte y tránsito; Ministerio de defensa; Ministerio de protección social; Ministerio de educación; otras entidades del sistema departamental y municipal; el Fondo de prevención vial; entre otros organismos de gobierno. Los principales proyectos que están en la actualidad realizando son: registro único de tránsito; registro nacional de accidentes de tránsito RNAT; investigación de la accidentalidad en el transporte público; prueba piloto en dos corredores críticos de la red de carreteras nacional; normalización, formación, evaluación y certificación a conductores.

El Salvador tiene desde 2005 el Comité nacional de seguridad vial con la función de desarrollar el Plan estratégico de seguridad vial de El Salvador 2004-2009. Dicho plan es multidisciplinario y con establecimiento de objetivos. Se contempla la reeducación de conductores como un elemento fundamental para lograr una mejora de la seguridad vial mediante la corrección de los comportamientos no adecuados de los conductores. Sin embargo, no contempla la incorporación de criterios de seguridad vial en el diseño de nueva infraestructura, lo que constituye uno de los principales desafíos para los próximos planes.

La presentación de Guatemala mostró la multiplicidad de actores de gobierno participando en la implementación de medidas, como la Policía nacional civil, Departamento de tránsito, Policía nacional civil (PNC), Ministerio de comunicaciones, infraestructura y vivienda, por medio de: Dirección general de caminos, Dirección general de protección y seguridad vial (PROVIAL), Policías municipales de tránsito, resaltando la importancia de establecer mecanismos eficientes de coordinación, seguimiento y evaluación de las medidas adoptadas. Con respecto a la infraestructura se destaca la realización de procedimientos de gestión en tramos de concentración de accidentes.

Honduras se destacó por la creación del Consejo nacional de seguridad vial, organismo encargado de la asesoría en la preparación de los planes, proyectos y programas tendientes a reducir los accidentes de tránsito. El Plan nacional de seguridad vial, cuenta con un esquema explícito de financiamiento que permite la realización de las medidas contempladas.

Con respecto a Nicaragua, en 2003 se crea el Consejo nacional de seguridad y educación vial, como órgano consultivo, de composición mixta, gubernamental y privada, con autonomía funcional. La Estrategia nacional de seguridad vial tiene un carácter quinquenal (2005-2010) y la meta de reducción de la mortalidad es de 70% para dicho período. En este esquema la autoridad de control es la

³ El caso de Belice se analiza en el tercer seminario, pues en dicha ocasión se contó con mayor información.

Policía nacional, quien también tiene la facultad para expender la licencia. Dicha institución a la vez es muy activa en la educación vial, que en conjunto con el Ministerio de educación, está realizando el proceso de transformación curricular en esta materia.

Panamá expresó que cuenta con el Consejo nacional de tránsito y seguridad vial (CONTSEVI), como ente consultor y asesor, responsable de proponer planes y programas y desarrollar actividades; la Autoridad de tránsito y transporte terrestre (ATTT); entidad única de gestión de tránsito y transporte terrestre, con recursos propios y la Policía nacional. Se destaca la existencia de indicadores para evaluar el funcionamiento del sistema de atención ante emergencia viales. Con respecto a la infraestructura se observa que se identifican los tramos con más siniestros y se proponen actuaciones de señalización vertical y horizontal, así como otras reparaciones, aunque aún no al nivel de una auditoría de seguridad vial.

Con respecto a México, se aprecia que desde 2002 existe una institución encargada de dirigir la política nacional en materia de prevención de lesiones ocasionadas por accidentes, este organismo llamado Centro nacional para la prevención de accidentes dispone además de recursos propios. La meta de este país es reducir en 15% el número de muertes causadas por accidentes de tránsito de vehículos de motor (ATVM), particularmente en la población de 15 a 29 años de edad. Respecto al ámbito de control, este es ejecutado desde dos instituciones, la policía estatal y la policía federal. La educación, por una parte, está sostenida a través de la realización de campañas, y por otra en la incorporación de contenidos en algunos niveles educativos. Con respecto a la infraestructura, destaca la iniciación de auditorías de seguridad vial además de la existencia de un procedimiento para el tratamiento de concentración de accidentes.

Dicho seminario terminó con una declaración de los participantes, que junto con declarar su apoyo a la iniciativa de Naciones Unidas y propugnar la coordinación de acciones conjuntas más amplias y sostenidas, que permitan actividades de alcance regional para la reducción de los efectos de la siniestralidad vial y de prevención de las mismas, al igual que en el caso de Buenos Aires, esta subregión decide subir el tema a un nivel más alto, proponiendo formalmente a los Jefes de Estado y de Gobierno de los países del Mecanismo de diálogo y concertación de Tuxtla para que consideren la creación de un Sistema mesoamericano de seguridad vial en el marco del Proyecto Mesoamérica y someten a consideración a los Ministros de transporte de Mesoamérica, la institucionalización de un grupo de trabajo regional multisectorial que reporte a los diferentes foros del Proyecto Mesoamérica la propuesta, gestión, adopción y seguimiento de las actividades del sistema Mesoamericano de seguridad vial.

b) Tercer seminario, Georgetown, Guyana

Durante los días 2, 3 y 4 de septiembre de 2009 se realizó en Georgetown, Guyana el tercer Seminario para países del Caribe en coorganización con CARICOM y entidades del sector privado de Guyana. En esa oportunidad participaron representantes de Bahamas, Barbados, Belice, Jamaica, Suriname, Santa Lucía, Trinidad y Tabago y Guyana, además de representantes del BID, OPS y del sector privado.

Bahamas tiene una política de seguridad vial establecida, la cual se sustenta sobre un marco regulatorio amplio, pues está vinculada al Acta de tránsito terrestre, a la Ley de donde se contempla la utilización obligatoria del cinturón de seguridad y a los controles respectivos con alcohómetros. En esta política se destaca la consideración de la seguridad vial en las señalizaciones, los puentes peatonales y rotondas de la infraestructura del país, también tiene una línea de educación. Respecto al control, dicha estrategia se aplica a través de la Policía real de Bahamas, el Departamento de tránsito terrestre y el Ministerio de obras públicas. Finalmente esta política está sustentada en la colaboración intersectorial del Comité nacional de seguridad vial, Ministerio de salud, Ministerio de obras públicas, Policía y miembros de la sociedad civil.

Se destacó en Barbados la conformación de una actuación gubernamental la cual considera la acción del Ministerio de transportes y obras públicas, Policía y Ministerio de educación. Por su parte la Policía tiene desarrollado un componente educativo como también de tareas de control, las que permiten avanzar sobre estos dos elementos del proceso de seguridad vial. El Código de conducción de autopistas en Barbados también ha sido parte de las medidas implementadas por este país. Finalmente, se destaca la utilización de medios masivos para la difusión de campañas de prevención.

Con respecto a Belice, se apreció que la política de seguridad vial está radicada en el Ministerio de transporte. El país tiene un Plan de seguridad vial para reducir la siniestralidad en un período de cinco años (2007-2012), donde la participación de organizaciones no gubernamentales se canaliza a través del Comité de seguridad vial. La estrategia de control que ha desplegado este país se hace tanto desde el Ministerio de transportes como de la Policía. Respecto a la entrega de licencias, dicho país tiene un sistema descentralizado pues son los

departamentos de transporte los que la realizan. Hay campañas educacionales que están dirigidas a mejorar conductas preventivas. El Ministerio de obras se destaca por realizar cambios en la infraestructura considerando elementos de seguridad vial.

Guyana por su parte, destacó los recursos legales que permiten el desarrollo de una política de seguridad vial. Con respecto al diseño y construcción de caminos, el Ministerio de obras públicas y comunicaciones es el responsable de todas las materias técnicas asociadas a ello. La Policía juega un rol fundamental en el control de la ley aunque también cumple funciones educativas pues lleva a cabo campañas radiales y televisivas, y a su vez, es el órgano encargado de recolectar la información de siniestros. El Consejo nacional de seguridad vial, por su parte, es también parte del sistema que ha implementado Guyana.

El caso de Jamaica destaca porque la seguridad vial está sustentada bajo dos políticas: la política nacional de seguridad vial y la política nacional de transporte. Las líneas que han desarrollado son cinco: i) educación e información; ii) ingeniería de tránsito; iii) respuesta ante emergencia; iv) control y fiscalización, y v) monitoreo. Se destaca de este esfuerzo la meta de tener menos de 300 personas fallecidas por año. Finalmente, Jamaica también resalta la multiplicidad de sectores de gobierno que participan del análisis de las medidas adoptadas, tales como el Ministerio de salud, la Brigada de bomberos, el Ministerio de seguridad nacional, la Policía nacional, el Ministerio de educación, el Gabinete del primer ministro, el Ministerio de transportes y obras, el Departamento de gobierno local y la Agencia de desarrollo infantil, entre otros. Por su parte, también hay activos representantes provenientes del sector privado y de organismos no gubernamentales.

Cuadro 1
PRESENCIA DE AGENCIA LIDER Y DE META DE REDUCCION
POR PAIS DE LA REGION

	Agencia líder	Meta de reducción declarada
Argentina	Agencia nacional de seguridad vial	50% el número de fallecidos para los próximos 5 años
Barbados		
Belice	Department of Transport and Police Department Road Safety Committee	
Bolivia (Estado Plurinacional de)	Consejo nacional de seguridad vial	
Brasil	Departamento nacional de tránsito (DENATRAN) Consejo nacional de tránsito (CONTRAN)	
Chile	Comisión nacional de seguridad de tránsito (CONASET)	3% la tasa de fallecidos por parque vehicular anualmente
Colombia	Autoridad nacional de tránsito	10% de las muertes en los diferentes grupos de usuarios vulnerables en los próximos 3 años.
Costa Rica	Consejo nacional de seguridad vial (COSEVI)	19% el número de fallecidos para el período 2007-2011
Cuba	Comisión nacional de vialidad y tránsito	
Ecuador	Consejo nacional de tránsito y transporte terrestre	
El Salvador	Comité nacional de seguridad vial	
Guatemala	Consejo nacional de prevención de accidentes de tránsito y educación vial	
Guyana	Guyana National Road Safety Council	
Honduras	Consejo nacional de seguridad vial	
Islas Vírgenes Británicas		
Jamaica	National Road Safety Council	Menos de 300 personas fallecidas por año
Las Bahamas	National Road Safety Committee	
México	Centro nacional para la prevención de accidentes	15% de las muertes en la población de 15 a 29 años de edad
Nicaragua	Consejo nacional de seguridad y educación vial	70% el número de fallecidos para el período 2005-2010
Panamá	Autoridad nacional de tránsito.	
Paraguay	Consejo nacional de seguridad vial	20% el número de fallecidos para los próximos 5 años
Perú	Consejo nacional de seguridad vial	30% de las colisiones de tránsito generadas por actitudes o comportamientos de los usuarios de las vías
Puerto Rico		
República Dominicana		
San Vicente y las Granadinas		
Santa Lucía	Road Transport Board	
Suriname		
Trinidad y Tabago		
Uruguay	Unidad nacional de seguridad vial	
Venezuela (República Bolivariana de)	Comisión interministerial para la atención, prevención y educación vial	

Fuente: Elaboración propia considerando además el "Global status report on road safety", 2009, de WHO.

En Suriname se puede observar que la seguridad vial está sustentada en un marco regulatorio amplio pues se basa en el accionar de los Ministerios de justicia y policía, obras públicas, transportes, comunicaciones y turismo, y de salud. La política contempla como objetivos la reducción de mortalidad, de heridos, de siniestros, de costos médicos, y de daños materiales. La implementación de las medidas de seguridad vial en dicho territorio está compuesta de las siguientes dimensiones: control; diseño de ingeniería y tránsito; educación y comunicación; recolección y procesamiento de información. Se ha formado recientemente un Comité de seguridad vial compuesto de representantes del Ministerio de justicia y policía, Ministerio de obras públicas, y Fiscalía. Su objetivo sería diseñar un plan de acción.

Con respecto a Santa Lucía, se destaca el amplio marco legal para desarrollar una iniciativa de seguridad vial. La ley de tránsito terrestre y vehículos motorizados, el Directorio de transporte vial, la autoridad de licencias, la Policía responsable del control y la colaboración entre agencias. Los pilares bajo el cual se sostiene dicha iniciativa son: infraestructura, en particular atención a la señalización, límites de velocidad, rotondas, paradas de buses, medianas, puentes peatonales, entre otros. La educación, en cuya dimensión se destacan programas para cambiar o reforzar conductas culturales. La fiscalización y el control están íntimamente ligados al sistema de información policial. Finalmente, la coordinación intersectorial está presente pues el Ministerio de transportes, la Policía, el Directorio de transporte vial, el Consejo de aseguradoras, las Asociaciones de minibuses y taxis, el sector privado, los medios de comunicación masiva y las escuelas actúan coordinadamente.

En Trinidad y Tabago se destacan una serie de agencias que llevan a cabo una política de seguridad vial. En el Ministerio de transportes y obras, están presentes las dimensiones de control, ingeniería y educación. En el Ministerio de seguridad nacional aloja tanto al Cuerpo de bomberos como a la Policía. Este último ente es el encargado de hacer cumplir la ley respectiva. El Ministerio de salud tiene asociado el protocolo para responder ante las emergencias sucedidas por la ocurrencia de colisiones.

El seminario concluyó con el desarrollo de un taller de trabajo, donde entre otros aspectos se analizó el marco institucional y legal, así como la

necesidad de establecer en cada uno de los países un Comité de seguridad vial sostenible en el cual haya representantes de Gobierno, sector privado y sociedad civil. En la declaración final, destacaron junto con el apoyo a la iniciativa, la necesidad de que la seguridad vial sea considerada en cada una de las etapas de la construcción de las vías urbanas y rurales, y monitoreada a través de auditorías viales. Además de otras recomendaciones relativas a la educación (formación vial), la necesidad de estandarizar las inspecciones vehiculares y establecer los mecanismos y tecnologías apropiadas para asegurar el cumplimiento de las faltas en el tránsito que no congestionen el sistema judicial.

III. CONCLUSIONES

La CEPAL a lo largo de este tiempo, ha intentado contribuir al desarrollo de la seguridad vial en la región, mediante la promoción de políticas públicas de servicios de infraestructura que consideren, desde su concepción a la seguridad vial y la creación de entidades de coordinación entre el sector público y la sociedad civil que permitan la coordinación de acciones efectivas y que apoyen el desarrollo sustentable de las respectivas localidades. El establecimiento de metas de reducción de fatalidades y siniestros viales, es una herramienta que puede ser muy útil para evaluar el real impacto de las medidas adoptadas y permitir su reformulación si los resultados no han sido los esperados.

Aun cuando los países de la región presentan una importante diversidad en torno a cómo resolver este desafío, se aprecia un creciente interés público por afrontarlo. Específicamente la presencia de agencias líderes es una materia sobre la cual ya se registran importantes avances en cada una de las subregiones. Finalmente, el proceso de fijación de metas tiene un carácter emergente pues ya hay 11 países de la región que han adoptado esta forma de política pública y la experiencia internacional muestra que aquellos países que establecen una meta numérica objetiva y pública ante la sociedad civil, son más eficaces en la reducción de la siniestralidad. En el siguiente cuadro se detallan las instituciones responsables de la seguridad vial en los países de la región, además de las metas de reducción para aquellos países que la han establecido.



A partir del año 2009, el Boletín FAL de la División de Recursos Naturales pasó a distribirse mayoritariamente por vía electrónica, como parte del Programa de Mejora Continua de CEPAL para la reducción del uso de Papel.

Para recibir la versión electrónica del boletín, por favor registrar su correo electrónico en la siguiente dirección: <http://www.cepal.org/id.asp?id=36304>.