



## **POR LA VÍA POR LA VIDA, LIGA CONTRA LA VIOLENCIA VIAL COLOMBIA**

"Cada individuo tiene derecho a la vida, a la libertad y a la seguridad de su persona"  
*Artículo 3 de la Declaración Universal de los Derechos del Hombre.*

La mayoría de nosotros sólo descubrimos la gravedad de la violencia vial cuando nosotros mismos hemos llegado a ser víctimas; nuestro papel principal como asociación es determinante para conseguir una movilización de todos y para lograrlo necesitamos:

**PROTEGER** a los más vulnerables.

**LUCHAR** por todos los medios legales contra la violencia vial.

**AYUDAR** a las víctimas y sus familiares.

**PREVENIR** para reducir los traumatismos causados por los eventos relacionados con el tránsito exigiendo un pacto social y una prioridad Política.

**IMPULSAR** reformas legales y proyectos que incidan sobre un comportamiento responsable.

**FOMENTAR Y DIFUNDIR** una cultura de la seguridad vial para promover cambios de conducta.

**REIVINDICAR** los derechos de las víctimas y de los afectados.

**COLABORAR** con los organismos e instituciones implicadas en la búsqueda de intervenciones eficaces.

**CREAR** una presión social que permita una concienciación de la opinión pública y de la clase política y judicial.



## PANORAMA MUNDIAL

### Magnitud y Tendencias del Problema de la Siniestralidad Vial

Según datos de las Naciones Unidas publicados en el Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020, cada año mueren cerca de 1,3 millones de personas debido a los traumatismos relacionados con el tránsito —más de 3.000 fallecimientos diarios— y más de la mitad de ellas no viajaban en automóvil. Cerca de 20 millones de personas sufren traumatismos no mortales provocados por estos siniestros de tránsito los cuales constituyen una causa importante de discapacidad en todo el mundo. **De las muertes por siniestros de tránsito el 90% ocurren en países de ingresos bajos y medianos, donde se encuentra menos de la mitad de los vehículos motorizados.** Entre las tres causas principales de muertes de personas de 5 a 44 años se encuentran los traumatismos causados por el tránsito. Según las tendencias si no se toman las medidas inmediatas y eficaces, éstos se convertirán en la quinta causa mundial de muerte, con unos 2,4 millones de fallecimientos anuales.

### Políticas públicas que dan resultados

Según las Organización de las Naciones Unidas<sup>1</sup> la experiencia muestra que un organismo coordinador con financiación suficiente y un plan o estrategia nacional con metas mensurables son componentes cruciales de una respuesta sostenible al problema de la seguridad vial.

El Informe Mundial sobre la Prevención de Siniestros de Tránsito<sup>2</sup>, emitido por la Organización Mundial de la Salud, resalta de manera especial: “Todo país necesita una entidad líder en seguridad vial, con la autoridad y la responsabilidad de tomar decisiones, controlar recursos y coordinar esfuerzos de todos los sectores del gobierno, incluyendo los de salud, transporte, educación y la policía. Esta entidad debe contar con recursos adecuados para emplearlos en implementar medidas de seguridad vial y debe rendir cuentas al público por sus acciones. La experiencia de una gran variedad de países demuestra que, sin importar la estructura organizativa, es importante que la entidad gubernamental líder en seguridad vial esté claramente definida, con responsabilidades y roles de coordinación específicamente establecidos”.

Los países que mejores resultados han obtenido en su lucha contra el flagelo son aquellos que han declarado la lucha contra la inseguridad vial como una causa nacional y han puesto en marcha una política pública al más alto nivel de Gobierno.

En el año 2000 la Comisión Europea se fijó la meta de reducir de cara al 2010 en un cincuenta por ciento las muertes en el tránsito. En Francia la mortalidad vial paso de 7.655<sup>3</sup> en 2002 a 3.992<sup>4</sup> en 2010. En España se pasó de 5.384 en 2002 a 2.470 en 2010. Estos logros son el resultado de una voluntad política al más alto nivel del Estado.

<sup>1</sup> Plan Mundial para el Decenio de Acción para la Seguridad Vial 2011–2020. Marzo de 2011

<sup>2</sup> World Health Organization. World Report on road traffic injury prevention. Genova 2004

<sup>3</sup> Balance año 2006 Observatorio Nacional Interministerial de la Seguridad Vial de Francia.

<sup>4</sup> Balance año 2010. Observatorio Nacional Interministerial de la Seguridad Vial de Francia



## ESTADO DEL ARTE EN COLOMBIA

Las muertes y lesiones en siniestros de tránsito son la **segunda causa de muerte violenta en el país**; en el último decenio más de **63 mil Colombianos murieron y cerca de medio millón** ha visto deteriorada su calidad de vida consecuencia de una lesión permanente<sup>5</sup>. Más de un millón de años de vida potencialmente perdidos en el periodo 2005 a 2010. En el 2011 las lesiones fatales por eventos relacionados con el tránsito correspondieron al 20% del total de muertes violentas en el país, presentando un incremento del 1.5% con relación al año 2010. Para este mismo año se perdieron 184.188 años de vida de los cuales el 78% eran hombres, 47.480 años de vida eran jóvenes entre los 18 y 24 años y cerca de 21 mil años de vida de niños entre los 0 y 14 años. 51.127 años de vida saludable se perdieron consecuencia de las lesiones. Diariamente, cerca de 16 personas dejan su vida en el asfalto colombiano y 143 quedan lesionadas<sup>6</sup>. Para el año 2009 las incapacidades médico legales que generaron los lesionados por siniestros de tránsito en el país equivale a más de un millón de días<sup>7</sup>, si lo colocamos en años equivale a 2.776 años y si pensamos en estos años hablamos de un periodo mayor que al de nuestra era.

Los costos económicos y sociales derivados de los siniestros de tránsito aumentan día tras día; se estima que el costo causado por estos siniestros son cerca del 1% del producto interno bruto en países de bajo ingreso y el 1.5% de países de ingreso medio<sup>8</sup>.

Este **problema de salud pública** conocido y reconocido sigue rampante en nuestra sociedad sin que las intervenciones para disminuir su ocurrencia sean efectivas; la tasa de muertes y lesiones en los últimos 8 años ha mostrado un valor constante. Pese a que se conocen medidas de orden mundial, Colombia no cuenta con una Política de Estado para hacer frente al flagelo.

Colombia se apresta a hacer grandes inversiones en infraestructura, es buen momento para tomar decisiones de fondo sobre la política de seguridad vial.

<sup>5</sup> Forensis 2000 a 2010, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF)

<sup>6</sup> Forensis 2011, Instituto Nacional de Medicina Legal y Ciencias Forenses (INMLCF)

<sup>7</sup> Dra. Luz Janeth Forero, Directora INMLCF, III Seminario Internacional Contra la Violencia Vial –octubre 2009

<sup>8</sup> Informe Banco Mundial, Pamela COX, Madrid 2009



---

## VI SEMINARIO INTERNACIONAL DE SEGURIDAD VIAL

Bogotá, 1 y 2 de Octubre de 2012

### 1. ANTECEDENTES DEL SEMINARIO

Las muertes y lesiones en siniestros de tránsito se pueden evitar. La Siniestralidad vial es un problema de responsabilidad compartida entre el Estado y la sociedad civil. Bajo esa premisa la Fundación Por la Vía –Por la Vida, Liga Contra la Violencia Vial viene desarrollando anualmente desde el 2007 los Seminarios Internacionales de Seguridad Vial con dos claros objetivos: Concienciar del problema al conjunto de la sociedad para que se movilice hacia una cultura de la seguridad vial y compartir experiencias internacionales y buenas prácticas que doten a los organismos responsables de herramientas y medidas eficaces para una mejor gestión de la seguridad vial. En Colombia el problema de la siniestralidad vial ha sido abordado exclusivamente desde la óptica del Ministerio de Transportes y de los organismos de tránsito. La Política de Seguridad Vial debe integrar, además del sector del Transporte, el de educación, salud y el sistema de justicia.

El Seminario Internacional de Seguridad Vial representa el resultado de un esfuerzo colectivo, público-privado que se ha venido desarrollando desde el año 2007 para luchar contra el flagelo de la inseguridad vial y sus consecuencias dañinas a la sociedad. Flagelo que deja miles de víctimas sumidas en la desesperanza y el dolor.

Es un espacio de reflexión y debate sobre la problemática, una plataforma nacional que contribuye a comprender mejor la dimensión del problema, a orientar las decisiones políticas, públicas y privadas y a evaluar el efecto de las diferentes intervenciones. Cada Seminario ha permitido aumentar la visibilidad de los factores y avanzar en la formulación de los correctivos necesarios: Institucionalidad, visión judicial, cultura ciudadana, infraestructura, vehículos, normas y control, implicación política, conocimiento e investigación, atención a víctimas, etc.

Continuando sobre esta trayectoria, este año el Seminario se orienta hacia un enfoque global del manejo que habrá que darle al problema. La declaratoria del Gobierno Nacional de elevar a Política de Estado la Seguridad Vial, la voluntad expresa de los medios de comunicación de visibilizar a las víctimas y la movilización ciudadana hacia una cultura de la seguridad vial marca un punto de convergencia entre sueños y realidades en pro de la vida.



## 2. OBJETIVO GENERAL:

Promover la gestión eficaz de la seguridad vial con enfoque en resultados y realizar el balance de las acciones, las medidas y las intervenciones públicas y privadas, de orden nacional y local con el propósito de avanzar hacia la meta del actual gobierno de reducir en un 50% las muertes y gravedad de las lesiones relacionadas con el tránsito de cara al 2016.

### 2.1 Objetivos Específicos:

- Propiciar la reflexión crítica sobre la gestión institucional de la seguridad vial
- Compartir experiencias nacionales e internacionales con el fin de proponer ejes de motivación y acción basados en las intervenciones y buenas prácticas que han impactado positivamente el problema.
- Fomentar la capacidad nacional conjugando las responsabilidades sociales e institucionales frente a la seguridad vial
- Impulsar el Observatorio Nacional de Seguridad Vial y los Observatorio Regionales como espacios de gestión de conocimiento que proporcionen herramientas de base para la formulación y la puesta en marcha de políticas eficaces.
- Evaluar la dimensión humana del problema.